

I

(Acte legislative)

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2013/38/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 12 august 2013

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

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

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) La 23 februarie 2006, Organizația Internațională a Muncii („OIM”) a adoptat Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim („MLC 2006”) cu scopul de a crea un instrument unic, coerent, care să reunească în măsura posibilului toate standardele actualizate prevăzute de recomandările și convențiile internaționale existente privind munca în domeniul maritim, precum și principiile fundamentale existente în alte convenții internaționale din domeniul muncii.
- (2) Decizia 2007/431/CE a Consiliului ⁽³⁾ a autorizat statele membre să ratifice, în interesul Comunității Europene, MLC 2006. Prin urmare, statele membre ar trebui să procedeze în acest sens cât mai curând posibil.
- (3) Atunci când efectuează inspecții în cadrul controlului statului portului în conformitate cu Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului ⁽⁴⁾, în legătură cu chestiuni reglementate de convențiile pe

care nu le-au ratificat încă și care prevăd că fiecare navă este supusă controlului de către ofițeri autorizați în mod corespunzător atunci când se află în portul altui stat contractant sau al altei părți contractante, statele membre ar trebui să depună toate eforturile pentru a respecta procedurile și practicile prevăzute de convențiile respective și ar trebui, astfel, să se abțină de la raportarea către Organizația Maritimă Internațională (OMI) și/sau către OIM în legătură cu controlul statului portului. Statele membre care nu au ratificat încă o convenție internațională vizată de Directiva 2009/16/CE la momentul intrării sale în vigoare ar trebui să depună toate eforturile pentru a stabili condiții similare la bordul navelor lor, în conformitate cu cerințele convenției.

- (4) În scopul asigurării unei abordări armonizate a aplicării efective a standardelor internaționale de către statele membre atunci când efectuează atât inspecțiile în cadrul controlului statului de pavilion, cât și în cadrul controlului statului portului și pentru a evita neconcordanțele dintre dreptul internațional și dreptul Uniunii, statele membre ar trebui să urmărească ratificarea convențiilor până la data intrării lor în vigoare, cel puțin în ceea ce privește acele părți care sunt de competența Uniunii.
- (5) MLC 2006 stabilește standarde de muncă în domeniul maritim pentru toți navigatorii, indiferent de naționalitatea lor și de pavilionul navelor la bordul cărora își desfășoară activitatea.
- (6) În sensul Directivei 2009/16/CE, este preferabil ca termenii „navigator” și „echipaj” să fie nu definiți ci, mai degrabă, ca aceștia să fie interpretați în fiecare context în modul în care aceștia sunt definiți sau interpretați în convențiile internaționale relevante. În special, în ceea ce privește aplicarea MLC 2006, termenul „echipaj” ar trebui să fie interpretat ca făcând referire la termenul „navigator” astfel cum este definit în MLC 2006.
- (7) Pentru orice aspecte reglementate de prezenta directivă care privesc aplicarea MLC 2006, inclusiv în cazul navelor cărora nu li se aplică codul de management

⁽¹⁾ JO C 299, 4.10.2012, p. 153.⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 2 iulie 2013 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 22 iulie 2013.⁽³⁾ JO L 161, 22.6.2007, p. 63.⁽⁴⁾ JO L 131, 28.5.2009, p. 57.

internațional de securitate, trimiterile din Directiva 2009/16/CE la termenul „companie” ar trebui interpretate ca însemnând „armator” astfel cum este definit de dispozițiile relevante din MLC 2006, întrucât această din urmă definiție corespunde mai bine necesităților particulare ale MLC 2006.

- (8) O parte semnificativă dintre standardele MLC 2006 sunt puse în aplicare în dreptul Uniunii prin intermediul Directivei 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim⁽¹⁾ și al Directivei 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiat între Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST)⁽²⁾. Acele standarde din MLC 2006 care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2009/13/CE sau al Directivei 1999/63/CE sunt puse în aplicare de statele membre în conformitate cu directivele menționate.
- (9) Ca principiu general, măsurile adoptate pentru punerea în aplicare a prezentei directive nu ar trebui în niciun caz să constituie un temei care să justifice o reducere de către statele membre a nivelului general de protecție a navigatorilor de la bordul navelor care arborează pavilionul unui stat membru în temeiul dreptului Uniunii aplicabil în domeniul social.
- (10) MLC 2006 conține dispoziții de garantare a respectării legii, care definesc responsabilitățile statelor care îndeplinesc obligațiile de control al statului portului. Pentru a proteja siguranța și pentru a evita denaturarea concurenței, statelor membre ar trebui să li se permită să verifice respectarea dispozițiilor din MLC 2006 de către toate navele care fac escală în porturile și ancorajele lor, indiferent de statul al cărui pavilion îl arborează.
- (11) Controlul statului portului este reglementat de Directiva 2009/16/CE, care ar trebui să includă MLC 2006 printre convențiile a căror punere în aplicare este verificată de către autoritățile statelor membre în porturile acestora.
- (12) Atunci când efectuează inspecții în cadrul controlului statului portului în conformitate cu Directiva 2009/16/CE, statele membre ar trebui să țină seama de dispozițiile MLC 2006 care prevăd că certificatul de muncă în domeniul maritim și declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim trebuie să fie acceptate ca dovezi prima facie a respectării cerințelor MLC 2006.
- (13) Dreptul Uniunii ar trebui, de asemenea, să reflecte procedurile prevăzute în MLC 2006 cu privire la tratarea plângerilor de pe uscat referitoare la aspectele pe care le abordează această convenție.

- (14) Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a Directivei 2009/16/CE, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare. Comisia ar trebui să fie autorizată să adopte acte de punere în aplicare pentru punerea în aplicare a unei metodologii de examinare a parametrilor de risc generici care vizează îndeosebi criteriile privind statul de pavilion și criteriile privind performanța companiei, pentru asigurarea unor condiții uniforme de aplicare a inspecțiilor extinse, inclusiv elementele de risc care trebuie acoperite, pentru a asigura aplicarea uniformă a procedurilor privind controlul și verificările de securitate ale navelor, pentru stabilirea unui format electronic armonizat de raportare a plângerilor conexe MLC 2006, pentru punerea în aplicare a unor proceduri armonizate de raportare a deficiențelor evidente de către piloți și autoritățile sau organele portuare și a acțiunilor subsecvente ale statelor membre, pentru stabilirea modalităților de publicare a informațiilor privind companiile cu performanțe scăzute sau foarte scăzute, a criteriilor de agregare a datelor relevante și a frecvenței actualizărilor. Acesta reprezintă un exercițiu tehnic de mare complexitate, care trebuie efectuat în contextul principiilor și al criteriilor stabilite prin respectiva directivă. Competențele menționate ar trebui exercitate în conformitate cu 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⁽³⁾.
- (15) Actele de punere în aplicare referitoare la metodologia de examinare a parametrilor de risc generici care vizează îndeosebi criteriile privind statul de pavilion și criteriile privind performanța companiei, la rapoartele întocmite de piloți și de autoritățile sau organismele portuare, inclusiv la procedurile armonizate de raportare a deficiențelor evidente de către piloți și autoritățile sau organele portuare și a acțiunilor subsecvente ale statelor membre, și la modalitățile de publicare a informațiilor privind companiile cu performanțe scăzute sau foarte scăzute, nu ar trebui adoptate de Comisie în cazul în care comitetul prevăzut de prezenta directivă nu emite un aviz cu privire la proiectul de act de punere în aplicare prezentat de Comisie.
- (16) Atunci când stabilește norme de punere în aplicare, Comisia ar trebui să țină seama în mod special de competențele specifice și experiența acumulate în cadrul sistemului de inspecții al Uniunii și să ia ca bază informațiile de specialitate din cadrul Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului, semnat la Paris la 26 ianuarie 1982 („MOU Paris”), în versiunea sa actualizată.
- (17) Normele de punere în aplicare, inclusiv trimiterile la instrucțiunile și orientările MOU Paris, nu ar trebui să compromită formularea unei aprecieri profesionale de către inspecitori sau de către autoritatea competentă și flexibilitatea prevăzută de Directiva 2009/16/CE.

⁽¹⁾ JO L 124, 20.5.2009, p. 30.

⁽²⁾ JO L 167, 2.7.1999, p. 33.

⁽³⁾ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

- (18) Baza de date privind inspecțiile menționată în Directiva 2009/16/CE ar trebui adaptată și dezvoltată în concordanță cu modificările introduse de prezenta directivă sau cu modificările adoptate în contextul MOU Paris.
- (19) MOU Paris urmărește eliminarea operării navelor care nu corespund standardelor printr-un sistem armonizat de control al statului portului, care să cuprindă controlul coordonat al navelor care fac escală în porturi, inclusiv în porturile statelor membre, în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris. Aceste inspecții urmăresc verificarea întrunirii de către nave a standardelor internaționale în materie de securitate, siguranță și mediu, și a faptului că navigatorii beneficiază de condiții de viață și de muncă corespunzătoare, în conformitate cu convențiile internaționale în vigoare. Atunci când se desfășoară inspecții și când se face referire la instrucțiunile și orientările MOU Paris, ar trebui să se țină seama de faptul că aceste instrucțiuni și orientări au fost elaborate și adoptate pentru a asigura coerența și pentru a orienta inspecțiile, în scopul facilitării unui grad cât mai mare de convergență cu puțință.
- (20) Inspectarea condițiilor de viață și de muncă la bord ale navigatorilor și a formării și calificărilor acestora, pentru verificarea respectării de către acestea a cerințelor MLC 2006, necesită nivelul necesar de formare pentru inspectori. Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă și statele membre ar trebui să promoveze formarea inspectorilor în scopul de a controla respectarea dispozițiilor MLC 2006.
- (21) Pentru a acorda Comisiei posibilitatea actualizării rapide a procedurilor relevante, contribuind astfel la asigurarea, la nivel global, a unor condiții de concurență echitabile pentru transportul maritim, în ceea ce privește modificările care ar trebui aduse anexei VI la Directiva 2009/16/CE, care cuprinde lista „instrucțiunilor” adoptate în cadrul MOU Paris, competența de a adopta acte legislative în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei, pentru ca procedurile să fie în continuare aplicabile pe teritoriul statelor membre, în conformitate cu procedurile convenite la nivel internațional și cu respectarea convențiilor relevante. Este deosebit de important ca, în cursul etapei pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. În momentul pregătirii și al elaborării actelor delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, promptă și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (22) Deoarece obiectivele prezentei directive nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, prin urmare, datorită dimensiunilor sau efectelor acțiunii, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor menționate.
- (23) Prin urmare, Directiva 2009/16/CE ar trebui modificată în consecință.
- (24) MLC urmează să intre în vigoare, în conformitate cu articolul VIII, după 12 luni de la data la care a fost înregistrată ratificarea de către cel puțin 30 de membri ai OIM care reprezintă 33 de procente din totalul mondial brut naval. Condiția menționată a fost îndeplinită la 20 august 2012, MLC 2006 urmând să intre în vigoare la 20 august 2013.
- (25) Prezenta directivă ar trebui să intre în vigoare la aceeași dată cu MLC 2006,

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) punctul 1 se modifică după cum urmează:

(i) litera (g) se elimină;

(ii) se adaugă următoarele litere:

„(i) Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim (MLC 2006);

(j) Convenția internațională privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate la nave (AFS 2001);

(k) Convenția internațională din 2001 privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei (Convenția Bunkers, 2001).”;

(b) se adaugă următoarele puncte:

„23. „certificat de muncă în domeniul maritim” înseamnă certificatul menționat în Reglementarea 5.1.3 din MLC 2006.

24. „declarație de conformitate a muncii în domeniul maritim” înseamnă declarația menționată în Reglementarea 5.1.3 din MLC 2006.”;

(c) se adaugă următorul paragraf:

„Toate trimerile din prezenta directivă la convențiile, codurile și rezoluțiile internaționale, inclusiv la certificatele și alte documente, se consideră a fi trimeri la respectivele convenții, coduri și rezoluții internaționale în versiunile lor actualizate.”

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

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

„(3) Când inspectează o navă care se află sub pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție, statele membre se asigură că tratamentul acordat unei asemenea nave 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.”;

(b) se adaugă următorul alineat:

„(5) Măsurile adoptate pentru punerea în aplicare a prezentei directive nu generează o reducere a nivelului general de protecție a navigatorilor în temeiul dreptului Uniunii în domeniul social pentru aspectele cărora li se aplică prezenta directivă, în comparație cu situația care prevalează deja în fiecare stat membru. În punerea în aplicare a respectivelor măsuri, în cazul în care autoritatea competentă a statului portului are cunoștință de o încălcare clară a dreptului Uniunii la bordul navelor care arborează pavilionul unui stat membru, aceasta informează în consecință orice autoritate competentă relevantă, în conformitate cu legislația și practica naționale, pentru luarea oricăror măsuri ulterioare corespunzătoare.”

3. La articolul 8, se elimină alineatul (4).

4. 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. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3).”

5. La articolul 14, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Amploarea unei inspecții extinse, inclusiv elementele de risc care trebuie verificate, este stabilită în anexa VII. Comisia poate adopta 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 (3).”

6. La articolul 15, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Comisia poate adopta măsuri detaliate pentru a asigura aplicarea uniformă a procedurilor menționate la alineatul (1) și a controalelor de securitate menționate la alineatul (2) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3).”

7. La articolul 17 se adaugă următoarele paragrafe:

„În cazul în care, în urma unei inspecții mai detaliate, se constată că condițiile de viață și de muncă de pe nave nu respectă cerințele din MLC 2006, inspectorul aduce imediat deficiențele la cunoștința comandantului navei, împreună cu termenele obligatorii pentru remedierea acestora.

În cazul în care inspectorul consideră că aceste deficiențe sunt importante sau în cazul în care acestea au legătură cu o posibilă plângere, în sensul anexei V partea A punctul 19, inspectorul aduce deficiențele la cunoștința organizațiilor navigatorilor și ale armatorilor corespunzătoare din statul membru în care are loc inspecția și poate:

(a) să informeze un reprezentant al statului de pavilion;

(b) să furnizeze autorităților competente din următorul port de escală informațiile relevante.

În ceea ce privește chestiunile legate de MLC 2006, statul membru în care are loc inspecția are dreptul de a transmite o copie a raportului inspectorului, însoțită de toate răspunsurile primite de la autoritățile competente din statul de pavilion în termenul-limită stabilit, directorului general al Biroului Internațional al Muncii, pentru a se lua măsurile considerate adecvate și oportune pentru a asigura păstrarea unei evidențe a acestor informații și informarea părților care ar putea fi interesate să recurgă la căile de atac pe care le au la dispoziție.”

8. La articolul 18, al patrulea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Identitatea persoanei care a depus plângerea nu trebuie dezvăluită comandantului sau armatorului în cauză. Inspectorul ia măsurile adecvate pentru a păstra confidențialitatea plângerilor depuse de navigatori, inclusiv asigurând confidențialitatea în cursul discuțiilor cu navigatorii.”

9. Se introduce următorul articol:

„Articolul 18a

Proceduri de administrare pe uscat a plângerilor în temeiul MLC 2006

(1) O plângere depusă de un navigator referitoare la o încălcare a cerințelor MLC 2006 (inclusiv a drepturilor navigatorilor) poate fi adresată unui inspector din portul în care face escală nava pe care se află navigatorul. În astfel de cazuri, inspectorul efectuează o cercetare preliminară.

(2) După caz și în funcție de natura plângerii, cercetarea preliminară analizează și măsura în care au fost îndeplinite procedurile privind plângerile la bord prevăzute de Reglementarea 5.1.5 din MLC 2006. Inspectorul poate efectua și o inspecție mai detaliată în conformitate cu articolul 13 din prezenta directivă.

(3) Inspectorul urmărește să promoveze rezolvarea plângerii, în cazurile în care este posibil, la nivelul navei.

(4) În cazul în care cercetarea sau inspecția dezvăluie o neconformitate care intră sub incidența articolului 19, se aplică respectivul articol.

(5) În cazul în care nu se aplică alineatul (4) și o plângere depusă de un navigator în legătură cu chestiuni care intră sub incidența MLC 2006 nu a fost rezolvată la nivelul navei, inspectorul notifică de îndată statul de pavilion, solicitând, într-un termen stabilit, consiliere și un plan de acțiune corectivă din partea statului de pavilion. Raportul oricărei inspecții executate trebuie transmis prin mijloace electronice către baza de date privind inspecțiile menționată la articolul 24.

(6) În cazul în care plângerea nu este rezolvată în urma acțiunilor întreprinse în conformitate cu alineatul (5), statul de port transmite o copie a raportului inspectorului directorului general al Oficiului Internațional al Muncii. Raportul este însoțit de eventualele răspunsuri primite de la autoritatea competentă a statului de pavilion în termenul stabilit. Organizațiile competente ale navigatorilor și ale armatorilor din statul portului sunt, la rândul lor, informate în legătură cu acestea. În plus, statisticile și informațiile privind plângerile rezolvate sunt transmise în mod periodic de către statul portului directorului general al Oficiului Internațional al Muncii.

Aceste statistici și informații sunt transmise pentru a permite ținerea evidenței informațiilor de acest tip și aducerii acestora în atenția părților, în orice modalitate considerată corespunzătoare și convenabilă, inclusiv în atenția organizațiilor navigatorilor și ale armatorilor, care ar putea fi interesate să recurgă la căile de atac pe care le au la dispoziție.

(7) Pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului articol, se conferă Comisiei competențe de executare în ceea ce privește crearea unui format electronic și a unei proceduri armonizate de raportare a acțiunilor subsecvente întreprinse de statele membre. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3).

(8) Prezentul articol nu aduce atingere articolului 18. Articolul 18 al patrulea paragraf se aplică și plângerilor depuse în legătură cu chestiuni care intră sub incidența MLC 2006."

10. Articolul 19 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul alineat:

„(2a) În cazul unor condiții de viață și de muncă la bord care prezintă un pericol clar pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor sau în cazul unor deficiențe care constituie o încălcare gravă sau repetată a cerințelor MLC 2006 (inclusiv a drepturilor navigatorilor), autoritatea competentă a statului portului în care se inspectează nava se asigură că nava este reținută sau că operațiunea în cursul căreia s-au descoperit deficiențele este oprită.

Ordinul de reținere sau oprirea unei operațiuni nu se anulează până când deficiențele nu au fost remediate sau până când autoritatea competentă nu acceptă un plan de acțiune pentru a remedia respectivele deficiențe și este convinsă de faptul că planul va fi pus în aplicare rapid. Înainte de acceptarea unui plan de acțiune, inspectorul poate consulta statul de pavilion.”;

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

„(6) În cazul reținerii, autoritatea competentă informează imediat, în scris și atașând raportul de inspecție, administrația statului de pavilion sau, dacă acest lucru nu este posibil, consulul sau, în absența

acestuia, cel mai apropiat reprezentant diplomatic al celui stat, cu privire la toate circumstanțele în care intervenția s-a considerat necesară. În plus, sunt notificați și controlorii nominalizați sau organizațiile recunoscute responsabile pentru eliberarea certificatelor de clasă sau a certificatelor statutare, în conformitate cu convențiile. În plus, în cazul în care unei nave i se interzice să navigheze din cauza unor încălcări grave sau repetate ale cerințelor MLC 2006 (inclusiv a drepturilor navigatorilor) sau din cauza condițiilor de viață și de muncă la bord care prezintă un pericol clar pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor, autoritatea competentă informează statul de pavilion în consecință și invită un reprezentant al statului de pavilion să fie prezent, în măsura posibilului, solicitând statului de pavilion să răspundă într-un termen stabilit. Autoritatea competentă informează, de asemenea, imediat organizațiile competente ale navigatorilor și ale armatorilor din statul portului în care a avut loc inspecția.”

11. La articolul 23, alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Se conferă Comisiei competențe de executare pentru adoptarea de măsuri de punere în aplicare a prezentului articol, inclusiv a unor proceduri armonizate de raportare a deficiențelor evidente de către piloți și autoritățile sau organele portuare și a acțiunilor subsecvente ale statelor membre. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3).”

12. La articolul 27, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Se conferă Comisiei competențe de executare pentru stabilirea modalităților de publicare a informațiilor menționate la primul paragraf, a criteriilor de agregare a datelor relevante și a frecvenței actualizărilor. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3).”

13. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 30a

Acte delegate

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolului 30b în ceea ce privește modificările aduse anexei VI, în scopul de a adăuga pe lista prevăzută în respectiva anexă instrucțiuni suplimentare referitoare la controlul statului portului adoptate de Organizația MOU Paris.

Articolul 30b

Exercitarea delegării

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

(2) Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 30a este conferită Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 20 august 2013. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea competenței menționate la articolul 30a poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. Decizia de revocare încetează delegarea de competență specificată în respectiva decizie. Decizia de revocare intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Aceasta nu aduce atingere validității actelor delegate aflate deja în vigoare.

(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 30a intră în vigoare numai în cazul în care nu a fost exprimată nicio obiecție din partea Parlamentului European sau a Consiliului în termen de două luni de la notificarea actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European cât și Consiliul informează Comisia cu privire la faptul că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”

14. Articolul 31 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 31

Comitetul

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului (*). Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care comitetul nu emite niciun avis cu privire la proiectul de act de punere în aplicare care urmează să fie adoptat în conformitate cu articolul 10 alineatul (3), articolul 23 alineatul (5) și, respectiv, articolul 27 al doilea paragraf, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(*) JO L 324, 29.11.2002, p. 1.”

15. Articolul 32 se elimină.

16. Articolul 33 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 33

Norme de executare

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

17. În anexa I partea II, punctul 2B se modifică după cum urmează:

(a) a cincea liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— 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.”;

(b) se adaugă următoarea liniuță:

„— 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.”

18. Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) punctele 14, 15 și 16 se înlocuiesc cu următoarele:

„14. Certificatele de sănătate (a se vedea MLC 2006).

15. Tabelul privind programul de lucru la bordul navei (a se vedea MLC 2006 și STCW 78/95).

16. Evidența orelor de lucru și de odihnă ale navigatorilor (a se vedea MLC 2006).”;

(b) se adaugă următoarele puncte:

„45. Certificatul de muncă în domeniul maritim.

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

47. Certificatul internațional privind sistemul antivegetativ.

48. Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru prejudicii cauzate de poluarea cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei.”

19. În anexa V partea A se adaugă următoarele puncte:

- „16. Documentele necesare în temeiul MLC 2006 nu sunt prezentate sau nu sunt actualizate, ori sunt actualizate în mod fals, sau documentele prezentate nu conțin informațiile necesare în temeiul MLC 2006, ori nu sunt valide, dintr-un motiv oarecare.
17. Condițiile de viață și de muncă la bordul navei nu sunt conforme cu cerințele MLC 2006.
18. Există motive rezonabile să se considere că nava și-a schimbat pavilionul în scopul de a evita respectarea MLC 2006.
19. Există o plângere referitoare la faptul că anumite condiții de viață și de muncă la bordul navei nu sunt conforme cu cerințele MLC 2006.”

20. În anexa X, punctul 3.10 se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Elemente prevăzute de MLC 2006”;

(b) se adaugă următoarele puncte:

- „8. Condiții la bord care prezintă un pericol evident pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor.
9. Neconformitatea constituie o încălcare gravă sau repetată a cerințelor MLC 2006 (inclusiv drepturile navigatorilor) legate de condițiile de viață și de muncă ale navigatorilor pe nave, după cum este prevăzut în certificatul de muncă în domeniul maritim și în declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim ale navei.”

Articolul 2

Transpunere

(1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 21 noiembrie 2014. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte. Atunci când statele membre adoptă respectivele măsuri, acestea 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) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor măsuri de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare la 20 august 2013, data intrării în vigoare a MLC 2006.

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 12 august 2013.

Pentru Parlamentul European

Președintele

M. SCHULZ

Pentru Consiliu

Președintele

L. LINKEVIČIUS