



Bruxelles, 5 iunie 2023  
(OR. en)

---

---

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

---

---

10126/23  
ADD 3

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

### **NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE**

---

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:	SWD(2023) 149 final
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI care însoțește documentul 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 SWD(2023) 149 final.

---

Anexă: SWD(2023) 149 final



Bruxelles, 1.6.2023  
SWD(2023) 149 final

**DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI**  
**REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI**  
*care însoțește documentul*

**Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului  
de modificare a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului**

{COM(2023) 271 final} - {SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final}

<b>Fișă rezumat</b>
Evaluarea impactului propunerii de revizuire a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului
<b>A. Necesitatea de a acționa</b>
<b>Care este problema și de ce constituie o preocupare la nivelul UE?</b>
<p>Directiva 2009/16/CE stabilește regimul UE pentru controlul statului portului (<i>Port State Control</i>, PSC), un sistem de inspectare a navelor aflate sub pavilion străin de către inspectori în porturile lor, cu scopul de a verifica în ce măsură competența echipajului aflat la bord și starea navei și a echipamentelor acesteia respectă cerințele convențiilor internaționale privind ocrotirea vieții omenești pe mare și protecția mediului marin. Directiva se bazează pe structura interguvernamentală voluntară preexistentă a Memorandumului de înțelegere de la Paris (MOU Paris).</p> <p>În 2018, directiva a făcut obiectul unei evaluări <i>ex post</i> și al unei verificări adecvării pentru domeniul transportului maritim (alături de alte acte legislative ale UE). Au fost identificate o serie de aspecte problematice: (1) cerințele actuale ale UE nu sunt aliniate la noile norme/proceduri internaționale obligatorii (Organizația Maritimă Internațională – OMI și MOU Paris); (2) cerințele actuale ale UE nu se aplică navelor de pescuit; (3) există o distribuție dezechilibrată a inspecțiilor în UE; (4) mecanismul utilizat pentru selectarea navelor în vederea inspecției nu este actualizat; (5) se recurge prea des la certificate pe suport de hârtie și (6) procedurile și resursele sunt inflexibile și neadecvate.</p> <p>În absența unei acțiuni la nivelul UE, statele membre vor acționa într-un mod necoordonat și nearmonizat.</p>
<b>Care este rezultatul urmărit?</b>
Prezenta inițiativă urmărește să asigure și să îmbunătățească nivelul ridicat de siguranță maritimă și de protecție împotriva poluării în întreaga Uniune.
<b>Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?</b>
Fiind o activitate comercială internațională, transportul maritim este reglementat atât la nivel mondial, cât și la nivel regional și național, având prin natura sa o puternică dimensiune transfrontalieră.
<b>B. Soluții</b>
<b>Care sunt diferitele opțiuni disponibile pentru atingerea obiectivelor? Există o opțiune preferată? Dacă nu, de ce?</b>
Au fost elaborate trei opțiuni de politică (OP). Opțiunea preferată este opțiunea de politică B (OP B). Aceasta prevede, în asociere cu MOU Paris, crearea unui regim PSC voluntar pentru navele de pescuit mai mari și încurajează adoptarea și utilizarea certificatelor statutare electronice. OP B propune soluții legislative la probleme legate de inspecție și de validare.
<b>Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Cine sunt susținătorii fiecărei opțiuni?</b>
OP B este susținută de administrațiile PSC naționale, deoarece va da posibilitatea creării unui regim PSC pentru navele de pescuit similar celui instituit în urma MOU Paris. Industria pescuitului se pronunță în general în favoarea aplicării standardelor de siguranță, însă ar prefera ca statele membre ale UE să ratifice convențiile internaționale relevante.
<b>C. Efectele opțiunii preferate</b>
<b>Care sunt avantajele opțiunii preferate (sau ale opțiunilor principale, în cazul în care nu există o opțiune preferată)?</b>
<p><b>Impactul societal</b> este evaluat în principal din perspectiva impactului opțiunilor de politică asupra siguranței maritime în perioada 2025-2050 în ceea ce privește viețile salvate și vătămrile evitate, precum și protecția mediului. Se preconizează că opțiunea preferată va duce la salvarea a 6 vieți omenești și la evitarea a 61 de vătămări, la economisirea a aproximativ 35 de milioane EUR și la prevenirea pierderii pe mare a 75 de tone de hidrocarburi utilizate pentru propulsie. Ar trebui precizat totuși că, deoarece impactul PSC este indirect, prin inspecții și acțiunile lor subsecvente, estimările prezintă un grad ridicat de incertitudine.</p> <p>Pentru <b>autoritățile PSC</b>, opțiunea de politică preferată ar trebui să genereze economii de costuri de 8,4 milioane EUR asociate asigurării respectării legii, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2025-2050, datorită măsurilor care încurajează adoptarea și utilizarea certificatelor statutare electronice.</p>

Pentru **operatorii de nave**, se estimează că opțiunea de politică preferată va genera economii de costuri administrative de 5,5 milioane EUR. Economii de costuri administrative rezultă din eliminarea obligației de raportare cu 72 de ore în avans de către operatorul, agentul sau comandantul unei nave eligibile pentru o inspecție extinsă.

**Care sunt costurile opțiunii preferate (sau ale opțiunilor principale, dacă nu există o opțiune preferată)?**

Costurile suplimentare vor fi suportate în principal de **autoritățile PSC**; acestea sunt estimate la 17,9 milioane EUR ca valoare actualizată în perioada 2025-2050. Dacă se iau însă în considerare economiile de costuri legate de asigurarea respectării legii, costurile nete sunt estimate la 9,5 milioane EUR. Vor exista, de asemenea, costuri de ajustare suportate de **autoritățile statului de pavilion** pentru introducerea certificatelor electronice. Acestea se ridică la 0,22 milioane EUR pe an pentru toate autoritățile statelor de pavilion luate împreună. În plus, în 2025 se preconizează costuri unice de investiții în valoare de 1 milion EUR. Costurile totale pentru autoritățile statului de pavilion sunt estimate la 4,8 milioane EUR.

În ceea ce privește **EMSA**, costurile de ajustare ale opțiunii de politică preferate sunt estimate la 6,5 milioane EUR. Opțiunea de politică preferată determină pentru **operatorii de nave** o creștere a costurilor de asigurare a respectării legii cu 0,7 milioane EUR, care sunt supracompensate prin economii de costuri administrative de 4,8 milioane EUR.

**Care sunt efectele asupra IMM-urilor și asupra competitivității?**

Extinderea propusă a directivei la navele de pescuit mai mari, în cadrul opțiunii de politică preferate, este „relevantă” pentru IMM-uri. Costurile suplimentare de asigurare a respectării legii suportate de operatorii navelor de pescuit sunt estimate la 0,03 milioane EUR în 2030 și 0,05 milioane EUR în 2050, dar vor avea un impact pozitiv în ceea ce privește siguranța operatorilor navelor de pescuit.

**Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și administrațiilor naționale?**

Pe lângă costurile nete suportate de autoritățile PSC, estimate în opțiunea de politică preferată la 9,5 milioane EUR în plus față de scenariul de referință, statele de pavilion vor înregistra costuri de ajustare de 4,8 milioane legate de certificatele electronice.

**Vor exista alte efecte semnificative?**

Întrucât se va menține același nivel ridicat de siguranță pe tot cuprinsul Uniunii, va exista un impact pozitiv asupra pieței interne și a competitivității.

**Proportionalitate**

Opțiunea de politică preferată nu depășește cadrul necesar pentru atingerea obiectivelor generale de politică.

**D. Acțiuni ulterioare**

**Când va fi reexaminată politica?**

Politica va fi reexaminată după trecerea unei perioade de timp adecvate de la adoptarea propunerii, pentru ca măsurile să își dovedească eficacitatea și să genereze un impact. Comisia/EMSA va verifica dacă inspecțiile sunt efectuate conform cerințelor și dacă rapoartele sunt încărcate în baza de date. EMSA va continua să efectueze vizite în statele membre, în urma cărora va elabora analize orizontale.