



Bruxelles, 2 iunie 2023  
(OR. en)

10126/23

---

**Dosar interinstituțional:  
2023/0165(COD)**

---

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

**PROPUNERE**

---

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	1 iunie 2023
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2023) 271 final
Subiect:	Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2023) 271 final.

---

Anexă: COM(2023) 271 final



Bruxelles, 1.6.2023  
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Propunere de

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**  
**de modificare a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului**

(Text cu relevanță pentru SEE)

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

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. CONTEXTUL PROPUNERII

#### • Motivele și obiectivele propunerii

Prezenta propunere se referă la o modificare a Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului<sup>1</sup>.

Directiva 2009/16/CE (denumită în continuare „directiva”) reglementează inspecțiile efectuate în cadrul controlului statului portului la nivelul UE. Controlul statului portului (*Port State Control*, PSC) este un sistem de inspecție a navelor străine în porturile altor state decât statul de pavilion, efectuat de inspectorii PSC pentru a verifica în ce măsură competența comandantului, a ofițerilor și a echipajului aflat la bord, precum și starea navei și echipamentele acesteia respectă cerințele convențiilor internaționale – iar, în Uniunea Europeană, legislația UE aplicabilă. Ca atare, PSC este important pentru garantarea siguranței maritime și pentru protejarea mediului marin.

Datorită istoriei sale și caracterului său internațional, transportul maritim a dezvoltat o structură de reglementare specifică. La nivel mondial, cadrul juridic internațional a fost adoptat sub auspiciile Organizației Maritime Internaționale<sup>2</sup> (OMI), iar normele care reglementează condițiile de muncă și de viață la bordul navelor sunt promulgate de o altă agenție a ONU, Organizația Internațională a Muncii (OIM).

Responsabilitatea principală pentru monitorizarea conformității navelor cu standardele OMI și OIM revine statului în care este înmatriculată nava și a cărei naționalitate o are aceasta – statul de pavilion. Normele statului de pavilion se aplică însă doar navelor care arborează pavilionul respectiv. Există în continuare state de pavilion care sunt dispuse să permită unor nave ce nu corespund standardelor să opereze sub pavilionul lor sau care nu sunt în măsură să asigure în mod adecvat respectarea normelor internaționale. Din acest motiv, multe dintre cele mai importante convenții tehnice ale OMI conțin dispoziții privind inspectarea navelor atunci când acestea vizitează porturi străine, pentru a se asigura faptul că ele îndeplinesc cerințele internaționale.

Pentru a-și îmbunătăți eficacitatea, statele portuare care efectuează inspecții PSC au început să își coordoneze activitatea în mod sistematic la nivel regional. Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului<sup>3</sup> (denumit în continuare „MOU Paris”), elaborat în 1982, este prima dintre cele nouă structuri interguvernamentale instituite la nivel mondial. Toate cele 24 de state membre ale Spațiului Economic European (SEE) care au porturi maritime, precum și Canada, Federația Rusă<sup>4</sup> și Regatul Unit sunt semnatare ale MOU Paris. UE nu este membră.

Directiva PSC încorporează procedurile și instrumentele MOU Paris astfel cum au fost convenite în 2009. MOU Paris și Directiva PSC se bazează pe conceptul repartizării sarcinii și al unor inspecții specifice, armonizate. Comisia, asistată de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA),

---

<sup>1</sup> JO L 131, 28.5.2009, p. 57.

<sup>2</sup> Normele internaționale cuprind Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS 74), Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL 73/78), standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (STCW), Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare și Convenția din 1972 privind reglementările internaționale de prevenire a coliziunilor pe mare (COLREG 72).

<sup>3</sup> [www.parismou.org](http://www.parismou.org)

<sup>4</sup> În urma invadării Ucrainei, statutul Federației Ruse de membru al MOU Paris a fost suspendat în mai 2022.

oferă tuturor statelor membre ale SEE și ale MOU Paris atât sprijinul tehnic necesar pentru a decide ce nave să inspecteze și pentru a raporta și comunica rezultatele inspecțiilor PSC prin intermediul bazei de date THETIS (găzduită de EMSA), cât și formare cu privire la modalitățile de efectuare a inspecțiilor. Prin intermediul „SafeSeaNet”<sup>5</sup>, sistemul de schimb de informații maritime al Uniunii, statele membre ale SEE primesc și informații cu privire la navele programate să facă escală în porturile lor, ceea ce le ajută să își planifice inspecțiile.

Principalele obiective ale Directivei PSC sunt următoarele:

- (i) îmbunătățirea continuă a siguranței și securității maritime;
- (ii) îmbunătățirea continuă a prevenirii poluării și impactului asupra mediului;
- (iii) îmbunătățirea continuă a condițiilor de viață și de muncă la bord;
- (iv) evitarea denaturării concurenței.

În acest sens, elementele-cheie ale regimului PSC al UE sunt:

- (i) adoptarea unei abordări armonizate în ceea ce privește inspecțiile și reținerile;
- (ii) asumarea de către fiecare stat membru a unor obligații anuale de inspecție;
- (iii) identificarea navelor de inspectat pe baza unui profil de risc al navei (PRN) stabilit pentru fiecare navă în parte și
- (iv) păstrarea evidențelor și schimbul de informații (baza de date privind inspecțiile).

De la intrarea sa în vigoare, directiva a fost modificată pentru a se asigura respectarea Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim (MLC 2006)<sup>6</sup>. În plus, în UE se aplică norme specifice speciale pentru feriboturile care efectuează servicii regulate<sup>7</sup>, cerințe legate de asigurare<sup>8</sup>, controlul deșeurilor provenite din exploatarea navelor și al reziduurilor de încărcătură<sup>9</sup>, reciclarea sigură și ecologică a navelor<sup>10</sup> și monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES)<sup>11</sup>, iar inspecțiile PSC verifică respectarea acestor norme. În ceea ce privește alte acte juridice ale UE, cum ar fi cel privind controlul conținutului de sulf din combustibilii marini, PSC este de asemenea

---

<sup>5</sup> Acesta este un sistem găzduit și dezvoltat de EMSA, prin intermediul căruia statele membre pot să transmită și să primească informații cu privire la nave și la încărcăturile periculoase ale acestora. Sistemul furnizează, printre altele: date privind identificarea, poziția și statutul unei nave; ora de plecare și de sosire; rapoarte privind incidentele și detalii privind încărcăturile periculoase.

<sup>6</sup> Directiva 2013/38/UE din 12 august 2013 de modificare a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului (JO L 218, 14.8.2013, p. 1).

<sup>7</sup> Directiva (UE) 2017/2110 din 15 noiembrie 2017 privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului (JO L 315, 30.11.2017).

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> 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, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE (JO L 151, 7.6.2019, p. 11).

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

utilizat pentru verificări, în marea majoritate a statelor membre ale UE, de către ofițerii PSC<sup>12</sup>. Controlul statului portului în UE se bazează în mare parte pe normele și procedurile din cadrul MOU Paris, însă aceste dispoziții specifice Uniunii nu se aplică semntarilor din afara SEE ai MOU Paris.

În 2018, directiva a făcut obiectul unei evaluări *ex post* și al unei verificări a adecvării pentru domeniul maritim (alături de alte acte legislative ale UE privind siguranța maritimă). De asemenea, de la intrarea sa în vigoare, directiva a fost monitorizată în permanență de către Comisie, care a identificat următoarele aspecte problematice:

- 1) cerințele actuale ale UE nu sunt aliniate la noile norme internaționale obligatorii și la noile proceduri convenite la nivel regional (Organizația Maritimă Internațională, OMI și MOU Paris);
- 2) cerințele actuale ale UE nu se aplică navelor de pescuit – PSC ar putea asigura respectarea anumitor convenții internaționale aplicabile navelor de pescuit cu lungimea mai mare de 24 de metri, însă acestea nu sunt inspectate sau nu sunt inspectate în mod coordonat;
- 3) distribuția inspecțiilor PSC în porturile UE este inegală;
- 4) modul în care sunt concepute în prezent profilul de risc al navelor și mecanismul de identificare utilizat pentru selectarea navelor care trebuie inspectate nu este actualizat;
- 5) sistemul se bazează prea mult pe un sistem greoi de certificate pe suport de hârtie și
- 6) există proceduri neadecvate și inflexibile, iar resursele în materie de PSC (competențe, formare) sunt insuficiente.

Problemele identificate se regăsesc în întreaga UE și au aceleași cauze subiacente. În absența unei acțiuni la nivelul UE, statele membre riscă să acționeze într-un mod necoordonat și nearmonizat. Îmbunătățirea directivei în vederea soluționării problemelor identificate prezintă o valoare clară la nivelul UE.

În acest context, Comisia a pregătit o propunere de modificare a Directivei 2009/16/CE. Obiectivele specifice ale propunerii constau în:

- actualizarea și alinierea legislației UE la normele și procedurile internaționale, stabilite de OMI/OIM sau prin MOU Paris;
- protejarea navelor de pescuit, a echipajelor acestora și a mediului. Navele de pescuit mai mari, cu lungimea de peste 24 de metri, nu sunt incluse în domeniul de aplicare al controlului statului portului. Un sistem voluntar de control pentru acest tip de nave ar trebui să mărească nivelul de conformitate cu standardele internaționale de siguranță și de protecție a mediului aplicabile navelor respective;
- asigurarea adoptării pe scară mai largă a soluțiilor digitale. În special, propunerea încurajează adoptarea și utilizarea certificatelor statutare electronice, asociind utilizarea acestora cu profilul de risc al navelor folosit pentru a identifica și selecta navele care trebuie inspectate;
- asigurarea unei abordări eficiente și armonizate în ceea ce privește efectuarea inspecțiilor PSC. Aceasta include o atenție sporită acordată navelor care trebuie inspectate, prin restructurarea

---

<sup>12</sup> Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi (text codificat) (JO L 132, 21.5.2016, p. 58).

aspectelor perimate ale profilului de risc al navelor și prin adăugarea de noi componente la acesta.

De asemenea, din motive de claritate și consecvență, prezenta propunere actualizează o serie de definiții și trimiteri la actele legislative ale UE și la reglementările relevante ale OMI.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Propunerea este în deplină concordanță cu Directiva 2009/18/CE<sup>13</sup> privind investigarea accidentelor maritime și cu Directiva 2009/21/CE<sup>14</sup> privind obligațiile statelor de pavilion. Toate aceste trei directive ale UE privind siguranța maritimă se bazează pe normele și standardele stabilite de OMI la nivel internațional și, împreună, constituie baza sistemului UE de garantare a siguranței operațiunilor maritime în apele UE.

- **Coerența cu alte politici ale UE**

Propunerea se încadrează în programul REFIT al Comisiei și este în acord cu obiectivele Agendei Comisiei pentru o mai bună reglementare, asigurând faptul că legislația existentă este simplă și clară, nu creează o sarcină inutilă și se adaptează la evoluțiile de pe plan politic, societal și tehnologic. De asemenea, prezenta propunere și propunerile conexe de revizuire a celorlalte directive privind siguranța maritimă fac parte din corpusul legislativ al UE care reglementează siguranța maritimă și interacționează semnificativ cu acesta, alături de sistemul UE de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime (SafeSeaNet)<sup>15</sup>, regulamentul de instituire a EMSA<sup>16</sup>, Directiva privind siguranța navelor de pescuit<sup>17</sup>, legislația UE referitoare la organizațiile recunoscute<sup>18</sup>, Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”<sup>19</sup> și alte acte legislative de mediu ale UE<sup>20</sup>.

## 2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temei juridic**

Temeiul juridic al directivei de modificare este articolul 100 alineatul (2) din TFUE, care prevede măsuri de îmbunătățire a siguranței transporturilor și dispoziții specifice pentru transportul maritim.

- **Subsidiaritate (în cazul competențelor neexclusive)**

Întrucât instrumentele internaționale din domeniul PSC în sectorul transportului maritim reprezintă o competență exclusivă a UE în temeiul articolului 3 alineatul (2) din TFUE, principiul subsidiarității nu se aplică nici acestor instrumente, nici normelor UE de punere în aplicare a acordurilor respective.

---

<sup>13</sup> JO L 131, 28.5.2009, p. 114.

<sup>14</sup> JO L 131, 28.5.2009, p. 132.

<sup>15</sup> Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

<sup>16</sup> JO L 208, 5.8.2002, p. 1.

<sup>17</sup> JO L 34, 9.2.1998, p. 1.

<sup>18</sup> Regulamentul (CE) nr. 391/2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor (JO L 131, 28.5.2009, p. 11) și Directiva 2009/15/CE privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime (JO L 131, 28.5.2009, p. 47).

<sup>19</sup> JO L 164, 25.6.2008, p. 19.

<sup>20</sup> Cum ar fi Directiva 92/43/CEE („Directiva privind habitatele”), Directiva 2009/147/CE („Directiva UE privind păsările”), Directiva (UE) 2019/904 (Directiva privind produsele din plastic de unică folosință).

- **Proportionalitate**

Comisia a întocmit propunerea cu scopul de a reflecta cele mai recente evoluții la nivel internațional, precum și rezultatele evaluării *ex post* și ale procedurilor REFIT din 2018. De asemenea, Comisia a efectuat o evaluare a impactului pentru a identifica, examina și evalua măsuri alternative pentru atingerea acelorași obiective.

Obiectivul modificării propuse este de a îmbunătăți siguranța maritimă prin dispunerea de un sistem actualizat, coerent și armonizat de inspecții PSC în întreaga UE, care să identifice transportul maritim neperformant și să îmbunătățească, astfel, siguranța și performanța de mediu a navelor care operează în apele UE. Comisia consideră că este oportună extinderea domeniului de aplicare al PSC la navele de pescuit mai mari, o măsură proporționată întrucât va fi voluntară pentru statele membre care vor dori să efectueze acest tip de inspecție. Măsura ar trebui să îmbunătățească siguranța, mediul și condițiile de muncă și de viață în sectorul pescuitului. Trecerea la digitalizare și la utilizarea certificatelor electronice va genera costuri, dar acestea vor fi limitate și vor fi compensate de beneficiile preconizate, asociate impactului mai mare în materie de siguranță și eficiență pe care ar trebui să îl producă. Având în vedere caracterul internațional al sectorului, nu există nicio măsură alternativă prin care să se obțină aceleași rezultate într-un mod mai eficace și mai eficient.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât propunerea presupune doar o serie de modificări ale Directivei 2009/16/CE, cel mai potrivit instrument juridic este o directivă de modificare.

### **3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI**

- **Evaluările *ex post*/verificarea adecvării legislației existente**

Evaluarea *ex post* efectuată în cadrul REFIT și verificarea adecvării pentru domeniul transportului maritim din 2018 au concluzionat că, deși limitează într-o anumită măsură flexibilitatea MOU Paris, directiva adaugă valoare datorită combinării unui cadru de control al statului portului cu un mecanism juridic de asigurare a respectării legii, pentru a asigura punerea în aplicare corectă și coerentă în statele membre. Acest lucru a condus la o presiune pozitivă în sensul înregistrării de performanțe și al unor îmbunătățiri permanente și, prin urmare, la asigurarea unei mai bune alocări a resurselor la nivelul statelor membre pentru controlul statului portului. Evaluarea a concluzionat că directiva a contribuit la obiectivele urmărite, și anume îmbunătățirea siguranței și securității maritime, prevenirea poluării și asigurarea unor condiții mai bune de muncă și de viață la bord.

EMSA a furnizat contribuții importante în sprijinul regimului de control al statului portului. Peste două treimi din statele membre ale UE/SEE care efectuează inspecții utilizează exclusiv THETIS pentru a selecta navele pe care urmează să le inspecteze. Rolul EMSA în gestionarea și actualizarea THETIS și formarea pe care o oferă inspectorilor în vederea armonizării inspecțiilor în întreaga regiune aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris au fost considerate, de asemenea, foarte importante.

În plus, Comisia și EMSA au monitorizat în permanență punerea în aplicare a directivei. Întrucât rapoartele privind inspecțiile PSC trebuie încărcate în THETIS de îndată ce o inspecție este finalizată, EMSA are o perspectivă de ansamblu detaliată și aproape în timp real a tuturor inspecțiilor efectuate. De asemenea, EMSA oferă sprijin și asistență tehnică statelor membre care solicită asistență și efectuează vizite în statele membre ale SEE pentru a verifica conformitatea.

Cu toate acestea, verificarea adecvării pentru domeniul transportului maritim și analiza orizontală efectuată de EMSA au identificat mai multe domenii care ar putea fi îmbunătățite în cadrul regimului PSC.

- **Consultările cu părțile interesate**

Principalele activități de consultare au cuprins:

- patru interviuri exploratorii cu reprezentanții de la nivelul UE ai principalelor părți interesate, în special pentru a fundamenta și detalia definiția globală a problemei și posibilele opțiuni de politică;
- un sondaj specific în rândul părților interesate, organizat de consultantul responsabil cu studiul extern de sprijin pentru evaluarea impactului, care a avut loc în perioada 7 septembrie 2021-6 octombrie 2021. Sondajul a fost trimis principalelor părți interesate pentru a le solicita informații specifice, în special pentru a sprijini evaluarea impactului posibilelor măsuri de politică;
- 22 de interviuri specifice cu principalele părți interesate, desfășurate în perioada 13 iulie 2021-16 septembrie 2021 de către consultantul responsabil cu studiul extern de sprijin pentru evaluarea impactului cu scopul de a obține anumite informații, în special pentru a sprijini evaluarea impactului posibilelor măsuri de politică;
- activități de consultare suplimentare organizate de DG MOVE și de consultantul responsabil cu studiul extern de sprijin pentru evaluarea impactului, prin care au fost consultate statele membre și principalele părți interesate cu scopul de a obține opiniile acestora cu privire la diferitele măsuri de politică și de a valida rezultatele emergente și finale ale studiului de sprijin pentru evaluarea impactului în ceea ce privește cuantificarea impactului. Aceste activități au avut loc în cadrul reuniunilor Comitetului de dialog social sectorial al UE privind transportul maritim (16 aprilie 2021, 23 septembrie 2021 și 16 decembrie 2021), ale Comitetului de dialog social sectorial al UE privind pescuitul maritim (29 ianuarie 2021, 8 martie 2021 și 16 noiembrie 2021) și ale Comitetului de dialog social sectorial al UE privind porturile (19 noiembrie 2021), în cadrul unei reuniuni informale a directorilor din domeniul transportului maritim din UE/SEE (30 noiembrie 2021), al reuniunilor virtuale și cu prezență fizică ale Comitetului de control al statului portului instituit prin MOU Paris (mai 2021 și mai 2022) și al reuniunilor Comitetului UE pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (17 mai 2021, 11 noiembrie 2021 și 31 mai 2022).

Informațiile obținute de la părțile interesate au fost esențiale pentru perfecționarea de către Comisie a elaborării opțiunilor de politică, precum și pentru evaluarea impactului economic, social și de mediu al acestora. Datorită lor, Comisia a fost în măsură să compare opțiunile și să o determine pe cea care este susceptibilă de a obține raportul optim între costuri și beneficii pentru societate și de a contribui la realizarea unui mecanism mai eficient și mai eficient de control al statului portului, care să acorde o atenție sporită transportului maritim neconform. Constatările la care s-a ajuns în urma acestor procese au completat cercetările documentare efectuate ca parte a lucrărilor aferente studiului de sprijin extern.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Această analiză se bazează în principal pe datele culese în cursul evaluării *ex post* din 2018 și pe procesul de verificare a adecvării pentru domeniul transportului maritim, menționat anterior.

Pregătirea prezentei propuneri a necesitat, de asemenea, contribuții din partea experților Comisiei și ai EMSA cu privire la formularea specifică a definițiilor tehnice și la claritatea redactării juridice.

- **Evaluarea impactului**

Evaluarea impactului a analizat trei opțiuni de politică pentru revizuirea directivei, bazate pe următoarele principii directoare:

- (1) necesitatea de a actualiza directiva și de a o alinia la instrumentele internaționale;
- (2) potențialul de a remedia problema specifică a flotei de nave de pescuit prin instituirea unui regim PSC specific pentru aceste nave;
- (3) o digitalizare sporită a metodelor PSC, pentru a face posibile inspecții PSC mai bine pregătite și mai bine orientate – directiva trebuie să faciliteze și să ofere stimulente pentru utilizarea certificatelor statutare electronice;
- (4) o abordare eficientă și armonizată a inspecțiilor PSC, pe baza experienței anterioare în ceea ce privește punerea în aplicare a directivei și o atenție sporită acordată navelor care trebuie inspectate.

Opțiunea A propune o serie de modificări ale directivei pentru a realiza mai bine obiectivul de îmbunătățire a siguranței maritime și de prevenire a poluării. Această opțiune se axează în principal pe menținerea alinierii directivei la instrumentele juridice internaționale. Majoritatea celorlalte modificări propuse sunt măsuri fără caracter normativ care îmbracă forma unor recomandări, orientări și ateliere organizate de Comisie și/sau de EMSA.

Opțiunea B asigură un echilibru între armonizare și oferirea de flexibilitate administrațiilor PSC. În paralel cu directiva actuală (dar în afara acesteia), se propune un sistem PSC voluntar pentru statele membre care doresc să efectueze inspecții ale navelor de pescuit cu lungimea mai mare de 24 de metri. Mai sunt prevăzute furnizarea de orientări, formare asigurată de EMSA și o bază de date a EMSA privind inspecțiile, care să fie utilizată pentru identificarea navelor și rapoartele referitoare la inspecții. Ea încurajează utilizarea certificatelor electronice prin corelarea acestora cu profilul de risc al navelor.

Opțiunea C presupune cea mai mare creștere a sarcinii administrative pentru administrațiile PSC, dar este și cea care va asigura cel mai înalt nivel de armonizare a inspecțiilor. Aceasta ar încorpora pe deplin în directivă controlul statului portului pentru navele de pescuit cu lungimea mai mare de 24 de metri, având impact atât asupra proprietarilor/operatorilor acestor nave, cât și asupra administrațiilor PSC ale statelor membre. Utilizarea certificatelor electronice ar deveni o obligație în temeiul directivei și s-ar prevedea eliminarea treptată a certificatelor pe suport de hârtie până în 2035.

În iulie 2022, evaluarea impactului a fost prezentată spre aprobare Comitetului de control normativ. Comitetul a emis un aviz pozitiv cu rezerve. Documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezenta propunere legislativă răspunde observațiilor formulate de către comitet.

- Punerea în practică a abordării bazate pe principiul numărului constant

Nu au fost identificate costuri suplimentare (administrative sau de ajustare) pentru întreprinderi sau cetățeni.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea (REFIT)**

Inițiativa este relevantă pentru programul REFIT al Comisiei, deoarece ea urmărește să alinieze și să simplifice legislația privind siguranța maritimă, să îmbunătățească profilul de siguranță (în special al segmentului de flotă format din navele de pescuit mai mari) și să ofere asistență autorităților statelor membre în îndeplinirea obligațiilor care le revin în materie de inspecție și de raportare.

În plus, opțiunea de politică preferată include aspecte de simplificare, deoarece va clarifica situațiile și circumstanțele în care inspecțiile PSC pot fi omise, fie din motive legate de exploatarea curentă, fie în situații de forță majoră. Se preconizează că se va obține o mai mare armonizare și standardizare la nivelul UE, prin furnizarea de asistență de către EMSA autorităților PSC naționale în ceea ce privește formarea cu privire la modul de inspectare a navelor de pescuit străine, precum și prin punerea la dispoziție a unei baze de date dedicate inspecțiilor în vederea identificării și a selectării navelor care trebuie inspectate și a înregistrării și comunicării rezultatelor inspecțiilor.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea nu are consecințe asupra protecției drepturilor fundamentale.

#### **4. IMPLICAȚII BUGETARE**

Propunerea generează costuri nete actualizate pentru bugetul Uniunii de 6,479 milioane EUR în perioada 2025-2050. Impactul bugetar al propunerii este descris mai detaliat în fișa financiară legislativă anexată la prezenta propunere în scop informativ. Impactul bugetar al propunerii este deja inclus în propunerea Comisiei de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1406/2002.

Impactul bugetar în perioada de după actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, care nu aduce atingere viitorului acord privind CFM.

#### **5. ALTE ELEMENTE**

- **Măsurile de monitorizare, evaluare și raportare**

Au fost identificate măsuri de monitorizare și de raportare adecvate. EMSA va juca un rol important în acest proces, fiind agenția responsabilă cu dezvoltarea și operarea sistemelor electronice de date pentru transportul maritim, în special a bazei de date utilizate pentru identificarea navelor de inspectat și pentru raportarea inspecțiilor – THETIS.

Implementarea poate fi monitorizată prin intermediul monitorizării de către Comisie și/sau EMSA a bazei de date THETIS pentru a verifica dacă navele de inspectat sunt identificate corect și dacă inspecțiile se efectuează corect, precum și dacă rapoartele de inspecție sunt încărcate în baza de date. De asemenea, EMSA efectuează cicluri de vizite în statele membre pentru a verifica operațiunile pe teren, ca parte a rolului său de sprijinire a Comisiei<sup>21</sup>. Statele membre vor trebui să dispună de un sistem de management al calității (SMC) pentru a certifica adecvarea modului de organizare, a politicilor, a proceselor, a resurselor și a documentației pentru atingerea obiectivelor urmărite. Sistemul va trebui să fie certificat și, ulterior, să facă obiectul unui audit periodic. Statele membre vor trebui să comunice Comisiei/EMSA rezultatele auditurilor efectuate de organismul acreditat, astfel încât autoritățile naționale de control al statului portului să își poată păstra certificarea SMC.

Având în vedere că ciclul complet al vizitelor EMSA legate de punerea în aplicare este programat să dureze 5 ani<sup>22</sup>, se propune ca ciclul de evaluare a directivei să fie stabilit la intervale de șapte ani.

---

<sup>21</sup> EMSA efectuează astfel de vizite în baza articolului 3 din Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă, ca parte a sarcinilor sale principale; prin urmare, nu se preconizează costuri suplimentare.

<sup>22</sup> Astfel cum se prevede în Metodologia EMSA pentru vizitele în statele membre, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

- **Documente explicative (în cazul directivelor)**

Nu sunt necesare documente explicative, deoarece propunerea Comisiei are rolul de a simplifica și de a clarifica actualul regim.

- **Explicații detaliate cu privire la prevederile specifice ale propunerii**

Considerentul 11 încurajează toate statele membre ale UE care sunt eligibile (Spania, Grecia, Franța, Croația, Italia și Slovenia) să devină membre ale Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului în Marea Mediterană, pentru a îmbunătăți calitatea și cantitatea inspecțiilor efectuate în cadrul controlului statului portului în bazinul mediteraneean.

Articolul 1 din proiectul de directivă de modificare constituie partea principală a acesteia și cuprinde modificări ale unui număr mare de dispoziții ale Directivei 2009/16/CE.

***Obiectiv, definiții și domeniu de aplicare***

Alineatul (1) modifică articolul 2, extinzând parțial domeniul de aplicare al directivei pentru a include în domeniul de aplicare al inspecțiilor efectuate în cadrul controlului statului portului o serie de convenții internaționale. Acestea sunt Convenția internațională pentru controlul și managementul apelor de balast și sedimentelor de la nave (Convenția BWM) și Convenția internațională privind ridicarea epavelor (Nairobi), ambele fiind în vigoare și adoptate ca instrumente relevante de către MOU Paris.

Alineatul (2) modifică domeniul de aplicare astfel încât navele de pescuit cu o lungime mai mare de 24 de metri să poată fi inspectate în cadrul PSC de către statele membre care doresc să efectueze astfel de inspecții.

***Obligații de inspecție***

Alineatul (3) modifică obligațiile de inspecție (așa-numitele „cote echitabile”) și modul în care sunt calculate și respectate acestea de către statele membre. În prezent, obligațiile de inspecție se bazează pe o medie mobilă pe trei ani a tuturor inspecțiilor efectuate în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris. Aceasta înseamnă că, atunci când unele state membre inspectează un număr semnificativ mai mare de nave decât cel prevăzut de obligațiile lor de inspecție, acest lucru va determina în timp creșterea cumulativă a obligațiilor de inspecție ale tuturor statelor membre. Creșterea respectivă a fost calculată de EMSA la 1-2 % pe an. Măsura este menită să corecteze această sarcină suplimentară și inutilă pentru statele membre.

Alineatele (4) și (5) aliniază directiva la modificările aduse MOU Paris în ceea ce privește obligațiile de inspecție și sunt menite să ducă la o mai mare flexibilitate în ceea ce privește inspecțiile neefectuate (fie din motive legate de exploatare, fie din motive de forță majoră).

Alineatul (6) modifică de asemenea directiva pentru a permite o mai mare flexibilitate în cazul inspecțiilor neefectuate și pentru a ajuta la respectarea obligațiilor de inspecție.

***Situații de forță majoră***

Alineatul (7) abordează problema lipsei de flexibilitate a regimului PSC în caz de criză sau de evenimente neprevăzute, cum a fost pandemia de COVID-19. Pentru ca regimul să devină mai rezilient, se introduce un nou articol, articolul 8a. Măsura oferă mai multă flexibilitate statelor membre,

deoarece le permite să nu efectueze inspecții în cazuri de forță majoră, cu condiția ca inspecția neefectuată să fie înregistrată și motivul pentru care nu s-a efectuat inspecția să fie documentat.

### ***Notificarea înaintea sosirii***

Alineatele (8) și (10) aliniază directiva la MOU Paris, abrogând obligația de notificare cu 72 de ore înainte în cazul navelor eligibile pentru o inspecție extinsă prevăzută la articolul 9 și în anexa III – articolul 9 și anexa III se elimină. Alineatele (16) și (23) reflectă eliminarea articolului 9 și a anexei III.

### ***Parametri de mediu***

Alineatul (9) stabilește parametrii de mediu care vor fi luați în considerare pentru stabilirea profilului de risc al navelor utilizat în vederea identificării navelor care trebuie inspectate.

### ***Inspecții extinse***

Alineatul (10) prevede că, având în vedere complexitatea lor, inspecțiile extinse trebuie efectuate de mai mulți inspectori care efectuează controlul statului portului.

### ***Refuzul accesului***

Alineatele (12) și (13) modifică directiva pentru a o alinia la modificările adoptate de MOU Paris referitoare la procedura de refuz al accesului (de interdicție) și la posibilitatea de a interzice nave aflate pe lista gri sau lista albă a MOU Paris (interdicție indiferent de pavilion), precum și la dispoziția privind navele care nu se supun reținerii sau navele reținute care nu se îndreaptă către șantierul de reparații convenit.

### ***Formarea oferită de EMSA***

Alineatul (14) stabilește posibilitățile EMSA de a oferi formare statelor membre ale UE pentru a-și îndeplini mai bine responsabilitățile care le revin în temeiul directivei, având în vedere domeniul de aplicare extins al PSC și îmbunătățirile aduse tipului de formare și acoperirii acesteia.

Pe această bază, EMSA (împreună cu statele membre și cu MOU Paris) va elabora un nou program de dezvoltare profesională și de formare pentru inspectori, care va fi alcătuit din: (i) un plan de învățământ privind competențele și (ii) un program de dezvoltare profesională. Odată puse în aplicare aceste aspecte, agenția ar trebui să identifice noi nevoi de formare și să modifice în consecință programa și planul de învățământ, precum și conținutul programului de formare și dezvoltare profesională destinate inspectorilor, în special în ceea ce privește noile tehnologii și obligațiile suplimentare care decurg din noile convenții ale OMI.

### ***Baza de date, schimbul de informații și certificatele electronice***

Alineatul (15) modifică directiva pentru a clarifica și a stabili intervalul de timp în care notificările privind sosirea și plecarea navelor trebuie comunicate către SafeSeaNet. Articolul 24 alineatul (2) din directivă impune statelor membre să se asigure că aceste date sunt „transmise către baza de date a inspecțiilor”. Directiva va fi modificată pentru a preciza termenul rezonabil în care trebuie transmise datele, comunicarea orelor efective de sosire și de plecare urmând să fie realizată în termen de trei ore. Se prevede, totodată, că toate rapoartele privind inspecțiile PSC trebuie validate, înainte de a fi

transmise către baza de date, de o persoană diferită de inspectorul care a efectuat inspecția (fie de un alt inspector al controlului statului portului, fie de un supraveghetor).

Alineatul (16) modifică directiva prin adăugarea unui nou articol care prevede și încurajează utilizarea certificatelor electronice. Acestea ar urma să se bazeze pe un model comun și să utilizeze un instrument de validare comun și un registru comun la nivelul UE, ceea ce ar urma să coreleze utilizarea certificatelor electronice cu profilul de risc al navelor. Măsura va încuraja emiterea de certificate electronice de către statele de pavilion sau de către organizațiile recunoscute care acționează în numele acestora (permițând totodată utilizarea lor în continuare în PSC), recompensând aceste certificate electronice cu puncte (prin adăugarea unui parametru la profilul de risc al navelor) care să scadă profilul de risc al navelor, făcându-le să fie mai puțin vizate de inspecțiile PSC.

### ***Sistemul de management al calității***

Alineatul (18) modifică directiva introducând obligația statelor membre de a elabora și de a aplica un sistem de management al calității (SMC) pentru activitățile PSC ale administrației lor maritime. Administrațiile ar trebui să fie astfel în măsură să țină pasul cu complexitatea și cerințele din ce în ce mai mari ale inspecțiilor PSC, să realizeze un control mai bun al calității și să semnaleze probleme cum ar fi cele legate de alocarea resurselor. Obligația se va aplica tuturor statelor portuare care nu dispun deja de un SMC certificat extern pentru operațiunile lor din sfera PSC.

### ***Acte delegate***

Alineatul (19) prevede că Comisia este împuternicită să adopte acte delegate pentru a actualiza lista convențiilor prevăzute la articolul 2 alineatul (1) în cazul adoptării unor astfel de convenții ca instrument relevant de către MOU Paris și pentru a modifica anexa VI în vederea adăugării și/sau a actualizării listei de proceduri și orientări referitoare la controlul statului portului adoptate în cadrul MOU Paris.

### ***Competențe de modificare***

Alineatul (20) prevede că orice actualizare a instrumentelor relevante ale OMI enumerate la articolul 2 alineatul (1) face obiectul clauzei standard de menținere a nivelului de protecție. Aceasta înseamnă că, în cazul în care survin modificări la nivel internațional, standardele din instrumentul UE sunt cel puțin menținute la nivelul actual.

### ***Norme de punere în aplicare***

Alineatul (21) prevede că, atunci când adoptă acte de punere în aplicare, Comisia trebuie să acorde o atenție deosebită rolului și expertizei MOU Paris și că actele respective trebuie să țină seama de expertiza și experiența dobândite în ceea ce privește sistemul de inspecție din Uniune.

### ***Evaluarea punerii în aplicare***

Alineatul (22) prevede efectuarea de către Comisie a unei evaluări a punerii în aplicare a directivei modificate la 10 ani de la adoptare. Se ține astfel seama de timpul necesar pentru transpunere și de faptul că un ciclu de evaluare de către EMSA a vizitelor în statele membre durează, de regulă, cel puțin cinci ani.

### ***Profilul de risc al navelor (PRN) – Certificate și documente***

Alineatele (23) și (24) modifică anexele I și II referitoare la profilul de risc al navei (PRN). PRN se modifică pentru a lua în considerare modificările deja convenite în principiu în cadrul MOU Paris. Acestea includ (i) ponderile (în puncte) aplicate anumitor tipuri de nave și (ii) sistemul de audit al OMI, care nu mai este un sistem voluntar, ci se înlocuiește cu un factor de ponderare pentru a se ține seama de ratificarea sau neratificarea de către statul de pavilion a convențiilor internaționale.

Se modifică și profilul de risc al navelor de marfă și de pasageri cu un tonaj brut mai mare de 5 000 (care sunt considerate cele mai poluante), în cazul cărora PRN va ține seama de indicatorul de intensitate a carbonului stabilit de OMI. În cazul tuturor navelor eligibile pentru controlul statului portului, factorul de ponderare se ajustează pentru a acorda o mai mare importanță deficiențelor legate de mediu (MARPOL, Convenția pentru managementul apelor de balast și Convenția internațională privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate la nave) înregistrate în raport cu nava respectivă în cadrul inspecțiilor PSC anterioare efectuate în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris. Deficiențele și reținerile consemnate sunt legate doar de convențiile internaționale (așa-numitele instrumente relevante), motiv pentru care PRN revizuit se va aplica în întreaga regiune aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris, nu doar în statele membre ale UE. De asemenea, se va adăuga un parametru care va încuraja statele de pavilion ale navelor eligibile pentru PSC să utilizeze certificate electronice.

### ***Certificate***

Alineatul (26) actualizează listele de certificate statutare și alte documente din anexa IV care trebuie verificate în timpul inspecțiilor, în conformitate cu cerințele OMI convenite anterior prin MOU Paris.

### ***Proceduri și orientări privind inspecțiile***

Pentru a facilita realizarea unui sistem actualizat și armonizat de control al statului portului pe tot cuprinsul Uniunii, alineatul (26) actualizează anexa VI prin raportare la orientările privind inspecțiile din cadrul MOU Paris și la instrucțiunile care trebuie urmate în timpul inspecțiilor, în versiunea lor actualizată.

### ***Refuzul accesului***

Alineatul (28) actualizează anexa VIII în ceea ce privește procedurile de refuz al accesului (de interdicție) menționate la articolul 16, pentru a le alinia la modificările deja convenite prin MOU Paris.

Propunere de

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**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,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>23</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>24</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>25</sup> 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 și protecția mediului marin.
- (2) Directiva 2009/16/CE se bazează pe structura interguvernamentală voluntară preexistentă a Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului (denumit în continuare „MOU Paris”) 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), 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 intrat în vigoare și au fost ratificate de statele membre o serie de convenții internaționale. Acestea sunt Convenția internațională pentru controlul și managementul apelor de balast și sedimentelor de la nave („Convenția BWM”) și Convenția internațională de la Nairobi privind îndepărtarea epavelor („Convenția de la Nairobi”). Prin urmare, acestea ar trebui incluse pe lista convențiilor cuprinse în domeniul de aplicare al

---

<sup>23</sup> JO C , , p. .

<sup>24</sup> JO C , , p. .

<sup>25</sup> JO L 131, 28.5.2009, p. 57.

Directivei 2009/16/CE, astfel încât să poată fi asigurată respectarea 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 puse în aplicare prin controlul statului portului, fără a fi necesară modificarea întregii directive. Prin urmare, după ce o convenție internațională a intrat în vigoare – ceea ce înseamnă că a atins un nivel convenit de ratificare – și în urma adoptării sale de către membrii MOU Paris ca instrument relevant, lista convențiilor din directivă ar trebui actualizată de către Comisie.
- (6) Ca urmare a dimensiunilor reduse, majoritatea navelor de pescuit din UE operează în apele teritoriale și nu sunt susceptibile de a fi inspectate în porturi străine. Aceasta înseamnă că, în general, este foarte posibil ca numai navele de pescuit mai mari, cu lungimea de peste 24 de metri (acestea fiind și navele de pescuit care fac cel mai mult obiectul convențiilor internaționale) să se angajeze în ape internaționale și să facă escală în porturi diferite de cele din țara în care sunt înregistrate, făcând prin urmare obiectul PSC. Întrucât majoritatea convențiilor internaționale aplicabile navelor de pescuit mai mari sunt diferite de cele care sunt aplicate în prezent prin controlul statului portului și pentru a se evita propagarea unor efecte nedorite asupra sistemului actual de control al statului portului, se propune un sistem paralel de control al statului portului pentru navele de pescuit.
- (7) Pe de altă parte, din cauza modelelor de pescuit, nu toate statele membre ale UE sunt vizitate de aceste nave de pescuit mai mari. Prin urmare, se propune un sistem voluntar pentru acele state membre ale UE care doresc să efectueze astfel de inspecții, separat de regimul actual de control al statului portului, pentru a se asigura flexibilitatea și a se respecta modul în care sunt elaborate standardele în controlul statului portului. Astfel, acest sistem de control de către statul portului al navelor de pescuit cu o lungime mai mare de 24 de metri poate fi dezvoltat în mod organic de către statele membre, MOU Paris și Comisie.
- (8) Mecanismul de cote echitabile prevede repartizarea sarcinii de inspecție între statele membre ale MOU Paris. Fiecărui stat membru i se alocă un anumit număr de inspecții – obligațiile sale de inspecție sau „cota echitabilă” – pe care trebuie să le efectueze în fiecare an. Eligibilitatea pentru inspecție este determinată în primul rând de perioada scursă de la ultima inspecție. Navele de prioritate II pot fi inspectate, în timp ce navele de prioritate I trebuie să fie inspectate.
- (9) Statelor membre li se permite să nu efectueze un anumit număr de inspecții „prioritare” fără ca aceasta să însemne neîndeplinirea obligațiilor de inspecție. Totuși, în cazul unor state membre numărul de escale ale navelor care au loc efectiv 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 aceste state membre (suprasolicitate sau insuficient solicitate) a obligației privind cotele echitabile a fost considerată inflexibilă și, prin urmare, este necesar ca dispozițiile respective să fie aliniate la dispozițiile revizuite ale MOU Paris.
- (10) Statele membre au și posibilitatea de a amâna inspecțiile navelor în anumite împrejurări, cu condiția ca nava să fie inspectată în următorul port de escală sau în termen de 15 zile, iar această posibilitate se modifică astfel încât să poată fi utilizată de toate statele membre. 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 această obligație este prea împovărătoare pentru operatori și nu aduce nicio valoare adăugată, deoarece autoritățile naționale dispun deja mai ușor de informațiile necesare prin intermediul bazei de date THETIS.

Pe această bază, MOU Paris a eliminat această obligație de notificare înainte de sosire, iar Directiva 2009/16/CE ar trebui aliniată în consecință.

- (11) În ultimul deceniu și în pofida creșterii numărului de nave care fac escală în porturile UE, inclusiv pentru transportul maritim de mărfuri pe distanțe scurte între principalele porturi din statele membre ale UE 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 UE s-a îmbunătățit considerabil. Inspecțiile efectuate în cadrul controlului statului portului sunt utilizate din ce în ce mai mult pentru a asigura respectarea legislației de mediu, de exemplu în ceea ce privește emisiile de sulf sau dezmembrarea navelor în mod ecologic și în condiții de siguranță. Pachetul „Pregătiți pentru 55” vizează reducerea emisiilor totale de gaze cu efect de seră generate de UE cu 55 % până în 2030, netezind drumul către neutralitatea climatică până în 2050, iar transportul maritim ar trebui să contribuie la acest efort. Profilul de risc al navelor conceput înainte de 2009 avea însă priorități diferite și nu este pe deplin adaptat pentru a concentra efortul de inspecție asupra navelor cu cele mai slabe performanțe de mediu.
- (12) Pe această bază, profilul de risc al navelor ar trebui actualizat pentru a reflecta aspectele de mediu prin acordarea unei importanțe mai mari performanței de mediu, inclusiv intensității operaționale a emisiilor de carbon ale navelor inspectate, precum și deficiențelor și reținerilor din motive legate de mediu.
- (13) 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 mai frecventă a certificatelor electronice, dând posibilitatea efectuării unor inspecții mai bine pregătite și axate mai mult pe nave. Adoptarea și utilizarea acestor certificate electronice ar trebui stimulată prin includerea lor în profilul de risc al navelor.
- (14) Controlul statului portului a crescut în complexitate odată cu adăugarea de noi cerințe de inspecție, fie prin legislația UE, fie prin intermediul Organizației Maritime Internaționale. Prin urmare, este necesar să se asigure perfecționarea și recalificarea inspectorilor care efectuează controlul statului portului, iar formarea acestora să fie dezvoltată în permanență.
- (15) Administrațiile statelor de pavilion ale Uniunii, în conformitate cu Directiva 2009/21/CE<sup>26</sup> a Parlamentului European și a Consiliului, trebuie să dispună de un sistem de management al calității pentru a ajuta statele membre să își îmbunătățească în continuare performanța în calitate de state de pavilion și pentru a asigura condiții de concurență echitabile între administrații. O cerință similară pentru activitățile de control al statului portului ar trebui să dea posibilitatea statelor membre să certifice faptul că modul de organizare a acestora, politicile, procesele, resursele și documentația lor sunt adecvate pentru atingerea obiectivelor, precum și pentru identificarea problemelor de sistem, cum ar fi aspectele legate de alocarea resurselor sau a personalului, înainte ca acestea să devină problematice.
- (16) Pentru a favoriza aplicarea actualizată a dispozițiilor prezentei directive, astfel încât statele membre să își poată îndeplini obligațiile care le revin în temeiul dreptului internațional în conformitate cu directiva, 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

---

<sup>26</sup> 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).

modificarea listei de proceduri și orientări referitoare la controlul statului portului adoptate prin 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<sup>27</sup>. Concret, 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.

- (17) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a dispozițiilor Directivei 2009/16/CE privind lista convențiilor care intră în domeniul său de aplicare, regimul voluntar de control al statului portului pentru navele de pescuit cu lungimea totală mai mare de 24 de metri, condițiile de aplicare a anexei VII privind inspecția extinsă, 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<sup>28</sup>.
- (18) Pentru a îmbunătăți calitatea inspecțiilor efectuate în cadrul controlului statului portului în zonele marine din apropierea UE, toate statele membre eligibile sunt încurajate să adere la Memorandumul de înțelegere privind controlul statului portului în Marea Mediterană (MOU Med).
- (19) Având în vedere ciclul complet de monitorizare constând în vizite ale Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA) în statele membre pentru a monitoriza punerea în aplicare a Directivei 2009/16/CE, Comisia ar trebui să evalueze punerea în aplicare a Directivei 2009/16/CE cel târziu la [zece ani de la data aplicării acesteia menționată la articolul XX] 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.
- (20) 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, prevăzut la același articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (21) Prin urmare, Directiva 2009/16/CE ar trebui modificată în consecință,

---

<sup>27</sup> JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

<sup>28</sup> 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*

**Modificări aduse Directivei 2009/16/CE**

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

- (1) Articolul 2 se modifică după cum urmează:
  - (a) la punctul 1 se adaugă următoarele litere (l) și (m):
    - „(l) Convenția internațională pentru controlul și managementul apelor de balast și sedimentelor de la nave (Convenția BWM);
    - (m) Convenția internațională de la Nairobi privind îndepărtarea epavelor (Convenția de la Nairobi).”;
  - (b) punctul 3 se elimină.
- (2) Articolul 3 se modifică după cum urmează:
  - (a) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Navele de pescuit cu lungimea totală 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.”;
  - (b) se adaugă următorul alineat (4a):

„(4a) Statele membre pot efectua inspecții în cadrul controlului statului portului asupra navelor de pescuit cu lungimea totală mai mare de 24 de metri. Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care se stabilesc modalitățile unui astfel de regim specific de control al statului portului pentru navele de pescuit cu lungimea totală mai mare de 24 de metri. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (2).”.
- (3) La articolul 5 se introduce următorul alineat (2a):

„(2a) Inspecțiile navelor de prioritate II efectuate de statele membre atunci când obligațiile lor anuale de inspecție au fost depășite cu mai mult de 150 % nu se iau în considerare la calcularea obligațiilor anuale de inspecție ale statelor membre care sunt părți la MOU Paris.”.
- (4) Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 6*

**Modalități de respectare a obligațiilor de inspecție**

Un stat membru care nu efectuează inspecțiile prevăzute la articolul 5 alineatul (2) litera (a) își respectă obligațiile prevăzute la respectivul articol 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.

Fără a aduce atingere procentelor de inspecții neefectuate menționate la primul paragraf, statele membre acordă prioritate inspecțiilor la navele care, în conformitate cu informațiile

furnizate de baza de date privind inspecțiile, nu fac escală în mod frecvent în porturi din Uniune.

Fără a aduce atingere procentelor de inspecții neefectuate menționate la primul paragraf, în ceea ce privește navele de prioritate I care fac escală în zonele de ancoraj, statele membre acordă prioritate inspecțiilor la navele 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, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(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 obligațiile anuale de inspecție dacă respectivul stat membru efectuează inspecții la două treimi din navele de prioritate I și II din numărul total de nave de prioritate I și II care fac escală în porturile și în zonele sale de ancoraj.”;

(6) La articolul 8, alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

(1) În 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 poate fi efectuată la următoarea escală a navei în același stat membru, cu condiția ca nava să nu facă escală între timp într-un alt port din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris și ca inspecția să nu fie amânată cu mai mult de 15 zile sau

(b) în cazul în care inspecția poate fi efectuată în termen de 15 zile într-un alt port de escală din Comunitate sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris, cu condiția ca statul în care este situat acest port de escală să fi acceptat în avans să efectueze inspecția.

(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 în cazul existenței următoarelor circumstanțe excepționale:

(a) în opinia autorității competente, efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei, a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin sau

(b) escalei navei are loc numai pe timp de noapte [astfel cum se prevede la articolul 2 alineatul (10)]. În acest caz statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că navele care fac escală în mod regulat pe timpul nopții sunt inspectate în mod corespunzător.”.

(7) Se introduce următorul articol 8a:

*„Articolul 8a*

### **Forță majoră**

Neefectuarea unei inspecții din motive de forță majoră nu este considerată inspecție neefectuată dacă inspecția neefectuată și motivele pentru neefectuarea acesteia sunt documentate și înregistrate în baza de date privind inspecțiile.”;

(8) Articolul 9 se elimină;

- (9) La articolul 10 alineatul (2) se adaugă următorul text:
- „(c) Parametri de mediu
- Parametrii de mediu se bazează pe indicatorul de intensitate a carbonului al navei și pe numărul de deficiențe legate de MARPOL, AFS, Convenția BWM, CLC 92, Convenția Bunkers și Convenția de la Nairobi în conformitate cu anexa I partea I.3 și cu anexa II.”;
- (10) La articolul 14, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:
- „(4) Inspekția extinsă se efectuează de către cel puțin doi inspecitori care efectuează controlul statului portului. Amploarea unei inspecții extinse, inclusiv elementele de risc care trebuie verificate, este stabilită în anexa VII. Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, măsuri detaliate pentru a asigura aplicarea uniformă a anexei VII. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (2).”;
- (11) La articolul 14a, 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.”;
- (12) Articolul 16 se modifică după cum urmează:
- (a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:
- „(1) Un stat membru refuză accesul în porturile și în zonele sale de ancoraj oricărei nave care:
- arborează pavilionul unui stat care figurează 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 într-o zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MOU Paris sau
  - arborează pavilionul unui stat care figurează pe lista de performanță ridicată sau medie adoptată în conformitate cu MOU Paris pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile 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 într-o zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MOU Paris.
- Primul paragraf de la prezentul articol 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.”;
- (b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:
- „(3) Orice reținere ulterioară într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Uniune antrenează refuzul accesului navei în orice port sau zonă de ancoraj din Uniune. Acest al treilea ordin de refuz al accesului poate fi revocat după expirarea unei perioade de 24 de luni de la emiterea ordinului și numai în condițiile în care:

- (a) 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<sup>29</sup>;
- (b) nava este administrată de o companie cu performanță ridicată conform anexei I partea I.1 și
- sunt întrunite condițiile enumerate la punctele 3-9 din anexa VIII.

Oricărei nave care nu respectă criteriile menționate la prezentul alineat, după expirarea unei perioade de 24 de luni de la emiterea ordinului, i se refuză în mod permanent accesul în orice port și zonă de ancoraj din Uniune.”;

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

„(4) Orice reținere ulterioară a unei nave care arborează pavilionul unui stat inclus pe lista de performanță medie sau scăzută, astfel cum este publicată în raportul anual al MOU Paris, într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Uniune, după al treilea refuz al accesului, conduce la refuzul permanent al accesului în orice port și zonă de ancoraj din Uniune.”;

- (d) se introduce alineatul (4a), cu următorul text:

„(4a) În cazul în care o navă care arborează pavilionul unui stat inclus pe lista de performanță ridicată este reținută într-un port sau într-o zonă de ancoraj după al treilea refuz al accesului sau după orice refuz ulterior al accesului și, la momentul primei interfețe navă/port ulterioare într-un port din UE, navei i se eliberează certificate statutare și de clasă de către una sau mai multe organizații recunoscute în temeiul dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 391/2009 și există dovezi că societatea de clasificare a efectuat o vizită la bord înainte de eliberarea certificatelor respective, navei i se refuză accesul în orice port sau zonă de ancoraj pe o perioadă de 24 de luni.

În cazul în care, la momentul primei interfețe navă/port, nu se eliberează certificate statutare sau de clasă de către una sau mai multe organizații recunoscute în temeiul dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 391/2009, navei i se refuză în mod permanent accesul în orice port și zonă de ancoraj.”;

- (13) La articolul 21, 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) care navighează pe mare:

- (a) fără a respecta condițiile stabilite de autoritatea competentă a oricărui stat membru în portul de inspecție sau
- (b) care nu respectă cerințele aplicabile ale convențiilor, neintrând în șantierul de reparații indicat.

Ordinul de refuz al accesului se revocă după expirarea unei perioade de 12 luni. Ordinul de refuz al accesului devine aplicabil de la data emiterii sale.

Refuzul respectiv este menținut până când proprietarul sau operatorul aduce dovezi satisfăcătoare pentru autoritatea competentă a statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe că nava corespunde în totalitate tuturor cerințelor aplicabile ale convențiilor.”;

<sup>29</sup> 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).

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

„(7) În cooperare cu statele membre și ținând seama de expertiza și experiența dobândită în Uniune și în cadrul MOU Paris, Comisia elaborează un program de formare și dezvoltare profesională pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului. Acest program de formare trebuie să țină seama de domeniul de aplicare extins al controlului statului portului, precum și de îmbunătățirile aduse tipului de formare și acoperirii acesteia.

În cooperare cu statele membre, Comisia identifică noi nevoi de formare și modifică în permanență programa și planul de învățământ, precum și conținutul programului de formare și dezvoltare profesională destinate inspectorilor, în special în ceea ce privește noile tehnologii și obligațiile suplimentare care decurg din instrumentele relevante.”;

(15) Articolul 24 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se înlocuiește 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 respectiv, sunt transmise către baza de date privind inspecțiile în decurs de trei ore de la 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 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.”;

(b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(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 încheiat sau reținerea a fost anulată.

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 de un inspector de control al statului portului care nu a făcut parte din echipa care a efectuat inspecția.”;

(16) Se introduce următorul articol 24a:

#### *„Articolul 24a*

#### **Certificate electronice**

(1) Comisia, în strânsă cooperare cu statele membre, adoptă acte de punere în aplicare prin care se stabilesc specificațiile funcționale și tehnice aplicabile unei interfețe de raportare, unui instrument de validare și unui registru central/unei baze de date centrale armonizate pentru versiunile electronice ale certificatelor enumerate în anexa IV și menționate la articolul 13 alineatul (1). Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (2).

(2) Statele membre pot utiliza interfața de raportare, instrumentul de validare și registrul central/baza de date centrală armonizate pentru versiunile electronice ale certificatelor cu scopul de a facilita tranziția registrelor de nave către certificate electronice.

(3) În cazul navelor care arborează pavilionul unui stat care eliberează astfel de certificate electronice, acest lucru trebuie să se reflecte în profilul de risc al navei (PRN) prevăzut în anexele I și II.

(4) Statul membru este responsabil cu asigurarea transmiterii elementelor de date în conformitate cu cerințele juridice și tehnice aplicabile. Statul membru rămâne responsabil pentru date și pentru valabilitatea informațiilor și a certificatelor, precum și pentru actualizarea oricăror informații care s-au modificat după transmiterea către baza de date centrală.”;

(17) 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 în materie de control al statului portului 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<sup>30</sup>, precum și, dacă este cazul, ale Regulamentului (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare;
- (b) informații privind navele care au navigat fără a se fi conformat dispozițiilor articolului 7 din Directiva (UE) 2019/883 privind instalațiile portuare de preluare;
- (c) informații privind navele cărora li s-a refuzat intrarea într-un port sau care au fost expulzate din port pe motive de securitate;  
informații privind deficiențele evidente în conformitate cu articolul 23.”;

(18) 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 articolul 2 litera (b) punctul (i) din 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 management al calității pentru părțile operative ale activităților administrației proprii legate de statul portului. Respectivul sistem de management al calității se certifică în conformitate cu standardele internaționale aplicabile în materie de calitate.”.

(19) Articolul 30a se înlocuiește cu următorul text:

---

<sup>30</sup> 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).

*„Articolul 30a*

### **Acte delegate**

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 30b, să modifice articolul 2 punctul 1 pentru a modifica lista convențiilor prevăzute la articolul 2 punctul 1 în urma adoptării prin MOU Paris a unor astfel de convenții ca instrumente relevante și să modifice anexa VI în vederea completării și/sau actualizării listei de proceduri și orientări referitoare la controlul statului portului adoptate prin MOU Paris care figurează în anexa respectivă.”;

(20) La articolul 31 se introduce următorul text:

„(4) Modificările aduse instrumentelor relevante enumerate la articolul 2 punctul 1 pot fi excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.”;

(21) Articolul 33 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 33*

### **Norme de punere în aplicare**

Cu ocazia stabilirii normelor de punere în aplicare menționate la articolul 2 punctul 2, articolul 3 alineatul (4a), articolul 10 alineatele (3) și (4), articolul 14 alineatul (4), articolul 15 alineatul (3), articolul 18a alineatul (7), articolul 23 alineatul (5), articolul 24a alineatul (6) și articolul 27, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 31 alineatul (2), Comisia are în vedere în mod special ca aceste norme să țină seama de cunoștințele și experiența acumulate prin sistemul de inspecții al Uniunii și să valorifice cunoștințele acumulate în cadrul MOU Paris.”;

(22) Articolul 35 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 35*

### **Evaluarea punerii în aplicare**

Până la [OP: a se introduce data: zece ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și respectarea prezentei directive.”

(23) Anexa I se modifică în conformitate cu anexa I la prezenta directivă.

(24) Anexa II se înlocuiește cu textul care figurează în anexa II la prezenta directivă.

(25) Anexa III se elimină.

(26) Anexa IV se înlocuiește cu textul care figurează în anexa III la prezenta directivă.

(27) Anexa V se înlocuiește cu textul care figurează în anexa IV la prezenta directivă.

(28) Anexa VIII se înlocuiește cu textul care figurează în anexa V la prezenta directivă.

*Articolul 2*

### **Transpunere**

- (1) Statele membre adoptă și publică, până la [OP: a se introduce data: un an de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele trebuie să conțină o trimitere la prezenta directivă sau să fie însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

- (2) Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de 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 Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,  
Președinta*

*Pentru Consiliu,  
Președintele*

## FISĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ „AGENTII”

### 1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

#### 1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului

#### 1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)

Mobilitate și transport – Siguranță maritimă

#### 1.3. Obiectul propunerii

- o acțiune nouă
- o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare<sup>31</sup>
- prelungirea unei acțiuni existente
- o fuziune a uneia sau mai multor acțiuni către o altă/o nouă acțiune

#### 1.4. Obiectiv(e)

##### 1.4.1. Obiectiv(e) general(e)

Obiectivul general al modificării Directivei 2009/16/CE este de a menține condiții de concurență echitabile și de a evita denaturarea pieței, de a asigura niveluri ridicate de siguranță maritimă și de a asigura prevenirea poluării maritime. Revizuirea contribuie, de asemenea, la îndeplinirea obiectivului de dezvoltare durabilă (ODD) nr. 3 („Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor, la orice vârstă”) și a ODD nr. 14 („Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, a mărilor și a resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă”).

##### 1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectivele specifice ale revizuirii constau în:

- Alinierea legislației UE la noile norme și proceduri internaționale, fie la nivelul OMI/OIM, fie la nivelul MOU Paris
- Protejarea navelor de pescuit, a echipajelor acestora și a mediului
- Asigurarea adoptării pe scară mai largă a soluțiilor digitale
- Asigurarea unei abordări eficiente și armonizate în ceea ce privește efectuarea inspecțiilor în cadrul controlului statului portului

<sup>31</sup> Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

### 1.4.3. *Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate*

*A se preciza efectele pe care ar trebui să le aibă propunerea/inițiativa asupra beneficiarilor vizati/grupurilor vizate.*

Se preconizează că propunerea va garanta un nivel de siguranță armonizat și ridicat al controlului statului portului în întreaga Uniune și va introduce un sistem digitalizat care va spori eficiența inspecțiilor datorită identificării mai bune a navelor care prezintă riscuri, inspecțiilor mai bine pregătite și transmiterii mai ușoare și mai rapide a informațiilor relevante. De asemenea, este de așteptat ca propunerea să sporească importanța acordată aspectelor de mediu ale controlului statului portului.

În plus, se preconizează că propunerea va spori protecția navelor de pescuit, a echipajelor acestora și a mediului, ducând la scăderea numărului de vieți pierdute și de vătămări suferite, precum și a pierderilor de hidrocarburi utilizate pentru propulsie.

### 1.4.4. *Indicatori de performanță*

*A se preciza indicatorii care permit monitorizarea progreselor și a realizărilor obținute.*

În ceea ce privește obiectivul specific nr. 1, eficacitatea directivei propuse va fi stabilită pe baza analizei orizontale efectuate de EMSA și a discuțiilor din cadrul atelierelor.

În ceea ce privește obiectivul specific nr. 2, eficacitatea directivei propuse va fi stabilită pe baza numărului de inspecții ale navelor de pescuit mai mari (de peste 24 de metri) și a rapoartelor transmise către baza de date utilizată pentru identificarea navelor de inspectat și pentru raportarea inspecțiilor – THETIS, precum și pe baza numărului de deficiențe și/sau rețineri înregistrate în cazul navelor de acest tip care fac escală în porturile UE.

În ceea ce privește obiectivul specific nr. 3, eficacitatea directivei propuse va fi stabilită pe baza informațiilor încărcate în THETIS. Numărul certificatelor electronice încărcate de statele de pavilion în instrumentul de validare al EMSA și în registrul central, precum și numărul de inspecții în care sunt implicate certificate electronice.

În ceea ce privește obiectivul specific nr. 4, eficacitatea directivei propuse va fi stabilită pe baza rezultatelor auditurilor anuale ale sistemului de management al calității, care vor fi comunicate Comisiei, pe baza numărului de inspecții efectuate de mai mulți inspectori și pe baza numărului de rapoarte de inspecție validate de o altă persoană decât inspectorul care efectuează inspecția, precum și pe baza numărului de proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor din anii următori.

## 1.5. **Motivele propunerii/inițiativei**

### 1.5.1. *Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei*

EMSA va trebui să organizeze cursuri de formare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului (inspectorii PSC) în legătură cu navele de pescuit mari, punând accentul în principal pe orientările relevante ale UE, și să elaboreze cursuri relevante. De asemenea, EMSA va trebui să elaboreze un modul THETIS pentru navele de pescuit și o programă comună pentru controlul navelor de pescuit de către statul portului, care să cuprindă toate instrucțiunile și orientările relevante.

EMSA va trebui să organizeze cursuri de formare pentru inspectorii PSC în legătură cu utilizarea certificatelor statutare electronice și va trebui să dezvolte un instrument și un registru de validare.

EMSA va avea obligația să dezvolte instrumente îmbunătățite de formare/dezvoltare a capacităților pentru inspectorii PSC cu privire la noile tehnologii, inclusiv (printre altele) cu privire la combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, care au o relevanță deosebită în contextul pachetului „Pregătiți pentru 55”, și cu privire la automatizare prin consolidarea instrumentelor de formare online ale EMSA și recrutarea de experți.

Până în 2025, vor fi necesare 2 ENI în sprijinul sarcinilor EMSA de dezvoltare a instrumentelor.

- 1.5.2. *Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu o mai bună coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea ce rezultă din intervenția Uniunii care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.*

Motivele acțiunii la nivel european (*ex ante*)

Acțiunea UE în domeniul siguranței maritime asigură o aplicare armonizată a standardelor de siguranță și de mediu și reduce orice avantaj competitiv prin descurajarea armatorilor și/sau a statelor de pavilion care ar putea încerca să obțină un astfel de avantaj prin nerespectarea strictă a normelor și standardelor stabilite în convențiile internaționale. Prin încorporarea în legislația europeană a procedurilor și instrumentelor cuprinse în MOU Paris, acestea pot face obiectul unei acțiuni în fața Curții de Justiție a Uniunii Europene, ceea ce asigură aplicarea lor uniformă în Uniune.

Valoarea adăugată pe care se preconizează că o va avea intervenția Uniunii (*ex post*)

Intervenția la nivelul UE a adus beneficii care nu ar fi fost posibile doar la nivel național sau la nivelul OMI sau al MOU Paris. Valoarea adăugată europeană a intervenției în acest sector se măsoară prin eficacitatea, eficiența și sinergiile pe care le aduce. Directiva aliniază legislația UE la reglementările OMI și conduce la o raportare armonizată a controlului statului portului. În ceea ce privește navele de pescuit mai mari, exemplul MOU Paris și al directivei, astfel cum se aplică navelor de transport comercial, demonstrează că problema poate fi soluționată numai prin proceduri armonizate și criterii comune pentru PSC al acestor nave. Neadaptarea directivei ar elimina beneficiile sinergice obținute prin punerea sa în aplicare.

- 1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare*

Evaluarea *ex post* efectuată în cadrul REFIT și verificarea adecvării pentru domeniul transportului maritim din 2018 au concluzionat că Directiva PSC adaugă valoare prin combinarea unui cadru de control PSC cu un mecanism juridic de asigurare a respectării legislației, pentru a asigura punerea în aplicare corectă și coerentă în statele membre. Acest lucru a condus la o presiune pozitivă de a înregistra performanțe și îmbunătățiri permanente și, prin urmare, de a asigura o mai bună alocare a resurselor la nivelul statelor membre pentru PSC. Evaluarea a concluzionat că directiva PSC a contribuit la obiectivele urmărite, și anume îmbunătățirea siguranței și securității maritime, prevenirea poluării și asigurarea unor condiții mai bune de muncă și de viață la bord.

Asistența oferită de EMSA a oferit un sprijin important regimului PSC al UE. Evaluarea a evidențiat importanța bazei de date THETIS. Peste două treimi din statele membre ale UE/SEE care efectuează inspecții PSC utilizează exclusiv THETIS pentru a decide ce nave să inspecteze. Rolul EMSA în gestionarea și actualizarea THETIS, precum și asigurarea de către

agenție a formării inspectorilor în vederea realizării armonizate a inspecțiilor în întreaga regiune aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris au fost, de asemenea, considerate foarte importante. În mod similar, verificarea adecvării pentru domeniul transportului maritim a evidențiat o serie de posibile îmbunătățiri în ceea ce privește PSC.

Rezultatele evaluării *ex post* sunt reflectate în evaluarea impactului care însoțește prezenta inițiativă, astfel cum este rezumată în anexa 5.

#### 1.5.4. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare*

Revizuirea propusă reprezintă o realizare esențială a Comunicării Comisiei intitulată „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă”, care expune viziunea UE asupra sistemului de transport al viitorului. Strategia a anunțat intenția Comisiei de a lansa, în 2021, o revizuire majoră a legislației existente privind responsabilitățile statului de pavilion, controlul statului portului și investigarea accidentelor (în cadrul inițiativei emblematice nr. 10 – Îmbunătățirea siguranței și a securității transporturilor).

Revizuirea propusă va crea sinergii cu alte elemente ale cadrului de reglementare al UE, în special cu Directiva 2009/18/CE privind investigarea accidentelor și cu Directiva 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion.

Propunerea este compatibilă cu actualul cadru financiar multianual, deși va necesita o reprogramare în cadrul rubricii 1 în ceea ce privește contribuția anuală la EMSA [compensare bugetară printr-o reducere compensatorie a cheltuielilor programate în cadrul MIE Transporturi (02 03 01)]. Impactul bugetar al prezentei propuneri este deja inclus în bugetul pentru propunerea Comisiei de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1406/2002.

Impactul bugetar în perioada de după actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, care nu aduce atingere viitorului acord privind CFM.

#### 1.5.5. *Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de redistribuire*

Impactul bugetar al prezentei inițiative se referă la resursele suplimentare necesare pentru rolul tot mai important al EMSA de a facilita sarcinile inspectorilor PSC (în ceea ce privește navele mari de pescuit, prin organizarea de cursuri de formare și dezvoltarea unui modul THETIS și a unei programe comune; în ceea ce privește certificatele electronice, prin elaborarea unui instrument și a unui registru de validare și prin dezvoltarea unor instrumente îmbunătățite de formare/dezvoltare a capacităților privind noile tehnologii, inclusiv privind automatizarea și combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, printre altele) în temeiul directivei propuse. Pentru EMSA, acestea sunt sarcini noi care vor deveni permanente, în timp ce sarcinile existente nu vor scădea și nici nu vor fi eliminate parțial. Nevoia suplimentară de resurse umane nu poate fi satisfăcută prin redistribuire, în timp ce nevoile bugetare suplimentare vor fi satisfăcute prin compensare prin programele existente gestionate de DG MOVE în actualul cadru financiar multianual.

Majorarea creditelor alocate EMSA va fi compensată printr-o reducere compensatorie a cheltuielilor programate în cadrul MIE Transporturi (02 03 01). Impactul bugetar al prezentei propuneri este deja inclus în bugetul pentru propunerea Comisiei de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1406/2002.

Impactul bugetar în perioada de după actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, care nu aduce atingere viitorului acord privind CFM.

## 1.6. Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei

### durată limitată

- Propunere/inițiativă în vigoare din [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA
- Impact financiar din AAAA până în AAAA

### durată nelimitată

- Punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din AAAA până în AAAA, [n.a.],
- urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

## 1.7. Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate)<sup>32</sup>

### Gestiune directă asigurată de Comisie prin

- agențiile executive

### Gestiune partajată cu statele membre

### Gestiune indirectă, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară către:

- organizații internaționale și agențiile acestora (a se preciza);
- BEI și Fondul european de investiții;
- organismele menționate la articolele 70 și 71;
- organisme de drept public;
- organisme de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să li se furnizeze garanții financiare adecvate;
- organisme de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și cărora li se furnizează garanții financiare adecvate;
- organisme sau persoane cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESCE, în temeiul titlului V din TUE, și care sunt identificate în actul de bază relevant.

## Observații

Gestionarea directivei propuse va fi realizată în general de către serviciile Comisiei, asistate de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, după caz.

Statele membre vor trebui să transpună dispozițiile directivei până la termenul respectiv.

<sup>32</sup> Explicații detaliate privind metodele de execuție a bugetului, precum și trimerile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

## 2. MĂSURI DE GESTIUNE

### 2.1. Norme în materie de monitorizare și raportare

*A se preciza frecvența și condițiile.*

Responsabilitatea generală pentru punerea în aplicare a directivei propuse, precum și pentru raportarea către Parlamentul European și Consiliu cu privire la punerea în aplicare și respectarea acesteia de către statele membre va reveni Comisiei.

Comisia dispune de modalitatea de a monitoriza aproape în timp real punerea în aplicare a dispozițiilor directivei în statele membre și de către acestea, deoarece rezultatele inspecțiilor efectuate în cadrul controlului statului portului trebuie încărcate în baza de date THETIS în termen de 72 de ore de la inspecție. Prin urmare, Comisia și/sau EMSA pot monitoriza baza de date THETIS pentru a verifica dacă inspecțiile sunt efectuate conform cerințelor și dacă rapoartele sunt încărcate în baza de date. Acești indicatori vor fi monitorizați și pentru inspecțiile efectuate la bordul navelor de pescuit cu o lungime mai mare de 24 de metri de către statele membre care efectuează inspecțiile respective.

Comisia și/sau EMSA pot monitoriza în mod real progresele înregistrate de statele membre săptămânal, iar statele membre știu că sunt monitorizate în cazul în care o măsură devine obligatorie. În acest caz, Comisia poate lua măsuri rapide pentru a remedia orice deficiențe, apelând inclusiv la sprijin tehnic suplimentar sau la formare din partea EMSA sau inițiind o procedură de constatare a neîndeplinirii obligațiilor.

EMSA efectuează de asemenea, în numele Comisiei, vizite în statele membre pentru a verifica operațiunile pe teren.

Statele membre vor trebui să dispună de un sistem de management al calității (SMC) pentru a certifica adecvarea modului lor de organizare, a politicilor, a proceselor, a resurselor și a documentației pentru atingerea obiectivelor urmărite. Sistemul va trebui să fie certificat și, ulterior, să facă obiectul unui audit odată la cinci ani. Statele membre vor trebui să comunice Comisiei și/sau EMSA rezultatele auditurilor efectuate de organismul acreditat, astfel încât administrația PSC să își păstreze certificarea SMC.

EMSA va efectua o analiză orizontală, indicând modul în care funcționează legislația și identificând lacunele și măsurile care pot fi luate pentru a le remedia, și va raporta Comisiei și statelor membre cu privire la aceste aspecte, de exemplu prin discuții în cadrul atelierelor.

În sfârșit, la cinci ani de la încheierea termenului de punere în aplicare a actului legislativ, serviciile Comisiei ar trebui să efectueze o evaluare pentru a verifica în ce măsură au fost atinse obiectivele inițiativei.

### 2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

#### 2.2.1. *Justificarea modului (modurilor) de gestiune, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse*

Responsabilitatea generală pentru punerea în aplicare a directivei propuse, precum și pentru raportarea către Parlamentul European și Consiliu cu privire la eficiența și punerea în aplicare a acesteia va reveni Comisiei. După caz, Comisia poate fi asistată de EMSA în ceea ce privește furnizarea serviciilor informatice și dezvoltarea instrumentelor informatice necesare pentru dispozițiile referitoare la raportare, la monitorizare și la verificare prevăzute de directiva propusă. Statele membre vor avea obligația să realizeze transpunerea directivei în

legislația națională până la termenul menționat în directivă. Activitățile de asigurare a respectării legislației vor fi efectuate ca parte a controalelor statului portului.

2.2.2. *Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor*

În timp ce Comisia va purta responsabilitatea generală pentru punerea în aplicare a directivei propuse, precum și pentru raportarea către Parlamentul European și către Consiliu cu privire la punerea în aplicare și respectarea acesteia de către statele membre, Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă va fi responsabilă pentru realizarea operațiunilor aferente și pentru punerea în aplicare a cadrului său de control intern. Agenția va trebui să dezvolte instrumente și module informatice, precum și să ofere formare inspectorilor care efectuează controlul statului portului, iar statele membre vor trebui să asigure respectarea legii.

EMSA este cea mai în măsură să efectueze evaluarea sarcinilor de conformitate și raportarea cu privire la acestea, deoarece aceasta va fi o activitate tehnică, necesitând o expertiză solidă în gestionarea datelor, precum și o înțelegere aprofundată a aspectelor tehnice complexe legate de certificatele electronice și de formare.

Statele membre sunt cele mai în măsură să asigure punerea în aplicare a directivei propuse, în special prin continuarea controlului statului portului într-un mod armonizat.

DG MOVE va aplica controalele necesare în conformitate cu strategia de supraveghere adoptată în 2017 cu privire la relațiile acestei direcții generale cu agențiile descentralizate și cu întreprinderile comune. În cadrul strategiei, DG MOVE monitorizează indicatorii de performanță pentru execuția bugetului, recomandările de audit și aspectele administrative. Agenția prezintă un raport semestrial. Controalele efectuate cu privire la supravegherea realizată de agenție, precum și cu privire la gestiunea financiară și bugetară aferentă sunt în conformitate cu strategia de control a DG MOVE, actualizată în 2022.

Resursele suplimentare puse la dispoziția EMSA vor face obiectul sistemului de control intern al EMSA, care este aliniat la standardele internaționale relevante și care include controale specifice pentru a preveni conflictele de interese și a asigura protecția avertizorilor de integritate.

2.2.3. *Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul „costurile controalelor ÷ valoarea fondurilor aferente gestionate”) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere)*

În temeiul directivei propuse, se va acorda finanțare suplimentară numai EMSA, care va avea obligația de a dezvolta instrumente și module informatice, precum și de a oferi cursuri de formare inspectorilor PSC de la nivel național.

EMSA are întreaga responsabilitate pentru execuția bugetului său, în timp ce DG MOVE este responsabilă cu plata regulată a contribuțiilor stabilite de autoritatea bugetară. Nivelul preconizat al riscului de eroare la plată și la închidere este similar cu cel aferent subvențiilor bugetare acordate agenției.

Sarcinile suplimentare care rezultă din revizuirea propusă nu ar trebui să dea naștere unor controale suplimentare specifice. Prin urmare, costul asociat controlului suportat de DG MOVE (măsurat în raport cu valoarea fondurilor gestionate) ar trebui să rămână stabil.

### 2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

*A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate, de exemplu din strategia antifraudă.*

Directiva propusă conține mai multe dispoziții care vizează în mod specific prevenirea fraudelor și a neregulilor. Statele membre vor trebui să dispună de un sistem de management al calității (SMC) pentru a certifica adecvarea modului lor de organizare, a politicilor, a proceselor, a resurselor și a documentației pentru atingerea obiectivelor urmărite. Sistemul va trebui să fie certificat și, ulterior, să facă obiectul unui audit odată la cinci ani. Statele membre vor trebui să comunice Comisiei și/sau EMSA rezultatele auditurilor efectuate de organismul acreditat, astfel încât administrația PSC să își păstreze certificarea SMC. Directiva prevede, totodată, că toate rapoartele privind inspecțiile PSC trebuie validate, înainte de a fi transmise către baza de date, de o persoană diferită de inspectorul care a efectuat inspecția (fie de un alt inspector al controlului statului portului, fie de un supraveghetor).

EMSA aplică principiile antifraudă ale agențiilor descentralizate ale UE, în conformitate cu abordarea Comisiei. În martie 2021, agenția a adoptat o strategie antifraudă actualizată, bazată pe metodologia și orientările din strategia antifraudă prezentate de OLAF, precum și pe strategia antifraudă a DG MOVE. Acesta oferă un cadru care abordează aspectele legate de prevenirea și detectarea fraudelor, precum și condițiile pentru investigarea acestora la nivelul agenției. EMSA își adaptează și își îmbunătățește în permanență politicile și acțiunile, astfel încât să promoveze cel mai înalt nivel de integritate a personalului agenției, să ajute la prevenirea și detectarea eficace a riscului de fraudă și să instituie procedurile adecvate pentru raportarea și gestionarea potențialelor cazuri de fraudă și a rezultatelor acestora. În plus, EMSA a adoptat în 2015 politica sa privind conflictele de interese pentru Consiliul de administrație.

EMSA cooperează cu serviciile Comisiei în chestiuni legate de prevenirea fraudelor și a neregulilor. Comisia se va asigura că această cooperare va continua și că va fi consolidată.

## 3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

### 3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Liniile bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tip de cheltuieli	Contribuție			
	Număr	Dif./Nedif. 33	din partea țărilor AELS <sup>34</sup>	din partea țărilor candidate și potențial candidate <sup>35</sup>	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
1	02 10 02	Nedif.	DA	NU	NU	NU

- Noile linii bugetare solicitate

<sup>33</sup> Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

<sup>34</sup> AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

<sup>35</sup> Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tip de cheltuieli	Contribuție			
	Număr	Dif./Nedif.	din partea țărilor AELS	din partea țărilor candidate și potențial candidate	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
	[XX.YY.YY.YY]		DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU

### 3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

#### 3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

milioane EUR (cu trei zecimale)

<b>Rubrica din cadrul financiar multianual</b>	1	Piața unică, inovare și sectorul digital
--	---	--

Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA)			Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028-2034	TOTAL
Titlul 1:	Angajamente	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
	Plăți	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
Titlul 2:	Angajamente	(1a)					
	Plăți	(2a)					
Titlul 3:	Angajamente	(3a)	0,068	0,479	0,504	1,778	<b>2,829</b>
	Plăți	(3b)	0,068	0,479	0,504	1,778	<b>2,829</b>
<b>TOTAL credite pentru EMSA</b>	Angajamente	=1+1a +3a	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>
	Plăți	=2+2a +3b	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>

Impactul bugetar în perioada de după actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, care nu aduce atingere viitorului acord privind CFM.

<b>Rubrica din cadrul financiar multianual</b>	<b>7</b>	„Cheltuieli administrative”
--	----------	-----------------------------

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		TOTAL
DG: <.....>								
• Resurse umane								
• Alte cheltuieli administrative								
<b>TOTAL DG &lt;.....&gt;</b>	Credite							

<b>TOTAL credite în cadrul RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual</b>	(Total angajamente = Total plăți)								
---	-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028-2034	TOTAL
<b>TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-7 din cadrul financiar multianual</b>	Angajamente	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>
	Plăți	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>

Impactul bugetar în perioada de după actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, care nu aduce atingere viitorului acord privind CFM.

### 3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor EMSA

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

Sume în milioane EUR (cu 3 zecimale)

A se indica obiectivele și realizările	↓	Tip <sup>36</sup>	Costuri medii	Anul N		Anul N+1		Anul N+2		Anul N+3		A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)						TOTAL			
				REALIZĂRI																	
				Ńr.	Costuri	Ńr.	Costuri	Ńr.	Costuri	Ńr.	Costuri	Ńr.	Costuri	Ńr.	Costuri	Ńr.	Costuri	Ńr.	Costuri	Nr. total	Costuri totale
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1 <sup>37</sup> ...																					
- Realizare																					
- Realizare																					
- Realizare																					
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1																					
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2 ...																					
- Realizare																					
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2																					
<b>COSTURI TOTALE</b>																					

<sup>36</sup> Realizările se referă la produsele și serviciile care trebuie furnizate (de exemplu: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de drumuri construiți etc.).  
<sup>37</sup> Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”

După caz, valorile reflectă suma dintre contribuția Uniunii la agenție și alte venituri ale agenției (taxe și tarife).

### 3.2.3. Impactul estimat asupra resurselor umane ale EMSA

#### 3.2.3.1. Sinteza

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

în milioane EUR (cu 3 zecimale) După caz, valorile reflectă suma dintre contribuția Uniunii la agenție și alte venituri ale agenției (taxe și tarife).

	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028-2034	TOTAL
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	-------

Agenți temporari (grade AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Agenți temporari (grade AST)					
Agenți contractuali					
Experți naționali detașați					

<b>TOTAL</b>	<b>0,171</b>	<b>0,342</b>	<b>0,342</b>	<b>2,394</b>	<b>3,249</b>
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Impactul bugetar în perioada de după actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, care nu aduce atingere viitorului acord privind CFM.

Cerințe privind personalul (ENI):

	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028-2034	TOTAL
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	-------

Agenți temporari (grade AD)	2	2	2	2	2
Agenți temporari (grade AST)					
Agenți contractuali					
Experți naționali detașați					

<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

Impactul bugetar în perioada de după actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, care nu aduce atingere viitorului acord privind CFM.

EMSA va începe să pregătească recrutarea de îndată ce propunerea va fi adoptată. Costurile sunt estimate pe baza ipotezei că recrutarea celor 2 ENI va avea loc începând cu 1 iulie 2025. Prin urmare, în primul an sunt necesare doar 50 % din costurile aferente resurselor umane.

3.2.3.2. Necesarul de resurse umane estimat pentru DG-ul sub tutela căruia se află agenția

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

*Estimare exprimată în numere întregi (sau cu cel mult cu o zecimală)*

	Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
<b>• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)</b>							
20 01 02 01 și 20 01 02 02 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)							
20 01 02 03 (în delegații)							
01 01 01 01 (cercetare indirectă)							
10 01 05 01 (cercetare directă)							
<b>• Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)<sup>38</sup></b>							
20 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT și JPD în delegații)							
Linie (linii) bugetară (bugetare) (a se preciza) <sup>39</sup>	- la sediu <sup>40</sup>						
	- în delegații						
<b>01 01 01 02</b> (AC, END, INT – cercetare indirectă)							
10 01 05 02 (AC, INT, END – cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
<b>TOTAL</b>							

<sup>38</sup> AC = agent contractual; AL= agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JPD = tânăr profesionist în delegații.

<sup>39</sup> Subplafonul pentru personal extern acoperit din creditele operaționale (fostele linii „BA”).

<sup>40</sup> În principal pentru fondurile politicii de coeziune a UE, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură (FEAMPA).

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, cu resurse suplimentare ce ar putea fi acordate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și personal temporar	
Personal extern	

Descrierea metodei de calcul al costului pentru unitățile ENI ar trebui inclusă în anexa V secțiunea 3.

### 3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

- Propunerea/inițiativa este compatibilă cu cadrul financiar multianual existent.
- Propunerea/inițiativa necesită o reprogramare a rubricii corespunzătoare din cadrul financiar multianual.

Sarcinile atribuite EMSA vor necesita reprogramarea liniei bugetare pentru contribuția anuală către agenție (02 10 02) în temeiul actualului cadru financiar multianual. Majorarea creditelor alocate EMSA va fi compensată printr-o reducere compensatorie a cheltuielilor programate în cadrul MIE Transporturi (02 03 01) în temeiul actualului cadru financiar multianual. Impactul bugetar în perioada de după actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, care nu aduce atingere viitorului acord privind CFM.

- Propunerea/inițiativa necesită recurgerea la instrumentul de flexibilitate sau la revizuirea cadrului financiar multianual<sup>41</sup>.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare vizate, precum și sumele aferente.

### 3.2.5. Contribuțiile terților

- Propunerea/inițiativa nu prevede cofinanțare din partea terților.
- Propunerea/inițiativa prevede cofinanțarea estimată în cele ce urmează:

milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâtia ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea								
TOTAL credite cofinanțate								

<sup>41</sup> A se vedea articolele 12 și 13 din Regulamentul (UE, Euratom) 2020/2093 al Consiliului din 17 decembrie 2020 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2021-2027.

### 3.3 Impactul estimat asupra veniturilor

–  Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.

–  Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:

asupra resurselor proprii

asupra altor venituri

vă rugăm să precizați dacă veniturile sunt alocate unor linii de cheltuieli

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei <sup>42</sup>						
		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
Articolul .....								

Pentru veniturile diverse „alocate”, a se preciza linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

A se preciza metoda de calcul al impactului asupra veniturilor.

<sup>42</sup> În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.