2024/3099

16.12.2024

DIRECTIVA (UE) 2024/3099 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 27 noiembrie 2024

de modificare a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ([1]),

După consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ([2]),

întrucât:

(1) Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([3]) stabilește norme privind sistemul de inspecții efectuate în cadrul controlului statului portului, conform căruia navele eligibile care fac escală în porturile Uniunii sunt inspectate pentru a verifica dacă competența echipajului aflat la bord și starea navei și a echipamentelor acesteia respectă cerințele convențiilor internaționale privind siguranța vieții pe mare, privind protecția mediului marin și privind condițiile de viață și de muncă la bordul navelor aflate sub orice pavilion.

(2) Directiva 2009/16/CE se bazează pe acordul voluntar preexistent reprezentat de Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului (denumit în continuare „MoU Paris”), care a fost semnat la 26 ianuarie 1982, și pe noțiunile de sarcină comună a inspecțiilor, de identificare bazată pe riscuri a navelor care trebuie inspectate, de inspecții armonizate și de comunicare a rezultatelor inspecțiilor.

(3) De la intrarea în vigoare a Directivei 2009/16/CE, au avut loc modificări la nivelul cadrului de reglementare internațional, în special în ceea ce privește MoU Paris și Organizația Maritimă Internațională (OMI), precum și evoluții tehnologice. Aceste modificări ar trebui luate în considerare, la fel ca experiența dobândită în urma punerii în aplicare a Directivei 2009/16/CE.

(4) Începând din 2011, au fost ratificate de statele membre și au intrat în vigoare o serie de convenții internaționale. Acestea sunt Convenția internațională pentru controlul și managementul apelor de balast și sedimentelor de la nave (denumită în continuare „Convenția BWM”), adoptată la 13 februarie 2004, și Convenția internațională de la Nairobi privind îndepărtarea epavelor (denumită în continuare „Convenția de la Nairobi”), adoptată la 18 mai 2007. Prin urmare, aceste convenții internaționale ar trebui să fie incluse în lista convențiilor cuprinse în domeniul de aplicare al Directivei 2009/16/CE, astfel încât să poată fi asigurată aplicarea lor ca parte a sistemului de control al statului portului.

(5) Pentru a putea realiza un sistem actualizat și armonizat de control al statului portului, este necesar să existe o modalitate mai rapidă de actualizare a listei convențiilor internaționale a căror aplicare este asigurată prin controlul statului portului, fără a fi necesară modificarea în întregime a Directivei 2009/16/CE. Prin urmare, odată ce s-a ajuns la un nivel convenit de ratificare a unei convenții internaționale, declanșând astfel intrarea sa în vigoare, și în urma adoptării sale de către statele semnatare ale MoU Paris ca instrument relevant, lista convențiilor menționate în Directiva 2009/16/CE ar trebui să fie actualizată de către Comisie.

([1]) JO C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
([2]) Poziția Parlamentului European din 10 aprilie 2024 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 18 noiembrie 2024.
([3]) Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO L 131, 28.5.2009, p. 57).

(6) Convenția internațională de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor, adoptată la 15 mai 2009 (denumită în continuare „Convenția de la Hong Kong”), va intra în vigoare la 26 iunie 2025. Directiva 2009/16/CE ar trebui să prevadă aplicarea convenției respective.

(7) Acordurile și convențiile internaționale în domeniul pescuitului, cum ar fi Acordul de la Cape Town din 2012 privind punerea în aplicare a dispozițiilor Protocolului din 1993 referitor la Convenția internațională de la Torremolinos din 1977 pentru siguranța navelor de pescuit (denumit în continuare „Acordul de la Cape Town”), Convenția nr. 188 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul pescuitului din 2007 și Convenția internațională din 1995 privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart pentru personalul navelor de pescuit (STCW-F) pot îmbunătăți siguranța navelor de pescuit și condițiile de muncă și de viață ale pescarilor aflați la bordul acestora și pot crea condiții de concurență mai echitabile la nivel internațional în acest sector.

(8) Ca urmare a dimensiunilor reduse, majoritatea navelor de pescuit din Uniune operează în apele teritoriale și este puțin probabil să fie inspectate în porturi străine. Aceasta înseamnă că, în general, este probabil ca numai navele de pescuit mai mari, care au o lungime de cel puțin 24 de metri, considerând lungimea astfel cum este definită în Acordul de la Cape Town, care sunt și navele de pescuit care fac cel mai adesea obiectul convențiilor internaționale, să se angajeze în ape internaționale și să facă escală în alte porturi decât cele din țara în care sunt înregistrate, făcând prin urmare obiectul controlului statului portului. Întrucât majoritatea convențiilor internaționale aplicabile navelor de pescuit mai mari sunt diferite de cele a căror aplicare este asigurată în prezent prin controlul statului portului și pentru a se evita propagarea unor efecte nedorite asupra sistemului actual de control al statului portului, ar trebui să se stabilească un sistem paralel și separat de control al statului portului pentru navele de pescuit.

(9) Pe de altă parte, din cauza modelelor de pescuit, nu toate statele membre sunt vizitate de astfel de nave de pescuit mai mari. Prin urmare, pentru acele state membre care doresc să efectueze astfel de inspecții, ar trebui să se stabilească un sistem voluntar care să fie paralel și separat de regimul actual de control al statului portului, pentru a oferi flexibilitate în modul în care sunt elaborate standardele în controlul statului portului. Prin urmare, un astfel de sistem de control de către statul portului al navelor de pescuit cu o lungime de cel puțin 24 de metri poate fi dezvoltat în mod organic de către statele membre, statele semnatare ale MoU Paris și Comisie, fără a fi încorporat în actualul MoU Paris, pentru a consolida cooperarea în ceea ce privește controlul statului portului în toate porturile Uniunii care primesc astfel de nave și pentru a îmbunătăți siguranța în industria pescuitului, inclusiv sănătatea și siguranța pescarilor aflați la bord. În acest scop, ar trebui dezvoltat un modul separat pentru baza de date existentă privind inspecțiile. Un astfel de sistem voluntar ar putea ajuta statele membre în contextul procedurii de ratificare a Acordului de la Cape Town și ar putea pregăti intrarea sa în vigoare, astfel cum a fost autorizată prin Decizia 2014/195/UE a Consiliului ([4]), în vederea stabilirii celor mai înalte standarde posibile pentru siguranța navelor de pescuit mai mari.

(10) Mecanismul de cote echitabile prevede o repartizare a sarcinii de inspecție între statele semnatare ale MoU Paris. Fiecărui stat semnatar i se alocă un anumit număr de inspecții. Numărul respectiv reprezintă obligațiile sale de inspecție sau „cota echitabilă”, pe care trebuie să le efectueze în fiecare an. Eligibilitatea unei nave pentru inspecție este determinată în primul rând de timpul scurs de la ultima inspecție, împreună cu profilul de risc al navei, care determină intervalele de timp dintre inspecții, precum și obiectul inspecțiilor. Navele de prioritate II pot fi inspectate, iar navele de prioritate I trebuie să fie inspectate.

(11) Ar trebui să li se permită statelor membre să nu efectueze un anumit număr de inspecții „prioritare”, fără ca aceasta să afecteze îndeplinirea obligațiilor lor de inspecție. În cazul unor state membre, numărul navelor de prioritate II care fac efectiv escală în porturile lor în cursul unui anumit an poate să depășească sau să fie mai mic decât numărul asociat obligațiilor de inspecție alocate. O metodă alternativă de respectare de către respectivele state membre (suprasolicitate sau insuficient solicitate) a mecanismului de cote echitabile a fost considerată inflexibilă și, prin urmare, este necesar ca dispozițiile în cauză să fie aliniate la respectivele dispoziții ale MoU Paris.

(12) De asemenea, statelor membre li se permite să amâne inspecțiile navelor în anumite împrejurări, cu condiția ca nava să fie inspectată în următorul port de escală sau în termen de 15 zile. Respectiva posibilitate ar trebui să fie adaptată astfel încât toate statele membre să aibă posibilitatea de a recurge la ea. Anumite categorii de nave care sunt percepute ca prezentând un risc mai mare, fiind prin urmare eligibile pentru o inspecție extinsă, trebuie să își anunțe ora estimată de sosire într-un port cu 72 de ore înainte de sosire. Totuși, după mai mulți ani, s-a concluzionat că respectiva obligație este prea împovărătoare pentru operatori și nu aduce nicio valoare adăugată, deoarece informațiile despre ora estimată de sosire sunt deja mai ușor accesibile autorităților naționale prin intermediul bazei de date THETIS. În consecință, MoU Paris a eliminat obligația de notificare înainte de sosire și, prin urmare, Directiva 2009/16/CE ar trebui să fie aliniată în consecință.

([4]) Decizia 2014/195/UE a Consiliului din 17 februarie 2014 de autorizare a statelor membre pentru a semna, a ratifica sau a adera la Acordul de la Cape Town din 2012 privind punerea în aplicare a dispozițiilor Protocolului de la Torremolinos din 1993 referitor la Convenția internațională de la Torremolinos pentru siguranța navelor de pescuit din 1977 (JO L 106, 9.4.2014, p. 4).

(13) În condiții normale, inspecțiile navelor de prioritate II nu sunt obligatorii, ci opționale. Cu toate acestea, statele membre care nu primesc suficiente escale ale navelor eligibile pentru inspecție ca să își îndeplinească obligațiile anuale trebuie să inspecteze nave de prioritate II pentru îndeplinirea obligațiilor lor anuale de inspecție. Întrucât, pentru aceste state membre, inspecțiile respective devin inspecții obligatorii de facto, ar putea fi necesară o mai mare flexibilitate pentru inspecțiile navelor de prioritate II, în special pentru aceste state membre. Prin urmare, ar trebui să fie posibil ca astfel de state membre să amâne inspecțiile respective, cu condiția să motiveze o astfel de amânare.

(14) În cazul în care o inspecție nu este efectuată din cauza unor circumstanțe extraordinare și neprevăzute care fac imposibilă efectuarea unei inspecții, cum ar fi dezastre naturale, pandemii, urgențe de sănătate publică sau atacuri teroriste, aceasta nu ar trebui să fie considerată inspecție neefectuată. Respectivele circumstanțe ar trebui să fie justificate în mod corespunzător și raportate Comisiei.

(15) În ultimul deceniu și în pofida creșterii numărului de nave care fac escală în porturile Uniunii, inclusiv pentru transportul maritim de mărfuri pe distanțe scurte între principalele porturi din statele membre și porturi situate în Europa geografică sau în țări neeuropene cu ieșire la Marea Mediterană și la Marea Neagră, profilul de siguranță al navelor care fac escală în porturile Uniunii s-a îmbunătățit. Inspecțiile efectuate în cadrul controlului statului portului sunt utilizate din ce în ce mai mult pentru a aplica legislația în materie de mediu, de exemplu în ceea ce privește emisiile de sulf sau reciclarea sigură și ecologică a navelor. În acest sens, Uniunea, în conformitate cu angajamentele sale în ceea ce privește protejarea mediului marin, ar trebui să își exercite în continuare rolul de lider într-un sector reglementat atât la nivel european, cât și la nivel internațional. Profilul de risc al navelor conceput înainte de 2009 avea însă priorități diferite și nu este pe deplin adaptat pentru a se concentra asupra efortului de inspecție a navelor cu cele mai slabe performanțe de mediu. Prin urmare, profilul de risc al navelor ar trebui actualizat pentru a reflecta problemele de mediu, acordând o mai mare importanță performanței de mediu a navelor.

(16) După finalizarea de către OMI a revizuirii indicatorului de intensitate a carbonului (CII), Comisia ar trebui să evalueze caracterul adecvat al acestuia ca parametru de mediu utilizat pentru a determina profilul de risc al unei nave în temeiul Directivei 2009/16/CE și analizează oportunitatea de a prezenta o propunere legislativă, după caz.

(17) A fost adoptată o nouă metodologie în temeiul MoU Paris în 2019, care stabilește liste de performanță ridicată, medie și scăzută, ca alternativă la listele albă, gri și neagră ale statelor de pavilion. La adoptarea actelor de punere în aplicare relevante, ar trebui să se acorde o atenție deosebită metodologiei care stabilește o clasificare a statelor de pavilion. Punerea în aplicare a metodologiei respective în temeiul prezentei directive ar trebui să asigure echitate, în special în ceea ce privește modul în care sunt tratate statele de pavilion cu flote mici.

(18) Întrucât inspectorii care efectuează controlul statului portului au nevoie de timp pentru a pregăti și a efectua inspecții, este important să se garanteze că există suficient timp la dispoziție. Acest lucru este deosebit de relevant în cazul inspecțiilor extinse, precum și pentru inspecțiile navelor de pasageri de tip ro-ro care desfășoară servicii regulate, în cazul cărora poate fi avută în vedere operarea navei.

(19) Având în vedere obiectul inspecțiilor extinse, acestea ar trebui desfășurate de cel puțin doi inspectori care efectuează controlul statului portului. În cazul în care acest lucru nu este posibil din motive obiective, cum ar fi particularitățile portului (personal limitat, probleme de accesibilitate), faptul că sosirea navei nu a fost notificată cu suficient timp înainte sau faptul că inspecția extinsă devine necesară din cauza unor factori neprevăzuți sau prioritari, motivele ar trebui să fie înregistrate în mod corespunzător.

(20) Digitalizarea reprezintă un aspect esențial al progreselor tehnologice în materie de colectare și de comunicare a datelor, contribuind la scăderea costurilor și la utilizarea mai eficientă a resurselor umane. Numărul navelor care dețin în prezent certificate electronice este în creștere și se preconizează că va continua să crească. Prin urmare, controlul statului portului ar trebui eficientizat prin utilizarea în mai mare măsură a certificatelor electronice, dând posibilitatea efectuării unor inspecții mai bine pregătite și axate mai mult pe nave.

(21) Controlul statului portului a crescut în complexitate odată cu adăugarea de noi cerințe de inspecție, în temeiul dreptului Uniunii sau prin intermediul OMI, pentru a reflecta mai bine legătura strânsă dintre sănătate, siguranță, securitate și aspectele sociale. Prin urmare, este necesar să se asigure perfecționarea și recalificarea inspectorilor care efectuează controlul statului portului, iar formarea acestora să fie dezvoltată în permanență. Acest lucru va permite autorităților competente ale statelor porturilor să verifice respectarea de către navele care fac escală în porturile lor a convențiilor internaționale aplicabile referitoare la siguranța și securitatea maritimă, la protecția mediului marin și la condițiile de viață și de muncă la bordul navelor. Atunci când desfășoară astfel de activități de monitorizare, statul

portului nu interferează cu competențele statului de pavilion, astfel cum sunt prevăzute în Directiva 2013/54/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([5]).

(22) În conformitate cu Directiva 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([6]), administrațiile statelor de pavilion din rândul statelor membre trebuie să dispună de un sistem de gestionare a calității pentru a ajuta statele membre să își îmbunătățească în continuare performanțele în calitate de state de pavilion și pentru a asigura condiții de concurență echitabile între administrații. O cerință similară pentru administrațiile însărcinate cu controlul statului portului ar trebui să dea posibilitatea statelor membre să certifice faptul că modul de organizare a acestora, precum și politicile, procesele, resursele și documentația acestuia, este adecvat pentru atingerea obiectivelor prezentei directive. Pentru a asigura faptul că statele membre dispun de suficient timp pentru a pune în aplicare această cerință, certificarea sistemului de gestionare a calității respectiv ar trebui să fie aliniată la frecvența obișnuită a auditurilor pentru sistemul care există deja în temeiul Directivei 2009/21/CE.

(23) Pentru a permite actualizarea aplicării Directivei 2009/16/CE, astfel încât statele membre să își poată îndeplini obligațiile care le revin în temeiul dreptului internațional în conformitate cu directiva respectivă, ar trebui delegată Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește actualizarea convențiilor cuprinse în domeniul de aplicare al Directivei 2009/16/CE și modificarea listei de proceduri și orientări referitoare la controlul statului portului adoptate în temeiul MoU Paris. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări corespunzătoare, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare ([7]). În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

(24) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a dispozițiilor Directivei 2009/16/CE în ceea ce privește lista convențiilor care intră în domeniul său de aplicare, condițiile de aplicare a anexei VII privind inspecțiile extinse, setul uniform de orientări și proceduri în materie de siguranță și de securitate, precum și cerințele privind certificatele electronice, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ([8]).

(25) Având în vedere ciclul complet de monitorizare a vizitelor efectuate în statele membre de către Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) pentru a monitoriza punerea în aplicare a Directivei 2009/16/CE, Comisia ar trebui să evalueze punerea în aplicare a directivei respective pentru prima dată în termen de cel mult cinci ani de la data transpunerii prezentei directive de modificare și să prezinte un raport în acest sens Parlamentului European și Consiliului. Statele membre ar trebui să coopereze cu Comisia în vederea obținerii tuturor informațiilor necesare acestei evaluări. Evaluările ulterioare ar trebui să aibă loc la intervale de cinci ani.

(26) Întrucât obiectivele prezentei directive nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre datorită caracterului internațional al transportului maritim, dar pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii având în vedere efectul de rețea al statelor membre acționând împreună, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.

(27) Pentru a nu impune o sarcină administrativă disproporționată statelor membre care nu au ieșire la mare, o regulă *de minimis* ar trebui să permită acestor state membre să deroge de la obligația de a transpune și de a pune în aplicare prezenta directivă, atât timp cât îndeplinesc anumite criterii.

(28) Prin urmare, Directiva 2009/16/CE ar trebui să fie modificată în consecință,

([5]) Directiva 2013/54/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind anumite responsabilități ale statului de pavilion referitoare la respectarea și asigurarea aplicării Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim (JO L 329, 10.12.2013, p. 1).

([6]) Directiva 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion (JO L 131, 28.5.2009, p. 132).

([7]) JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

([8]) Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificarea Directivei 2009/16/CE

Directiva 2009/16/CE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2, primul paragraf se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1 se modifică după cum urmează:

(i) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, 1978 (denumită în continuare «Convenția STCW»);";

(ii) se adaugă următoarele litere:

„(l) Convenția internațională pentru controlul și managementul apelor de balast și sedimentelor de la nave, 2004 (denumită în continuare «Convenția BWM»);

(m) Convenția internațională de la Nairobi privind îndepărtarea epavelor, 2007 (denumită în continuare «Convenția de la Nairobi»);

(n) Convenția internațională de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor, 2009 (denumită în continuare «Convenția de la Hong Kong»).";

(b) punctul 3 se elimină;

(c) se introduce următorul punct:

„8a. «inspecție» înseamnă o verificare a stării navei, a echipamentelor și a echipajului acesteia pe baza convențiilor aplicabile și efectuată de un inspector. Inspecția nu este un control pentru eliberarea, vizarea sau reînnoirea certificatelor statutare, iar raportul de inspecție aferent furnizat comandantului navei nu este un certificat;";

(d) punctele 11, 12 și 13 se înlocuiesc cu următorul text:

„11. «inspecție inițială» înseamnă o inspecție efectuată la bordul unei nave de un inspector, care cuprinde cel puțin verificările necesare în temeiul articolului 13 alineatul (1);

12. «inspecție mai amănunțită» înseamnă o inspecție care include elementele unei inspecții inițiale, prin care nava, echipamentele și echipajul său, luate integral sau, după caz, parțial, sunt supuse, în circumstanțele menționate la articolul 13 alineatul (3), unei verificări aprofundate ce acoperă construcția navei, echipamentele, echipajul, condițiile de viață și de muncă și respectarea procedurilor operaționale la bord și;

13. «inspecție extinsă» înseamnă o inspecție care include cel puțin elementele enumerate în anexa VII și elementele unei inspecții inițiale. O inspecție extinsă poate include o inspecție mai amănunțită atunci când există motive întemeiate, în conformitate cu articolul 13 alineatul (3);";

(e) punctul 20 se înlocuiește cu următorul text:

„20. «certificat statutar» înseamnă un certificat eliberat de un stat de pavilion sau în numele unui stat de pavilion, în conformitate cu convențiile aplicabile;".

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) alineatele (3) și (4) se înlocuiesc cu următorul text:

„(3) Când inspectează o navă care se află sub pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție, statele membre se asigură că tratamentul acordat navei respective și echipajului acesteia nu este mai favorabil decât cel acordat unei nave care se află sub pavilionul unui stat care este parte la convenția în cauză. Nava respectivă este supusă unei inspecții mai amănunțite în conformitate cu procedurile instituite în temeiul MoU Paris. Cu toate acestea, o navă care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la CLC 92, la Convenția Bunkers din 2001 sau

la Convenția de la Nairobi nu face în mod automat obiectul unei inspecții mai amănunțite în cazul în care nava respectivă deține certificatul relevant emis de un stat care este parte la convențiile respective, iar inspectorul care efectuează inspecția hotărăște că nu este necesară o inspecție mai amănunțită. Această decizie și motivele pe care se bazează se înregistrează în baza de date privind inspecțiile.

(4) Navele de pescuit cu lungimea mai mică de 24 de metri, navele de război, navele auxiliare, navele din lemn de construcție artizanală, navele de stat folosite în scopuri necomerciale și navele de agrement care nu sunt angajate în schimburi comerciale se exclud din domeniul de aplicare al prezentei directive. În sensul prezentei directive, lungimea unei nave de pescuit se stabilește în conformitate cu Acordul de la Cape Town din 2012 privind punerea în aplicare a dispozițiilor Protocolului din 1993 referitor la Convenția internațională de la Torremolinos din 1977 pentru siguranța navelor de pescuit.";

(b) se introduce următorul alineat:

„(4a) Statele membre pot efectua inspecții în cadrul controlului statului portului asupra navelor de pescuit cu lungimea de cel puțin 24 de metri. Comisia, în cooperare cu statele semnatare ale MoU Paris, poate adopta orientări care să stabilească modalitățile detaliate ale unui astfel de regim specific, paralel și separat, de control al statului portului pentru navele de pescuit respective."

3. La articolul 5 se introduce următorul alineat:

„(2a) Inspecțiile navelor efectuate de un stat membru care depășesc obligațiile anuale de inspecție ale statului membru respectiv cu 20 % sau mai mult nu se iau în considerare la calcularea obligațiilor anuale de inspecție ale părților la MoU Paris."

4. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 6*

Modalități detaliate de respectare a obligațiilor de inspecție

(1) Se consideră că un stat membru care nu efectuează inspecțiile prevăzute la articolul 5 alineatul (2) litera (a) respectă totuși cerința respectivă dacă inspecțiile neefectuate nu depășesc 10 % din numărul total de nave de prioritate I care fac escală în porturile și zonele sale de ancoraj, indiferent de profilul lor de risc.

(2) În pofida procentului de inspecții neefectuate menționate la alineatul (1), statele membre acordă prioritate inspectării navelor care, în conformitate cu informațiile furnizate de baza de date privind inspecțiile, nu fac escală în mod frecvent în porturi din Uniune.

(3) În pofida procentului de inspecții neefectuate menționate la alineatul (1), în ceea ce privește navele de prioritate I care fac escală în zonele de ancoraj, statele membre acordă prioritate inspectării navelor cu profil de risc ridicat care, în conformitate cu informațiile furnizate de baza de date privind inspecțiile, nu fac escală în mod frecvent în porturi din Uniune."

5. La articolul 7, titlul și alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„*Articolul 7*

Modalități detaliate pentru obligații de inspecție echilibrate în întreaga Uniune

(1) În ceea ce privește un stat membru în care numărul total de escale ale navelor de prioritate I depășește cota sa de inspecții menționată la articolul 5 alineatul (2) litera (b), se consideră că își respectă obligațiile anuale de inspecție în cazul în care numărul de inspecții efectuate de statul membru respectiv corespunde cel puțin cotei sale de inspecții astfel cum se menționează la articolul 5 alineatul (2) litera (b), iar navele rămase neinspectate de statul membru respectiv nu depășesc 40 % din numărul total de nave de prioritate I care fac escală în porturile și zonele sale de ancoraj.

(2) Se consideră că un stat membru, în care numărul total al escalelor navelor de prioritate I și prioritate II este mai mic decât 150 % din cota sa de inspecții menționată la articolul 5 alineatul (2) litera (b), își respectă totuși obligațiile anuale de inspecție dacă respectivul stat membru efectuează inspecții la două treimi din navele de prioritate I și prioritate II din numărul total de nave de prioritate I și prioritate II care fac escală în porturile și în zonele sale de ancoraj."

6. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) alineatele (1), (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) În oricare dintre cazurile următoare, un stat membru poate decide să amâne inspecția unei nave de prioritate I sau de prioritate II:

(a) în cazul în care inspecția ar putea fi efectuată la oricare dintre următoarele escale ale navei în același stat membru, în termen de 15 zile de la ora efectivă de plecare, cu condiția ca nava să nu facă escală între timp într-un alt port din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris, cu excepția oricăruia dintre porturile statului de pavilion al navei;

(b) în cazul în care inspecția ar putea fi efectuată într-un alt port de escală din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris în termen de 15 zile de la ora efectivă de plecare, cu condiția ca statul în care este situat acest port de escală să fi acceptat în avans să efectueze inspecția; sau

(c) în cazul în care inspecția unei nave, inclusiv a navelor de pasageri de tip ro-ro sau a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate, ar putea fi efectuată în același port de escală în termen de 15 zile de la ora efectivă de plecare.

În cazul în care un stat membru decide să amâne o inspecție în temeiul primului paragraf, respectiva inspecție amânată nu este luată în considerare pentru îndeplinirea de către statul membru respectiv a obligațiilor sale anuale de inspecție menționate la articolele 6 și 7 dacă inspecția amânată este înregistrată ca atare în baza de date privind inspecțiile.

(2) O inspecție neefectuată asupra unei nave de prioritate I sau de prioritate II din motive operaționale nu este considerată inspecție neefectuată dacă motivul neefectuării inspecției este înregistrat în baza de date privind inspecțiile și dacă se aplică oricare dintre următoarele circumstanțe excepționale:

(a) autoritatea competentă consideră că efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei, a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin;

(b) escala navei în port are loc numai pe timp de noapte; sau

(c) durata escalei navei este prea scurtă pentru ca inspecția să fie efectuată în mod satisfăcător.

În cazul în care se aplică circumstanțele prevăzute la litera (b), statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că navele care fac escală în mod regulat pe timp de noapte sunt inspectate în mod corespunzător.

(3) În cazul în care o inspecție nu este efectuată asupra unei nave într-o zonă de ancoraj, aceasta nu este considerată drept inspecție neefectuată, dacă:

(a) nava este inspectată, în termen de 15 zile de la ora efectivă de plecare, într-un alt port sau zonă de ancoraj din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris, în conformitate cu anexa I;

(b) escala navei în port are loc numai pe timp de noapte sau durata acesteia este prea scurtă ca inspecția să fie efectuată în mod satisfăcător, iar motivul neefectuării inspecției este înregistrat în baza de date privind inspecțiile; sau

(c) autoritatea competentă consideră că efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei sau a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin, iar motivul neefectuării inspecției este înregistrat în baza de date privind inspecțiile.”;

(b) se adaugă următorul alineat:

„(4) În cazul în care nu se efectuează o inspecție din cauza unor circumstanțe extraordinare și neprevăzute, aceasta nu este considerată drept inspecție neefectuată, iar motivul neefectuării inspecției se înregistrează în baza de date privind inspecțiile. Aceste circumstanțe se justifică în mod corespunzător și se raportează Comisiei.”

7. Articolul 9 se elimină.

8. La articolul 10, alineatele (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(2) Profilul de risc al unei nave este determinat de o combinație de parametri de risc generici, istorici și de mediu, după cum urmează:

(a) Parametri generici

Parametrii generici se bazează pe tipul, vechimea și pavilionul navei, pe organizațiile recunoscute implicate și pe performanța companiei, în conformitate cu anexa I partea I.1 și cu anexa II.

(b) Parametri istorici

Parametrii istorici se bazează pe numărul de deficiențe și rețineri pe o perioadă dată, în conformitate cu anexa I partea I.2 și cu anexa II.

(c) Parametri de mediu

Parametrii de mediu se bazează pe numărul de deficiențe legate de MARPOL 73/78, AFS 2001, Convenția BWM, CLC 92, Convenția Bunkers, 2001, Convenția de la Nairobi și Convenția de la Hong Kong, în conformitate cu anexa I partea I.3 și cu anexa II.

(3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a metodologiei de examinare a parametrilor de risc generici care vizează îndeosebi criteriile privind statul de pavilion și criteriile privind performanța companiei adoptate în temeiul MoU Paris în 2019, care stabilesc liste de performanță ridicată, medie și scăzută. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (2).”

9. Articolul 13 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) se asigură că starea generală a navei, inclusiv condițiile de igienă de la bord, inclusiv în sala mașinilor și în spațiile de locuit, este adecvată.”;

(b) alineatul (2) se elimină.

10. Articolul 14 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Următoarele categorii de nave sunt eligibile pentru o inspecție extinsă în conformitate cu anexa I partea II punctele 3A și 3B:

(a) navele cu profil de risc ridicat;

(b) navele de pasageri, vrachierele, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, navele pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navele pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani;

(c) navele cu profil de risc ridicat sau navele de pasageri, vrachierele, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, navele pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navele pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani, în cazul unor factori prioritari sau neprevăzuți;

(d) navele supuse unei inspecții ca urmare a unui ordin de refuz al accesului emis în conformitate cu articolul 16 și cu articolul 21 alineatul (4).”;

(b) alineatul (3) se elimină;

(c) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Inspecția extinsă se efectuează, în măsura posibilului, de către cel puțin doi inspectori care efectuează controlul statului portului. Dacă acest lucru nu este posibil, motivele se înregistrează în mod corespunzător în baza de date privind inspecțiile. Obiectul unei inspecții extinse, inclusiv elementele de risc care trebuie verificate, este stabilită în anexa VII. Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește modalități detaliate de asigurare a unor condiții uniforme de aplicare a anexei VII. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (2).”

11. Articolul 14a se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Articolul 11 litera (a) și articolul 14 nu se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și care fac obiectul unei inspecții în conformitate cu prezentul articol.”;

(b) se introduce următorul alineat:

„(4a) Operatorul sau comandantul navei se asigură că în programul de operare este prevăzut suficient timp pentru a permite efectuarea inspecțiilor prevăzute la punctul 1.1 și la punctul 2 litera (a) din anexa XVII."

12. Articolul 16 se modifică după cum urmează:

(a) alineatele (1)-(4) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Un stat membru refuză accesul în porturile și în zonele sale de ancoraj oricărei nave care:

(a) arborează pavilionul unui stat care apare pe lista de performanță scăzută adoptată în conformitate cu MoU Paris pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile și publicate anual de către Comisie și care a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 36 de luni într-un port sau zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MoU Paris; sau

(b) arborează pavilionul unui stat care apare pe lista de performanță ridicată sau medie adoptată în conformitate cu MoU Paris pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile și publicate anual de către Comisie și care a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 24 de luni într-un port sau zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MoU Paris.

Primul paragraf de la prezentul alineat nu se aplică în situațiile menționate la articolul 21 alineatul (6).

Refuzul accesului este aplicabil de îndată ce nava a părăsit portul sau zona de ancoraj în care aceasta a făcut obiectul celei de a treia rețineri și în care s-a emis un ordin de refuz al accesului.

(2) Ordinul de refuz al accesului este revocat numai după expirarea unei perioade de trei luni de la data emiterii ordinului respectiv și atunci când sunt întrunite condițiile descrise la punctele 3-6 din anexa VIII.

În cazul în care nava primește un al doilea ordin de refuz al accesului, ordinul respectiv de refuz al accesului este revocat doar după o perioadă de 12 luni.

(3) Orice reținere ulterioară într-un port sau zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MoU Paris antrenează refuzul accesului navei în orice port sau zonă de ancoraj din Uniune. Un astfel de al treilea ordin de refuz al accesului poate fi revocat după expirarea unei perioade de 24 de luni de la data emiterii ordinului respectiv și numai în condițiile în care:

(a) nava arborează pavilionul unui stat a cărui rată a reținerilor nu figurează nici pe lista de performanță scăzută, nici pe lista de performanță medie;

(b) certificatele statutare și de clasă ale navei au fost emise de una sau mai multe organizații recunoscute în temeiul dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (*);

(c) nava este administrată de o companie cu performanță ridicată conform anexei I partea I.1; și

(d) sunt întrunite condițiile enumerate la punctele 3-6 din anexa VIII.

Oricărei nave care nu respectă criteriile menționate la primul paragraf, după expirarea unei perioade de 24 de luni de la data emiterii ordinului de refuz al accesului, i se refuză în mod permanent accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Uniune.

(4) Orice reținere ulterioară după un al treilea ordin de refuz al accesului, într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Uniune, a unei nave care arborează pavilionul unui stat care figurează pe lista de performanță medie sau scăzută conduce la refuzul permanent al accesului navei în orice port sau zonă de ancoraj din Uniune.

(*) Regulamentul (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor (JO L 131, 28.5.2009, p. 11).";

(b) se introduc următoarele alineate:

„(4a) Unei nave care arborează pavilionul unui stat ce figurează pe lista de performanță ridicată, căreia i s-a refuzat accesul de trei ori sau mai mult și care este reținută într-un port sau zonă de ancoraj din Uniune în momentul primei sale inspecții în Uniune după al treilea refuz sau după orice alt refuz ulterior al accesului:

(a) i se refuză accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Uniune pe o perioadă de 24 de luni, dacă certificatele statutare și de clasă ale navei sunt eliberate de una sau mai multe organizații recunoscute în temeiul Regulamentului (CE) nr. 391/2009;

(b) i se refuză în mod permanent accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Uniune dacă certificatele statutare și de clasă ale navei nu sunt eliberate de una sau mai multe organizații recunoscute în temeiul Regulamentului (CE) nr. 391/2009.

(4b) Perioadele de refuz al accesului în cazul reținerilor multiple sunt prelungite cu 12 luni în cazurile în care se aplică o măsură de refuz al accesului în conformitate cu articolul 21 alineatul (4).”

13. La articolul 17, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„La finalizarea unei inspecții, inspectorul întocmește un raport de inspecție în conformitate cu anexa IX. O copie a raportului de inspecție se pune la dispoziția comandantului navei.”

14. La articolul 19 alineatul (4), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(4) În cazul în care inspecția arată că nava nu este echipată cu un sistem de înregistrare a parametrilor de navigație în stare de funcționare și utilizarea unui astfel de sistem de înregistrare este obligatorie în conformitate cu Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*), autoritatea competentă se asigură că nava este reținută.

(*) Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).”

15. La articolul 20, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Proprietarul sau operatorul unei nave sau reprezentantul proprietarului sau al operatorului unei nave în statul membru are dreptul să conteste orice reținere sau refuz al accesului de către autoritatea competentă. Contestația nu determină suspendarea măsurii de reținere sau de refuz al accesului.”

16. Articolul 21 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Statele membre iau măsuri pentru a se asigura că li se refuză accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Uniune navelor menționate la alineatul (1) de la prezentul articol și navelor reținute astfel cum sunt menționate la articolul 19 alineatul (2), care:

(a) navighează pe mare fără a respecta condițiile stabilite de autoritatea competentă a oricărui stat membru în portul de inspecție; sau

(b) au permisiunea de a naviga pe mare cu condiția să respecte cerințele aplicabile ale convențiilor, prin faptul că intră ulterior în șantierul de reparații indicat în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol, dar nu respectă această condiție.

Ordinul de refuz al accesului devine aplicabil de la data emiterii sale. Ordinul de refuz al accesului este revocat numai după expirarea unei perioade de 12 luni de la data emiterii ordinului și atunci când sunt întrunite condițiile descrise la punctele 3-6 din anexa VIII.”;

(b) alineatele (5) și (6) se înlocuiesc cu următorul text:

„(5) În circumstanțele menționate la alineatul (4) primul paragraf litera (a), autoritatea competentă a statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe alertează imediat autoritățile competente ale tuturor celorlalte state membre.

În circumstanțele menționate la alineatul (4) primul paragraf litera (b), autoritatea competentă a statului membru în care se află șantierul de reparații informează autoritatea statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe dacă nava a sosit. În momentul în care autoritatea competentă a statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe ia cunoștință de faptul că nava nu a intrat în șantierul de reparații respectiv, ea alertează imediat autoritățile competente din toate celelalte state membre.

În circumstanțele menționate la alineatul (4) primul paragraf litera (b), dacă șantierul de reparații indicat în temeiul alineatului (1) nu se află într-un stat membru și autoritatea competentă a statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe ia cunoștință de faptul că nava nu a intrat în șantierul de reparații respectiv, ea alertează imediat autoritățile competente din toate celelalte state membre.

Înainte de a refuza accesul navei în port, statul membru poate solicita consultări cu administrația statului de pavilion al navei în cauză.

(6) Prin derogare de la alineatul (4), accesul unei nave menționate la alineatul respectiv într-un anumit port sau zonă de ancoraj poate fi autorizat de autoritatea competentă a statului portului respectiv în caz de forță majoră sau din motive prioritare de siguranță, pentru a reduce sau minimiza riscul de poluare sau pentru a remedia deficiențele în conformitate cu alineatul (1), cu condiția ca proprietarul, operatorul sau comandantul navei să fi luat măsuri adecvate pentru a asigura intrarea în siguranță a navei în cauză în portul sau zona de ancoraj respectivă, într-un mod considerat satisfăcător de autoritatea competentă a statului membru respectiv.”

17. La articolul 22, alineatul (7) se înlocuiește cu următorul text:

„(7) În cooperare cu statele membre și cu statele semnatare ale MoU Paris și pe baza cunoștințelor și a experienței dobândite la nivelul statelor membre în Uniune și în cadrul MoU Paris, Comisia elaborează un program de formare profesională pentru a sprijini statele membre în formarea și evaluarea competențelor inspectorilor care efectuează controlul statului portului, pentru a completa politica de formare din cadrul MoU Paris, în vederea armonizării practicilor de control al statului portului.

În cooperare cu statele membre și cu statele semnatare ale MoU Paris, Comisia identifică și răspunde în mod continuu noilor nevoi de formare, oferind contribuții pentru modificarea programei, a planului de învățământ și a conținutului programului de formare destinate inspectorilor, în special în ceea ce privește noile provocări în materie de siguranță maritimă legate de aspectele de mediu, sociale și de muncă și de noile tehnologii, precum și contribuții în ceea ce privește obligațiile suplimentare care decurg din instrumentele relevante.”

18. La articolul 23, alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a garanta că piloții lor care sunt angajați în manevra de acostare sau de plecare a navelor ori cei care sunt angajați în pilotarea navelor care se îndreaptă spre un port sau se află în tranzit într-un stat membru informează imediat autoritatea competentă a statului portului sau a statului de coastă, după caz, cu privire la deficiențele evidente observate în timpul îndeplinirii obligațiilor lor de serviciu care pot prejudicia siguranța, inclusiv navigarea în siguranță a navei respective ori siguranța navigatorilor aflați la bord, sau care pot constitui o amenințare pentru mediul marin.

(2) În cazul în care autoritățile sau organismele portuare, în cursul exercitării atribuțiilor lor, află că o navă din portul lor prezintă deficiențe evidente care pot prejudicia siguranța, inclusiv navigarea în siguranță a navei respective ori siguranța navigatorilor aflați la bord, sau care pot constitui o amenințare pentru mediul marin, autoritățile sau organismele respective informează imediat autoritatea competentă a statului portului.”

19. La articolul 24, alineatele (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(2) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că informațiile privind ora efectivă de sosire și ora efectivă de plecare a oricărei nave care face escală în porturile sau zonele lor de ancoraj, împreună cu un indicativ al portului sau al zonei de ancoraj respective, sunt transmise către baza de date privind inspecțiile în decurs de trei ore de la sosirea, respectiv plecarea navei, prin intermediul sistemului Uniunii de schimb de informații maritime «SafeSeaNet», menționat la articolul 3 litera (s) din Directiva 2002/59/CE. Imediat după transmiterea acestor informații către baza de date privind inspecțiile prin intermediul SafeSeaNet, statele membre sunt scutite de furnizarea de informații în conformitate cu punctul 1.2 și punctul 2 literele (a) și (b) din anexa XIV la prezenta directivă.

(3) Statele membre se asigură că informațiile privind inspecțiile efectuate în conformitate cu prezenta directivă se transmit către baza de date privind inspecțiile de îndată ce raportul de inspecție a fost finalizat sau reținerea a fost revocată.

În termen de 72 de ore, statele membre se asigură că informațiile transferate în baza de date privind inspecțiile sunt validate în vederea publicării. Înainte de a fi transmis către baza de date, raportul de inspecție este validat, dacă acest lucru este fezabil, de un inspector care efectuează controlul statului portului sau un alt angajat autorizat corespunzător al autorității competente care nu a făcut parte din echipa care a efectuat inspecția."

20. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 24a*

Certificate electronice

În strânsă cooperare cu statele membre, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care se stabilesc specificațiile funcționale și tehnice aplicabile unui instrument de validare pentru certificatele statutare electronice. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (2)."

21. Articolul 25 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 25*

Schimbul de informații și cooperarea

Fiecare stat membru se asigură că autoritățile sau organismele sale portuare și celelalte autorități sau organisme relevante pun la dispoziția autorității competente următoarele tipuri de informații aflate în posesia acestora:

(a) informații privind navele care nu au notificat oricare dintre informațiile prevăzute de cerințele prezentei directive, ale Directivei 2002/59/CE și ale Directivei (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului (*), precum și, dacă este cazul, ale Regulamentului (CE) nr. 725/2004;

(b) informații privind navele care au navigat fără a se fi conformat dispozițiilor articolului 7 din Directiva (UE) 2019/883;

(c) informații privind navele cărora li s-a refuzat intrarea într-un port sau care au fost expulzate din port pe motive de securitate;

(d) informații privind deficiențele evidente raportate în conformitate cu articolul 23.

(*) Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave (JO L 151, 7.6.2019, p. 116)."

22. Articolul 30 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 30*

Monitorizarea conformității și performanței statelor membre

Pentru a asigura punerea efectivă în aplicare a prezentei directive și pentru a monitoriza funcționarea de ansamblu a regimului de control al statului portului din Uniune în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002, Comisia culege informațiile necesare și efectuează vizite în statele membre.

Fiecare stat membru elaborează, implementează și menține un sistem de gestionare a calității care acoperă părțile operative ale activităților administrației proprii legate de statul portului, implicate direct în inspecții. Sistemul de gestionare a calității respectiv este certificat în conformitate cu standardele internaționale de calitate aplicabile până la 6 iulie 2032."

23. Articolul 30a se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 30a*

Acte delegate

Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 30b, pentru a modifica articolul 2 punctul 1 în ceea ce privește lista convențiilor prevăzute la articolul respectiv în urma adoptării în temeiul MoU Paris a unor astfel de convenții ca instrumente relevante și pentru a modifica anexa VI în vederea completării sau actualizării listei de

proceduri, orientări, instrucțiuni și circulare referitoare la controlul statului portului, adoptate în temeiul MoU Paris și care figurează în anexa respectivă."

24. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 31a*

Modificări aduse convențiilor

Modificările aduse convențiilor se aplică fără a aduce atingere procedurii de verificare a conformității prevăzute la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002."

25. Articolul 33 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 33*

Acte de punere în aplicare

Atunci când adoptă actele de punere în aplicare menționate la articolul 10 alineatul (3), articolul 14 alineatul (4), articolul 15 alineatul (4), articolul 18a alineatul (7), articolul 23 alineatul (5), articolul 24a alineatul (1) și la articolul 27 al doilea paragraf, în conformitate cu procedurile menționate la articolul 31 alineatul (2), Comisia acordă o atenție deosebită pentru a se asigura că actele respective țin seama de cunoștințele și experiența acumulate prin sistemul de inspecții al Uniunii și valorifică cunoștințele acumulate în cadrul MoU Paris."

26. Articolul 35 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 35*

Evaluarea punerii în aplicare

Până la 6 iulie 2032 și, ulterior, o dată la cinci ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și respectarea prezentei directive. Pe baza raportului respectiv, Comisia stabilește dacă este necesar să prezinte o propunere legislativă pentru modificarea prezentei directive sau pentru alte acte juridice în acest domeniu.

După finalizarea de către OMI a revizuirii indicatorului său de intensitate a carbonului (CII), Comisia evaluează caracterul adecvat al CII respectiv ca parametru de mediu utilizat pentru a determina profilul de risc al unei nave în temeiul prezentei directive. Pe baza acestei evaluări, Comisia analizează oportunitatea de a prezenta o propunere legislativă, după caz."

27. Anexa I se înlocuiește cu textul prevăzut în anexa I la prezenta directivă.

28. Anexa II se înlocuiește cu textul prevăzut în anexa II la prezenta directivă.

29. Anexa III se elimină.

30. Anexa IV se înlocuiește cu textul prevăzut în anexa III la prezenta directivă.

31. Anexa VI se înlocuiește cu textul prevăzut în anexa IV la prezenta directivă.

32. Anexa VIII se înlocuiește cu textul prevăzut în anexa V la prezenta directivă.

33. Anexa XII se înlocuiește cu textul prevăzut în anexa VI la prezenta directivă.

Articolul 2

Transpunere

(1) Statele membre adoptă și publică până la 6 iulie 2027 actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a unei astfel de trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

(3) Prin derogare de la alineatul (1), statele membre care nu au porturi maritime și care pot demonstra că, pe parcursul celor trei ani anteriori, mai puțin de 5 % din numărul total de nave individuale care fac escală anual în porturile lor fluviale sunt nave care intră sub incidența prezentei directive, pot deroga de la obligația de a transpune și de a pune în aplicare prezenta directivă.

Articolul 3

Intrare în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 27 noiembrie 2024.

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președinta	*Președintele*
R. METSOLA	BÓKA J.

ANEXA I

„ANEXA I

ELEMENTELE SISTEMULUI UNIUNII DE INSPECȚIE AL STATULUI PORTULUI

(astfel cum se menționează la articolul 5)

Următoarele elemente sunt incluse în sistemul Uniunii de inspecție al statului portului:

I. Profilul de risc al navei

Profilul de risc al unei nave se stabilește pe baza unei combinații a următorilor parametri generici, istorici și de mediu.

1. Parametri generici

(a) Tipul navei

Navele de pasageri, vrachierele, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, navele pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navele pentru transportul produselor chimice sunt considerate ca prezentând un nivel de risc mai ridicat.

(b) Vechimea navei

Se consideră că navele mai vechi de 12 ani prezintă un nivel de risc mai ridicat.

(c) Performanța statului de pavilion

(i) Se consideră că navele care arborează pavilionul unui stat cu o rată mare de reținere în Uniune și în regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris prezintă un nivel de risc mai ridicat.

(ii) Se consideră că navele care arborează pavilionul unui stat cu o rată scăzută de reținere în Uniune și în regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris prezintă un nivel de risc mai scăzut.

(iii) Se consideră că navele care arborează pavilionul unui stat care a ratificat toate instrumentele obligatorii ale OMI și ale OIM enumerate la articolul 2 punctul 1 prezintă un nivel de risc mai scăzut.

(d) Organizații recunoscute

(i) Se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute cu un nivel scăzut sau foarte scăzut de performanță în ceea ce privește ratele reținerilor în Uniune sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris prezintă un nivel de risc mai ridicat.

(ii) Se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute cu un nivel înalt de performanță în ceea ce privește ratele reținerilor în Uniune și în regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris prezintă un nivel de risc mai scăzut.

(iii) Se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 391/2009 prezintă un nivel de risc mai scăzut.

(e) Performanța companiei

(i) Se consideră că navele aparținând unei companii cu o performanță scăzută sau foarte scăzută stabilită în raport cu ratele deficiențelor și reținerilor navelor sale în Uniune și în regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris prezintă un nivel de risc mai ridicat.

(ii) Se consideră că navele aparținând unei companii cu o performanță ridicată stabilită în raport cu ratele deficiențelor și reținerilor navelor sale în Uniune și în regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris prezintă un nivel de risc mai scăzut.

2. Parametri istorici

(i) Se consideră că navele care au fost reținute cel puțin o dată prezintă un nivel de risc mai ridicat.

(ii) Se consideră că navele care, în timpul unei (unor) inspecții efectuate în perioada menționată în anexa II, au prezentat mai puține deficiențe decât numărul de deficiențe menționat în anexa II prezintă un nivel de risc mai scăzut.

(iii) Se consideră că navele care nu au fost reținute în perioada menționată în anexa II prezintă un nivel de risc mai scăzut.

Parametrii de risc se combină folosindu-se o ponderare care reflectă influența relativă a fiecărui parametru asupra nivelului general de risc al navei pentru a determina următoarele profiluri de risc ale navelor:

— risc ridicat;

— risc normal;

— risc scăzut.

În determinarea respectivelor profiluri de risc se acordă o importanță crescută parametrilor care se raportează la tipul navei, la performanța statului de pavilion, la organizațiile recunoscute și la performanța companiei.

3. Parametri de mediu

Se consideră că navele care, în timpul unei (unor) inspecții efectuate în perioada menționată în anexa II, au avut mai multe deficiențe decât numărul de deficiențe legate de MARPOL 73/78, AFS 2001, Convenția BWM, CLC 92, Convenția Bunkers, 2001, Convenția de la Nairobi și Convenția de la Hong Kong prevăzut în anexa II prezintă un nivel de risc mai ridicat.

II. Inspecția navelor

1. Inspecții periodice

Inspecțiile periodice sunt efectuate la intervale prestabilite. Frecvența lor este determinată de profilul de risc al navelor. Intervalul dintre inspecțiile periodice asupra navelor care prezintă un profil de risc ridicat nu este mai mare de șase luni. Intervalul dintre inspecțiile periodice asupra navelor care prezintă alte profiluri de risc crește pe măsură ce riscul scade.

Statele membre efectuează o inspecție periodică asupra:

— oricărei nave cu un profil de risc ridicat care nu a fost supusă unei inspecții într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris în cursul ultimelor șase luni. Navele care prezintă un nivel de risc ridicat devin eligibile pentru inspecție începând cu a cincea lună;

— oricărei nave cu un profil de risc normal care nu a fost supusă unei inspecții într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris în cursul ultimelor 12 luni. Navele care prezintă un nivel de risc normal devin eligibile pentru inspecție începând cu a zecea lună;

— oricărei nave cu un profil de risc scăzut care nu a fost supusă unei inspecții într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris în cursul ultimelor 36 de luni. Navele care prezintă un nivel de risc scăzut devin eligibile pentru inspecție începând cu a 24-a lună.

2. Inspecții suplimentare

Navele cărora li se aplică factorii prioritari sau neprevăzuți enumerați mai jos sunt supuse unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică. Cu toate acestea, necesitatea efectuării unei astfel de inspecții suplimentare pe motivul factorilor neprevăzuți este lăsată la aprecierea profesională a inspectorului.

2A. Factori prioritari

Navele cărora li se aplică factorii prioritari enumerați mai jos fac obiectul unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică:

— navele cărora li s-a suspendat sau retras clasa, din motive de siguranță, de la ultima inspecție efectuată în Uniune sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris;

— navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei notificări din partea unui alt stat membru;

— navele care nu pot fi identificate în baza de date privind inspecțiile;

— navele care:

— au fost implicate într-o coliziune, punere pe uscat sau eșuare în timp ce navigau către port;

— au fost acuzate de o presupusă încălcare a dispozițiilor privind deversarea de substanțe dăunătoare sau efluenți nocivi;

— au efectuat manevre în mod necontrolat sau încălcând condițiile de siguranță, fără a respecta măsurile de organizare a traficului adoptate de OMI sau practicile și procedurile pentru siguranța navigației;

— au fost interzise anterior (prima inspecție după revocarea ordinului de refuz al accesului); sau

— au fost implicate într-un incident grav, în special un incendiu major la bord, defectarea motorului și accidente mortale.

2B. Factori neprevăzuți

Navele cărora li se aplică factorii neprevăzuți enumerați mai jos pot fi supuse unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică. Decizia de a efectua o astfel de inspecție suplimentară este lăsată la aprecierea profesională a autorității competente:

— navele care dețin certificate emise de către o organizație recunoscută anterior a cărei recunoaștere a fost retrasă de la ultima inspecție efectuată în Uniune sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris;

— navele care sunt semnalate de piloți sau autoritățile ori organismele portuare ca prezentând deficiențe evidente care pot compromite siguranța navigației sau pot constitui o amenințare la adresa mediului în conformitate cu articolul 23 din prezenta directivă. Aceste semnalări pot include informații din partea serviciilor de trafic maritim cu privire la navigarea navelor;

— navele care nu au respectat cerințele de notificare relevante menționate în Directiva (UE) 2019/883;

— navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei plângeri, inclusiv al unei plângeri pe uscat, din partea comandantului, a unui membru al echipajului sau a oricărei persoane sau organizații care are un interes legitim în legătură cu operarea în siguranță a navei, cu condițiile de viață și de muncă la bord sau cu prevenirea poluării, cu excepția cazului în care statul membru în cauză consideră raportul sau plângerea în mod evident nefondate;

— navele cu privire la care s-a raportat o deficiență ISM restantă (trei luni de la constatarea deficienței);

— navele care au făcut obiectul unei reținere cu mai mult de trei luni înainte;

— navele în legătură cu care au fost semnalate probleme de încărcătură, în special în cazul încărcăturilor nocive și periculoase;

— navele al căror mod de operare a prezentat un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu;

— navele despre care există informații dintr-o sursă sigură că parametrii lor de risc diferă de cei înregistrați și al căror nivel de risc este, prin urmare, mai ridicat;

— navele pentru care a fost convenit un plan de acțiune pentru a remedia deficiențele, astfel cum este prevăzut la articolul 19 alineatul (2a), dar pentru care punerea în aplicare a respectivului plan nu a fost verificată de un inspector.

3. Sistemul de selecție

3A. Navele de prioritate I sunt inspectate după cum urmează:

(a) Se efectuează o inspecție extinsă:

— pe toate navele cu un profil de risc ridicat care nu au fost inspectate în ultimele șase luni;

— pe toate navele de pasageri, vrachierele, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, navele pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navele pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 12 luni.

(b) Se efectuează o inspecție inițială sau, după caz, o inspecție mai amănunțită:

— pe toate navele care nu sunt nave de pasageri, vrachiere, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor, nave pentru transportul substanțelor lichide nocive sau nave pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 12 luni.

(c) În cazul unui factor prioritar:

— se efectuează o inspecție mai amănunțită sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a inspectorului, pe toate navele cu un profil de risc ridicat și pe toate navele de pasageri, vrachierele, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, navele pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navele pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani;

— se efectuează o inspecție mai amănunțită pe toate navele care nu sunt nave de pasageri, vrachiere, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor, nave pentru transportul substanțelor lichide nocive sau nave pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani;

— se efectuează o inspecție extinsă pe toate navele aflate la prima lor inspecție de după revocarea unui ordin de refuz al accesului.

3B. În cazul în care autoritatea competentă decide să inspecteze o navă de prioritate II, se aplică următoarele:

(a) Se efectuează o inspecție extinsă:

— pe toate navele cu un profil de risc ridicat care nu au fost inspectate în ultimele cinci luni;

— pe toate navele de pasageri, vrachierele, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, navele pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navele pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele zece luni, sau

— pe toate navele de pasageri, vrachierele, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, navele pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navele pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc scăzut, care nu au fost inspectate în ultimele 24 de luni.

(b) Se efectuează o inspecție inițială sau, după caz, o inspecție mai amănunțită:

— pe toate navele care nu sunt nave de pasageri, vrachiere, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor, nave pentru transportul substanțelor lichide nocive sau nave pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 10 luni; sau

— pe toate navele care nu sunt nave de pasageri, vrachiere, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor, nave pentru transportul substanțelor lichide nocive sau nave pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc scăzut, care nu au fost inspectate în ultimele 24 de luni.

(c) În cazul unui factor neprevăzut:

— se efectuează o inspecție mai amănunțită sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a inspectorului, pe toate navele cu un profil de risc ridicat și pe toate navele de pasageri, vrachierele, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, navele pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navele pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani;

— se efectuează o inspecție mai amănunțită pe toate navele care nu sunt nave de pasageri, vrachiere, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor, nave pentru transportul substanțelor lichide nocive sau nave pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani.”

ANEXA II

„ANEXA II

ALCĂTUIREA PROFILULUI DE RISC AL NAVEI

[menționată la articolul 10 alineatul (2)]

<table>
<tr><td colspan="5" rowspan="2"></td><td colspan="3">Profil de risc</td></tr>
<tr><td colspan="2">Nave cu profil de risc ridicat (NRR)</td><td>Nave cu profil de risc normal (NRN)</td><td>Nave cu profil de risc scăzut (NRS)</td></tr>
<tr><td colspan="5">Parametri generici</td><td>Criterii</td><td>Pondere (în puncte)</td><td>Criterii</td><td>Criterii</td></tr>
<tr><td>1</td><td colspan="4">Tipul navei</td><td>Navă de pasageri, vrachier, navă pentru transportul produselor petroliere, navă pentru transportul gazelor, navă pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navă pentru transportul produselor chimice</td><td>1</td><td rowspan="13">Navă care nu are nici profil de risc ridicat, nici profil de risc scăzut</td><td>Toate tipurile</td></tr>
<tr><td>2</td><td colspan="4">Vechimea navei</td><td>Toate tipurile > 12 ani</td><td>1</td><td>Toate vechimile</td></tr>
<tr><td>3a</td><td rowspan="2">Pavilionul</td><td colspan="3">Performanță scăzută</td><td></td><td>2</td><td>Performanță ridicată</td></tr>
<tr><td>3b</td><td colspan="3">Toate instrumentele OMI/OIM enumerate la articolul 2 ratificate</td><td>—</td><td>—</td><td>Da</td></tr>
<tr><td colspan="8"></td></tr>
<tr><td rowspan="4">4a</td><td rowspan="5">Organizație recunoscută</td><td rowspan="4">Performanță</td><td>H</td><td>—</td><td>—</td><td>Ridicată</td></tr>
<tr><td>M</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td></tr>
<tr><td>L</td><td>Scăzută</td><td rowspan="2">1</td><td>—</td></tr>
<tr><td>VL</td><td>Foarte scăzută</td><td>—</td></tr>
<tr><td>4b</td><td colspan="2">Recunoscută în UE</td><td>—</td><td>—</td><td>Da</td></tr>
<tr><td rowspan="4">5</td><td rowspan="4">Companie</td><td rowspan="4">Performanță</td><td>H</td><td>—</td><td>—</td><td>Ridicată</td></tr>
<tr><td>M</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td></tr>
<tr><td>L</td><td>Scăzută</td><td rowspan="2">2</td><td>—</td></tr>
<tr><td>VL</td><td>Foarte scăzută</td><td>—</td></tr>
</table>

			Profil de risc			
			Nave cu profil de risc ridicat (NRR)		Nave cu profil de risc normal (NRN)	Nave cu profil de risc scăzut (NRS)
Parametri generici			Criterii	Pondere (în puncte)	Criterii	Criterii
Parametri istorici						
6	Numărul deficiențelor înregistrate în cursul fiecărei inspecții în ultimele 36 de luni	Deficiențe	> 6 într-o singură inspecție	1		≤ 5 la fiecare inspecție efectuată (și cel puțin o inspecție efectuată în ultimele 36 de luni)
7	Numărul de rețineri din ultimele 36 de luni	Rețineri	≥ 2 rețineri	1		Nicio reținere
Parametri de mediu						
8	Numărul deficiențelor legate de MARPOL 73/78, AFS 2001, Convenția BWM, CLC 92, Convenția Bunkers, 2001, Convenția de la Nairobi și Convenția de la Hong Kong înregistrate în cursul fiecărei inspecții în ultimele 36 de luni	Deficiențe	> 2 într-o singură inspecție	1		

NRR sunt navele care îndeplinesc criteriile până la o valoare totală de 5 sau mai multe puncte.

NRS sunt navele care îndeplinesc toate criteriile cerute de parametrii de risc scăzut.

NRN sunt navele care nu sunt nici NRR, nici NRS.”

ANEXA III

„ANEXA IV

LISTA CERTIFICATELOR ȘI A DOCUMENTELOR

[menționate la articolul 13 alineatul (1)]

Lista certificatelor și a documentelor care, în măsura aplicabilității, ar trebui să fie verificate cel puțin cu ocazia inspecției (după caz):

1. Certificatul internațional de tonaj;
2. Rapoartele inspecțiilor anterioare efectuate în cadrul controlului statului portului;
3. Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri (SOLAS 1974, regula I/12);
4. Certificatul de siguranță a construcției pentru nave de mărfuri (SOLAS 1974, regula I/12);
5. Certificatul de siguranță a echipamentelor pentru nave de mărfuri (SOLAS 1974, regula I/12);
6. Certificatul de siguranță radio pentru nave de mărfuri (SOLAS 1974, regula I/12);
7. Certificatul de siguranță pentru nave de mărfuri (SOLAS 1974, regula I/12);
8. Certificatul de scutire (SOLAS 1974, regula I/12);
9. Documentul privind echipajul minim de siguranță (SOLAS 1974, regula V/14.2);
10. Certificatul internațional asupra liniilor de încărcare (LL 66, articolul 16.1);
11. Certificatul internațional de scutire asupra liniilor de încărcare (LL 66, articolul 16.2);
12. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi (MARPOL, anexa I regula 7.1);
13. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării la transportul substanțelor lichide nocive în vrac (MARPOL, anexa II regula 9.1);
14. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu ape uzate (ISPPC) (MARPOL, anexa IV regula 5.1, MEPC.1/Circ.408);
15. Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei (IAPPC) (MARPOL, anexa VI regula 6.1);
16. Certificatul internațional referitor la randamentul energetic (MARPOL, anexa VI regula 6);
17. Certificatul internațional pentru managementul apelor de balast (IBWMC) [Convenția BWM, articolul 9.1 litera (a) și regula E-2];
18. Certificatul internațional pentru sistemul antivegetativ (Certificat IAFS) (AFS 2001, anexa 4 regula 2);
19. Declarația privind sistemul antivegetativ (AFS 2001, anexa 4 regula 5);
20. Certificatul internațional de securitate a navei (ISSC) sau Certificatul internațional provizoriu de securitate a navei (Codul ISPS, partea A/19 și apendicele);
21. Certificatele pentru comandanți, ofițeri sau marinari emise în conformitate cu Convenția STCW (Convenția STCW, articolul VI regula I/2, și Codul STCW, secțiunea A-I/2);
22. Copia documentului de conformitate sau copia documentului de conformitate provizoriu emis în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (DoC), Codul ISM (SOLAS 1974, regula IX/4.2, Codul ISM, punctele 13 și 14);
23. Certificatul de management al siguranței sau certificatul provizoriu de management al siguranței emis în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (SMC) (SOLAS 1974, regula IX/4.3, Codul ISM, punctele 13 și 14);
24. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac sau certificatul de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac, în funcție de situație (Codul IGC, regula 1.5.4, sau Codul GC, regula 1.6);

25. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac sau Certificatul de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac, în funcție de situație (Codul IBC, regula 1.45.4, și Codul BCH, regula 1.6.3);

26. Certificatul de conformitate pentru transportul mărfii INF (Codul internațional pentru transportul în siguranță al combustibilului nuclear iradiat, plutoniului și deșeurilor cu nivel ridicat de radioactivitate, în formă ambalată, la bordul navelor) (SOLAS 1974, regula VII/16, și Codul INF, regula 1.3);

27. Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru prejudicii cauzate de poluarea cu hidrocarburi (CLC 92, articolul VII.2);

28. Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru prejudicii cauzate de poluarea cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei (Convenția Bunkers 2001, articolul 7.2);

29. Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere pentru îndepărtarea epavelor (Convenția de la Nairobi, articolul 12);

30. Certificatul de siguranță pentru navele de mare viteză și documentul de atestare pentru conducerea acestora (SOLAS 1974, regula X/3.2, și Codul HSC 94/00, regulile 1.8.1 și 1.9);

31. Documentul de conformitate cu cerințele speciale pentru navele care transportă mărfuri periculoase (SOLAS 1974, regula II-2/19.4);

32. Documentul de autorizare pentru transportul cerealelor și manualul de încărcare a cerealelor (SOLAS 1974, regula VI/9; Codul internațional pentru transportul în siguranță al cerealelor în vrac, secțiunea 3);

33. Declarația de conformitate în sistemul de evaluare a stării navei (CAS), raportul final privind CAS și evidența revizuirilor [MARPOL 73/78, anexa I regulile 20 și 21; rezoluția MEPC.94(46), astfel cum a fost modificată prin rezoluțiile MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) și MEPC.236(65)];

34. Registrul sinoptic permanent (SOLAS 1974, regula XI-1/5);

35. Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, părțile I și II (MARPOL 73/78, anexa I regulile 17 și 36);

36. Jurnalul de înregistrare a mărfii (MARPOL 73/78, anexa II regula 15);

37. Jurnalul de înregistrare a gunoiului, părțile I și II (MARPOL 73/78, anexa V regula 10.3);

38. Planul de management al gunoiului [MARPOL 73/78, anexa V regula 10; rezoluția MEPC.220(63)];

39. Jurnalul de bord și înregistrările nivelului și stării pornit/oprit a motoarelor diesel marine (MARPOL 73/78, anexa VI regula 13.5.3);

40. Jurnalul de bord pentru schimbarea de combustibil (MARPOL 73/78, anexa VI regula 14.6);

41. Registrul substanțelor care diminuează stratul de ozon (MARPOL 73/78, anexa VI regula 12.6);

42. Registrul apei de balast (BWRB) [Convenția BWM, articolul 9.1 litera (b) și regula B-2];

43. Certificatul de scutire privind instalațiile fixe de stingere a incendiilor cu gaz destinate compartimentelor de marfă, inclusiv lista de mărfuri (SOLAS 1974, regula II-2/10.7.1.4);

44. Manifestul pentru transportul mărfurilor periculoase sau planul de încărcare detaliat (SOLAS 1974, regulile VII/4 și VII/7-2; MARPOL 73/78, anexa III regula 54);

45. În cazul navelor pentru transportul produselor petroliere, înregistrările privind sistemul de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast (MARPOL 73/78, anexa I regula 31.2);

46. Planul de cooperare privind căutarea și salvarea pentru navele de pasageri care navighează pe rute fixe (SOLAS 1974, regula V/7.3);

47. În cazul navelor de pasageri, lista limitărilor operaționale (SOLAS 1974, regula V/30.2);

48. Hărțile de navigație și publicațiile nautice (SOLAS 1974, regulile V/19.2.1.4 și V/27);

49. Evidența orelor de odihnă și tabelul privind organizarea muncii la bordul navei (Codul STCW, secțiunea A-VIII/1.5 și 1.7; Convenția OIM nr. 180, articolele 5.7 și 8.1, și Convenția privind munca din domeniul maritim (MLC) 2006, standardele A.2.3.10 și A.2.3.12);

50. Certificatul de muncă în domeniul maritim;

51. Declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim, părțile I și II;

52. Evidența încăperilor de mașini nesupravegheate (UMS) (SOLAS 1974, regula II-1/46.3);

53. Certificatele necesare în temeiul Directivei 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*);

54. Certificatele necesare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (**);

55. Un certificat de inventar al materialelor periculoase sau o declarație de conformitate, aplicabil în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (***);

56. Documentul de conformitate emis în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului (****).

(*) Directiva 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime (JO L 131, 28.5.2009, p. 128).

(**) Regulamentul (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare (JO L 131, 28.5.2009, p. 24).

(***) Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind reciclarea navelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 și a Directivei 2009/16/CE (JO L 330, 10.12.2013, p. 1).

(****) Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55)."

ANEXA IV

„ANEXA VI

PROCEDURI PENTRU CONTROLUL NAVELOR

[menționate la articolul 15 alineatul (1)]

Toate circularele și instrucțiunile tehnice emise în temeiul MoU Paris, în versiunea lor actualizată:

Instrucțiuni tehnice ale Comitetului pentru controlul statului portului (PSCC)

— PSCC41-2008-07 Cod de bune practici

— PSCC53-2020-08 Definiții și abrevieri

Memorandumul general de înțelegere de la Paris

— PSCC54-2021-03 Tipul inspecției

— PSCC56-2023-06 Reținerea și acțiunile întreprinse

— PSCC56-2023-04 Formulare tip

— PSCC52-2019-05 Control operațional

— PSS43-2010-11 Scutiri acordate statelor de pavilion

— PSCC51-2018-13 Oprirea unei operațiuni

— PSCC49-2016-11 Testul penei de curent

— PSCC53-2020-06 Refuzul accesului (interdicție)

— PSCC50-2017-12 Structura vrachierelor/navelor pentru transportul produselor petroliere

— PSCC43-2010-06 Andocarea în doc uscat

— PSCC53-2020-11 Permiterea unui singur voiaj către un șantier de reparații pentru deficiențe cauzate de «avarii accidentale»

Convenția SOLAS

— PSCC56-2023-05 Codul ISM

— PSCC54-2021-02 Codul ISPS

— PSCC51-2018-12 ECDIS

— PSCC43-2010-32 VDR (Înregistratoarele datelor de voiaj)

— PSCC43-2010-09 Fișele cu date de securitate ale materialelor

— PSCC43-2010-21 GMDSS

— PSCC44-2011-16 Cârligele de decuplare a bărcilor de salvare aflate sub sarcină

— PSCC45-2012-10 Stabilitatea după avarie a navelor pentru transportul produselor petroliere

— PSCC55-2022-05 LRIT

— PSCC43-2010-28 Măsurători de grosime ESP/CAS

— PSCC43-2010-29 Măsurarea grosimii

— PSCC51-2018-11 Codul polar

— PSCC55-2022-02 Codul IGF

Convenția MARPOL

— PSCC46-2013-18 MARPOL anexa I Separare apă/hidrocarburi

— PSCC43-2010-39 MARPOL anexa II Stripare

— PSCC47-2014-08 MARPOL anexa III IMDG

— PSCC55-2022-07 MARPOL anexa IV Ape uzate

— PSCC52-2019-07 MARPOL anexa V Gunoi

— PSCC56-2023-07 MARPOL anexa VI Poluarea atmosferei

— PSCC43-2010-38 Spălarea cu țiței

— PSCC44-2011-20 MARPOL Investigație

Convenția internațională asupra liniilor de încărcare

— PSCC54-2021-06 Convenția internațională asupra liniilor de încărcare

Convenția AFS

— PSCC47-2014-13 Sisteme antivegetative

Convenția Bunkers

— PSCC56-2023-02 Convenții privind răspunderea financiară

Certificarea navigatorilor și a echipajului

— PSCC56-2023-08 Certificarea navigatorilor și a echipajului (STCW, MLC și SOLAS)

Convenția pentru managementul apelor de balast

— PSCC51-2018-09 Convenția pentru managementul apelor de balast

Convenții OIM

— PSCC52-2019-10 Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim

— PSCC53-2020-14 Orele de muncă sau de odihnă și adecvarea pentru serviciu.”

ANEXA V

„ANEXA VIII

DISPOZIȚII PRIVIND REFUZUL ACCESULUI ÎN PORTURILE ȘI ZONELE DE ANCORAJ DIN UNIUNE

[menționat la articolul 16 și la articolul 21 alineatul (4)]

1. În cazul în care sunt întrunite condițiile descrise la articolul 16 alineatul (1), autoritatea competentă din portul în care nava a fost reținută a treia oară îl informează în scris pe comandantul navei cu privire la emiterea unui ordin de refuz al accesului care va deveni aplicabil imediat după plecarea navei din port. Ordinul de refuz al accesului devine aplicabil de îndată ce nava părăsește portul după remedierea deficiențelor care au condus la reținere.

2. Autoritatea competentă trimite o copie a ordinului de refuz al accesului administrației statului de pavilion, organizației recunoscute în cauză, celorlalte state membre și celorlalți semnatari ai MoU Paris, Comisiei și secretariatului MoU Paris. De asemenea, autoritatea competentă actualizează fără întârziere baza de date privind inspecțiile cu informații privind refuzul accesului.

3. Pentru ca ordinul de refuz al accesului să fie revocat, proprietarul sau operatorul navei trebuie să adreseze o cerere oficială autorității competente a statului membru care a emis ordinul de refuz al accesului. Această cerere trebuie să fie însoțită de un document eliberat de administrația statului de pavilion în urma unei vizite la bord a unui controlor autorizat în mod corespunzător de aceasta, care să ateste că nava se conformează în totalitate dispozițiilor aplicabile ale convențiilor. Administrația statului de pavilion furnizează autorității competente dovezi ale vizitei la bordul navei. Documentul poate lua forma unei declarații oficiale, care trebuie emisă de administrația statului de pavilion și nu de o organizație recunoscută.

4. De asemenea, cererea de revocare a ordinului de refuz al accesului trebuie să fie însoțită, după caz, de un document al societății de clasificare care a clasificat nava, eliberat în urma unei vizite la bord a unui controlor al societății de clasificare, care să ateste că nava se conformează standardelor de clasă impuse de societatea respectivă. Societatea de clasificare furnizează autorității competente dovezi ale vizitei la bordul navei.

5. Ordinul de refuz al accesului poate fi revocat numai după expirarea perioadei menționate la articolul 16 din prezenta directivă, iar compania trebuie să adreseze o cerere oficială autorității statului membru de port care a impus interdicția și să prezinte documentele solicitate la punctele 3 și 4.

6. Cererea respectivă, însoțită de documentele necesare, trebuie prezentată statului de interdicție cu cel puțin o lună înainte de sfârșitul perioadei de interdicție. În cazul în care acest termen nu este respectat, poate surveni o întârziere de până la o lună de la primirea cererii de către statul de interdicție.

7. Sistemul de informații va adăuga un factor prioritar navei, iar nava va fi marcată ca fiind eligibilă pentru o inspecție extinsă la următoarea sa escală într-un port /o zonă de ancoraj din regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris.

8. De asemenea, autoritatea competentă notifică în scris decizia luată administrației statului de pavilion, societății de clasificare respective, celorlalte state membre, celorlalți semnatari ai MoU Paris, Comisiei și secretariatului MoU Paris. De asemenea, autoritatea competentă trebuie să actualizeze fără întârziere baza de date privind inspecțiile cu informații privind refuzul accesului.

9. Informațiile cu privire la navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile Uniunii trebuie puse la dispoziție în baza de date privind inspecțiile și trebuie publicate în conformitate cu articolul 26 și anexa XIII.”

ANEXA VI

„ANEXA XII

FUNCȚIILE BAZEI DE DATE PRIVIND INSPECȚIILE

[menționate la articolul 24 alineatul (1)]

1. Baza de date privind inspecțiile trebuie să conțină cel puțin următoarele funcții:
   — să înregistreze datele privind inspecțiile ale statelor membre și ale tuturor celorlalte state semnatare ale MoU Paris;
   — să furnizeze date cu privire la profilul de risc al navelor și la navele care trebuie să fie inspectate;
   — să calculeze obligațiile de inspecție ale fiecărui stat membru;
   — să furnizeze lista statelor de pavilion cu performanță ridicată, cu performanță medie și cu performanță scăzută, menționate la articolul 16 alineatul (1);
   — să furnizeze date cu privire la performanța companiilor;
   — să identifice aspectele din elementele de risc care trebuie verificate la fiecare inspecție.
2. Baza de date privind inspecțiile trebuie să poată fi adaptată evoluțiilor ulterioare și conectată la alte baze de date ale Uniunii privind siguranța maritimă, inclusiv la SafeSeaNet, care furnizează informații cu privire la escalele exacte ale navelor în porturile statelor membre și, dacă este cazul, la sistemele naționale de informații corespunzătoare.
3. Trebuie să se prevadă un hyperlink de la baza de date privind inspecțiile către sistemul informațional Equasis. Statele membre trebuie să încurajeze inspectorii să consulte bazele de date publice și private cu informații despre inspecția navelor, accesibile prin Equasis.”