



Bruxelles, 28 noiembrie 2023
(OR. en)

15957/23

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

**TRANS 533
MAR 157
OMI 84
CODEC 2262
IA 325
ILO 14**

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	15164/23
Nr. doc. Csie:	10126/23 + ADD 1
Subiect:	Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului – <i>Abordare generală</i>

I. INTRODUCERE

1. La 1 iunie 2023, Comisia a trimis Parlamentului European și Consiliului propunerea sus-menționată.
2. Propunerea se referă la o modificare a Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului¹.

¹ JO L 131, 28.5.2009, p. 57.

3. Directiva 2009/16/CE 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.
4. Revizuirea directivei are următoarele obiective specifice:
- actualizarea și alinierea legislației UE la normele și procedurile internaționale stabilite de Organizația Maritimă Internațională (OMI), de Organizația Internațională a Muncii (OIM) sau de Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului;
 - 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; precum și
 - 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 aspectelor perimate ale profilului de risc al navelor și prin adăugarea de noi componente la acesta.
5. Comisia a adoptat propunerea în contextul Programului său privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT), ca urmare imediată a verificării adecvării pentru domeniul transportului maritim¹, efectuată în 2018.

¹ 9128/18 + ADD 1

6. Propunerea se bazează pe rezultatele unei evaluări a impactului¹ care s-a bazat pe un studiu de sprijin extern. Evaluarea impactului a fost prezentată și examinată în detaliu în cadrul unei reuniuni a grupului de lucru și nu a generat preocupări majore în rândul delegațiilor.

II. EXAMINAREA DE CĂTRE CELELALTE INSTITUTII

7. La 13 iulie 2023, Comisia pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European a numit-o pe dna Vera Tax (S &D, Țările de Jos) în calitate de raportoare. Dna Tax și-a prezentat proiectul de raport la 19 septembrie, iar votul Comisiei TRAN cu privire la această propunere este planificat în prezent pentru 7 decembrie.
8. La 20 septembrie 2023, Comitetul Economic și Social European și-a adoptat avizul cu privire la propunere². La 23 iunie 2023, Comitetul Regiunilor a decis să nu emită niciun aviz.

III. STADIUL LUCRĂRILOR ÎN CADRUL CONSILIULUI

9. Grupul de lucru pentru transport maritim a discutat propunerea în cadrul mai multor reuniuni, începând din octombrie 2023. Toate delegațiile și-au exprimat sprijinul general pentru obiectivele propunerii Comisiei, în vederea îmbunătățirii siguranței maritime și a protejării mediului marin.
10. În cadrul reuniunii sale din 22 noiembrie, Comitetul Reprezentanților Permanenți și-a confirmat sprijinul pentru cel mai recent compromis și a recomandat Consiliului să ajungă la o abordare generală în cadrul reuniunii Consiliului TTE (Transporturi) din 4 decembrie 2023.
11. Au fost introduse o serie de modificări la propunerea Comisiei. Multe dintre aceste modificări vizează asigurarea clarității și coerenței cu normele și procedurile internaționale, în special cu cele ale Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului (MOU Paris). De asemenea, trebuie menționate și alte modificări de fond, după cum se arată mai jos.

¹ 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

² 13381/23

12. În primul rând, statele membre au contestat propunerea Comisiei de a include două noi criterii în metodologia de calculare a profilului de risc pentru nave (care este un instrument de orientare a inspecțiilor efectuate în cadrul controlului statului portului către navele cu cea mai mare probabilitate de a prezenta deficiențe). Primul dintre aceste criterii se referă la indicatorul de intensitate a carbonului al navei. Statele membre au subliniat că acest indicator depinde nu numai de starea tehnică a navei, ci și de parametrii operaționali (cum ar fi viteza navei), precum și de circumstanțele externe (structura schimburilor comerciale, condițiile meteorologice, timpul petrecut în port etc.), ceea ce înseamnă că nu este neapărat un indicator al unei performanțe slabe sau al unei neconformități și, prin urmare, nu ar trebui luat în considerare la calcularea profilului de risc al navei.
13. Al doilea criteriu se referă la disponibilitatea certificatelor electronice. Statele membre au subliniat că acesta este un element administrativ asupra căruia nava nu are niciun control, deoarece decizia de a utiliza sau nu certificate electronice aparține statului de pavilion. Din acest motiv, certificatele electronice nu sunt un indicator al stării navei sau al conformității acesteia cu instrumentele obligatorii ale OMI și ale UE și nu ar trebui luate în considerare nici la calcularea profilului de risc al navei.
14. În al doilea rând, Comisia a propus, la articolul 3, introducerea unui sistem voluntar de control pentru navele de pescuit mai mari, cu o lungime mai mare de 24 de metri, care au fost excluse până acum din domeniul de aplicare al directivei. Statele membre au fost de acord cu această abordare, deoarece ar putea crește nivelul de conformitate al acestor nave. Cu toate acestea, întrucât acesta este un sistem voluntar, statele membre consideră că modalitățile unui astfel de regim specific de control al statului portului pentru navele de pescuit nu ar trebui stabilite prin acte de punere în aplicare, ci mai degrabă prin orientări adoptate de Comisie în cooperare cu Memorandumul de înțelegere de la Paris.
15. În al treilea rând, au fost efectuate mai multe modificări pentru a permite o mai mare flexibilitate pentru autoritățile de control ale statului portului. La articolul 14 alineatul (4), Comisia a propus ca inspecțiile extinse să fie efectuate de cel puțin doi inspectori care efectuează controlul statului portului. Cu toate acestea, numărul de inspectori necesar depinde de mai mulți factori și, în multe situații, mobilizarea a mai mult de un inspector ar fi inutilă și împovărătoare. Statele membre consideră că autoritățile de control ale statului portului ar trebui să beneficieze în continuare de flexibilitatea de a-și organiza activitatea în acest sens. În mod similar, cerința ca un raport de inspecție să fie întotdeauna validat de un inspector care efectuează controlul statului portului ce nu a făcut parte din echipa care a efectuat inspecția a fost considerată prea rigidă; articolul 24 alineatul (3) a fost modificat pentru a permite o mai mare flexibilitate.

16. În al patrulea rând, pentru a se evita impunerea unei sarcini administrative disproporționate asupra statelor fără ieșire la mare care nu au porturi maritime și care pot dovedi că, pe perioada celor trei ani anteriori, mai puțin de 5 % din numărul total de nave individuale care fac escală anual în porturile lor fluviale reprezintă nave cărora li se aplică directiva, statele respective pot deroga de la dispozițiile directivei (articolul 2 și considerentul 20b). Aceasta ar însemna că, atât timp cât aceste condiții sunt îndeplinite, statele membre respective nu ar fi obligate să transpună directiva.
17. În sfârșit, termenul de transpunere propus de Comisie (la un an de la intrarea în vigoare a directivei de modificare) ar fi prelungit la 4 ani.
18. În această etapă a procedurii, Comisia menține o rezervă procedurală cu privire la toate modificările aduse propunerii sale.

IV. CONCLUZII

19. Având în vedere cele de mai sus, Consiliul este invitat să ajungă la o *abordare generală* cu privire la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului, pe baza compromisului prezentat în anexa la prezentul raport.
-

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 European⁵,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁶,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁷ stabilește norme privind sistemul de inspecții efectuate în cadrul controlului statului portului, conform căruia navele eligibile care fac escală în porturile Uniunii sunt inspectate pentru a verifica dacă competența echipajului aflat la bord și starea navei și a echipamentelor acesteia respectă cerințele convențiilor internaționale privind siguranța vieții pe mare, privind protecția mediului marin și privind condițiile de viață și de muncă la bordul navelor aflate sub orice pavilion.

⁵ JO C , , p. .

⁶ JO C , , p. .

⁷ JO L 131, 28.5.2009, p. 57.

- (2) Directiva 2009/16/CE se bazează pe acordul voluntar preexistent reprezentat de Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului (denumit în continuare „MOU Paris”) 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 BWI”) 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 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 a căror respectare este asigurată 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 probabil ca numai navele de pescuit mai mari, cu lungimea de cel puțin 24 de metri, considerând lungimea astfel cum este definită în Acordul de la Cape Town din 2012 (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 alte porturi decât 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 a căror respectare este asigurată în prezent prin controlul statului portului și pentru a se evita propagarea unor efecte nedorite asupra sistemului actual de control al statului portului, 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 sunt vizitate de aceste nave de pescuit mai mari. Prin urmare, se propune un sistem voluntar pentru acele state membre care doresc să efectueze astfel de inspecții, sistem paralel și separat de regimul actual de control al statului portului, pentru a se permite flexibilitate în 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 de cel puțin 24 de metri poate fi dezvoltat în mod organic de către statele membre, MOU Paris și Comisie, fără a le încorpora în actualul acord al MOU Paris. În acest scop, ar trebui dezvoltat un modul separat pentru baza de date existentă privind inspecțiile.
- (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 profilul de risc al navei (PRN), care determină intervalele de timp dintre inspecții și amplasarea acestora. 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 lor 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 și, prin urmare, Directiva 2009/16/CE ar trebui aliniată în consecință.

- (10a) În condiții normale, inspecțiile navelor de prioritate II nu sunt obligatorii, deși navele de prioritate II pot fi inspectate. Cu toate acestea, pentru ca statele membre care nu vor primi suficiente escale eligibile pentru inspecții să își îndeplinească obligațiile anuale, aceste nave de prioritate II trebuie să fie inspectate pentru îndeplinirea obligațiilor anuale de inspecție. Întrucât aceste inspecții devin, *de facto*, obligatorii pentru statele respective, ar putea fi necesară o mai mare flexibilitate pentru inspecțiile navelor de prioritate II, în mod specific pentru aceste state. Prin urmare, se pune la dispoziția statelor menționate anterior o posibilitate de amânare și justificare. Statele membre și Comisia ar trebui să depună toate eforturile, în cadrul Memorandumului de înțelegere de la Paris, pentru a propune măsurile și modificările necesare în vederea clarificării și a îndeplinirii acestui obiectiv, fără a aduce atingere adoptării măsurilor tehnice de adaptare a bazei de date existente privind inspecțiile în ceea ce privește amânarea.
- (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. 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. 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 problemele de mediu, acordând o mai mare importanță performanței de mediu.
- (12a) MOU Paris a adoptat în 2019 o nouă metodologie, care stabilește liste de performanță ridicată, standard și scăzută, ca alternativă la listele albă, gri și neagră ale statelor de pavilion. Ar trebui acordată o atenție deosebită regulamentului de punere în aplicare menționat la articolul 10 privind profilul de risc al navelor, care stabilește clasificarea statelor de pavilion. Această metodologie ar trebui pusă în aplicare în prezenta directivă pentru a asigura echitatea acesteia, în special în ceea ce privește modul în care tratează statele de pavilion cu flote mici.

- (12b) Întrucât inspectorii care efectuează controlul statului portului au nevoie de timp pentru a pregăti și a efectua inspecții, este important să se garanteze că există suficient timp la dispoziție. Acest lucru este deosebit de relevant în cazul inspecțiilor extinse și, de asemenea, pentru inspecțiile navelor de pasageri de tip ro-ro care desfășoară servicii regulate, în cazul cărora poate fi avută în vedere operarea navei.
- (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.
- (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) (eliminat)
- (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 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 legiferare⁸. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

⁸ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

- (17) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a dispozițiilor Directivei 2009/16/CE în ceea ce privește lista convențiilor care intră în domeniul său de aplicare și cerințele pentru 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 Consiliului⁹.
- (18) (eliminat)
- (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, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.
- (20a) În cazul în care o inspecție nu este efectuată din cauza unor circumstanțe extraordinare și neprevăzute, cum ar fi dezastre naturale, pandemii sau urgențe de sănătate publică, atacuri teroriste, conflicte de muncă, aceasta nu ar trebui considerată inspecție neefectuată. Aceste circumstanțe ar trebui justificate în mod corespunzător și raportate Comisiei.

⁹ 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).

(20b) Pentru a nu impune o sarcină administrativă disproporționată statelor membre care nu au ieșire la mare, o regulă *de minimis* ar trebui să permită acestor state membre să deroge de la dispozițiile prezentei directive, ceea ce înseamnă că aceste state membre nu sunt obligate să transpună prezenta directivă atât timp cât îndeplinesc anumite criterii.

(21) Prin urmare, Directiva 2009/16/CE ar trebui modificată în consecință,

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) 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);

(n) Convenția Internațională de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor 2009 (Convenția de la Hong Kong).”;

(aa) la punctul 1, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 1973 și Protocolul de modificare din 1978 (MARPOL 73/78).”;

(ab) la punctul 1, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, 1978, cu modificările ulterioare;”;

(b) punctul 3 se elimină;

(bb) punctul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„8. «inspector» înseamnă un angajat din sectorul public sau altă persoană, autorizat(ă) corespunzător de către autoritatea competentă a unui stat membru să efectueze inspecții în cadrul controlului statului portului și care răspunde în fața autorității competente respective.”;

(bc) se adaugă următorul punct:

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

(bd) punctul 11 se înlocuiește cu următorul text:

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

(be) punctul 12 se înlocuiește cu următorul text:

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

(bf) punctul 13 se înlocuiește cu următorul text:

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

(bg) punctul 19 se înlocuiește cu următorul text:

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

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(-a) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„Când inspectează o navă care se află sub pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție cu o clauză «tratament nepreferențial», statele membre se asigură că tratamentul acordat navei respective și echipajului acesteia nu este mai favorabil decât cel acordat unei nave care se află sub pavilionul unui stat care este parte la convenția în cauză. Nava respectivă este supusă unei inspecții mai detaliate în conformitate cu procedurile instituite de MOU Paris.”;

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

„(4) Navele de pescuit cu lungimea mai mică de 24 de metri, navele de război, navele auxiliare, navele din lemn de construcție artizanală, navele de stat folosite în scopuri necomerciale și navele de agrement care nu sunt angajate în schimburi comerciale se exclud din domeniul de aplicare al prezentei directive. În sensul prezentei directive, lungimea unei nave de pescuit se definește în conformitate cu Acordul de la Cape Town din 2012.”;

(b) se adaugă următorul alineat:

„(4a) Statele membre pot efectua inspecții în cadrul controlului statului portului asupra navelor de pescuit cu lungimea de cel puțin 24 de metri. Comisia, în cooperare cu MOU Paris, poate adopta orientări care să stabilească modalitățile unui astfel de regim specific, paralel și separat, de control al statului portului pentru aceste nave de pescuit.”

3. La articolul 5 se introduce următorul alineat:

„(2a) Inspecțiile navelor efectuate de statele membre care depășesc 20 % din obligațiile lor anuale de inspecție 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 totuși 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 inspecției navelor 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 inspecției navelor cu profil de risc ridicat care, în conformitate cu informațiile furnizate de baza de date privind inspecțiile, nu fac escală în mod frecvent în porturi din Uniune.”

5. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

(-a) titlul și alineatul (1) se înlocuiesc cu următorul text:

„Modalități care permit o cotă echilibrată de inspecții în cadrul Uniunii

1. În ceea ce privește un stat membru în care numărul total al escalelor navelor de prioritate I depășește cota sa de inspecții menționată la articolul 5 alineatul (2) litera (b), se consideră că își respectă obligațiile în cazul în care efectuează un număr de inspecții corespunzător cel puțin cotei sale de inspecții și în cazul în care navele rămase neinspectate nu depășesc 40 % din numărul total de nave de prioritate I care fac escală în porturile și în zonele sale de ancoraj.”;

(a) 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 totuși 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), (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text și se adaugă două alineate noi:

„(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 oricare dintre următoarele escale ale 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, cu excepția oricăruia dintre porturile statului de pavilion al navei, și ca inspecția să nu fie amânată cu mai mult de 15 zile de la ora efectivă de plecare sau
- (b) în cazul în care inspecția poate fi efectuată într-un alt port de escală din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris în termen de 15 zile de la ora efectivă de plecare, cu condiția ca statul în care este situat acest port de escală să fi acceptat în avans să efectueze inspecția sau

- (c) în cazul în care inspecția unei nave, inclusiv a navelor de pasageri de tip ro-ro sau a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate, poate fi efectuată în același port de escală în termen de 15 zile de la ora efectivă de plecare.
- (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 (9). 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 sau
- (c) durata escalei navei este prea scurtă pentru ca inspecția să fie efectuată în mod satisfăcător.
- (3) În cazul în care o inspecție nu este efectuată asupra unei nave la ancorare, aceasta nu este considerată drept inspecție neefectuată, dacă:
- (a) nava este inspectată, în termen de 15 zile, într-un alt port sau zonă de ancoraj din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris, în conformitate cu anexa I sau
- (b) escalei navei are loc numai pe timp de noapte sau durata acesteia este prea mică pentru a permite efectuarea corespunzătoare a inspecției și motivul neefectuării inspecției este consemnat în baza de date privind inspecțiile sau
- (c) în opinia autorității competente, efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei, a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin și motivul neefectuării inspecției este consemnat în baza de date privind inspecțiile .

- (4) În cazul în care nu se efectuează o inspecție din cauza unor circumstanțe extraordinare și neprevăzute, aceasta nu este considerată drept inspecție neefectuată, iar motivul neefectuării inspecției se înregistrează în baza de date privind inspecțiile. Aceste circumstanțe se justifică în mod corespunzător și se raportează Comisiei.
- (5) Inspecțiile amânate în conformitate cu alineatele (1), (2), (3) sau (4) și înregistrate în baza de date privind inspecțiile nu sunt luate în considerare pentru evaluarea respectării de către statul membru a obligațiilor de inspecție menționate la articolele 6 și 7.”

7. (eliminat)

8. Articolul 9 se elimină.

9. La articolul 10, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

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

(a) Parametri generici

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

(b) Parametri istorici

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

(c) Parametri de mediu

Parametrii de mediu se bazează pe numărul de deficiențe legate de MARPOL, AFS, Convenția BWM, CLC 92, Convenția Bunkers, Convenția de la Nairobi și Convenția de la Hong Kong, în conformitate cu anexa I partea I.3 și cu anexa II, și pe considerația dacă aceste deficiențe constituie motive de reținere.”

9a. La articolul 10, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Se conferă Comisiei competențe de executare pentru punerea în aplicare a metodologiei de examinare a parametrilor de risc generici care vizează îndeosebi criteriile privind statul de pavilion și criteriile privind performanța companiei adoptate de MOU Paris în 2019, care stabilesc liste de state cu performanță ridicată, standard și scăzută. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3).”

9b. La articolul 13, alineatul (1) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

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

9c. La articolul 13, alineatul (2) se elimină.

10. Articolul 14 se modifică după cum urmează:

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

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

- navele cu profil de risc ridicat;
- navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau al produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani;
- navele cu profil de risc ridicat sau navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau al produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, pentru factori prioritari sau factori neprevăzuți;
- navele supuse inspecției ca urmare a unui ordin de refuz al accesului emis în conformitate cu articolul 16 și cu articolul 21 alineatul (4).”;

(ab) alineatul (3) se elimină;

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

„(4) Inspecția extinsă se efectuează, în măsura posibilului, de către cel puțin doi inspectori care efectuează controlul statului portului. 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. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (2).”;

11. Articolul 14a se modifică după cum urmează:

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

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

(b) se adaugă un nou alineat:

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

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 de 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 a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 36 de luni într-un port sau zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MOU Paris sau
- arborează pavilionul unui stat de pe lista de performanță ridicată sau standard adoptată în conformitate cu MOU Paris pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile și publicate anual de către Comisie, și care a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 24 de luni într-un port sau zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MOU Paris.

Primul paragraf de la prezentul 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.”;

(aa) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

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

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

„(3) Orice reținere ulterioară într-un port sau zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MOU Paris antrenează refuzul accesului navei în orice port sau zonă de ancoraj din Uniune. 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) nava arborează pavilionul unui stat a cărui rată a reținerilor nu figurează nici pe lista de performanță scăzută, nici pe lista de performanță standard menționate la alineatul (1);
- (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 Consiliului¹⁰;
- (b) nava este administrată de o companie cu performanță ridicată conform anexei I partea I.1 și
- (c) sunt întrunite condițiile enumerate la punctele 3-6 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 ce figurează pe lista de performanță standard sau scăzută, astfel cum este publicată în raportul anual al MOU Paris, într-un port sau 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.”;

¹⁰ 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).”;

(d) se introduc următoarele alineate:

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

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

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

(4b) Perioadele de refuz al accesului în cazul reținerilor multiple vor fi prelungite cu 12 luni atunci când se aplică o măsură de refuz al accesului în conformitate cu articolul 21.4.”

12a. La articolul 17, primul paragraf se modifică după cum urmează:

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

12b. La articolul 20, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

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

13. Articolul 21 se modifică după cum urmează:

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

„(4) Statele membre iau măsuri pentru a se asigura că li se refuză accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Uniune navelor menționate la alineatul (1) care navighează pe mare și navelor reținute menționate la articolul (19) 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 este revocat după expirarea unei perioade de 12 luni și după ce sunt întrunite condițiile descrise la punctele 3-6 din anexa VIII. Ordinul de refuz al accesului devine aplicabil de la data emiterii sale.”;

(b) la alineatul (5), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În circumstanțele prevăzute la alineatul (4) litera (b), autoritatea competentă a statului membru în care se află șantierul de reparații informează autoritatea statului membru al navei reținute dacă nava a sosit sau nu. În cazul în care autoritatea competentă a statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe ia cunoștință de faptul că nava nu a intrat într-un șantier de reparații, aceasta alertează imediat autoritățile competente din toate celelalte state membre.

În circumstanțele menționate la alineatul (4) litera (b) și în cazul în care șantierul de reparații nu se află într-un stat membru, atunci când autoritatea competentă a statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe ia cunoștință de faptul că nava nu a intrat într-un șantier de reparații, aceasta alertează imediat autoritățile competente din toate celelalte state membre.”;

(c) alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„Prin derogare de la dispozițiile alineatului (4), accesul într-un anumit port sau zonă de ancoraj poate fi autorizat de autoritatea competentă a statului portului în caz de forță majoră, din motive prioritare de siguranță, pentru a reduce sau minimiza riscul de poluare sau pentru a remedia deficiențele în conformitate cu articolul 21 alineatul (1), cu condiția ca proprietarul, operatorul sau comandantul navei în cauză să fi luat măsuri adecvate, care să satisfacă cerințele autorității competente din statul membru respectiv, pentru a asigura intrarea navei în port în deplină siguranță.”

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

„(7) În cooperare cu statele membre și pe baza expertizei și a experienței dobândite la nivelul statelor membre în Uniune și în temeiul MOU Paris, Comisia poate elabora orientări și recomandări pentru a îmbunătăți politica de formare din cadrul MOU Paris.

În cooperare cu statele membre și cu MOU Paris, Comisia identifică și transmite în permanență noi nevoi de formare pe baza cărora să fie modificate, în cadrul MOU Paris, programa, planul de învățământ 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, respectiv sosirea 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. Raportul de inspecție, în măsura posibilului înainte de a fi transmis către baza de date, este validat de un inspector care efectuează controlul statului portului sau alt angajat autorizat corespunzător de către autoritatea competentă care nu a făcut parte din echipa care a efectuat inspecția.”

16. se introduce următorul articol:

„Articolul 24a

Certificate electronice

- (1) În strânsă cooperare cu statele membre, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care se stabilesc specificațiile funcționale și tehnice aplicabile unei interfețe de raportare armonizate și unui instrument de validare pentru certificatele statutare electronice. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (2).
- (2) Statele membre care, în calitatea lor de state de pavilion, aleg să utilizeze interfața de raportare armonizată și instrumentul de validare pentru certificatele statutare electronice, pot face acest lucru pentru a facilita tranziția către certificatele electronice.
- (3) (eliminat)
- (4) (eliminat)”

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 Consiliului¹¹, 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;
- (d) informații privind deficiențele evidente în conformitate cu articolul 23.”

¹¹ 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).”

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 poate elabora, implementa 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:

„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, decizii și orientări referitoare la controlul statului portului adoptate prin MOU Paris care figurează în anexa respectivă.”

20. (eliminat)

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 10 alineatul (3), articolul 14 alineatul (4), articolul 15 alineatul (3), articolul 18a alineatul (7), articolul 23 alineatul (5) și la articolul 27, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 31 alineatul (2), Comisia acordă o atenție specială garantării că aceste norme țin seama de cunoștințele și experiența acumulate prin sistemul de inspecții al Uniunii și valorifică 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.
- 28a. Anexa XII se înlocuiește cu textul care figurează în anexa VI la prezenta directivă.

Articolul 2

Transpunere

- (1) Statele membre adoptă și publică până la *[OP: a se introduce data: patru ani 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.
- (3) Pot deroga de la transpunerea prezentei directive statele membre care nu au porturi maritime și care pot dovedi că, pe perioada celor trei ani anteriori, mai puțin de 5 % din numărul total de nave individuale care fac escală anual în porturile lor fluviale reprezintă nave cărora li se aplică 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

I. Profilul de risc al navei

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

1. Parametri generici**(a) Tipul navei**

Se consideră că navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere și al produselor chimice, navele pentru transportul gazelor, pentru transportul substanțelor lichide nocive și vrachierele prezintă un nivel de risc mai ridicat.

(b) Vechimea navei

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

(c) Performanța statului de pavilion

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

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

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

(d) Organizații recunoscute

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

- (ii) Se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute cu un nivel înalt sau foarte înalt de performanță în ceea ce privește ratele reținerilor în Uniune și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris prezintă un nivel de risc mai scăzut.
 - (iii) Se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute în temeiul dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 391/2009 prezintă un nivel de risc mai scăzut.
- (e) Performanța companiei
- (i) Se consideră că navele aparținând unei companii cu o performanță scăzută sau foarte scăzută stabilită în raport cu ratele deficiențelor și reținerilor navelor sale în Uniune și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris prezintă un nivel de risc mai ridicat.
 - (ii) Se consideră că navele aparținând unei companii cu o performanță ridicată stabilită în raport cu ratele deficiențelor și reținerilor navelor sale în Uniune și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris prezintă un nivel de risc mai scăzut.

2. Parametri istorici

- (i) Se consideră că navele care au fost reținute cel puțin o dată prezintă un risc mai ridicat.
- (ii) Se consideră că navele care, în timpul unei (unor) inspecții efectuată (efectuate) în perioada menționată în anexa II, au prezentat mai puține deficiențe decât numărul de deficiențe prevăzute în anexa II prezintă un nivel de risc mai scăzut.
- (iii) Se consideră că navele care nu au fost reținute în perioada prevăzută în anexa II prezintă un nivel de risc mai scăzut.

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

- risc ridicat;
- risc normal;
- risc scăzut.

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

3. Parametri de mediu

Se consideră că navele care, în timpul unei (unor) inspecții efectuată (efectuate) în perioada menționată în anexa II, au prezentat mai multe deficiențe decât numărul deficiențelor legate de MARPOL, AFS, Convenția BWM, CLC 92, Convenția Bunkers, Convenția de la Nairobi și Convenția de la Hong Kong menționate în anexa II, cel puțin una dintre aceste deficiențe constituind un motiv de reținere, prezintă un nivel de risc mai ridicat.

II. Inspecția navelor

1. Inspecții periodice

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

Statele membre efectuează o inspecție periodică asupra:

- oricărei nave cu un profil de risc ridicat care nu a fost supusă unei inspecții într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris în cursul ultimelor 6 luni. Navele care prezintă un nivel de risc ridicat devin eligibile pentru inspecții începând cu a cincea lună.
- oricărei nave cu un profil de risc normal care nu a fost supusă unei inspecții într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris în cursul ultimelor 12 luni. Navele care prezintă un nivel de risc normal devin eligibile pentru inspecție începând cu a zecea lună.
- oricărei nave cu un profil de risc scăzut care nu a fost supusă unei inspecții într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris în cursul ultimelor 36 de luni. Navele care prezintă un nivel de risc scăzut devin eligibile pentru inspecție începând cu a 24-a lună.

2. Inspecții suplimentare

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

2A. Factori prioritari

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

- navele cărora li s-a suspendat sau retras clasa, din motive de siguranță, de la ultima inspecție efectuată în Uniune sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris.
- navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei notificări din partea unui alt stat membru;
- navele care nu pot fi identificate în baza de date privind inspecțiile;
- navele care:
 - au fost implicate într-o coliziune, punere pe uscat sau eșuare în timp ce navigau către port;
 - au fost acuzate de o presupusă încălcare a dispozițiilor privind deversarea de substanțe dăunătoare sau efluenți nocivi sau
 - au efectuat manevre în mod necontrolat sau încălcând condițiile de siguranță, fără a respecta măsurile de organizare a traficului adoptate de OMI sau practicile și procedurile pentru siguranța navigației sau
 - au fost interzise anterior (următoarea inspecție după ridicarea ordinului de refuz al accesului) sau
 - au fost implicate într-un incident grav, în special un incendiu major la bord, defectarea motorului și accidente mortale.

2B. Factori neprevăzuți

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

- navele care dețin certificate emise de către o organizație recunoscută anterior a cărei recunoaștere a fost retrasă de la ultima inspecție efectuată în Uniune sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris;
- navele care sunt semnalate de piloți sau autoritățile ori organismele portuare ca prezentând deficiențe evidente care pot compromite siguranța navigației sau pot constitui o amenințare la adresa mediului în conformitate cu articolul 23 din prezenta directivă, cu posibila includere de informații de la serviciile de trafic maritim cu privire la navigarea navelor;
- navele care nu au respectat cerințele de notificare relevante menționate în Directiva (UE) 2019/883;
- navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei plângeri, inclusiv al unei plângeri pe uscat, din partea comandantului, a unui membru al echipajului sau a oricărei persoane sau organizații care are un interes legitim în legătură cu operarea în siguranță a navei, cu condițiile de viață și de muncă la bord sau cu prevenirea poluării, cu excepția cazului în care statul membru în cauză consideră raportul sau plângerea în mod evident nefondate;
- navele cu privire la care s-a raportat o deficiență ISM restantă (3 luni de la constatarea deficienței);
- navele care au făcut obiectul unei rețineri cu mai mult de trei luni înainte;
- navele în legătură cu care au fost semnalate probleme de încărcătură, în special în cazul încărcăturilor nocive și periculoase;
- navele care au fost operate într-un mod care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu;
- navele despre care există informații dintr-o sursă sigură că parametri lor de risc diferă de cei înregistrați și al căror profil de risc este, prin urmare, mai ridicat;
- navele pentru care a fost convenit un plan de acțiune pentru a remedia deficiențele, astfel cum este prevăzut la articolul 19 alineatul (2a), dar pentru care punerea în aplicare a respectivului plan nu a fost verificată de un inspector.

3. Sistemul de selecție

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

(a) Se efectuează o inspecție extinsă:

- pe toate navele cu profilul de risc ridicat care nu au fost inspectate în ultimele 6 luni;
- pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, al substanțelor lichide nocive sau al produselor chimice și vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 12 luni.

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

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

(c) În cazul unui factor prioritar.

- Se efectuează o inspecție mai amănunțită sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a inspectorului, pe toate navele cu un profil de risc ridicat și pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, al substanțelor lichide nocive sau al produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani.
- Se efectuează o inspecție mai amănunțită pe toate navele care nu sunt nave de pasageri, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor, al substanțelor lichide nocive sau al produselor chimice sau vrachiere, mai vechi de 12 ani.
- Pe toate navele, se efectuează o inspecție extinsă cu ocazia primei inspecții de după revocarea unui ordin de refuz al accesului.

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

(a) Se efectuează o inspecție extinsă:

- pe toate navele cu un profil de risc ridicat care nu au fost inspectate în ultimele 5 luni;
- pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, al substanțelor lichide nocive sau al produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 10 luni sau
- pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, al substanțelor lichide nocive sau al produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc scăzut, care nu au fost inspectate în ultimele 24 luni.

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

- pe toate navele care nu sunt nave de pasageri, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor, al substanțelor lichide nocive sau al produselor chimice sau vrachiere, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 10 luni sau
- pe toate navele care nu sunt nave de pasageri, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor, al substanțelor lichide nocive sau al produselor chimice sau vrachiere, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc scăzut, care nu au fost inspectate în ultimele 24 luni.

(c) În cazul unui factor neprevăzut:

- se efectuează o inspecție mai amănunțită sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a inspectorului, pe orice navă cu un profil de risc ridicat sau pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, al substanțelor lichide nocive sau al produselor chimice sau vrachiere, mai vechi de 12 ani;
- se efectuează o inspecție mai amănunțită pe toate navele care nu sunt nave de pasageri, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor, al substanțelor lichide nocive sau al produselor chimice sau vrachiere, mai vechi de 12 ani.

ALCĂȚUIREA PROFILULUI DE RISC AL NAVEI

[menționată la articolul 10 alineatul (2)]

				Profil de risc			
				Nave cu profil de risc ridicat (NRR)		Nave cu profil de risc normal (NRN)	Nave cu profil de risc scăzut (NRS)
Parametri generici				Criterii	Pondere (în puncte)	Criterii	Criterii
1.	Tipul navei			Navă pentru transportul produselor chimice Navă pentru transportul gazelor Navă pentru transportul produselor petroliere Vrachier Navă de pasageri Substanțe lichide nocive	1.	Navă care nu are nici profil de risc ridicat, nici profil de risc scăzut	Toate tipurile
2.	Vechimea navei			Toate tipurile > 12 ani	1.		Toate vechimile
3a.	Pavilionul	Performanță scăzută			2.		Performanță ridicată
3b.		Toate instrumentele OMI/OIM enumerate la articolul 2 ratificate		-	-		Da
3c.		(eliminat)		(eliminat)			
4a.	Organizație recunoscută	Performanță	H	-	-		Ridicată
			M	-	-		-
			L	Scăzută	1.		-
			VL	Foarte scăzută			-
4b.	Recunoscută în UE		-	-	Da		
5.	Companie	Performanță	H	-	-	Ridicată	
			M	-	-	-	
			L	Scăzută	2.	-	
			VL	Foarte scăzută		-	

Parametri istorici					
6.	Numărul deficiențelor înregistrate în cursul fiecărei inspecții în ultimele 36 de luni	Deficiențe	> 6 într-o singură inspecție	-	≤ 5 la fiecare inspecție efectuată (și cel puțin o inspecție efectuată în ultimele 36 de luni)
7.	Numărul de rețineri din ultimele 36 de luni	Rețineri	≥ 2 rețineri	1.	Nicio reținere
Parametri de mediu					
8.	(eliminat)	(eliminat)	(eliminat)	(eliminat)	
9.	Numărul deficiențelor legate de MARPOL, AFS, Convenția BWM, CLC 92, Convenția Bunkers, Convenția de la Nairobi și Convenția de la Hong Kong înregistrate în cursul fiecărei inspecții în ultimele 36 de luni	Deficiențe	>3 în una dintre inspecții, una dintre ele constituind motiv de reținere	1.	

NRR sunt navele care îndeplinesc criteriile până la o valoare totală de 5 sau mai multe puncte. NRS sunt navele care îndeplinesc toate criteriile cerute de parametrii de risc scăzut.

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

„Anexa IV**LISTA CERTIFICATELOR ȘI A DOCUMENTELOR****[menționată la articolul 13 alineatul (1)]**

Partea A Lista certificatelor și a documentelor care, în măsura aplicabilității, trebuie verificate cel puțin cu ocazia inspecției menționate la punctul 2.2.3 (după caz):

1. Certificatul internațional de tonaj;
2. Rapoartele inspecțiilor anterioare efectuate în cadrul controlului statului portului;
3. Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri (SOLAS 1974, regula I/12);
4. Certificatul de siguranță a construcției pentru nave de mărfuri (SOLAS 1974, regula I/12);
5. Certificatul de siguranță a echipamentelor pentru nave de mărfuri (SOLAS 1974, regula I/12);
6. Certificatul de siguranță radio pentru nave de mărfuri (SOLAS 1974, regula I/12);
7. Certificatul de siguranță pentru nave de mărfuri (SOLAS 1974, regula I/12);
8. Certificatul de scutire (SOLAS 1974, regula I/12);
9. Documentul privind echipajul minim de siguranță (SOLAS 1974, regula V/14.2);
10. Certificatul internațional asupra liniilor de încărcare (1966) (LLC 66/88, articolul 16.1);
11. Certificatul internațional de scutire asupra liniilor de încărcare (LLC 66/88, articolul 16.2);
12. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi (MARPOL anexa I, regula 7.1);
13. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării la transportul substanțelor lichide nocive în vrac (NLS) (MARPOL anexa II, regula 9.1);
14. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu ape uzate (ISPPC) (MARPOL anexa IV, regula 5.1, MEPC.1/Circ.408);
15. Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei (IAPPC) (MARPOL anexa VI, regula 6.1);
16. Certificatul internațional referitor la randamentul energetic (MARPOL anexa VI, regula 6);
17. Certificatul internațional pentru managementul apelor de balast (IBWMC) [articolul 9.1 litera (a) și regula E-2 din Convenția BWM];
18. Certificatul internațional pentru sistemul antivegetativ (Certificat IAFS) (AFS 2001 anexa 4, regula 2);
19. Declarația privind sistemul antivegetativ (AFS 2001 anexa 4, regula 5);
20. Certificatul internațional de securitate a navei (ISSC) sau Certificatul internațional provizoriu de securitate a navei (Codul ISPS partea A/19 și apendicele);
21. Certificatele pentru comandanți, ofițeri sau marinari emise în conformitate cu Convenția STCW (STCW articolul VI, regula I/2 și Codul STCW secțiunea A-I/2);
22. Copia documentului de conformitate sau copia documentului de conformitate provizoriu emis în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (DoC), Codul ISM (SOLAS regula IX/4.2, Codul ISM punctele 13 și 14);

23. Certificatul de management al siguranței sau certificatul provizoriu de management al siguranței emis în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (SMC) (SOLAS 1974, regula IX/4.3, Codul ISM punctele 13 și 14);
24. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac sau certificatul de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac, în funcție de situație (Codul IGC regula 1.5.4 sau Codul GC regula 1.6);
25. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac sau Certificatul de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac, în funcție de situație (Codul IBC regula 1.45.4 și Codul BCH regula 1.6.3);
26. Certificatul de conformitate pentru transportul mărfii INF (Codul internațional pentru transportul în siguranță al combustibilului nuclear iradiat, plutoniului și deșeurilor cu nivel ridicat de radioactivitate, în formă ambalată, la bordul navelor) (SOLAS regula VII/16 și Codul INF regula 1.3);
26. Certificatul de conformitate pentru transportul mărfii INF (Codul internațional pentru transportul în siguranță al combustibilului nuclear iradiat, plutoniului și deșeurilor cu nivel ridicat de radioactivitate, în formă ambalată, la bordul navelor) (SOLAS regula VII/16 și Codul INF regula 1.3);
27. Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi (CLC 69/92 articolul VII.2)
28. Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru prejudicii cauzate de poluarea cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei (BUNKERS 2001 articolul 7.2);
29. Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere pentru îndepărtarea epavelor (Convenția privind îndepărtarea epavelor, articolul 12);
30. Certificatul de siguranță pentru navele de mare viteză și documentul de atestare pentru conducerea acestora (SOLAS 1974, regula X/3.2 și Codul HSC 94/00, regulile 1.8.1 și 1.9);
31. Documentul de conformitate cu cerințele speciale pentru navele care transportă mărfuri periculoase (SOLAS 1974, regula II-2/19.4);
32. Documentul de autorizare pentru transportul cerealelor și manualul de încărcare a cerealelor (SOLAS 1974, regula VI/9; Codul internațional pentru transportul în siguranță al cerealelor în vrac, secțiunea 3);
33. Declarația de conformitate în sistemul de evaluare a stării navei (CAS), raportul final privind CAS și evidența revizuirilor [MARPOL anexa I, regulile 20 și 21; rezoluția MEPC.94(46), astfel cum a fost modificată prin rezoluțiile MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) și MEPC.236(65)];
34. Registrul sinoptic permanent (SOLAS 1974, regula XI-1/5);
35. Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, părțile I și II (MARPOL anexa I, regulile 17 și 36);
36. Jurnalul de înregistrare a mărfii (MARPOL anexa II, regula 15);
37. Jurnalul de înregistrare a gunoiului, părțile I și II (MARPOL anexa V, regula 10.3); (MARPOL anexa V, regula 10);
38. Planul de management al gunoiului [MARPOL anexa V, regula 10; rezoluția MEPC.220(63)];
39. Jurnalul de bord și înregistrările nivelului și stării pornit/oprit a motoarelor diesel marine (MARPOL anexa VI, regula 13.5.3);
40. Jurnalul de bord pentru schimbarea de combustibil (MARPOL anexa VI, regula 14.6);
41. Registrul substanțelor care diminuează stratul de ozon (MARPOL anexa VI, regula 12.6);
42. Registrul apei de balast (BWRB) [Convenția BWM articolul 9.1 litera (b) și regula B-2];
43. Certificatul de scutire privind instalațiile fixe de stingere a incendiilor cu gaz destinate compartimentelor de marfă, inclusiv lista de mărfuri (SOLAS 1974, regula II-2/10.7.1.4);

44. Manifestul pentru transportul mărfurilor periculoase sau planul de încărcare detaliat (SOLAS 1974, regulile VII/4 și VII/7-2; MARPOL anexa III, regula 54);
45. În cazul navelor pentru transportul produselor petroliere, înregistrările privind sistemul de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast (MARPOL anexa I, regula 31.2);
46. Planul de cooperare privind căutarea și salvarea pentru navele de pasageri care navighează pe rute fixe (SOLAS 1974, regula V/7.3);
47. În cazul navelor de pasageri, lista limitărilor operaționale (SOLAS 1974, regula V/30.2);
48. Hărțile de navigație și publicațiile nautice (SOLAS 1974, regulile V/19.2.1.4 și V/27);
49. Evidența orelor de odihnă și tabelul privind organizarea muncii la bordul navei (Codul STCW secțiunile A-VIII/1.5 și 1.7, Convenția OIM nr. 180 articolele 5.7 și 8.1 și MLC 2006, standardele A.2.3.10 și A.2.3.12);
50. Evidența încăperilor de mașini nesupravegheate (UMS) (SOLAS 1974, regula II-1/46.3);
51. Certificatele necesare în temeiul Directivei 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime;
52. Certificatele necesare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare;
53. Un certificat de inventar al materialelor periculoase sau o declarație de conformitate, aplicabil în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului precum și
54. Documentul de conformitate emis în temeiul Regulamentului (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.”

„ANEXA VI

PROCEDURI PENTRU CONTROLUL NAVELOR

[menționată la articolul 15 alineatul (1)]

Anexa I la MOU Paris, intitulată «Proceduri privind controlul statului portului», și toate circularele și instrucțiunile tehnice emise de MOU Paris care sunt în vigoare, în versiunea lor actualizată:

Instrucțiuni tehnice ale PSSC

- PSSC41-2008-07 Cod de bune practici
- PSSC53-2020-08 Definiții și abrevieri

Memorandumul general de înțelegere de la Paris

- PSSC54-2021-03 Tipul inspecției
- PSSC56/2023/06 Reținerea și acțiunile întreprinse
- PSSC56/2023/04 Formulare tip
- PSSC52-2019-05 Control operațional
- PSS43-2010-11 Scutiri acordate statelor de pavilion
- PSSC51/2018/13 Oprirea unei operațiuni
- PSSC49-2016-11 Testul penei de curent
- PSSC53-2020-06 Refuzul accesului (interdicție)
- PSSC50-2017-12 Structura vrachierelor/navelor pentru transportul produselor petroliere
- PSSC43-2010-06 Andocarea în doc uscat
- PSSC53-2020-11 Permitearea unui singur voiaj către un șantier de reparații pentru deficiențe cauzate de „avarii accidentale”

Convenția SOLAS

- PSCC56/2023/05 Codul ISM
- PSCC54-2021-02 Codul ISPS
- PSCC51-2018-12 ECDIS
- PSCC43-2010-32 VDR (Înregistratoarele datelor de voiaj)
- PSCC43-2010-09 Fișele cu date de securitate ale materialelor
- PSCC43-2010-21 GMDSS
- PSCC44-2011-16 Cârligele de decuplare a bărcilor de salvare aflate sub sarcină
- PSCC45-2012-10 Stabilitatea după avarie a navele pentru transportul produselor petroliere
- PSCC55-2022-05 LRIT
- PSCC43-2010-28 Măsurători de grosime ESP/CAS
- PSCC43-2010-29 Măsurarea grosimii
- PSCC51-2018-11 Codul polar
- PSCC55-2022-02 Codul IGF

Convenția MARPOL

- PSCC46-2013-18 MARPOL anexa I Separare apă/hidrocarburi
- PSCC43-2010-39 MARPOL anexa II Stripare
- PSCC47-2014-08 MARPOL anexa III IMDG
- PSCC55-2022-07 MARPOL anexa IV Ape uzate
- PSCC52-2019-07 MARPOL anexa V Gunoi
- PSCC56/2023/07 MARPOL anexa VI Poluarea atmosferei
- PSCC43-2010-38 Spălarea cu țitei
- PSCC44-2011-20 MARPOL Investigație

Convenția internațională asupra liniilor de încărcare

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

Convenția AFS

- PSCC47-2014-13 Sisteme antivegetative

Convenția Bunkers

- PSCC56/2023/02 Convenții privind răspunderea financiară

Certificarea navigatorilor și a echipajului

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

Convenția pentru managementul apelor de balast

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

Convenții OIM

- PSCC52-2019-10 Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim (MLC)
- PSCC53-2020-14 Orele de muncă sau de odihnă și adecvarea pentru serviciu”

„ANEXA VIII

DISPOZIȚII PRIVIND REFUZUL ACCESULUI ÎN PORTURILE ȘI ZONELE DE ANCORAJ
COMUNITARE

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

- (2) În cazul în care sunt întrunite condițiile descrise la articolul 16 alineatul (1), autoritatea competentă din portul în care nava a fost reținută a treia oară îl informează în scris pe comandantul navei cu privire la emiterea unui ordin de refuz al accesului care va deveni aplicabil imediat după plecarea navei din port. Ordinul de refuz al accesului devine aplicabil de îndată ce nava părăsește portul după remedierea deficiențelor care au condus la reținere.
- (3) Autoritatea competentă trimite o copie a ordinului de refuz al accesului administrației statului de pavilion, organizației recunoscute în cauză, celorlalte state membre și celorlalți semnatori ai MOU Paris, Comisiei și secretariatului MOU Paris. De asemenea, autoritatea competentă actualizează fără întârziere baza de date privind inspecțiile cu informații privind refuzul accesului.
- (4) Pentru ca ordinul de refuz al accesului să fie revocat, proprietarul sau operatorul trebuie să adreseze o cerere oficială autorității competente a statului membru care a emis ordinul de refuz al accesului. Această cerere trebuie să fie însoțită de un document eliberat de administrația statului de pavilion în urma unei vizite la bord a unui controlor autorizat în mod corespunzător de aceasta, care să ateste că nava se conformează în totalitate dispozițiilor aplicabile ale convențiilor. Administrația statului de pavilion furnizează autorității competente dovezi ale vizitei la bordul navei. Documentul poate lua forma unei declarații oficiale, care trebuie emisă de administrația statului de pavilion și nu de o organizație recunoscută.
- (5) De asemenea, cererea de anulare a ordinului de refuz al accesului trebuie să fie însoțită, după caz, de un document al societății de clasificare care a clasificat nava, eliberat în urma unei vizite la bord a unui controlor al societății de clasificare, care să ateste că nava se conformează standardelor de clasă impuse de societatea respectivă. Societatea de clasificare furnizează autorității competente dovezi ale vizitei la bordul navei.
- (6) Ordinul de refuz al accesului poate fi revocat numai după expirarea perioadei menționate la articolul 16 din prezenta directivă, iar societatea trebuie să adreseze o cerere oficială autorității statului de port din statul membru care a impus interdicția și să prezinte documentele solicitate la punctele 3 și 4.

- (7) Cererea respectivă, însoțită de documentele necesare, trebuie prezentată statului de interdicție cu cel puțin o lună înainte de sfârșitul perioadei de interdicție. În cazul în care acest termen nu este respectat, poate surveni o întârziere de până la o lună de la primirea cererii de către statul de interdicție.
- (8) Sistemul de informații va adăuga un factor prioritar navei, iar nava va fi marcată ca fiind eligibilă pentru tipul de inspecție „Inspecție extinsă” la următoarea sa escală într-un port/o zonă de ancoraj din regiune.
- (9) De asemenea, autoritatea competentă notifică în scris decizia luată administrației statului de pavilion, societății de clasificare respective, celorlalte state membre, celorlalți semnatori ai MOU Paris, Comisiei și secretariatului MOU Paris. În plus, autoritatea competentă trebuie să actualizeze fără întârziere baza de date privind inspecțiile cu informații privind anularea ordinului de refuz al accesului.
- (10) Informațiile cu privire la navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile comunitare trebuie puse la dispoziție în baza de date privind inspecțiile și trebuie publicate în conformitate cu dispozițiile articolului 26 și ale anexei XIII.”

„ANEXA XII

FUNȚIILE BAZEI DE DATE PRIVIND INSPECȚIILE

[menționată la articolul 24 alineatul (1)]

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