



Bruxelles, 5 decembrie 2023
(OR. en)

16375/23

**Dosar interinstituțional:
2023/0172(COD)**

**TRANS 576
MAR 160
OMI 87
IA 347
CODEC 2397**

REZULTATUL LUCRĂRILOR

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Delegațiile
Nr. doc. ant.:	15953/23
Nr. doc. Csie:	10103/23
Subiect:	Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion – <i>Abordare generală</i>

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor *abordarea generală* a Consiliului referitoare la propunerea sus-menționată, adoptată de Consiliu în cadrul celei de a 3991-a reuniuni a sale organizate la 4 decembrie 2023.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Siguranța transporturilor maritime ale Uniunii și a cetățenilor care le folosesc și protecția mediului trebuie asigurate în permanență.

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

- (2) În conformitate cu dispozițiile Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982 (UNCLOS) și ale convențiilor al căror depozitar este Organizația Maritimă Internațională (OMI), statele care sunt părți la aceste instrumente au obligația de a adopta actele cu putere de lege și actele administrative și de a lua toate celelalte măsuri necesare pentru ca aceste instrumente să producă efecte depline astfel încât să se asigure că, în ceea ce privește ocrotirea vieții omenești pe mare și protecția mediului marin, o navă este aptă pentru asigurarea serviciului pentru care este destinată.
- (3) Pentru a asigura eficacitatea convențiilor OMI în Uniune, toate statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru a îndeplini obligațiile prevăzute în convențiile respective în ceea ce privește navele care arborează pavilionul lor. În acest scop, statele membre ar trebui să își îndeplinească în mod efectiv și consecvent obligațiile care le revin în calitate de state de pavilion, în conformitate cu Rezoluția A.1070(28) a OMI privind Codul de punere în aplicare a instrumentelor OMI (CODUL III), adoptat la 4 decembrie 2013, care conține dispozițiile obligatorii pe care trebuie să le pună în aplicare statele de pavilion.
- (3a) Fără a aduce atingere dispozițiilor privind forța majoră prevăzute în convențiile OMI, statele membre ar trebui să fie în măsură, în situații de criză care pot pune în pericol integritatea fizică a personalului responsabil cu controalele, inspecțiile și auditurile sau care efectuează controale, inspecții și audituri, să introducă restricții privind astfel de activități, permițând în același timp navelor să își continue activitatea.
- (3b) Următoarele instrumente internaționale, în cele mai recente versiuni ale acestora, se referă la aplicarea Codului III: Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, 1974; Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, 1973, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta; Protocolul din 1997 de modificare a Convenției internaționale din 1973 privind prevenirea poluării de către nave, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta; Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, 1978; Convenția internațională asupra liniilor de încărcare, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1988 referitor la aceasta; Convenția internațională din 1969 privind măsurarea tonajului navelor și Convenția referitoare la Regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare, 1972.

- (3c) Inspectorii statului de pavilion sunt cei autorizați de autoritățile competente ale statelor membre să controleze și să certifice nave. Aceștia pot fi asistați de alți membri ai personalului, de exemplu de cei care controlează instalații radio. Totuși, aceștia nu ar trebui să includă tehnicieni implicați în întreținerea aparaturii de salvare sau inspectori care nu sunt direct implicați în controlul flotei comerciale.
- (3d) Secțiunea 22 din Codul III prevede că un stat de pavilion ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a asigura respectarea normelor și standardelor internaționale de către navele care au dreptul să arboreze pavilionul său și de către entitățile și persoanele aflate sub jurisdicția sa, astfel încât să asigure respectarea obligațiilor sale internaționale. În special, secțiunea 22.2 face referire la inspecții cu scopul de a verifica dacă starea reală a navei și personalul acesteia sunt în conformitate cu certificatele pe care le deține. Periodicitatea acestor inspecții ar trebui stabilită de statele membre fie prin utilizarea unei abordări bazate pe riscuri, fie prin utilizarea propriilor proceduri și instrucțiuni, inclusiv a unor criterii cantitative sau calitative. Scopul inspecțiilor statelor de pavilion menționate în prezenta directivă ar trebui să fie asigurarea conformității cu Codul III și nu cu legislația Uniunii care decurge din convențiile OMI.
- (4) Întrucât Rezoluția A.948(23) a OMI a fost revocată prin Rezoluția A.1156(32) a OMI, statele membre trebuie să aplice navelor care arborează pavilionul lor cerințele armonizate privind certificarea și controlul de către statul de pavilion prevăzute în procedurile și orientările relevante anexate la Rezoluția A.1156(32) a OMI privind orientările referitoare la controale în cadrul sistemului armonizat de control și certificare. Anexele la orientările referitoare la controale ar trebui respectate în măsura în care se consideră necesar de către controlorii statului de pavilion.
- (5) La nivel internațional, responsabilitatea de a investiga accidentele maritime le revine statelor de pavilion, în timp ce la nivelul Uniunii principiile fundamentale care reglementează investigarea accidentelor maritime, cum ar fi independența organismelor de investigare din statele membre, sunt stabilite prin Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului³. Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere Directivei 2009/18/CE.
- (6) (eliminat)

³ Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 131, 28.5.2009, p. 114).

- (7) Administrațiile statelor membre ar trebui să se poată baza pe resurse adecvate pentru a pune în aplicare obligațiile care le revin în calitate de state de pavilion, în funcție de dimensiunea și tipul flotei lor și pe baza cerințelor relevante ale OMI. Este necesar să se stabilească, prin intermediul unor măsuri de punere în aplicare, criterii minime și obiective de inspecție legate de aceste resurse, pe baza experienței practice a statelor membre, inclusiv în ceea ce privește utilizarea de inspectori neexclusivi, în conformitate cu Codul de punere în aplicare a instrumentelor OMI [A.1070(28)] (CODUL III).
- (7a) Fără a aduce atingere legislației naționale relevante, statele membre pot permite controlorilor și inspectorilor statului de pavilion care lucrează exclusiv pentru autoritatea competentă a unui stat membru să desfășoare alte activități, cum ar fi activități științifice sau academice, cu condiția ca acestea să nu dea naștere unui conflict de interese și să nu constituie un obstacol pentru independența lor.
- (8) (eliminat)
- (9) (eliminat)
- (10) (eliminat)
- (11) Crearea și dezvoltarea unei baze de date care să furnizeze informații esențiale, în format electronic, cu privire la navele care arborează pavilionul unui stat membru și care să asigure posibilitatea eliberării de certificate electronice ar contribui la îmbunătățirea schimbului de informații între statele membre. Dezvoltarea unei baze de date comune și uniforme pentru eliberarea de certificate electronice, inclusiv a instrumentelor de verificare a valabilității certificatelor respective, ar facilita și ar contribui la realizarea unui pas decisiv concret în direcția digitalizării în domeniul maritim în cadrul Uniunii. Aceasta ar sprijini nevoile operaționale ale actorilor săi, în special ale statelor membre care nu au fost în măsură să își dezvolte propriile sisteme de certificate electronice și, de asemenea, ar sprijini o utilizare mai eficientă a resurselor limitate disponibile.
- (12) În scopul monitorizării, ar trebui încurajat ca informațiile esențiale, cum ar fi datele specifice ale navei, proprietarul înregistrat și datele referitoare la certificatele navei, să fie puse la dispoziția tuturor autorităților implicate și a Comisiei.

- (13) Statele membre ar trebui să continue să își demonstreze conformitatea cu instrumentele obligatorii ale OMI, astfel cum se prevede în versiunea actualizată a Rezoluției A.1067(28) privind cadrul și procedurile aferente sistemului OMI de audit al statelor membre, adoptată de Adunarea OMI la 4 decembrie 2013.
- (14) (eliminat)
- (15) Pentru a îmbunătăți și mai mult calitatea navelor aflate sub pavilionul lor și pentru a asigura condiții de concurență echitabile între administrațiile maritime din statele membre, o certificare a calității procedurilor administrative, inclusă în sistemul de gestionare a calității instituit în conformitate cu ISO sau cu standarde echivalente, ar trebui să acopere părțile operaționale ale administrării maritime legate de control, inspecții, audit, verificare și certificare aflate sub responsabilitatea statului membru în calitate de stat de pavilion. În plus, ar trebui clarificate toate activitățile relevante, inclusiv responsabilitățile, autoritatea, relațiile interpersonale și mijloacele de raportare și comunicare ale întregului personal al statului de pavilion care efectuează sau este implicat în controale sau inspecții, precum și ale altor membri ai personalului care asistă la efectuarea inspecțiilor, care nu sunt angajați exclusiv de autoritatea competentă a statului membru și care pot asista la efectuarea inspecțiilor, altele decât controalele statutare sau inspecțiile statului de pavilion. Sistemul de gestionare a calității ar trebui să asigure faptul că sarcinile atribuite în temeiul prezentei directive organizațiilor recunoscute respectă instrucțiunile statului de pavilion și ar trebui să includă măsurile de control necesare în acest sens. Pentru a-i asigura independența, statele membre ar trebui să ia măsuri corespunzătoare pentru a preveni conflictele de interese ale personalului implicat în legătură cu activitatea pe care urmează să o desfășoare.
- (16) (eliminat)
- (17) (eliminat)
- (18) (eliminat)
- (19) (eliminat)

- (20) Ar trebui adoptate măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive în ceea ce privește baza de date cu informații despre nave. Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Directivei 2009/21/CE, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivul competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁴.
- (20a) Comisia ar trebui să analizeze posibilitatea de a înființa un forum pentru experții din statele membre care se ocupă de chestiuni legate de statul de pavilion, precum și pentru alte părți interesate, atunci când este necesar, pentru a face periodic schimb de informații și bune practici și pentru a elabora orientări cu privire la aspecte precum procedurile de inspecție a navelor, resursele de formare pentru inspecții, criteriile bazate pe riscuri care pot fi utilizate pentru a îmbunătăți eficacitatea inspecțiilor, posibila elaborare a unui sistem comun armonizat de performanță, criteriile de analiză a performanței statului de pavilion în vederea identificării celor mai bune practici și orice alte aspecte relevante pentru punerea în aplicare a prezentei directive.
- (20b) Pentru a evita impunerea unei sarcini administrative disproporționate asupra statelor membre ce nu dețin nave aflate sub pavilionul lor care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive, statele membre respective, atât timp cât această condiție este îndeplinită, nu ar trebui să fie obligate să transpună și să pună în aplicare prezenta directivă.
- (21) (eliminat)
- (22) Întrucât obiectivele prezentei directive, și anume îmbunătățirea siguranței maritime și prevenirea poluării de către nave, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, ci, având în vedere amploarea și efectele sale, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta din urmă poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum se prevede 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.

⁴ 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).

(23) Prin urmare, Directiva 2009/21/CE ar trebui modificată,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări aduse Directivei 2009/21/CE

Directiva 2009/21/CE se modifică după cum urmează:

-1. La articolul 1 alineatul (1), literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:

„(a) de a asigura că statele membre își îndeplinesc în mod efectiv și consecvent responsabilitățile și obligațiile care le revin în calitate de state de pavilion; și

(b) de a asigura îmbunătățirea siguranței și prevenirea poluării de către navele care arborează pavilionul unui stat membru.”

0. Articolul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 2

Domeniul de aplicare

Prezenta directivă se aplică administrației statului membru al cărui pavilion este arborat de navă, în cazul navelor care fac obiectul certificării și efectuează curse internaționale.”

1. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(-a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) «navă» înseamnă o navă sau o ambarcațiune care arborează pavilionul unui stat membru, care intră sub incidența convențiilor OMI ce fac obiectul Codului III și pentru care este necesar un certificat;”;

(a) litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) «Audit al OMI» înseamnă un audit desfășurat în conformitate cu dispozițiile Rezoluției A.1067(28) («Cadru și proceduri pentru auditul OMI al statelor membre»), în versiunea sa actualizată, adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI);”;

(b) se adaugă următoarele litere:

„(f) «convenții» înseamnă convențiile, cu protocoalele la acestea și modificările aduse acestora, care fac obligatorie utilizarea Codului III, precum și codurile aferente cu caracter obligatoriu, în versiunea lor actualizată;

(g) «Codul III» înseamnă partea 2 din Rezoluția A.1070(28) (Codul de aplicare a instrumentelor OMI) adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI), cu excepția punctelor 16, 18, 19, 20, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 și 41, în versiunea sa actualizată;

(h) «controlor al statului de pavilion» înseamnă un angajat din sectorul public, autorizat corespunzător de către autoritatea competentă a unui stat membru, responsabil cu efectuarea de controale, verificări și audituri ale navelor și companiilor vizate de instrumentele internaționale cu caracter obligatoriu relevante și care îndeplinește cerința de independență prevăzută la articolul 8 alineatul (1);

(i) «inspector al statului de pavilion» înseamnă:

(i) un angajat din sectorul public care lucrează exclusiv pentru autoritatea competentă a unui stat membru și este autorizat în mod corespunzător de aceasta sau

(ii) o persoană care nu este angajată exclusiv și autorizată în mod corespunzător de autoritatea competentă a unui stat membru, pe o bază ad-hoc sau într-o situație contractuală cu autoritatea competentă a statului membru, care poate efectua inspecții ale statului de pavilion și îndeplinește cerințele privind calificarea și independența prevăzute la articolul 8 alineatul (1);

- (j) «alt membru al personalului care asistă la efectuarea controalelor» înseamnă o persoană autorizată în mod corespunzător de autoritatea competentă a statului membru sau de o organizație recunoscută care acționează în numele acesteia, care poate asista controlorii statului de pavilion la efectuarea controalelor, conform indicațiilor autorității competente, și îndeplinește criteriile de comunicare, calificare și independență prevăzute la articolul 8 alineatul (1);
- (k) «inspecție a statului de pavilion» înseamnă o inspecție care nu conduce la certificare, efectuată cu scopul de a verifica dacă starea reală a navei și personalul acesteia sunt în conformitate cu certificatele pe care le deține; în cazul în care inspecția nu este efectuată la bord, aceasta asigură același nivel de siguranță și de asigurare ca cel al inspecțiilor la fața locului;
- (j) «HSSC» înseamnă Rezoluția A.1156(32) din 2021 [«Orientări privind controalele din cadrul Sistemului armonizat de control și certificare»], în versiunea sa actualizată, adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI).”

2. La articolul 4, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Înainte de a permite operarea unei nave căreia i-a fost acordat dreptul de a arbora pavilionul său, statul membru respectiv ia măsurile pe care le consideră adecvate pentru a se asigura că nava în cauză respectă normele și reglementările internaționale aplicabile. Aceste măsuri pot fi luate de o organizație recunoscută care acționează în numele statului membru, atunci când este autorizată în mod corespunzător de autoritatea competentă. În special, acesta verifică evidențele în materie de siguranță ale navei utilizând, dacă sunt disponibile, rapoartele de inspecție și certificatele conținute în propria bază de date a acesteia sau, după caz, în baza de date cu informații despre nave menționată la articolul 6a în cazul statelor membre care au ales să o implementeze. Statul membru se consultă, dacă este cazul, cu administrația statului de pavilion precedent pentru a stabili dacă mai există deficiențe sau aspecte legate de siguranță identificate de acesta din urmă care au rămas nesoluționate.”

3. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 4a

Siguranța navelor care arborează pavilionul unui stat membru

(1) În ceea ce privește transportul maritim internațional, statele membre aplică integral dispozițiile obligatorii referitoare la statele de pavilion stipulate în convenții, în conformitate cu condițiile prevăzute și pentru navele menționate în acestea.

„(2) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a asigura respectarea normelor, reglementărilor și standardelor internaționale aferente convențiilor de către navele care au dreptul să arboreze pavilionul lor. În plus, statele membre iau următoarele măsuri:

- (a) (eliminat)
- (b) asigurarea faptului că navele care au dreptul să arboreze pavilionul lor au fost controlate în conformitate cu orientările privind controalele din cadrul Sistemului armonizat de control și certificare (HSSC) și cu anexele la acesta în măsura în care se consideră necesar;
- (ba) asigurarea faptului că un controlor angajat de o organizație recunoscută poate îndeplini aceleași sarcini precum controlorii statului de pavilion atunci când este autorizat în acest sens de autoritatea competentă a statului membru; și
- (c) efectuarea de inspecții ale statului de pavilion pentru a verifica dacă starea reală a navei este conformă cu certificatele pe care le deține; astfel de inspecții pot fi efectuate utilizând o abordare bazată pe riscuri, care poate include următoarele criterii:
 - (i) evidențe ale deficiențelor și neconformităților constatate în urma controalelor, auditurilor și verificărilor statutare efectuate de statul de pavilion;
 - (ii) raportări ale accidentelor foarte grave;
 - (iii) nave care au fost reținute sau cărora li s-a emis o notificare de interzicere a funcționării de către o autoritate de control a statului portului;

(iv) nave care depășesc o anumită rată de deficiențe constatate în urma controlului statului portului stabilită de fiecare stat membru;

(v) evidențe ale deficiențelor constatate în urma inspecțiilor efectuate în conformitate cu legislația națională, după cum consideră necesar fiecare stat membru.

Statele membre se pot abate de la abordarea bazată pe riscuri și pot efectua inspecții ale statului de pavilion utilizând propriile proceduri, instrucțiuni și informații relevante în conformitate cu Codul III.

(3) Statele membre se asigură că orice deficiențe confirmate sau descoperite în urma unei inspecții efectuate în conformitate cu alineatul (2) litera (c) sunt remediate într-un interval de timp adecvat, stabilit de statul de pavilion.

(4) La finalizarea oricărei inspecții a statului de pavilion, inspectorul statului de pavilion întocmește un raport cu privire la rezultatele sarcinii respective.

Articolul 4b

Cerințe în materie de siguranță și de prevenire a poluării

(1) Fiecare stat membru [...] se asigură că administrația sa se bazează pe resurse corespunzătoare, fie proprii, fie delegate, în funcție de dimensiunea și tipul flotei sale și în ceea ce privește implementarea proceselor administrative, procedurilor și resurselor necesare în special pentru îndeplinirea obligațiilor prevăzute la articolul 4a și la alineatele (2) și (3) de la prezentul articol.

„(2) Fiecare stat membru asigură supravegherea activităților controlorilor statului de pavilion, ale inspectorilor statului de pavilion și ale altor membri ai personalului care asistă la efectuarea controalelor, precum și ale organizațiilor recunoscute.

(3) Fiecare stat membru dezvoltă sau menține o capacitate de reexaminare a proiectării și de luare de decizii tehnice, fie proprie, fie delegată, în funcție de dimensiunea și tipul flotei sale.

(4) (eliminat)

Articolul 4c

Formare și consolidarea capacităților

(1) Personalul responsabil cu controalele, inspecțiile, auditurile și verificările navelor și companiilor sau care efectuează astfel de controale, inspecții, audituri și verificări primește formare relevantă pentru activitățile specifice desfășurate.

„(2) Statele membre pot dezvolta un sistem de consolidare a capacităților pentru inspectorii și controlorii statului lor de pavilion, pe care să îl actualizeze, ținând seama de obligațiile noi sau suplimentare care decurg din convențiile și instrumentele menționate în Codul III.”

4. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul unic se numerează ca alineatul (1);

(b) se adaugă alineatul (2), cu următorul text:

„(2) Statele membre dezvoltă și implementează un program corespunzător de control și monitorizare, pentru a furniza un răspuns în timp util la situațiile menționate la alineatul (1).”

5. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Informații electronice și schimbul electronic de informații

- (1) Statele membre se asigură că cel puțin următoarele informații privind navele care arborează pavilionul lor sunt puse la dispoziție într-un format electronic:
- (a) datele specifice ale navei (denumirea, numărul OMI etc.);
 - (b) data de valabilitate a certificatelor statutare (complete sau intermediare);
 - (c) identitatea organizațiilor recunoscute implicate în certificarea navei;
 - (d) (eliminat)
 - (e) (eliminat)
 - (f) identitatea navelor care au încetat să arboreze pavilionul statului membru respectiv în decursul ultimelor 12 luni;
 - (g) (eliminat)
- „(2) (eliminat)”

6. Se introduce următorul articol:

„Articolul 6a

Baza de date cu informații privind navele

(1) Comisia dezvoltă, menține și actualizează o bază de date cu informații privind navele care conține informațiile menționate la articolul 6 și furnizează servicii pentru statele membre cu privire la eliberarea de certificate electronice și la controlul acestora. Statele membre se pot conecta la această bază de date. Baza de date respectivă se poate întemeia pe baza de date menționată la articolul 24 din Directiva 2009/16/CE și poate avea funcții similare acesteia.

„(2) Fără a aduce atingere cerințelor naționale în materie de protecție a datelor, statele membre care aleg să utilizeze baza de date cu informații privind navele:

- (a) comunică informațiile prevăzute la articolul 6; și
- (b) pot transfera către baza de date cu informații privind navele informații referitoare la inspecțiile efectuate în conformitate cu prezenta directivă, inclusiv informații privind deficiențele și certificatele; și
- (c) pot utiliza această bază de date pentru a elibera, semna, aproba, prelungi și retrage certificate electronice pentru navele lor,

asigurând compatibilitatea și interoperabilitatea informațiilor.

(2a) Statele membre își pot utiliza propriile baze de date pentru a colecta informațiile menționate la articolul 6. Informațiile se comunică Comisiei cu o frecvență cel puțin anuală. Comisia integrează datele în baza de date cu informații privind navele.

(3) Comisia se asigură că baza de date cu informații privind navele face posibilă extragerea de date relevante referitoare la punerea în aplicare a prezentei directive pe baza datelor privind inspecțiile furnizate de statele membre.

(4) Statele membre care au ales să utilizeze baza de date au acces la toate informațiile înregistrate în baza de date cu informații privind navele menționată la alineatul (1) de la prezentul articol, precum și la sistemul de inspecție prevăzut de Directiva 2009/16/CE. Nicio dispoziție din prezenta directivă nu împiedică schimbul de astfel de informații între autoritățile competente relevante, în cadrul statelor membre și între acestea, cu Comisia sau cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului⁵.

(5) Statele membre care au ales să utilizeze baza de date se asigură că data de valabilitate a certificatelor statutare menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (b) se transmite pe cale electronică în baza de date cu informații privind navele menționată la alineatul (1) de la prezentul articol, utilizând specificațiile funcționale și tehnice pentru interfața armonizată de raportare electronică prevăzute la articolul 24a din Directiva 2009/16/CE.

(5a) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a defini funcționarea și capacitățile bazei de date menționate la articolul 6a alineatul (2) litera (a). Statele membre care comunică date în conformitate cu alineatul (2a) de la prezentul articol au acces la informațiile din baza de date transmise în conformitate cu articolul 6a alineatul (2) litera (a), în condițiile definite în actele de punere în aplicare respective. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10 alineatul (2).”

⁵ Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă (JO L 208, 5.8.2002, p. 1).

7. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Monitorizarea conformității și a performanței statelor membre

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se supune auditului OMI al administrației lor conform ciclului adoptat în cadrul OMI.

„(2) (eliminat)

(3) Pentru a asigura punerea efectivă în aplicare a prezentei directive și pentru a monitoriza funcționarea de ansamblu a conformității statului de pavilion cu obligațiile legale care decurg pentru administrație din prezenta directivă, Comisia culege informațiile necesare atunci când efectuează vizite în statele membre.”

8. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

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

„Fiecare stat membru pune în aplicare și menține un sistem de gestionare a calității care acoperă părțile operative ale activităților administrației proprii legate de statul de pavilion. Acest sistem de gestionare a calității se certifică în conformitate cu standardele internaționale aplicabile în materie de calitate, precum standardele ISO 9001.

Sistemul de gestionare a calității include definirea responsabilităților și a autorității membrilor personalului care efectuează controale, inspecții, audituri și verificări și ale membrilor personalului statului de pavilion care gestionează, desfășoară și verifică activitățile legate de obligațiile statului de pavilion în temeiul convențiilor sau care au efecte asupra acestora, precum și definirea relațiilor dintre aceștia. Aceste responsabilități se documentează, specificându-se tipul și amploarea activităților de inspecție care pot fi efectuate și de inspectori ai statului de pavilion care nu sunt angajați exclusiv, precum și modul în care comunică și raportează acești membri ai personalului. Sistemul de gestionare a calității indică sarcinile care pot fi efectuate de alți membri ai personalului care asistă la efectuarea controalelor.

Fiecare stat membru se asigură că inspectorii statului de pavilion care nu sunt angajați exclusiv și alți membri ai personalului care asistă la efectuarea controalelor au un nivel de studii, formare și supraveghere corespunzător sarcinilor pe care sunt autorizați să le îndeplinească și că sunt în măsură să aplice instrucțiunile, procedurile și criteriile statului de pavilion.

Statele membre iau măsurile corespunzătoare pentru a preveni conflictele de interese în rândul întregului personal care efectuează un control, o verificare sau o inspecție și în ceea ce privește independența în raport cu activitatea care trebuie desfășurată.

La trei ani de la data transpunerii prezentei directive, sistemul de gestionare a calității acoperă aspectele legate de prezentul articol.”

(a2) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„Statele membre care figurează pe lista statelor cu performanțe scăzute publicată în cel mai recent raport anual al Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului (denumit în continuare «MOU Paris») trimit Comisiei un raport privind performanța lor în calitate de state de pavilion, cel târziu în termen de patru luni de la publicarea raportului anual respectiv.

Raportul identifică și analizează principalele motive care au dus la reținerile și la deficiențele care au determinat includerea pe lista statelor cu performanțe scăzute.”

(b) (eliminat)

9. Articolul 9 se elimină.

10. (eliminat)

11. Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS), instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

„(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”

12. (eliminat)

13. (eliminat)

13a. La articolul 11, se adaugă următorul alineat:

„(3) Prin derogare de la alineatul (1) primul paragraf, statele membre ce nu dețin nave aflate sub pavilionul lor care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive pot deroga de la obligația de a transpune și de a pune în aplicare prezenta directivă atât timp cât condiția menționată anterior este îndeplinită. Orice stat membru care intenționează să se prevaleze de derogarea respectivă notifică acest lucru Comisiei până la [data transpunerii]. Orice schimbare ulterioară se comunică, de asemenea, Comisiei.

Statele membre respective nu pot permite navelor care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive să le arboreze pavilionul și nici nu le înregistrează în registrul lor național până când nu au transpus și pus în aplicare prezenta directivă.”

14. (eliminat)

Articolul 2

Transpunere

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 informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

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

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 ...,

Pentru Parlamentul European

Președinta

Pentru Consiliu

Președintele