



DIRECTIVA (UE) 2024/3100 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 27 noiembrie 2024

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 European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Siguranța transporturilor maritime ale Uniunii și a cetățenilor care le folosesc și protecția mediului ar trebui să fie asigurate în permanență.
- (2) Este important să se țină seama de condițiile de viață și de muncă la bord ale navigatorilor, precum și de formarea și calificările navigatorilor, în conformitate cu Directiva 2013/54/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾ și cu Directiva (UE) 2022/993 a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾, având în vedere că sănătatea, siguranța, securitatea și factorul uman sunt strâns legate între ele și că este extrem de important să se prevină orice prejudiciu cauzat de erori umane.
- (3) În conformitate cu dispozițiile Convenției Organizației Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982 (UNCLOS) și ale convențiilor al căror depozitar este Organizația Maritimă Internațională (OMI) (denumite în continuare „convențiile 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.
- (4) Pentru a asigura eficacitatea convențiilor OMI în Uniune, toate statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru a îndeplini responsabilitățile și 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 responsabilitățile și 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 (denumit în continuare „Codul III”), adoptată la 4 decembrie 2013, care conține dispozițiile obligatorii pe care trebuie să le pună în aplicare statele de pavilion. În conformitate cu articolul 91 alineatul (1) din UNCLOS, trebuie să existe o legătură substanțială între o navă și statul său de pavilion, astfel cum este interpretată de jurisprudența internațională, care se reflectă în obligațiile unui stat de pavilion.
- (5) 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.

⁽¹⁾ JO C, C/2023/877, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/877/oj>.

⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 10 aprilie 2024 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 18 noiembrie 2024.

⁽³⁾ Directiva 2013/54/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind anumite responsabilități ale statului de pavilion referitoare la respectarea și asigurarea aplicării Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim (JO L 329, 10.12.2013, p. 1).

⁽⁴⁾ Directiva (UE) 2022/993 a Parlamentului European și a Consiliului din 8 iunie 2022 privind nivelul minim de formare a navigatorilor (JO L 169, 27.6.2022, p. 45).

- (6) Următoarele instrumente internaționale, în cele mai recente versiuni ale acestora, se referă la aplicarea Codului III: Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare; Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, 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 din 1978 privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart pentru navigatori; Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare și Protocolul din 1988 referitor la aceasta; Convenția internațională din 1969 privind măsurarea tonajului navelor și Convenția din 1972 referitoare la Regulamentul internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare.
- (7) Controlorii statului de pavilion sunt autorizați de administrațiile statelor membre să controleze și să certifice nave. Astfel de controlori pot fi asistați de alți membri ai personalului, de exemplu de cei care inspectează instalații radio. Totuși, astfel de membri ai personalului nu ar trebui să includă tehnicieni implicați în întreținerea aparaturii de salvare sau controlori care nu sunt direct implicați în controlul flotei comerciale.
- (8) 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 care au scopul de a verifica dacă starea reală a navei și a personalul acesteia sunt în conformitate cu certificatele pe care le deține. Periodicitatea acestor inspecții ar trebui să fie 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.
- (9) La nivel internațional, responsabilitatea de a investiga accidentele maritime revine statului 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 Consiliului⁽⁵⁾. Prezenta directivă se aplică fără să aducă atingere Directivei 2009/18/CE.
- (10) Administrațiile statelor membre ar trebui să se poată baza pe resurse adecvate pentru a-și îndeplini 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 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 care nu sunt angajați exclusiv, în conformitate cu Codul III.
- (11) Fără a aduce atingere legislației naționale relevante, statele membre pot permite controlurilor statului de pavilion 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 unor conflicte de interese și să nu constituie un obstacol pentru independența lor.
- (12) Controlorii statului de pavilion, inspectorii statului de pavilion și alți membri ai personalului care asistă la efectuarea controalelor ar trebui să dispună de un nivel de studii, formare și supraveghere necesar pentru executarea sarcinilor pe care sunt autorizați să le îndeplinească. Comisia, asistată de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) și în cooperare cu statele membre, ar trebui să elaboreze un program de formare voluntară pentru a sprijini administrațiile statelor de pavilion în acest sens și ar trebui să faciliteze coordonarea și schimbul de informații și de bune practici. Un astfel de program de formare ar trebui să fie actualizat în permanență și ar trebui să țină seama de obligațiile noi sau suplimentare care decurg din instrumente și convenții, cum ar fi cele legate de noile tehnologii, de aspectele sociale și de alte evoluții relevante.
- (13) 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 o îmbunătățire a 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. O astfel de bază de date ar sprijini nevoile operaționale ale utilizatorilor săi, în special ale statelor membre care nu au fost în măsură să își dezvolte propriile sisteme de certificate electronice și, de asemenea, ar contribui la o utilizare mai eficientă a resurselor limitate disponibile.

⁽⁵⁾ 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).

- (14) În scopul monitorizării și al inspecției, informațiile esențiale, cum ar fi caracteristicile navei, proprietarul înregistrat și certificatele acesteia, ar trebui să fie puse la dispoziția tuturor autorităților implicate și a Comisiei.
- (15) Statele membre ar trebui să continue să își demonstreze conformitatea cu instrumentele obligatorii ale OMI, astfel cum se prevede în Rezoluția A.1067(28) privind cadrul și procedurile aferente sistemului OMI de audit al statelor membre, în versiunea sa actualizată, adoptată de OMI la 4 decembrie 2013.
- (16) Pentru a îmbunătăți și mai mult calitatea navelor aflate sub pavilionul unui stat membru și pentru a asigura condiții de concurență echitabile între administrațiile statelor membre, este necesară o certificare a calității procedurilor administrative, care să fie inclusă în sistemul de gestionare a calității instituit în conformitate cu ISO sau cu standarde echivalente. Aceasta ar trebui să acopere părțile operaționale ale activităților administrației legate de control, inspecții ale statului de pavilion, audit, verificare și certificare aflate sub responsabilitatea statului membru în calitate de stat de pavilion, indiferent dacă sunt naționale (registre primare) sau internaționale (registre secundare sau de peste mări). În plus, ar trebui să fie clarificate toate activitățile relevante, inclusiv detaliile privind responsabilitățile, autoritatea și relațiile interpersonale ale membrilor personalului, 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 altor inspecții decât controalele statutare sau inspecțiile statului de pavilion. Sistemul de gestionare a calității ar trebui să asigure faptul că sarcinile atribuite organizațiilor recunoscute care intră sub incidența Directivei 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁽⁶⁾ sunt efectuate respectând instrucțiunile statului de pavilion și ar trebui să includă măsurile de control necesare în acest sens. Pentru a asigura independența personalului în cauză, statele membre ar trebui să ia măsuri corespunzătoare pentru a preveni conflictele de interese ale unui astfel de personal în legătură cu activitatea pe care urmează să o desfășoare.
- (17) În coordonare cu Organizația Internațională a Muncii (OIM), Comisia și statele membre sunt încurajate să continue să pledeze pentru îmbunătățirea condițiilor de viață și de muncă ale navigatorilor.
- (18) Ar trebui să fie instituit un instrument electronic de raportare în scopul îmbunătățirii în continuare a colectării sistematice de statistici și de date și informații maritime relevante de la statele membre.
- (19) Ar trebui să fie adoptate măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive în ceea ce privește baza de date cu informații privind navele. Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Directivei 2009/21/CE, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei. Respectivele competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁷⁾.
- (20) Comisia ar trebui să înființeze 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 inspectorii, criteriile bazate pe riscuri care pot fi utilizate pentru a îmbunătăți eficacitatea inspecțiilor, posibila elaborare a unui sistem comun armonizat de performanță, criterii de analiză a performanței statului de pavilion în vederea identificării de bune practici și orice alte aspecte relevante pentru punerea în aplicare a Directivei 2009/21/CE.
- (21) Pentru a evita o sarcină administrativă disproporționată în transpunerea prezentei directive, statele membre pot aplica anumite derogări, atât timp cât sunt îndeplinite condițiile relevante. Statele membre care nu dețin nave care arborează pavilionul lor și care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2009/21/CE nu ar trebui să fie obligate să transpună și să pună în aplicare articolul 6 din Directiva 2009/21/CE în ceea ce privește schimbul de informații referitoare la nave. Statele membre care nu dețin nave aflate sub pavilionul lor care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2009/21/CE și care și-au închis registrul pentru astfel de nave nu ar trebui să fie obligate să transpună și să pună în aplicare Directiva 2009/21/CE.
- (22) EMSA ar trebui să ofere sprijin pentru punerea în aplicare a Directivei 2009/21/CE, în special prin furnizarea de cursuri de formare relevante pentru inspectorii statului de pavilion și controlorii statului de pavilion, dacă statele membre solicită acest lucru.

⁽⁶⁾ Directiva 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion (JO L 131, 28.5.2009, p. 132).

⁽⁷⁾ 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) 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, dar, având în vedere amploarea și efectele sale, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta 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.
- (24) Prin urmare, Directiva 2009/21/CE ar trebui să fie modificată,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificarea Directivei 2009/21/CE

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

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

„(1) Obiectivul prezentei directive este:

- (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 a condițiilor de viață și de muncă și de a preveni poluarea de către navele care arborează pavilionul unui stat membru.”

2. Articolul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 2

Domeniu 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 orice tip de curse internaționale.”

3. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

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

„(a) «navă» înseamnă o navă sau o ambarcațiune care intră sub incidența uneia sau mai multor convenții, care arborează pavilionul unui stat membru, și pentru care este necesar un certificat;”;

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

„(e) «audit al OMI» înseamnă un audit desfășurat în conformitate cu dispozițiile Rezoluției A.1067(28) privind cadrul și procedurile aferente sistemului OMI de audit al statelor membre, în versiunea sa actualizată, adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI);”;

(c) 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 OMI, cu excepția punctelor 16, 18, 19, 20.3, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 și 41 din partea menționată, în versiunea sa actualizată;

(h) «controlor al statului de pavilion» înseamnă un angajat din sectorul public, care lucrează exclusiv pentru autoritatea competentă a unui stat membru și este autorizat corespunzător de aceasta, care este 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 care este 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 care îndeplinește cerințele privind calificarea și independența prevăzute la articolul 8 alineatul (1);

(j) «alt membru al personalului care asistă la efectuarea controalelor» înseamnă persoane autorizate în mod corespunzător de administrația statului membru sau de o organizație recunoscută care acționează în numele acesteia, care pot asista controlorii statului de pavilion la efectuarea controalelor, conform indicațiilor administrației, și care îndeplinesc cerințele 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.”

4. 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 se asigură că nava în cauză respectă normele și reglementările internaționale aplicabile, inclusiv standardele de siguranță, sociale și de mediu. Măsurile pot fi luate de o organizație recunoscută care acționează în numele statului membru, atunci când este autorizată în mod corespunzător în acest sens de autoritatea competentă. În special, statul membru în cauză sau organizația recunoscută care acționează în numele lui, după caz, verifică evidențele în materie de siguranță ale navei utilizând, dacă sunt disponibile, rapoartele de inspecție ale statului de pavilion și certificatele conținute în propria sa bază de date sau, în cazul statelor membre care au ales să utilizeze baza de date cu informații despre nave menționată la articolul 6a, în respectiva bază de date. Statul membru în cauză 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.”

5. 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 cu privire la navele menționate în acestea.

(2) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a asigura respectarea normelor, reglementărilor și standardelor internaționale în temeiul convențiilor de către navele care au dreptul să arboreze pavilionul lor, inclusiv măsurile următoare:

- (a) 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
- (b) efectuarea de inspecții ale statului de pavilion pentru a verifica dacă starea reală a navei este conformă cu certificatele pe care le deține.

Inspecțiile statului de pavilion menționate la litera (b) de la primul paragraf pot fi efectuate utilizând o abordare bazată pe riscuri, care include următoarele criterii:

- (i) evidențe ale deficiențelor și neconformităților constatate în urma controalelor, auditurilor și verificărilor statutare efectuate de statul de pavilion;
- (ii) rapoarte relevante de investigare a accidentelor;
- (iii) rețineri sau notificări de interdicere a operării emise de către o autoritate de control a statului portului;
- (iv) depășirea unei anumite rate de deficiențe constatate în urma controlului statului portului stabilite de fiecare stat membru;

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

(vi) alte informații relevante pe care statul membru le consideră necesare.

Statele membre care utilizează o abordare bazată pe riscuri se asigură că navele pentru care nu sunt disponibile suficiente date pentru calcularea profilului de risc sunt inspectate cel puțin o dată la cinci ani.

Statele membre care nu utilizează o abordare bazată pe riscuri efectuează inspecții ale statului de pavilion utilizând propriile proceduri, instrucțiuni și informații relevante în conformitate cu Codul III. Ele se asigură că fiecare navă este inspectată cel puțin o dată la cinci ani.

(3) Statele membre se asigură că orice deficiențe care necesită măsuri corective, inclusiv preocupările legate de siguranță, sociale și de mediu, confirmate sau descoperite de către statul de pavilion în urma unei inspecții efectuate în conformitate cu alineatul (2) litera (b) sunt remediate într-un interval de timp adecvat, stabilit de statul de pavilion.

(4) La finalizarea unei inspecții a statului de pavilion, inspectorul statului de pavilion întocmește un raport care prezintă rezultatele sale.

Articolul 4b

Cerințe în materie de siguranță și de prevenire a poluării

(1) Fiecare stat membru se asigură că administrația sa dispune de resurse adecvate pentru dimensiunea și tipul flotei sale și pentru implementarea proceselor a procedurilor și a resurselor administrative 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 se asigură că se dezvoltă sau se menține o capacitate de reexaminare a proiectării și o capacitate tehnică de luare a deciziilor adecvate pentru dimensiunea și tipul flotei sale.

Articolul 4c

Formare și consolidarea capacităților

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

(2) Statele membre pot dezvolta un sistem de consolidare a capacităților pentru inspectorii statului lor de pavilion și controlorii statului lor de pavilion, pe care să îl actualizeze, ținând seama de obligațiile noi sau suplimentare care decurg din convenții.

(3) Comisia, asistată de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA), instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului (*), și în cooperare cu statele membre, organizează, după caz și pe baza cererilor de sprijin ale statelor membre, activități de formare relevante pentru inspectorii statului de pavilion și controlorii statului de pavilion.

(*) 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)."

6. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Reținerea unei nave care arborează pavilionul unui stat membru

(1) Atunci când administrația unui stat membru este informată că o navă care arborează pavilionul statului membru respectiv a fost reținută de statul portului, aceasta supraveghează, în conformitate cu procedurile pe care le-a stabilit în acest sens, luarea măsurilor corespunzătoare pentru ca nava respectivă să respecte convențiile OMI aplicabile.

(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)."

7. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Informații electronice și schimbul electronic de informații

(1) Statele membre se asigură că următoarele informații privind navele care arborează pavilionul lor sunt puse la dispoziție în format electronic și în versiunea lor actualizată cel târziu până la 6 ianuarie 2031:

(a) certificatele statutare (complete sau provizorii), inclusiv datele controalelor, ale controalelor complementare și suplimentare, dacă au fost efectuate, și ale auditurilor;

(b) identitatea navelor care au încetat să arboreze pavilionul statului membru respectiv în decursul ultimelor 12 luni.

(2) Comisia dezvoltă, menține și actualizează un portal digital interoperabil care oferă un punct unic de acces la informațiile menționate la alineatul (1) și care permite inspectorilor statului de pavilion și inspectorilor statului portului din statele membre să acceseze informațiile respective în îndeplinirea sarcinilor lor.

Comisia pune acest portal la dispoziția statelor membre în format electronic și în mod gratuit.

Portalul nu conține date cu caracter personal, nici informații confidențiale.

Comisia asigură interoperabilitatea portalului respectiv cu baza de date cu informații despre nave menționată la articolul 6a.

Portalul respectiv se înființează până la 6 ianuarie 2028.

(3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili funcționarea din punct de vedere tehnic a portalului menționat la alineatul (2) de la prezentul articol. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10 alineatul (2)."

8. 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. Respectiva bază de date cu informații privind navele se înființează până la 6 ianuarie 2030. Statele membre se pot conecta la această bază de date. Baza de date respectivă poate avea drept model baza de date menționată la articolul 24 din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*) 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) pot transfera către baza de date cu informații privind navele informații referitoare la inspecțiile statului de pavilion efectuate în conformitate cu prezenta directivă, inclusiv informații privind deficiențele și certificatele; și

(b) pot utiliza baza de date respectivă pentru a elibera, semna, aproba, prelungi și retrage certificate electronice pentru navele lor.

Un astfel de stat membru se asigură că informațiile menționate la primul paragraf sunt compatibile cu cerințele bazei de date respective și sunt interoperabile.

(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 menționate la alineatul (2) litera (a) de la prezentul articol, precum și la sistemul de inspecție prevăzut în 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 EMSA.

(5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili funcționarea din punct de vedere tehnic a bazei de date menționate la prezentul articol, inclusiv condițiile de acces la informațiile transmise de statele membre în conformitate cu alineatul (2) de la prezentul articol. Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10 alineatul (2).

(*) Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO L 131, 28.5.2009, p. 57)."

9. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Monitorizarea conformității și a performanței statelor membre

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru un audit OMI al administrației lor în conformitate cu ciclul adoptat de OMI. Statele membre publică rezultatul auditului, în conformitate cu legislația națională relevantă privind confidențialitatea.

(2) Pentru a asigura punerea efectivă în aplicare a prezentei directive și pentru a monitoriza funcționarea în ansamblu a conformității statului de pavilion cu obligațiile legale ale administrațiilor în temeiul prezentei directive, Comisia colectează informațiile necesare atunci când efectuează vizite în statele membre.”

10. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Sistemul de gestionare a calității și de evaluare internă

(1) 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 ISO 9001.

Sistemul de gestionare a calității include detaliile privind responsabilitățile și autoritatea 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 sau care au efecte asupra acestora, precum și detalii privind relațiile interpersonale ale membrilor personalului. Astfel de 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 controale, inspecții, audituri și verificări și în ceea ce privește independența în raport cu activitatea care trebuie să fie desfășurată.

Până la 6 ianuarie 2028, sistemul de gestionare a calității acoperă aspectele menționate la prezentul paragraf.

(2) Statele membre care figurează pe lista de performanță scăzută sau care figurează, timp de doi ani consecutivi, pe lista de performanță medie, astfel cum au fost publicate în cel mai recent raport anual al Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului (denumit în continuare «MOU Paris») trimit Comisiei, în termen de patru luni de la publicarea raportului MOU Paris, un raport privind performanța lor în calitate de state de pavilion.

Raportul identifică și analizează principalele motive care au dus la reținerile și la deficiențele care au determinat starea de performanță scăzută sau medie.”

11. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Rapoarte și reexaminare

O dată la cinci ani și pentru prima dată până la 6 ianuarie 2028, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive.”

12. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 9a

Schimbul de bune practici și de experiență

Comisia organizează schimbul de bune practici și de experiență între administrațiile statelor membre și experții statului de pavilion și inspectorii statului de pavilion, inclusiv, după caz, alte părți interesate relevante, pentru punerea în aplicare a prezentei directive.

Administrațiile statelor membre, experții statului de pavilion și inspectorii statului de pavilion analizează, împreună cu Comisia, posibilitatea de a elabora orientări cu privire la elemente precum metodologia de efectuare a inspecțiilor statului de pavilion, conținutul și formatul raportării sau consolidarea capacităților.

Articolul 9b

Informații și date

Comisia instituie un instrument electronic de raportare în vederea colectării de informații și date de la statele membre în temeiul prezentei directive.

Statele membre informează Comisia, o dată pe an, cu privire la numărul de inspecții ale statului de pavilion efectuate în conformitate cu articolul 4a, indicând, pentru fiecare inspecție a statului de pavilion, numărul OMI al navei, data și locul.”

13. 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. Comitetul respectiv este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (*).

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

(*) 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).”

14. Se introduce următorul articol:

„Articolul 10a

Modificarea convențiilor și a Codului III

Comisia poate exclude modificări aduse convențiilor și Codului III din domeniul de aplicare al prezentei directive, în conformitate cu procedura de verificare a conformității stabilită la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.”

15. La articolul 11, se adaugă următorul alineat:

„(3) Prin derogare de la alineatul (1) primul paragraf,

- (a) statele membre ce nu dețin nave care arborează pavilionul lor și care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive pot deroga de la obligația de a transpune și de a pune în aplicare articolul 6 din prezenta directivă atât timp cât această condiție este îndeplinită;
- (b) statele membre care nu dețin nave ce intră în domeniul de aplicare al prezentei directive și care și-au închis registrul pentru astfel de nave pot deroga de la obligația de a transpune și de a pune în aplicare prezenta directivă atât timp cât această condiție este îndeplinită.

Orice stat membru care intenționează să se prevaleze de una din derogările menționate la primul paragraf notifică acest lucru Comisiei până la 6 iulie 2027. 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 sau să le înregistreze în registrul lor național până când acestea nu au transpus și pus în aplicare în totalitate prezenta directivă.”

Articolul 2

Transpunere

Statele membre adoptă și publică, până la 6 iulie 2027, 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 Strasbourg, 27 noiembrie 2024.

Pentru Parlamentul European

Președinta

R. METSOLA

Pentru Consiliu

Președintele

BÓKA J.