

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B** **DIRECTIVA 2009/16/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**
din 23 aprilie 2009
privind controlul statului portului
(reformare)
(Text cu relevanță pentru SEE)
(JO L 131, 28.5.2009, p. 57)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Directiva 2013/38/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 august 2013	L 218	1	14.8.2013
► <u>M2</u>	Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 noiembrie 2013	L 330	1	10.12.2013
► <u>M3</u>	Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015	L 123	55	19.5.2015

rectificată prin:

- **C1** Rectificare, JO L 32, 1.2.2013, p. 23 (2009/16/CE)



**DIRECTIVA 2009/16/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A
CONSILIULUI**

din 23 aprilie 2009

privind controlul statului portului

(reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

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

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽³⁾, având în vedere textul comun aprobat de către comitetul de conciliere la 3 februarie 2009,

întrucât:

- (1) Directiva 95/21/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind controlul navelor de către statul de port ⁽⁴⁾ a fost modificată de mai multe ori în mod substanțial. În interesul clarității, deoarece urmează să se opereze noi modificări, directiva ar trebui reformată.
- (2) Comunitatea este serios preocupată de accidente maritime și de poluarea mărilor și a coastelor maritime ale statelor membre.
- (3) Comunitatea este, de asemenea, preocupată de condițiile de viață și de muncă de la bordul navelor.
- (4) Siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor pot fi îmbunătățite în mod eficient prin reducerea drastică a numărului de nave care nu corespund standardelor de navigație în apele comunitare, prin aplicarea strictă a convențiilor, a codurilor și a rezoluțiilor internaționale.
- (5) În acest sens, în conformitate cu Decizia 2007/431/CE a Consiliului din 7 iunie 2007 de autorizare a ratificării de către statele membre, în interesul Comunității Europene, a Convenției din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim ⁽⁵⁾, statele membre ar trebui să depună eforturi pentru a ratifica, în ceea ce privește părțile care sunt de competența Comunității, convenția respectivă, cât mai repede posibil, de preferință înainte de 31 decembrie 2010.

⁽¹⁾ JO C 318, 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229, 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 25 aprilie 2007 (JO C 74 E, 20.3.2008, p. 584), Poziția comună a Consiliului din 6 iunie 2008 (JO C 198 E, 5.8.2008, p. 1), Poziția Parlamentului European din 24 septembrie 2008 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Decizia Consiliului din 26 februarie 2009 și Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 11 martie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 157, 7.7.1995, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 161, 22.6.2007, p. 63.

▼B

- (6) Răspunderea pentru monitorizarea conformității navelor cu standardele internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor revine, în principal, statului de pavilion. Apelând, după caz, la organizații recunoscute, statul de pavilion garantează pe deplin integralitatea și eficiența inspecțiilor și a controalelor efectuate în vederea eliberării certificatelor relevante. Răspunderea pentru întreținerea stării navei și a echipamentelor acesteia după control pentru a îndeplini cerințele convențiilor aplicabile navei revine companiei cărei îi aparține nava. Cu toate acestea, o serie de state de pavilion întâmpină serioase dificultăți în a pune în aplicare și a asigura respectarea standardelor internaționale. De aceea, ca o a doua linie de apărare în ceea ce privește navele care nu corespund standardelor, monitorizarea conformității cu standardele internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bord ar trebui, de asemenea, asigurată de statul portului, recunoscând în același timp că inspecțiile statului portului nu au valoarea unui control și că rapoartele de inspecție relevante nu sunt echivalente cu un certificat de navigabilitate.
- (7) Adoptarea unei abordări armonizate privind aplicarea eficientă de către statele membre a standardelor internaționale privind navele care navighează în apele lor teritoriale și folosesc porturile lor nu ar trebui să ducă la denaturări ale concurenței.
- (8) Industria navală este vulnerabilă la acte de terorism. Măsurile de securitate a transportului ar trebui puse în aplicare în mod eficient, iar statele membre ar trebui să monitorizeze vigilent respectarea normelor de securitate prin intermediul controalelor de securitate.
- (9) Ar trebui să se valorifice experiența dobândită în timpul aplicării Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului (MOU Paris), semnat la Paris la 26 ianuarie 1982.
- (10) Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA), instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾, ar trebui să ofere sprijinul necesar asigurării unei aplicări convergente și eficiente a sistemului de control al statului portului. EMSA ar trebui să contribuie, în special, la dezvoltarea și punerea în aplicare de către statele membre a bazei de date privind inspecțiile instituită în conformitate cu prezenta directivă și a unui sistem comunitar armonizat de formare și evaluare a competențelor inspectorilor pentru controlul statului portului.
- (11) Un sistem eficient de control al statului portului ar trebui să asigure inspecția periodică a tuturor navelor care fac escală într-un port și într-o zonă de ancoraj din Comunitate. Inspecțiile ar trebui să se concentreze asupra navelor care nu corespund standardelor, în timp ce navele care respectă standardele de calitate, și anume cele ale căror rapoarte de inspecție sunt satisfăcătoare sau care arborează pavilionul unui stat care se conformează sistemului voluntar de audit al statelor membre ale Organizației Maritime

⁽¹⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 1.

▼B

Internaționale (OMI), ar trebui să fie recompensate prin scăderea frecvenței inspecțiilor. În special în acest sens, statele membre ar trebui să acorde prioritate generală inspecției navelor cu profil de risc ridicat.

- (12) Aceste dispoziții noi în materie de inspecție ar trebui incluse în sistemul comunitar de control al statului portului, imediat ce diferite aspecte ale acestuia au fost definite, pe baza unui sistem de repartizare a inspecțiilor, prin care fiecare stat membru contribuie în mod echitabil la realizarea obiectivului comunitar de punere în aplicare a unui sistem de inspecție global și prin care volumul inspecțiilor este repartizat în mod echitabil între statele membre. Această schemă de împărțire a inspecțiilor ar trebui revizuită luând în considerare experiența câștigată cu noul sistem de control al statului portului pentru îmbunătățirea eficienței sale. În plus, statele membre ar trebui să angajeze și să mențină un număr corespunzător de angajați, inclusiv inspectori calificați, ținând seama de volumul și caracteristicile traficului naval din fiecare port.
- (13) Sistemul de inspecție stabilit prin prezenta directivă ia în considerare activitățile întreprinse în cadrul MOU Paris. Având în vedere că orice evoluție ulterioară care are la bază MOU Paris ar trebui să facă obiectul unui acord la nivel comunitar înainte de a deveni aplicabilă în Uniunea Europeană, ar trebui să se stabilească o strânsă coordonare între Comunitate și MOU Paris, în vederea facilitării maximei convergențe posibile.
- (14) Comisia ar trebui să gestioneze și să actualizeze baza de date privind inspecțiile, în strânsă colaborare cu MOU Paris. Baza de date privind inspecțiile ar trebui să includă date ale statelor membre și ale tuturor semnatarilor MOU Paris privind inspecțiile. Până când sistemul comunitar de schimb de informații maritime, SafeSeaNet, nu este pe deplin operațional și nu permite înregistrarea automată a datelor privind escalele navelor în baza de date privind inspecțiile, statele membre ar trebui să pună la dispoziția Comisiei informațiile necesare pentru asigurarea monitorizării corespunzătoare a aplicării directivei, în special cu privire la circulația navelor. Pe baza datelor privind inspecțiile furnizate de statele membre, Comisia ar trebui să extragă din baza de date privind inspecțiile date referitoare la profilul de risc al navelor, la navele care trebuie inspectate și la circulația navelor și ar trebui să calculeze obligațiile de inspecție ale fiecărui stat membru. Baza de date privind inspecțiile ar trebui să fie, de asemenea, capabilă să asigure interconectarea cu alte baze de date comunitare pentru siguranța maritimă.
- (15) Statele membre ar trebui să depună eforturi în vederea revizuirii metodei de elaborare a listei albe/gri/negre a statelor de pavilion în cadrul MOU Paris pentru a se asigura că aceasta este echitabilă, în special în ceea ce privește tratamentul aplicat statelor de pavilion cu flote mici.
- (16) Normele și procedurile pentru inspecțiile efectuate în cadrul controlului statului portului, inclusiv criteriile de reținere a navelor, ar trebui armonizate pentru a asigura o eficiență constantă în toate porturile, ceea ce ar reduce semnificativ folosirea selectivă a anumitor porturi de destinație pentru a evita controalele corespunzătoare.

▼B

- (17) Inspekțiile periodice și suplimentare ar trebui să includă verificarea unei serii de aspecte identificate în prealabil pentru fiecare navă, care vor varia în funcție de tipul navei, de tipul inspecției și de constatările inspecțiilor anterioare efectuate în cadrul controlului statului portului. În baza de date privind inspecțiile ar trebui să se precizeze elementele necesare identificării domeniilor de risc supuse verificării în cadrul fiecărei inspecții.
- (18) Anumite categorii de nave prezintă un risc major de accident sau poluare după ce ating o anumită vechime și, prin urmare, ar trebui să facă obiectul unei inspecții extinse. Este necesară stabilirea detaliilor privind aceste inspecții extinse.
- (19) În cadrul sistemului de inspecție instituit prin prezenta directivă, intervalele dintre inspecțiile periodice ale navelor depind de profilul de risc al acestora, care este determinat de anumiți parametri generici și istorici. În cazul navelor cu profil ridicat de risc, acest interval nu ar trebui să depășească 6 luni.
- (20) Pentru a pune la dispoziția autorităților competente să efectueze controlul statului portului informații privind navele din porturi sau zonele de ancoraj, autoritățile sau organismele portuare ori autoritățile sau organismele desemnate în acest scop ar trebui să transmită notificări privind sosirile navelor, în măsura în care este posibil.
- (21) Anumite nave prezintă un risc evident pentru siguranța maritimă și pentru siguranța mediului marin din cauza stării lor precare, a performanței și antecedentelor pavilionului. Prin urmare, Comunitatea este îndreptățită să descurajeze intrarea acestor nave în porturile și zonele de ancoraj ale statelor membre. Refuzul accesului ar trebui să fie proporțional și ar putea conduce la refuzul permanent al accesului dacă, în mod sistematic, operatorul navei nu ia măsuri corective, în pofida mai multor refuzuri ale accesului și rețineri în porturi și în zonele de ancoraj comunitare. Al treilea refuz al accesului poate fi retras numai în cazul în care sunt îndeplinite o serie de condiții destinate să garanteze faptul că nava în cauză poate fi operată în apele comunitare în condiții de siguranță, în special cu privire la statul de pavilion și la compania care o administrează. Altfel, navei ar trebui să i se refuze permanent accesul în porturi și zone de ancoraj ale statelor membre. În orice caz, orice reținere ulterioară a navei respective ar trebui să conducă la refuzul permanent al accesului în porturi și zone de ancoraj ale statelor membre. Pentru asigurarea transparenței, lista navelor cărora li s-a refuzat accesul în porturile și zonele de ancoraj comunitare ar trebui făcută publică.
- (22) În vederea reducerii sarcinilor impuse anumitor administrații și companii prin inspecții repetate, controalele efectuate în temeiul Directivei 1999/35/CE din 29 aprilie 1999 privind sistemul de expertize obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi cu punte rului și ambarcațiuni rapide de pasageri ⁽¹⁾ asupra navelor de tip ro-ro ferry sau a navelor de pasageri de mare viteză de către un stat-gază care nu este statul de pavilion al vasului, care cuprind cel puțin toate elementele unei inspecții extinse, ar trebui luate în considerare la calcularea profilului de risc al navei, a intervalelor dintre inspecții și a îndeplinirii obligațiilor de inspecție ale fiecărui stat membru. În

⁽¹⁾ JO L 138, 1.6.1999, p. 1.

▼B

plus, Comisia ar trebui să examineze dacă este oportună modificarea în viitor a Directivei 1999/35/CE în vederea creșterii nivelului de siguranță necesar pentru operarea navelor de tip ro-ro ferry și a navelor de pasageri de mare viteză către și dinspre porturi ale statelor membre.

- (23) Deficiențele datorate nerespectării dispozițiilor convențiilor relevante ar trebui remediate. Navele care trebuie să facă obiectul unor măsuri corective ar trebui, în cazul în care deficiențele observate prezintă un risc evident pentru siguranță, sănătate sau mediu, să fie reținute până la remedierea deficiențelor.
- (24) Ar trebui să se prevadă dreptul de a contesta ordinele de reținere luate de autoritățile competente, în vederea evitării emiterii unor decizii nerezonabile care pot duce la întârzieri sau rețineri nejustificate. Statele membre ar trebui să coopereze pentru a se asigura că se dă curs contestațiilor într-un termen rezonabil, în conformitate cu legislația lor națională.
- (25) Autoritățile și inspectorii implicați în activități de control al statului portului nu ar trebui să se afle în conflict de interese cu portul de inspecție sau cu navele inspectate și nu ar trebui să aibă interese conexe. Inspectorii ar trebui să dețină calificări adecvate și să beneficieze de o formare corespunzătoare pentru a-și menține și îmbunătăți nivelul de competență în desfășurarea inspecțiilor. Statele membre ar trebui să coopereze în vederea elaborării și promovării unui sistem comunitar armonizat de formare și evaluare a competențelor inspectorilor.
- (26) Piloților și autorităților portuare ar trebui să li se permită să furnizeze informații utile privind deficiențele evidente constatate la bordul navelor.
- (27) Plângerile, provenind de la persoane care au un interes legitim, privind condițiile de viață și de muncă la bordul navelor ar trebui cercetate. Autorul unei astfel de plângeri ar trebui informat cu privire la acțiunile întreprinse ca urmare a acesteia.
- (28) Este necesară cooperarea între autoritățile competente ale statelor membre și alte autorități sau organizații pentru a asigura o monitorizare atentă în ceea ce privește navele cu deficiențe cărora li s-a permis plecarea și pentru schimbul de informații privind navele din port.
- (29) Deoarece baza de date privind inspecțiile este o parte esențială a controlului statului portului, statele membre ar trebui să se asigure că această bază este actualizată periodic ținând seama de cerințele comunitare.
- (30) Publicarea informațiilor privind navele și companiile sau operatorii acestora care nu respectă standardele internaționale privind siguranța, sănătatea și protecția mediului marin, luând în considerare mărimea flotei exploatate de companii, poate fi un mijloc eficient de a descuraja expeditorii să folosească asemenea nave și un stimulent pentru proprietarii acestora în vederea luării măsurilor corective. În ceea ce privește informațiile care urmează a fi puse la dispoziție, Comisia ar trebui să stabilească o colaborare strânsă cu MOU Paris și să ia în considerare orice informații publicate pentru a evita suprapunerile inutile. Statele membre ar trebui să furnizeze informațiile relevante o singură dată.

▼B

- (31) Toate costurile de inspecție a navelor care justifică reținerea și costurile pentru anularea ordinului de refuz al accesului ar trebui suportate de proprietar sau de operator.
- (32) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽¹⁾.
- (33) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să modifice prezenta directivă în vederea aplicării modificărilor ulterioare la convențiile, codurile și rezoluțiile internaționale aflate în legătură cu aceasta și să adopte normele de aplicare a dispozițiilor din articolele 8 și 10. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele, prin completarea acesteia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (34) Deoarece obiectivele prezentei directive, și anume reducerea numărului de nave care nu corespund standardelor și care navighează în ape aflate în jurisdicția statelor membre, prin ameliorarea sistemului comunitar de inspecții pentru navele maritime și dezvoltarea mijloacelor de întreprindere a acțiunilor preventive în domeniul poluării mărilor, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot să fie realizate mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (35) Obligația de transpunere a prezentei directive în dreptul intern ar trebui limitată la acele dispoziții care reprezintă schimbări de fond în comparație cu Directiva 95/21/CE. Obligația de a transpune dispozițiile nemodificate decurge din directiva respectivă.
- (36) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere obligațiilor statelor membre cu privire la termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor indicate în anexa XV partea B.
- (37) Sistemul de control al statului portului instituit în conformitate cu prezenta directivă ar trebui să fie pus în aplicare la aceeași dată în toate statele membre. În acest context, Comisia ar trebui să asigure adoptarea de măsuri pregătitoare corespunzătoare, inclusiv testarea bazei de date privind inspecțiile și formarea inspectorilor.
- (38) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legiferare ⁽²⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, în interes propriu și în interesul Comunității, propriile tabele care să ilustreze, pe cât posibil, corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere și să le facă publice.

⁽¹⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

▼B

- (39) Pentru a nu impune o sarcină administrativă disproporționată statelor membre care nu au ieșire la mare, o regulă *de minimis* ar trebui să permită acestor state membre să deroge de la dispozițiile prezentei directive, ceea ce înseamnă că aceste state membre nu sunt obligate să transpună prezenta directivă atât timp cât îndeplinesc anumite criterii.
- (40) Pentru a lua în considerare faptul că departamentele franceze de peste mări aparțin unei alte zone geografice, sunt, în mare măsură, părți la alte memorandumuri regionale privind controlul statului portului decât MOU Paris și au fluxuri de trafic foarte reduse cu Europa continentală, statului membru respectiv ar trebui să i se permită excluderea acelor porturi din sistemul de control al statului portului, aplicat în interiorul Comunității,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiectivul

Obiectivul prezentei directive este de a sprijini reducerea drastică a numărului navelor care nu corespund standardelor și care navighează în apele aflate în jurisdicția statelor membre, prin:

- (a) sporirea conformității cu legislația internațională și comunitară relevantă privind siguranța maritimă, securitatea maritimă, protecția mediului marin și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor aflate sub orice pavilion;
- (b) stabilirea unor criterii comune pentru controlul navelor de către statul portului și armonizarea procedurilor de inspecție și reținere, pe baza cunoștințelor și a experienței acumulate în cadrul MOU Paris;
- (c) punerea în aplicare în cadrul Comunității a unui sistem de control al statului portului, bazat pe inspecții efectuate în cadrul Comunității și al regiunii aflate în domeniul de aplicare a MOU Paris, care vizează inspectarea tuturor navelor cu o frecvență variabilă în funcție de profilul de risc al acestora, navele care prezintă un risc mai ridicat făcând obiectul unor inspecții mai amănunțite și efectuate cu o frecvență mai mare.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive se aplică următoarele definiții:

1. „convenții” înseamnă următoarele convenții, precum și protocoalele și modificările la acestea și codurile aferente cu caracter obligatoriu, în versiunea lor actualizată:
 - (a) Convenția internațională asupra liniilor de încărcare, 1966 (LL 66);
 - (b) Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, 1974 (SOLAS 74);
 - (c) Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 1973 și Protocolul de modificare din 1978 (MARPOL 73/78);
 - (d) Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, 1978 (STCW 78/95);

▼B

- (e) Convenția referitoare la regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare, 1972 (Colreg 72);
- (f) Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor, 1969 (ITC 69);

▼M1

▼B

- (h) Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992 (CLC 92);

▼M1

- (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

2. „MOU Paris” înseamnă Memorandumul de înțelegere privind controlul statului portului, semnat la Paris la 26 ianuarie 1982, în versiunea sa actualizată;
3. „cadru și procedurile pentru sistemul de audit voluntar al statelor membre ale OMI” înseamnă Rezoluția Adunării OMI A.974(24);
4. „regiune aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris” înseamnă zona geografică în care semnatarii MOU Paris efectuează inspecții în cadrul stabilit de MOU Paris;
5. „navă” înseamnă orice navă maritimă căreia i se aplică una sau mai multe convenții și care arborează pavilionul altui stat decât cel al statului portului;
6. „interfață navă/port” înseamnă interacțiunile care au loc atunci când o navă este direct și imediat afectată de acțiuni care presupun circulația persoanelor sau a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare către sau dinspre navă;
7. „navă într-o zonă de ancoraj” înseamnă o navă aflată într-un port sau într-o altă zonă aflată în jurisdicția unui port, dar nu în dană, care nu efectuează o interfață navă/port;
8. „inspector” înseamnă un angajat din sectorul public sau altă persoană, autorizat corespunzător de către autoritatea competentă a unui stat membru să efectueze inspecții în cadrul controlului statului portului și care răspunde în fața autorității competente respective;
9. „autoritate competentă” înseamnă o autoritate maritimă responsabilă de controlul statului portului în conformitate cu prezenta directivă;
10. „timp de noapte” înseamnă orice perioadă de minimum șapte ore, astfel cum este definită de dreptul intern, care trebuie să includă, în orice caz, intervalul cuprins între miezul nopții și ora 5 dimineața;
11. „inspecție inițială” înseamnă o vizită efectuată la bordul unei nave de un inspector pentru a verifica respectarea convențiilor și reglementărilor aplicabile, care cuprinde cel puțin verificările prevăzute la articolul 13 alineatul (1);

▼ B

12. „inspecție mai amănunțită” înseamnă o inspecție prin care nava, echipamentele și echipajul, luate integral sau, după caz, parțial, sunt supuse, în circumstanțele menționate la articolul 13 alineatul (3), unei verificări aprofundate ce acoperă construcția navei, echipamentele, echipajul, condițiile de viață și de muncă și respectarea procedurilor operaționale la bord;
13. „inspecție extinsă” înseamnă o inspecție care include cel puțin punctele enumerate în anexa VII. O inspecție extinsă poate include o inspecție mai amănunțită atunci când există motive întemeiate, în conformitate cu articolul 13 alineatul (3);
14. „plângere” înseamnă orice informație sau raport depus de orice persoană sau organizație care are un interes legitim în ceea ce privește siguranța navei, inclusiv în ceea ce privește siguranța echipajului sau riscurile pentru sănătatea acestuia, condițiile de viață și de muncă la bordul navei, precum și prevenirea poluării;
15. „reținere” înseamnă interdicția formală de a pleca din port impusă unei nave din cauza deficiențelor constatate, care, individual sau cumulate, determină ca nava să nu fie considerată în stare de navigabilitate;
16. „ordin de refuz al accesului” înseamnă o decizie adresată comandantului navei, companiei responsabile pentru navă și statului de pavilion, prin care li se notifică faptul că navei îi va fi refuzat accesul în toate porturile și zonele de ancoraj din Comunitate;
17. „oprirea unei operațiuni” înseamnă interdicția formală de a continua o operațiune, impusă unei nave din cauza deficiențelor constatate care, individual sau cumulate, ar face riscantă continuarea operațiunii;
18. „companie” înseamnă proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude (bare boat) care și-a asumat responsabilitatea față de proprietar pentru operarea navei și care, odată cu asumarea acestei responsabilități, a fost de acord să preia toate sarcinile și obligațiile impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării („codul ISM”);
19. „organizație recunoscută” înseamnă o societate de clasificare sau alt organism privat care exercită atribuții de reglementare în numele administrației statului de pavilion;
20. „certificat statutar” înseamnă un certificat eliberat de un stat de pavilion sau în numele unui stat de pavilion, în conformitate cu convențiile;
21. „certificat de clasă” înseamnă un document eliberat de o organizație recunoscută prin care se confirmă conformitatea cu capitoul II-1 partea A-1 Regula 3-1 din SOLAS 74;
22. „baza de date privind inspecțiile” înseamnă sistemul de informații care contribuie la punerea în aplicare a sistemului de control al statului în cadrul Comunității și care cuprinde datele legate de inspecțiile efectuate în Comunitate și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris;

▼ M1

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.

▼ M1

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.

▼ B*Articolul 3***Domeniu de aplicare**

(1) Prezenta directivă se aplică tuturor navelor și echipajelor acestora care fac escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj al unui stat membru pentru a efectua o interfață navă/port.

Franța poate decide că porturile și zonele sale de ancoraj care fac obiectul prezentului alineat nu includ porturile și zonele de ancoraj situate în departamentele de peste mări menționate la articolul 299 alineatul (2) din tratat.

În cazul în care un stat membru efectuează o inspecție a unei nave aflate în ape din jurisdicția sa, altele decât într-un port, aceasta va fi considerată o inspecție în sensul prezentei directive.

Niciuna dintre dispozițiile prezentului articol nu aduce atingere drepturilor de intervenție de care dispune un stat membru în conformitate cu convențiile aplicabile.

Pot deroga de la dispozițiile prezentei directive statele membre care nu au porturi maritime și care pot dovedi că, pe o perioadă anterioară de trei ani, mai puțin de 5 % din numărul total de nave individuale care fac escală anual în porturile lor fluviale reprezintă nave cărora li se aplică prezenta directivă.

Statele membre care nu au porturi maritime comunică Comisiei, cel mai târziu la data transpunerii prezentei directive, numărul total de nave și numărul de nave care au făcut escală în porturile lor pe perioada de trei ani sus-menționată și informează Comisia cu privire la orice modificare ulterioară a cifrelor sus-menționate.

(2) În cazul navelor cu tonaj brut mai mic de 500, statele membre aplică dispozițiile din convenția relevantă care sunt aplicabile și, în măsura în care o convenție nu se aplică, adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că navele în cauză nu prezintă un pericol evident pentru siguranță, sănătate sau mediu. În aplicarea prezentului alineat, statele membre se orientează după anexa I la MOU Paris.

▼ M1

(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

(4) Navele de pescuit, navele de război, navele auxiliare, navele din lemn de construcție artizanală, navele de stat folosite în scopuri comerciale și navele de agrement care nu sunt angajate în schimburi comerciale se exclud din domeniul de aplicare al prezentei directive.

▼ M1

(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.

▼ B*Articolul 4***Competențele de inspecție**

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare, în conformitate cu dreptul internațional, pentru a avea dreptul de a desfășura la bordul navelor străine inspecțiile prevăzute de prezenta directivă.

(2) Statele membre mențin autoritățile competente corespunzătoare, cărora li se atribuie un număr corespunzător de angajați pentru inspecția navelor, în special inspectori calificați, de exemplu prin recrutare, și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că inspectorii își duc la îndeplinire sarcinile stabilite de prezenta directivă și, în special, că sunt disponibili pentru a desfășura inspecțiile necesare în conformitate cu prezenta directivă.

*Articolul 5***Sistemul inspecțiilor și obligațiile anuale de inspecție**

(1) Statele membre efectuează inspecții în conformitate cu sistemul de selecție descris la articolul 12 și cu dispozițiile anexei I.

(2) În vederea îndeplinirii obligațiilor anuale de inspecție, fiecare stat membru:

(a) inspectează toate navele de prioritate I, în conformitate cu articolul 12 litera (a), care fac escală în porturile și zonele sale de ancoraj; și

(b) efectuează anual un număr total de inspecții ale navelor de prioritate I și II, menționate la articolul 12 literele (a) și (b), care corespunde cel puțin cotei care îi revine din numărul total de inspecții care trebuie să fie efectuate anual în cadrul Comunității și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris. Cota de inspecții a fiecărui stat membru se bazează pe numărul de nave individuale care fac escală în porturile statului membru respectiv raportat la numărul total de nave care fac escală în porturile fiecărui stat din cadrul Comunității și al regiunii aflate în domeniul de aplicare a MOU Paris.

(3) În vederea calculării cotei din numărul total de inspecții care trebuie să fie efectuate anual în cadrul Comunității și al regiunii aflate în domeniul de aplicare a MOU Paris, menționate la alineatul (2) litera (b), nu vor fi luate în calcul navele ancorate, cu excepția cazului în care statul membru respectiv specifică altfel.



Articolul 6

Modalități de respectare a obligațiilor de inspecție

Un stat membru care nu efectuează inspecțiile prevăzute la articolul 5 alineatul (2) litera (a) își respectă obligațiile prevăzute în respectivul articol dacă inspecțiile neefectuate nu depășesc:

- (a) 5 % din numărul total de nave de prioritate I cu profil de risc ridicat care fac escală în porturile și zonele sale de ancoraj;
- (b) 10 % din numărul total de nave de prioritate I, altele decât cele cu profil de risc ridicat, care fac escală în porturile și zonele sale de ancoraj.

Fără a aduce atingere procentelor menționate la literele (a) și (b), statele membre acordă prioritate la inspecție navelor care, în conformitate cu informațiile furnizate de baza de date privind inspecțiile, nu fac escală în mod frecvent în porturi din Comunitate.

Fără a aduce atingere procentelor menționate la literele (a) și (b), în ceea ce privește navele de prioritate I care fac escală în zonele de ancoraj, statele membre acordă prioritate la inspecție navelor cu profil de risc ridicat care, în conformitate cu informațiile furnizate de baza de date privind inspecțiile, nu fac escală în mod frecvent în porturi din Comunitate.

Articolul 7

Modalități care permit o cotă echilibrată de inspecții în cadrul Comunității

(1) În ceea ce privește un stat membru în care numărul total al escalelor navelor de prioritate I depășește cota sa de inspecții menționată la articolul 5 alineatul (2) litera (b), se consideră că își respectă obligațiile în cazul în care efectuează un număr de inspecții asupra navelor de prioritate I corespunzător cel puțin cotei sale de inspecții și în cazul în care navele rămase neinspectate nu depășesc 30 % din numărul total de nave de prioritate I care fac escală în porturile și în zonele sale de ancoraj.

(2) În ceea ce privește un stat membru în care numărul total al escalelor navelor de prioritate I și prioritate II este mai mic decât cota sa de inspecții menționată la articolul 5 alineatul (2) litera (b), se consideră că își respectă obligațiile în cazul în care efectuează inspecțiile asupra navelor de prioritate I în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) litera (a) și inspecții asupra a cel puțin 85 % din numărul total de nave de prioritate II care fac escală în porturile și în zonele sale de ancoraj.

(3) În evaluarea sa menționată la articolul 35, Comisia examinează în special impactul prezentului articol asupra angajamentelor de inspecție, luând în considerare cunoștințele și experiența obținute în cadrul Comunității și al MOU Paris. Evaluarea ia în considerare obiectivul de a inspecta toate navele care fac escală în porturile și zonele de ancoraj din Comunitate. După caz, Comisia propune măsuri complementare în vederea îmbunătățirii eficienței sistemului de inspecție aplicat în Comunitate și, dacă este necesar, o nouă evaluare a impactului prezentului articol într-o fază ulterioară.

*Articolul 8***Amânarea inspecțiilor și circumstanțe excepționale**

(1) În cazurile următoare, un stat membru poate decide să amâne inspecția unei nave de prioritate I:

- (a) în cazul în care inspecția poate fi efectuată la următoarea escală a navei în același stat membru, cu condiția ca nava să nu facă escală între timp într-un alt port din Comunitate sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris și ca inspecția să nu fie amânată cu mai mult de 15 zile; sau
- (b) în cazul în care inspecția poate fi efectuată în termen de 15 zile într-un alt port de escală din Comunitate sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris, cu condiția ca statul în care este situat acest port de escală să fi acceptat în avans să efectueze inspecția.

În cazul în care o inspecție este amânată în conformitate cu litera (a) sau (b) și este înregistrată în baza de date privind inspecțiile, aceasta nu este considerată drept inspecție neefectuată în contul statelor membre care au amânat inspecția.

Cu toate acestea, atunci când o inspecție a unei nave de prioritate I nu este efectuată, nava respectivă nu este scutită de inspecție în următorul port în care face escală în Comunitate, în conformitate cu prezenta directivă.

(2) O inspecție neefectuată asupra unei nave de prioritate I din motive operaționale nu este considerată drept inspecție neefectuată, dacă motivul neefectuării inspecției este înregistrat în baza de date privind inspecțiile și în cazul existenței următoarelor circumstanțe excepționale:

- (a) în opinia autorității competente, efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei, a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin; sau
- (b) esca la navei are loc numai pe timp de noapte. Cu toate acestea, în acest caz statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că navele care fac escală în mod repetat pe timpul nopții sunt inspectate în mod corespunzător.

(3) În cazul în care o inspecție nu este efectuată asupra unei nave la ancorare, aceasta nu este considerată drept inspecție neefectuată, dacă:

- (a) nava este inspectată, în termen de 15 zile, într-un alt port sau zonă de ancoraj din Comunitate sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris, în conformitate cu anexa I; sau
- (b) esca la navei are loc numai pe timp de noapte sau durata acesteia este prea mică pentru a permite efectuarea corespunzătoare a inspecției și motivul neefectuării inspecției este consemnat în baza de date privind inspecțiile; sau
- (c) în opinia autorității competente, efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei, a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin și motivul neefectuării inspecției este consemnat în baza de date privind inspecțiile.

▼ M1**▼ B***Articolul 9***Notificarea sosirii navelor**

- (1) Operatorul, agentul sau comandantul unei nave eligibile pentru o inspecție extinsă, în conformitate cu articolul 14, care se îndreaptă spre un port sau zonă de ancoraj dintr-un stat membru, notifică sosirea navei în conformitate cu dispozițiile prevăzute în anexa III.
- (2) La primirea notificării menționate la alineatul (1) din prezentul articol și la articolul 4 din Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime⁽¹⁾, organismul ori autoritatea portuară sau organismul ori autoritatea desemnată în acest scop transmite aceste informații autorității competente.
- (3) Mijloacele electronice sunt utilizate ori de câte ori este posibil pentru orice fel de comunicare prevăzută în prezentul articol.
- (4) Procedurile și modelele elaborate de statele membre în sensul anexei III la prezenta directivă sunt conforme dispozițiilor relevante din Directiva 2002/59/CE cu privire la notificările navelor.

*Articolul 10***Profilul de risc al navei**

- (1) Oricărei nave care face escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj dintr-un stat membru i se atribuie în baza de date privind inspecțiile un profil de risc care determină nivelul de prioritate al acesteia în efectuarea inspecției, intervalele de timp dintre inspecții și amplexarea acestora.
- (2) Profilul de risc al unei nave este determinat de o combinație de parametri generici și istorici, după cum urmează:
- (a) Parametri generici
- Parametrii generici se bazează pe tipul, vechimea și pavilionul navei, pe organizațiile recunoscute implicate și pe performanța companiei, în conformitate cu anexa I partea I.1 și cu anexa II.
- (b) Parametri istorici
- Parametrii istorici se bazează pe numărul de deficiențe și rețineri pe o perioadă dată, în conformitate cu anexa I partea I.2 și cu anexa II.

▼ M1

- (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).

⁽¹⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 10.



Articolul 11

Frecvența inspecțiilor

Navele care fac escală în porturile sau în zonele de ancoraj din Comunitate fac obiectul unor inspecții periodice sau al unor inspecții suplimentare, după cum urmează:

- (a) Navele sunt supuse unor inspecții periodice la intervale prestabilite, în funcție de profilul lor de risc, în conformitate cu anexa I partea I. Intervalul dintre inspecțiile periodice ale navelor crește pe măsură ce gradul de risc scade. Pentru navele cu risc ridicat, acest interval nu depășește șase luni.
- (b) Navele fac obiectul unor inspecții suplimentare indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică, după cum urmează:
 - Autoritatea competentă se asigură că navele cărora li se aplică factorii prioritari enumerați în anexa I partea II punctul 2A fac obiectul unei inspecții.
 - Navele cărora li se aplică factorii neprevăzuți enumerați în anexa I partea II punctul 2B pot face obiectul unei inspecții. Decizia de a efectua o astfel de inspecție suplimentară este lăsată la aprecierea profesională a autorității competente.

Articolul 12

Selectarea navelor pentru inspecție

Autoritatea competentă se asigură că navele sunt selectate pentru inspecție pe baza profilului lor de risc, conform descrierii din anexa I partea I, iar în cazul existenței unor factori prioritari sau al apariției unor factori neprevăzuți, în conformitate cu anexa I partea II punctele 2A și 2B.

În scopul inspecției navelor, autoritatea competentă:

- (a) selectează navele care trebuie să facă obiectul unei inspecții obligatorii, denumite nave „de prioritate I”, în conformitate cu sistemul de selecție descris în anexa I partea II punctul 3A;
- (b) poate selecta navele care sunt eligibile pentru inspecții, denumite nave „de prioritate II”, în conformitate cu anexa I partea II punctul 3B.

Articolul 13

Inspecția inițială și inspecția mai amănunțită

Statele membre se asigură că navele selectate pentru inspecție în conformitate cu articolul 12 fac obiectul unei inspecții inițiale sau al unei inspecții mai amănunțite, după cum urmează:

1. La fiecare inspecție inițială a unei nave, autoritatea competentă se asigură că inspectorul realizează cel puțin următoarele operații:
 - (a) verifică certificatele și documentele enumerate în anexa IV, care trebuie să se găsească la bord, în conformitate cu legislația maritimă comunitară și cu convențiile privind siguranța și securitatea;

▼B

- (b) verifică, atunci când este cazul, dacă deficiențele constatate la inspecțiile anterioare efectuate de un stat membru sau de un stat semnatar al MOU Paris au fost remediate;
 - (c) se asigură că starea generală a navei, inclusiv condițiile de igienă de la bord, din sala mașinilor și din spațiile de locuit, este adecvată.
2. În cazul în care, în urma unei inspecții efectuate conform punctului 1, deficiențele care trebuie remediate în portul următor de escală au fost înregistrate în baza de date privind inspecțiile, autoritatea competentă din acel port poate decide să nu efectueze verificările menționate la punctul 1 literele (a) și (c).
3. Ori de câte ori, după inspecția prevăzută la punctul 1, există motive întemeiate pentru a crede că starea navei, a echipamentelor sale sau a echipajului nu îndeplinește în totalitate cerințele relevante ale uneia dintre convenții, se efectuează o inspecție mai amănunțită, inclusiv verificarea suplimentară a conformității cu cerințele operaționale la bord.

„Motive întemeiate” există atunci când inspectorul găsește elemente de probă care, în baza judecății sale profesionale, justifică o inspecție mai amănunțită a navei, a echipamentului sau a echipajului acesteia.

Exemple de „motive întemeiate” sunt enumerate în anexa V.

*Articolul 14***Inspecții extinse**

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

- navele cu profil de risc ridicat;
- navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau al produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani;
- navele cu profil de risc ridicat sau navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau al produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, pentru factori prioritari sau factori neprevăzuți;
- navele supuse unei alte inspecții ca urmare a unui ordin de refuz al accesului, în conformitate cu articolul 16.

(2) Operatorul sau comandantul navei se asigură că în programul de operare este prevăzut suficient timp pentru a permite efectuarea unei inspecții extinse.

Fără a aduce atingere măsurilor de control necesare din motive de securitate, nava rămâne în port până la încheierea inspecției.

(3) La primirea unei notificări prealabile din partea unei nave eligibile pentru inspecția extinsă periodică, autoritatea competentă informează de îndată nava dacă va fi sau nu efectuată o inspecție extinsă.

▼M1

(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. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3).

▼B*Articolul 15***Linii directe și proceduri privind siguranța și securitatea**

(1) Statele membre se asigură că inspectorii lor urmează procedurile și liniile directe menționate în anexa VI.

(2) În ceea ce privește controalele de securitate, statele membre aplică procedurile relevante, stabilite în anexa VI la prezenta directivă, în cazul tuturor navelor menționate la articolul 3 alineatele (1), (2) și (3) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ care fac escală în porturile și zonele lor de ancoraj, cu excepția cazului în care arborează pavilionul statului portului de inspecție.

(3) Dispozițiile articolului 14 din prezenta directivă cu privire la inspecțiile extinse sunt aplicabile navelor de tip ro-ro ferry și navelor de pasageri de mare viteză menționate la articolul 2 literele (a) și (b) din Directiva 1999/35/CE.

În cazul în care o navă a fost supusă unui control în conformitate cu articolele 6 și 8 din Directiva 1999/35/CE de către un stat-gazdă care nu este statul de pavilion al navei, acest control specific este înregistrat drept o inspecție mai amănunțită sau o inspecție extinsă, după caz, în baza de date privind inspecțiile sau luată în considerare în sensul articolelor 10, 11 și 12 din prezenta directivă, precum și la calcularea îndeplinirii obligației de inspecție a fiecărui stat membru în condițiile în care controlul include toate elementele menționate în anexa VII la prezenta directivă.

Fără a aduce atingere unei interdicții de operare a unei nave de tip ro-ro ferry sau a navelor de pasageri de mare viteză, decisă în conformitate cu articolul 10 din Directiva 1999/35/CE, dispozițiile prezentei directive cu privire la remedierea deficiențelor, la reținere, la refuzul accesului și la măsurile luate ca urmare a inspecțiilor, a reținerilor și a refuzului accesului se aplică după caz.

▼M1

(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).

▼B*Articolul 16***Măsuri privind refuzul accesului pentru anumite nave**

(1) Un stat membru se asigură că oricărei nave care:

— arborează pavilionul unui stat a cărui rată a reținerilor se clasifică în lista neagră adoptată în conformitate cu MOU Paris pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile și astfel cum sunt publicate anual de către Comisie și a fost reținută sau a făcut obiectul unei interdicții de operare în temeiul Directivei 1999/35/CE a Consiliului de mai mult de două ori în cursul ultimelor 36 de luni într-un port sau zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MOU Paris; sau

⁽¹⁾ JO L 129, 29.4.2004, p. 6.

▼B

— arborează pavilionul unui stat a cărui rată a reținerilor se clasifică în lista gri adoptată în conformitate cu MOU pe baza informațiilor înregistrate în baza de date a inspecțiilor și astfel cum sunt publicate anual de către Comisie și a fost reținută sau a făcut obiectul unei interdicții de operare în temeiul Directivei 1999/35/CE a Consiliului de mai mult de două ori în cursul ultimelor 24 de luni într-un port sau zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MOU,

i se refuză accesul în porturile și zonele sale de ancoraj, cu excepția situațiilor descrise la articolul 21 alineatul (6).

Refuzul accesului devine aplicabil de îndată ce nava a părăsit portul sau zona de ancoraj în care a făcut obiectul celei de a treia rețineri și în care s-a emis un ordin de refuz al accesului.

(2) Ordinul de refuz al accesului este revocat numai după expirarea unei perioade de trei luni de la data emiterii ordinului și atunci când sunt întrunite condițiile descrise la punctele 3-9 din anexa VIII.

În cazul în care nava primește un al doilea ordin de refuz al accesului, perioada este de douăsprezece luni.

(3) Orice reținere ulterioară într-un port sau zonă de ancoraj comunitar antrenează refuzul accesului navei în orice port sau zonă de ancoraj din Comunitate. Al treilea ordin de refuz al accesului poate fi revocat după expirarea unei perioade de 24 de luni de la emiterea ordinului și numai în condițiile în care:

— nava arborează pavilionul unui stat a cărui rată a reținerilor nu se clasifică în lista neagră sau în lista gri menționate la alineatul (1);

— certificatele statutare și de clasă ale navei au fost emise de o organizație sau de organizații recunoscute în temeiul dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organismele cu rol de inspecție și control al navelor (reformare)⁽¹⁾;

— nava este administrată de o companie cu performanță ridicată conform anexei I partea I.1; și

— sunt întrunite condițiile descrise la punctele 3-9 din anexa VIII.

Oricărei nave care nu respectă criteriile menționate în acest alineat, după expirarea unei perioade de 24 de luni de la emiterea ordinului, i se refuză în mod permanent accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Comunitate.

(4) Orice reținere ulterioară într-un port sau zonă de ancoraj în Comunitate a navei respective, după al treilea refuz al accesului, conduce la refuzul permanent al accesului în orice port și zonă de ancoraj din Comunitate.

(5) În sensul prezentului articol, statele membre respectă procedurile stabilite în anexa VIII.

⁽¹⁾ A se vedea pagina 11 din prezentul Jurnal Oficial.

▼ B*Articolul 17***Raportul de inspecție pentru comandant**

La finalizarea unei inspecției, a unei inspecții mai amănunțite sau a unei inspecții extinse, inspectorul întocmește un raport în conformitate cu anexa IX. O copie a raportului de inspecție se pune la dispoziția comandantului navei.

▼ M1

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.

▼ B*Articolul 18***Plângeri**

Toate plângerile fac obiectul unei evaluări inițiale prompte din partea autorității competente. Această evaluare permite să se stabilească dacă o plângere este motivată.

În această situație, autoritatea competentă dă curs plângerii în mod corespunzător, garantând, în special, oricărei persoane direct vizate de respectiva plângere posibilitatea de a-și prezenta punctul de vedere.

Atunci când autoritatea competentă consideră că plângerea este în mod evident nefondată, aceasta informează reclamantul cu privire la decizia sa și la motivele care au stat la baza acesteia.

▼ M1

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.

▼B

Statele membre informează administrația statului de pavilion cu privire la plângerile care nu sunt în mod evident nefondate și cu privire la măsurile luate în consecință și, dacă este cazul, transmit o copie a acestor informații Organizației Internaționale a Muncii (OIM).

▼M1*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.

▼ B*Articolul 19***Remedierea deficiențelor și reținerea**

(1) Autoritatea competentă trebuie să se asigure că orice deficiență confirmată sau descoperită în urma inspecției este sau urmează să fie remediată în conformitate cu convențiile.

(2) În cazul deficiențelor care prezintă un pericol clar pentru siguranță, sănătate sau mediu, autoritatea competentă din statul 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 decât în momentul în care pericolul este îndepărtat sau până când o astfel de autoritate stabilește că nava, sub rezerva oricăror condiții necesare impuse de către aceasta, poate naviga sau că operațiunea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără vreun risc pentru alte nave sau fără să prezinte o amenințare deosebită pentru mediul marin.

▼ M1

(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

(3) În exercitarea judecății profesionale privind decizia de reținere sau nereținere a unei nave, inspectorul aplică criteriile prevăzute în anexa X.

(4) În cazul în care inspecția arată că nava nu este echipată cu un sistem de înregistrare a parametrilor de navigație în stare de funcționare, în cazul în care utilizarea acestuia este obligatorie în conformitate cu Directiva 2002/59/CE, autoritatea competentă se asigură că nava este reținută.

În cazul în care aceste deficiențe nu pot fi remediate rapid în portul de reținere, autoritatea competentă poate permite navei în cauză fie să se îndrepte spre șantierul de reparații cel mai apropiat de portul de reținere pentru remediarea rapidă a deficiențelor, fie poate solicita ca deficiențele să fie remediate în termen de maximum 30 de zile, în conformitate cu liniile directoare elaborate de MOU Paris. În acest sens se aplică procedurile prevăzute la articolul 21.

(5) În cazuri excepționale, când starea generală a navei nu este, în mod evident, conformă cu standardele, autoritatea competentă poate suspenda inspecția navei în cauză până când părțile responsabile iau măsurile necesare pentru a se asigura că aceasta îndeplinește cerințele relevante ale convențiilor.

▼ M1

(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 aceluși 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.

▼ B

(7) Dispozițiile prezentei directive nu aduc atingere cerințelor suplimentare din convenții cu privire la procedurile de notificare și raportare legate de controlul statului portului.

(8) Când se exercită controlul statului portului în temeiul prezentei directive, se depun toate eforturile pentru evitarea reținerii sau a întârzierii nejustificate a unei nave. În cazul în care o navă este reținută sau întârziată în mod nejustificat, proprietarul sau operatorul este îndreptățit să ceară compensații pentru orice pierdere sau pagubă suferită. În orice situație de reținere sau întârziere pretins nejustificată, sarcina probei revine proprietarului sau operatorului navei în cauză.

(9) Pentru a evita congestionarea portului, o autoritate competentă poate permite ca o navă reținută să fie transferată într-o altă parte a portului în cazul în care acest lucru se poate face în condiții de siguranță. Cu toate acestea, riscul de congestie a portului nu trebuie considerat un criteriu atunci când se ia decizia de reținere sau de încetare a reținerii.

Autoritățile sau organismele portuare cooperează cu autoritatea competentă pentru a facilita primirea navelor reținute.

(10) Autoritățile sau organismele portuare sunt informate cât de curând posibil în cazul emiterii unui ordin de reținere.

*Articolul 20***Dreptul la contestație**

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

(2) Statele membre instituie și mențin proceduri corespunzătoare în acest sens, în conformitate cu legislația lor națională.

(3) Autoritatea competentă informează în mod adecvat comandantul unei nave menționate la alineatul (1) cu privire la dreptul la contestație și la modalitățile practice aferente.

▼B

(4) Atunci când, ca rezultat al unei contestații sau al unei cereri prezentate de proprietarul sau de operatorul unei nave sau de reprezentantul acestora, un ordin de reținere sau de refuz al accesului este revocat sau modificat:

- (a) statele membre se asigură că baza de date privind inspecțiile este modificată imediat în consecință;
- (b) statul membru în care a fost emis ordinul de reținere sau de refuz al accesului se asigură în termen de 24 de ore de la emiterea deciziei respective că informațiile publicate în conformitate cu articolul 26 sunt rectificate.

*Articolul 21***Proceduri ulterioare inspecțiilor și reținerilor**

(1) În cazul în care deficiențele menționate la articolul 19 alineatul (2) nu pot fi remediate în portul de inspecție, autoritatea competentă a statului membru respectiv poate autoriza accesul navei respective fără întârzieri nejustificate la șantierul de reparații corespunzător cel mai apropiat de portul de reținere, ales de comandantul navei și de autoritățile în cauză, unde pot fi întreprinse acțiunile ulterioare adecvate, sub rezerva îndeplinirii condițiilor stabilite de autoritatea competentă din statul de pavilion și aprobate de statul membru în cauză. Condițiile respective asigură că nava poate naviga în continuare fără riscuri pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără riscuri pentru celelalte nave sau fără a constitui o amenințare deosebită pentru mediul marin.

(2) Atunci când decizia de trimitere a unei nave într-un șantier de reparații este motivată de nerespectarea Rezoluției OMI A.744(18) în ceea ce privește fie documentele navei, fie deficiențe și defecțiuni structurale ale navei, autoritatea competentă poate solicita ca, înainte de a se permite plecarea navei, să fie realizate în portul de reținere măsurătorile necesare ale grosimii tablei.

(3) În circumstanțele prevăzute la alineatul (1), autoritatea competentă a statului membru din portul de inspecție notifică autoritățile competente a statului în care se află șantierul de reparații, părților menționate la articolul 19 alineatul (6) și oricărei alte autorități, dacă este cazul, condițiile stabilite pentru voiaj.

Autoritatea competentă a statului membru care primește o astfel de notificare informează autoritatea care a emis notificarea cu privire la măsurile luate.

(4) Statele membre iau măsuri pentru a se asigura că li se refuză accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Comunitate navelor menționate la alineatul (1) care navighează pe mare:

- (a) fără a respecta condițiile stabilite de autoritatea competentă a oricărui stat membru în portul de inspecție; sau
- (b) care refuză să respecte cerințele aplicabile ale convențiilor, neintrând în șantierul de reparații indicat.

▼B

Refuzul respectiv este menținut până când proprietarul sau operatorul aduce dovezi satisfăcătoare pentru autoritatea competentă a statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe că nava corespunde în totalitate tuturor cerințelor aplicabile ale convențiilor.

(5) În circumstanțele prevăzute la alineatul (4) litera (a), autoritatea competentă a statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe alertează imediat autoritățile competente ale tuturor celorlalte state membre.

În circumstanțele prevăzute la alineatul (4) litera (b), autoritatea competentă a statului membru în care se află șantierul de reparații informează imediat autoritățile competente ale tuturor celorlalte state membre.

Înainte de a refuza accesul în port, statul membru poate solicita consultări cu administrația statului de pavilion al navei în cauză.

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

*Articolul 22***Profilul profesional al inspectorilor**

(1) Inspecțiile se efectuează numai de inspectorii care îndeplinesc criteriile de calificare menționate în anexa XI și care sunt autorizați de autoritatea competentă să acționeze în cadrul controlului statului portului.

(2) În cazul în care autoritatea competentă din statul portului nu poate asigura expertiza profesională necesară, inspectorul autorității competente în cauză poate fi asistat de orice persoană cu expertiza necesară în materie.

(3) Autoritatea competentă, inspectorii care efectuează controlul statului portului și persoanele care îi asistă nu trebuie să urmărească obținerea unor avantaje comerciale nici în cadrul portului de inspecție, nici pe navele inspectate, iar inspectorii nu trebuie să fie angajați sau să desfășoare activități în numele organizațiilor neguvernamentale care emit certificate de statutare și certificate de clasă sau care realizează controalele prealabile pentru emiterea certificatelor respective pentru nave.

(4) Fiecare inspector poartă asupra sa un document personal sub forma unei cărți de identitate, emis de propria autoritate competentă, în conformitate cu Directiva 96/40/CE a Comisiei din 25 iunie 1996 de instituire a unui model comun de carte de identitate pentru inspectorii care desfășoară controlul statului portului ⁽¹⁾.

(5) Statele membre se asigură că sunt verificate competențele inspectorilor și conformitatea acestora cu criteriile minime descrise în anexa XI, înainte de a-i autoriza să efectueze inspecții și după aceea, periodic, ținând seama de sistemul de formare menționat la alineatul (7).

⁽¹⁾ JO L 196, 7.8.1996, p. 8.

▼B

(6) Statele membre se asigură că inspectorii beneficiază de o formare adecvată în raport cu modificările sistemului de control al statului portului, aplicat la nivelul Comunității, astfel cum prevăd prezenta directivă și modificările la convenții.

(7) În cooperare cu statele membre, Comisia elaborează și promovează un sistem comunitar armonizat de formare și evaluare a competențelor inspectorilor PSC de către statele membre.

*Articolul 23***Rapoarte întocmite de piloți și autoritățile portuare**

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a garanta că piloții lor angajați în manevra de acostare sau de plecare a navelor ori cei angajați în pilotarea navelor care se îndreaptă spre un port sau se află în tranzit într-un stat membru informează imediat autoritatea competentă a statului portului sau a statului de coastă, după caz, cu privire la deficiențele evidente observate în timpul îndeplinirii obligațiilor lor de serviciu care pot prejudicia navigarea în siguranță a navei respective sau care pot constitui o amenințare pentru mediul marin.

(2) În cazul în care autoritățile sau organismele portuare, în cursul exercitării atribuțiilor lor, află că o navă din portul lor prezintă deficiențe evidente care pot prejudicia siguranța navei sau constituie o amenințare deosebită pentru mediul marin, autoritățile sau organismele respective informează imediat autoritatea competentă a statului portului în cauză.

(3) Statele membre se asigură că piloții și autoritățile sau organismele portuare raportează cel puțin următoarele informații în format electronic, ori de câte ori este posibil:

- datele de identificare a navei (denumirea, numărul de identificare OMI, indicativul radio și pavilionul);
- informații despre voiaj (ultimul port de escală și portul de destinație);
- descrierea deficiențelor evidente descoperite la bord.

(4) Statele membre se asigură că sunt luate măsurile de remediere adecvate cu privire la deficiențele evidente notificate de piloți și de autoritățile sau organismele portuare și înregistrează informațiile privind acțiunile întreprinse.

▼M1

(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).



Articolul 24

Baza de date privind inspecțiile

(1) Comisia alcătuiește, întreține și actualizează baza de date privind inspecțiile, pe baza cunoștințelor acumulate în cadrul MOU Paris.

Baza de date privind inspecțiile trebuie să conțină toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții instituit prin prezenta directivă și trebuie să cuprindă toate funcțiile stabilite în anexa XII.

(2) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că informațiile privind ora efectivă de sosire și ora efectivă de plecare a oricărei nave care face escală în porturile sau zonele lor de ancoraj, împreună cu date de identificare a respectivului port, sunt transmise către baza de date a inspecțiilor prin intermediul sistemelor comunitare de gestionare a informațiilor maritime, „SafeSeaNet”, menționate în articolul 3 litera (s) din Directiva 2002/59/CE. Imediat după transmiterea acestor informații către baza de date prin intermediul SafeSeaNet, statele membre sunt scutite de furnizarea de informații în conformitate cu punctul 1.2 și punctul 2 literele (a) și (b) din anexa XIV la prezenta directivă.

(3) Statele membre se asigură că informațiile privind inspecțiile efectuate în conformitate cu prezenta directivă sunt transferate în baza de date privind inspecțiile de îndată ce raportul de inspecție a fost încheiat sau reținerea a fost anulată.

În termen de 72 de ore, statele membre se asigură că informațiile transferate în baza de date privind inspecțiile sunt validate în vederea publicării.

(4) Pe baza datelor privind inspecțiile furnizate de statele membre, Comisia este în măsură să extragă din baza de date privind inspecțiile datele relevante privind punerea în aplicare a prezentei directive, în special cu privire la profilul de risc al navelor, navele care trebuie inspectate, circulația navelor și obligațiile de inspecție ale fiecărui stat membru.

Statele membre au acces la toate informațiile înregistrate în baza de date privind inspecțiile care sunt relevante pentru punerea în aplicare a procedurilor de inspecție prevăzute de prezenta directivă.

Statelor membre și terților, semnatarii ai MOU Paris li se acordă accesul la orice date care au fost înregistrate în baza de date privind inspecțiile și la datele privind navele care arborează pavilionul acestora.

Articolul 25

Schimbul de informații și cooperarea

Fiecare stat membru se asigură că autoritățile sau organismele sale portuare și celelalte autorități sau organisme relevante pun la dispoziția autorității competente în materie de control al statului portului următoarele tipuri de informații aflate în posesia acestora:

— informații notificate în conformitate cu articolul 9 și cu anexa III;

▼B

- informații privind navele care nu au notificat oricare dintre informații în conformitate cu cerințele prezentei directive, cu Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură ⁽¹⁾, cu Directiva 2002/59/CE, precum și cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004, după caz;
- informații privind navele care au navigat fără a se fi conformat dispozițiilor articolelor 7 sau 10 din Directiva 2000/59/CE;
- informații privind navele cărora li s-a refuzat intrarea într-un port sau care au fost expulzate din port pe motive de securitate;
- informații privind deficiențele evidente în conformitate cu articolul 23.

*Articolul 26***Publicarea informațiilor**

Comisia face publice și păstrează pe un site internet informațiile cu privire la inspecții, rețineri și refuzuri ale accesului, în conformitate cu anexa XIII, pe baza cunoștințelor și a experienței acumulate în cadrul MOU Paris.

*Articolul 27***Publicarea listei companiilor cu performanțe scăzute și foarte scăzute**

Comisia reunește și pune la dispoziție, periodic, pe un site internet public, informații referitoare la companiile al căror nivel de performanță, determinat în vederea stabilirii profilului de risc al navelor în conformitate cu procedura prevăzută în anexa I partea I, a fost considerat scăzut sau foarte scăzut pe o perioadă de trei luni sau mai mult.

▼M1

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. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3).

▼B*Articolul 28***Rambursarea cheltuielilor**

(1) În cazul în care inspecțiile prevăzute la articolele 13 și 14 confirmă sau descoperă deficiențe în raport cu cerințele unei convenții, justificând reținerea unei nave, toate costurile legate de inspecții, în orice perioadă contabilă normală, sunt acoperite de armatorul navei, de operator sau de reprezentantul acestuia în statul portului.

(2) Toate cheltuielile legate de inspecțiile efectuate de autoritatea competentă a unui stat membru, în conformitate cu dispozițiile articolului 16 și ale articolului 21 alineatul (4), revin proprietarului sau operatorului navei.

⁽¹⁾ JO L 332, 28.12.2000, p. 81.

▼B

(3) În cazul reținerii unei nave, toate costurile legate de reținerea în port sunt suportate de proprietarul sau operatorul navei.

(4) Ordinul de reținere nu este revocat decât în momentul acoperirii integrale a cheltuielilor sau al depunerii unei garanții suficiente pentru asigurarea rambursării cheltuielilor.

*Articolul 29***Date pentru monitorizarea aplicării**

Statele membre pun la dispoziția Comisiei informațiile prevăzute în anexa XIV la intervalele stabilite în anexa respectivă.

*Articolul 30***Monitorizarea conformității și performanței statelor membre**

Pentru a asigura punerea efectivă în aplicare a prezentei directive și pentru a monitoriza funcționarea de ansamblu a regimului comunitar de control al statului portului în conformitate cu articolul 2 litera (b) punctul (i) din Regulamentul (CE) nr. 1406/2002, Comisia culege informațiile necesare și efectuează vizite în statele membre.

▼M1*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 competențe 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.

▼M1

(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.

*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 (¹). 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 aviz 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.

*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.

▼B*Articolul 34***Sancțiuni**

Statele membre stabilesc un sistem de sancțiuni în cazul încălcării dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul acestei directive și adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceste sancțiuni sunt aplicate. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și disuasive.

⁽¹⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1.



Articolul 35

Evaluare

Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei directive cel mai târziu până la 30 iunie 2012. Evaluarea vizează, printre altele, realizarea globală, la nivelul Comunității, a obligațiilor de inspecție prevăzute la articolul 5, numărul de inspectori pentru controlul statului portului în fiecare stat membru, numărul de inspecții efectuate, precum și respectarea obligațiilor anuale de inspecție de către fiecare stat membru și punerea în aplicare a articolelor 6, 7 și 8.

Comisia comunică Parlamentului European și Consiliului rezultatele evaluării și stabilește, pe baza evaluării, dacă este necesar să propună o directivă de modificare sau legislație suplimentară în acest domeniu.

Articolul 36

Punere în aplicare și notificare

(1) Statele membre adoptă și publică, până la 31 decembrie 2010, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive.

Statele membre aplică respectivele acte de la 1 ianuarie 2011.

(2) Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Actele respective includ, de asemenea, o declarație indicând că trimiterile din actele cu putere de lege și actele administrative existente la directiva abrogată prin prezenta directivă se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri și modalitatea de formulare a declarației.

(3) Statele membre comunică Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

(4) În plus, Comisia informează periodic Parlamentul European și Consiliul cu privire la progresele înregistrate în punerea în aplicare a prezentei directive în statele membre, în special în vederea uniformizării aplicării sistemului de inspecții în Comunitate.

Articolul 37

Abrogare

Directiva 95/21/CE, astfel cum a fost modificată prin directivele enumerate în anexa XV partea A, se abrogă de la 1 ianuarie 2011, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre cu privire la termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor prevăzute în anexa XV partea B.

▼B

Trimiterile la directiva abrogată sunt considerate trimiteri la prezenta directivă și sunt interpretate în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa XVI la prezenta directivă.

Articolul 38

Intrare în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 39

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.



ANEXA I

ELEMENTELE SISTEMULUI COMUNITAR DE INSPECȚIE AL STATULUI PORTULUI**(astfel cum se menționează la articolul 5)**

Următoarele elemente sunt incluse în sistemul comunitar de inspecție al statului portului:

I. Profilul de risc al navei

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

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

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

(b) Vechimea navei

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

(c) Performanța statului de pavilion

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

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

(iii) Se consideră că navele care arborează pavilionul unui stat pentru care s-a încheiat un audit și, atunci când este cazul, s-a transmis un plan de acțiuni corective, amândouă în conformitate cu cadrul și procedurile sistemului de audit voluntar al statelor membre din cadrul OMI, prezintă un nivel de risc mai scăzut. Imediat după adoptarea măsurilor prevăzute la articolul 10 alineatul (3), statul de pavilion al unei astfel de nave trebuie să demonstreze conformitatea cu Codul de punere în aplicare a instrumentelor obligatorii ale OMI.

(d) Organizații recunoscute

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

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

(iii) Se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute în temeiul dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 391/2009 prezintă un nivel de risc mai scăzut.

(e) Performanța companiei

(i) Se consideră că navele aparținând unei companii cu o performanță scăzută sau foarte scăzută stabilită în raport cu ratele deficiențelor și reținerilor navelor sale în Comunitate și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris prezintă un nivel de risc mai ridicat.

▼B

- (ii) Se consideră că navele aparținând unei companii cu o performanță ridicată stabilită în raport cu ratele deficiențelor și reținerilor navelor sale în Comunitate și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris prezintă un nivel de risc mai scăzut.

2. Parametri istorici

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

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

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

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

II. Inspecția navelor

1. Inspecții periodice

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

Statele membre efectuează o inspecție periodică asupra:

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

2. Inspecții suplimentare

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

▼B

2A. Factori prioritari

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

- navele cărora li s-a suspendat sau retras clasa, din motive de siguranță, de la ultima inspecție efectuată în Comunitate sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris;
- navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei notificări din partea unui alt stat membru;
- navele care nu pot fi identificate în baza de date privind inspecțiile;
- navele care:
 - au fost implicate într-o coliziune, punere pe uscat sau eșuare în timp ce navigau către port;
 - au fost acuzate de o presupusă încălcare a dispozițiilor privind deversarea de substanțe dăunătoare sau efluenți nocivi; sau
 - au efectuat manevre în mod necontrolat sau nesigur, fără a respecta măsurile de organizare a traficului adoptate de OMI sau practicile și procedurile pentru siguranța navigației.

2B. Factori neprevăzuți

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

Navele:

- care nu au respectat versiunea aplicabilă a Recomandării OMI privind navigația prin intrările în Marea Baltică;
- care dețin certificate emise de către o organizație recunoscută anterior a cărei recunoaștere a fost retrasă de la ultima inspecție efectuată în Comunitate sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris;
- care sunt semnalate de piloți sau autoritățile ori organismele portuare ca prezentând deficiențe evidente care pot compromite siguranța navigației sau pot constitui o amenințare la adresa mediului în conformitate cu articolul 23 din prezenta directivă;
- care nu respectă cerințele relevante referitoare la notificări în conformitate cu articolul 9 din prezenta directivă, cu Directivele 2000/59/CE și 2002/59/CE și, dacă este cazul, cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004;

▼M1

- 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

- care au făcut obiectul unei rețineri cu mai mult de trei luni înainte;
- care au fost semnalate ca prezentând deficiențe neremediate, cu excepția navelor în cazul cărora deficiențele trebuie remediate în termen de 14 zile de la plecare sau înaintea plecării;
- în legătură cu care au fost semnalate probleme de încărcătură, în special în cazul încărcăturilor nocive și periculoase;

▼B

- care au fost operate într-un mod care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu;
- despre care există informații dintr-o sursă sigură că parametri săi de risc diferă de cei înregistrați și al căror profil de risc este, prin urmare, mai ridicat;

▼M1

- 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.

▼B

3. Sistemul de selecție

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

(a) Se efectuează o inspecție extinsă:

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

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

- pe toate navele altele decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 12 luni.

(c) În cazul unui factor prioritar:

- se efectuează o inspecție mai amănunțită sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a inspectorului, pe toate navele cu un profil de risc ridicat și pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani.
- se efectuează o inspecție mai amănunțită pe toate navele altele decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani.

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

(a) Se efectuează o inspecție extinsă:

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

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

▼B

- pe orice navă alta decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai veche de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu a fost inspectată în ultimele 10 luni; sau
 - pe orice navă alta decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai veche de 12 ani, cu un profil de risc scăzut, care nu a fost inspectată în ultimele 24 luni.
- (c) În cazul unui factor neprevăzut:
- se efectuează o inspecție mai amănunțită sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a inspectorului, pe orice navă cu un profil de risc ridicat sau pe orice navă de pasageri, navă pentru transportul produselor petroliere, navă pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachiere, mai veche de 12 ani;
 - se efectuează o inspecție mai amănunțită pe orice navă alta decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai veche de 12 ani.



ANEXA II

ALCĂȚUIREA PROFILULUI DE RISC AL NAVEI

[menționată la articolul 10 alineatul (2)]

Parametri generici		Profil de risc					
		Nave cu profil de risc ridicat (NRR)	Nave cu profil de risc normal (NRN)	Nave cu profil de risc scăzut (NRS)			
Parametri generici		Criterii	Pondere (în puncte)	Criterii	Criterii		
1	Tipul navei	Navă pentru transportul produselor chimice Navă pentru transportul gazelor Navă pentru transportul produselor petroliere Vrachier Navă de pasageri	2	Navă care nu are nici profil de risc ridicat, nici profil de risc scăzut	Toate tipurile		
2	Vechimea navei	Toate tipurile > 12 ani	1		Toate vârstele		
3a	Pavilionul	Listele neagră, gri și albă	Neagră – risc foarte ridicat, risc ridicat Risc de la mediu la ridicat		2	Albă	
			Neagră – risc mediu		1		
3b	Audit OMI		—		—	Da	
4a	Organizație recunoscută	Performanță	Ridicată		—	Ridicată	
			Medie		—	—	
			Scăzută		Scăzută	1	—
			Foarte scăzută		Foarte scăzută	—	—
4b	Recunoscută UE		—		—	Da	
5	Societate	Performanță	Ridicată	—	Ridicată		
			Medie	—	—		
			Scăzută	Scăzută	2	—	
			Foarte scăzută	Foarte scăzută	—	—	
Parametri istorici							
6	Numărul deficiențelor înregistrate în cursul fiecărei inspecții în ultimele 36 de luni	Deficiențe	Neeligibil	—	≤ 5 (și cel puțin o inspecție efectuată în ultimele 36 de luni)		
7	Numărul de rețineri din ultimele 36 de luni	Rețineri	≥ 2 rețineri	1	Nicio reținere		

NRR sunt navele care îndeplinesc criteriile până la o valoare totală de 5 sau mai multe puncte.

NRS sunt navele care îndeplinesc toate criteriile cerute de parametrii de risc scăzut.

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

*ANEXA III***NOTIFICARE****[menționată la articolul 9 alineatul (1)]**

Informații care trebuie furnizate în conformitate cu articolul 9 alineatul (1):

Informațiile enumerate în continuare trebuie transmise autorității sau organismului portuar sau autorității sau organismului desemnat în acest sens, cu cel puțin trei zile înainte de data prevăzută pentru sosirea în portul respectiv sau în zona de ancoraj respectivă sau înainte de părăsirea portului anterior, în cazul în care călătoria între cele două porturi durează mai puțin de trei zile:

- (a) datele de identificare a navei (denumirea, indicativul de apel, numărul de identificare OMI sau numărul MMSI);
- (b) durata planificată pentru escală;
- (c) pentru tancuri:
 - (i) configurația: corp simplu, corp simplu cu SBT, corp dublu;
 - (ii) starea tancurilor de marfă și a tancurilor de balast: plin, gol, inertat;
 - (iii) volumul și natura încărcăturii;
- (d) operațiunile planificate pentru portul sau zona de ancoraj de destinație (încărcare, descărcare, altele);
- (e) inspecții obligatorii planificate și operațiuni de întreținere și reparații importante care trebuie efectuate pe timpul staționării în portul de destinație;
- (f) data ultimei inspecții extinse efectuate în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris.

▼B*ANEXA IV***LISTA CERTIFICATELOR ȘI A DOCUMENTELOR****[menționată la articolul 13 alineatul (1)]**

1. Certificatul internațional de tonaj (1969).
2. — Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri;
 - Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri;
 - Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri;
 - Certificatul de siguranță radio pentru nava de mărfuri;
 - Certificatul de scutire, inclusiv lista de mărfuri, dacă este cazul;
 - Certificatul de siguranță pentru nava de mărfuri.
3. Certificatul internațional de securitate a navei (ISSC).
4. Registrul Sinoptic Permanent.
5. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac;
 - Certificatul de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac.
6. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac;
 - Certificatul de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac.
7. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi.
8. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării la transportul substanțelor lichide nocive în vrac.
9. Certificatul internațional asupra liniilor de încărcare (1966).
 - Certificatul internațional de scutire asupra liniilor de încărcare.
10. Jurnal de înregistrare a hidrocarburilor, părțile I și II.
11. Jurnal de înregistrare a mărfii.
12. Certificat de echipaj minim de siguranță.
13. Certificate sau orice alte documente emise în conformitate cu dispozițiile STCW 78/95.

▼M1

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

17. Informația de stabilitate.
18. Copie a Documentului de conformitate și Certificatul de management al siguranței, eliberate în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (SOLAS 74, capitolul IX).
19. Certificatele navei pentru corp și mașini, emise de organizația recunoscută în cauză (necesare doar în cazul în care nava își menține clasa pentru o organizație recunoscută).
20. Document de conformitate cu cerințele speciale pentru navele care transportă mărfuri periculoase.
21. Certificat de siguranță pentru navele de mare viteză și documentul de atestare pentru conducerea acestora.

▼ B

22. Lista specială sau manifestul mărfurilor periculoase ori planul de încărcare detaliat.
23. Jurnalul de bord al navei privind evidența testelor și a exercițiilor, inclusiv exercițiile de securitate, și jurnalul de înregistrare a inspecțiilor și întreținerii mijloacelor de salvare a vieții omenești și a mijloacelor de combatere a incendiilor, precum și dispunerea acestora.
24. Certificat de siguranță a navei cu destinație specială.
25. Certificat de siguranță pentru platformele de foraj mobile.
26. Pentru navele pentru transportul produselor petroliere, înregistrări privind sistemul de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast.
27. Planul rolurilor, planul de incendiu și planul de vitalitate în cazul navelor de pasageri.
28. Planul de urgență de prevenire a poluării cu hidrocarburi la bordul navelor.
29. Dosarele rapoartelor de inspecție (în cazul vrachierelor și al navelor pentru transportul produselor petroliere).
30. Rapoartele inspecțiilor anterioare efectuate în cadrul controlului statului portului.
31. Pentru navele de pasageri de tip ro-ro, informații privind raportul maxim A/A.
32. Documentul de autorizare pentru transportul cerealelor.
33. Manualul pentru amararea mărfurilor.
34. Planul de gestiune a deșeurilor și jurnalul de înregistrare a deșeurilor.
35. Sistemul de sprijinire în luarea deciziilor pentru comandantul navei de pasageri.
36. Planul de cooperare privind căutarea și salvarea pentru navele de pasageri care navighează pe rute fixe.
37. Lista limitărilor operaționale pentru navele de pasageri.
38. Informații pentru vrachiere.
39. Planul de încărcare și de descărcare pentru vrachiere.
40. Certificat de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi (Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992).
41. Certificatele necesare în temeiul Directivei 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime ⁽¹⁾.
42. Certificate necesare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea transportatorilor de pasageri pe mare și pe căi navigabile interioare în caz de accidente ⁽²⁾.
43. Certificatul internațional de prevenire a poluării aerului.
44. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu ape uzate.

▼ M1

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.

▼ M2

49. Un certificat de inventar al materialelor periculoase sau o declarație de conformitate, aplicabil în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁾.

⁽¹⁾ A se vedea pagina 128 din prezentul Jurnal Oficial.

⁽²⁾ A se vedea pagina 24 din prezentul Jurnal Oficial.

⁽³⁾ Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind reciclarea navelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 și a Directivei 2009/16/CE (JO L 330, 10.12.2013, p. 1).

▼ **M3**

50. Document de conformitate emis în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 123, 19.5.2015, p. 55.

▼B*ANEXA V***EXEMPLE DE „MOTIVE ÎNTEMEIATE”****[menționate la articolul 13 alineatul (3)]**

- A. Exemple de motive întemeiate pentru o inspecție mai amănunțită
1. Navele identificate în anexa I partea II secțiunea 2A și 2B.
 2. Jurnalul de evidență a hidrocarburilor nu a fost ținut corect.
 3. Au fost constatate neconcordanțe în timpul verificării certificatelor și a altor documente.
 4. Elemente care arată că membrii echipajului nu respectă cerințele privind comunicarea la bord stabilite la articolul 18 din Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind nivelul minim de formare a navigatorilor ⁽¹⁾.
 5. Un certificat a fost obținut în mod fraudulos sau posesorul unui certificat nu este persoana pentru care a fost emis inițial acel certificat.
 6. Nava are un comandant, ofițer sau marinar care deține un certificat emis de o țară care nu a ratificat Convenția STCW 78/95.
 7. Există dovezi că au fost încălcate normele de siguranță sau liniile directe ale OMI cu privire la operațiunile de marfă și alte operațiuni (de exemplu, conținutul de oxigen din tubulatura principală a instalației de gaz inert a tancurilor de marfă este mai mare decât nivelul maxim admis).
 8. Omisiunea comandantului unei nave pentru transportul de produse petroliere de a furniza informații privind sistemul de monitorizare și control al descărcării de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast.
 9. Absența unui plan actualizat al rolurilor echipajului sau membrii echipajului nu cunosc sarcinile ce le revin în caz de incendiu sau de abandon al navei.
 10. Au fost trimise semnale false de alertă și nu au fost urmate de procedurile corespunzătoare de anulare.
 11. Absența unui echipament principal sau a unui plan cerut prin convenții.
 12. Încălcarea gravă a condițiilor de igienă la bordul navei.
 13. Constatările și observațiile inspectorului dovedesc existența unei deteriorări sau a unor deficiențe grave ale corpului navei sau ale structurii acesteia, care pot pune în pericol integritatea structurală, etanșeitatea sau integritatea etanșeității la intemperii a navei.
 14. Există informații sau dovezi potrivit cărora comandantul sau echipajul nu cunosc principalele operațiuni la bord privind siguranța navelor sau prevenirea poluării sau că aceste operațiuni nu au fost efectuate.
 15. Absența unui tabel de organizare a activității la bordul navei și a evidenței orelor de lucru și odihnă ale personalului navigant.
- ▼M1**
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.

⁽¹⁾ JO L 323, 3.12.2008, p. 33.

▼ M1

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.

▼ B

- B. Exemple de motive întemeiate pentru controlul navelor în materie de securitate
 1. În cursul inspecției PSC inițiale, inspectorul poate stabili motive întemeiate pentru măsuri suplimentare de control al securității, după cum urmează:
 - 1.1. ISSC nu este valabil sau a expirat;
 - 1.2. nava prezintă un nivel de securitate mai scăzut decât cel al portului;
 - 1.3. exercițiile legate de securitatea navei nu au fost efectuate;
 - 1.4. evidența ultimelor 10 activități de interfață navă/port sau navă/navă este incompletă;
 - 1.5. s-a dovedit sau s-a observat că membrii-cheie ai echipajului navei nu pot comunica eficient între ei;
 - 1.6. există dovezi, pe baza observațiilor, cu privire la anumite deficiențe grave ale măsurilor de securitate;
 - 1.7. informații furnizate de terți, precum rapoarte sau plângeri privind informațiile referitoare la securitate;
 - 1.8. nava deține un al doilea Certificat internațional interimar de securitate a navei (ISSC) eliberat consecutiv, iar în opinia profesională a inspectorului, unul dintre scopurile în care nava sau compania a solicitat un astfel de certificat este evitarea respectării pe deplin, după expirarea perioadei de valabilitate a primului certificat interimar, a dispozițiilor SOLAS 74 capitolul XI-2 și ale Codului ISPS Partea A. Codul ISPS partea A precizează situațiile în care se poate elibera un certificat interimar.
 2. În cazul în care există motive întemeiate, precum cele descrise anterior, inspectorul informează imediat autoritatea competentă în materie de securitate (cu excepția cazului în care inspectorul este și un ofițer de securitate pe deplin autorizat). Autoritatea competentă în materie de securitate decide ce alte măsuri de control sunt necesare, ținând seama de nivelul de securitate în conformitate cu SOLAS 74 capitolul XI regula 9.
 3. Motivele întemeiate, altele decât cele menționate anterior, țin de competența ofițerului de securitate pe deplin autorizat.

*ANEXA VI***PROCEDURI PENTRU CONTROLUL NAVELOR****[menționate la articolul 15 alineatul (1)]**

Anexa I „Proceduri privind controlul statului portului” (PSCO) la MOU Paris și instrucțiunile următoare din MOU Paris, în versiunea lor actualizată:

- Instrucțiunea 33/2000/02: Controlul operațional al feriboturilor și al navelor de pasageri,
- Instrucțiunea 35/2002/02: Linii directoare pentru inspectorii PSC privind hărțile electronice,
- Instrucțiunea 36/2003/08: Ghid de inspecție privind condițiile de viață și de muncă,
- Instrucțiunea 37/2004/02: Linii directoare în conformitate cu Convenția STCW 78/95 cu modificările sale,
- Instrucțiunea 37/2004/05: Linii directoare privind inspectarea orelor de lucru/de odihnă,
- Instrucțiunea 37/2004/10: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind aspecte de securitate,
- Instrucțiunea 38/2005/02: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind sistemul de înregistrare a parametrilor de navigație (VDR),
- Instrucțiunea 38/2005/05: Linii directoare privind MARPOL 73/78 anexa I,
- Instrucțiunea 38/2005/07: Linii directoare privind inspecția CAS a navelor cu corp simplu pentru transportul produselor petroliere,
- Instrucțiunea 39/2006/01: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind codul ISM,
- Instrucțiunea 39/2006/02: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind controlul GMDSS,
- Instrucțiunea 39/2006/03: Optimizarea listei interdicțiilor și notificărilor,
- Instrucțiunea 39/2006/10: Ghidul pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind examinarea tancurilor de balast și simularea defectării principalei surse de energie (testul penei de curent),
- Instrucțiunea 39/2006/11: Ghidul pentru verificarea structurii vrachierelor,

▼B

- Instrucțiunea 39/2006/12: Codul de bună practică pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului,
- Instrucțiunea 40/2007/04: Criterii de evaluare a răspunderii organizațiilor recunoscute (R/O),
- Instrucțiunea 40/2007/09: Liniile directoare pentru inspecțiile efectuate în cadrul controlului statului portului în vederea conformării cu anexa VI la MARPOL 73/78.

*ANEXA VII***INSPECȚII EXTINSE ALE NAVELOR****(menționate la articolul 14)**

O inspecție extinsă se referă în special la condiția generală a următoarelor elemente de risc:

- Documente
- Starea structurii
- Integritatea etanșeității la intemperii
- Sisteme de urgență
- Comunicații radio
- Operațiuni legate de marfă
- Siguranța împotriva incendiilor
- Alarme
- Condiții de viață și de muncă
- Echipamente de navigație
- Mijloace de salvare
- Mărfuri periculoase
- Mecanismul de propulsie și mecanismele auxiliare
- Prevenirea poluării.

În plus, în funcție de fezabilitatea lor practică sau orice constrângeri în legătură cu siguranța persoanelor, a navei sau a portului, inspecția extinsă include verificarea unor aspecte specifice privind elementele de risc în funcție de tipul de navă inspectat, în conformitate cu articolul 14 alineatul (3).



ANEXA VIII

DISPOZIȚII PRIVIND REFUZUL ACCESULUI ÎN PORTURILE ȘI ZONELE DE ANCORAJ COMUNITARE**(menționate la articolul 16)**

1. În cazul în care sunt întrunite condițiile descrise la articolul 16 alineatul (1), autoritatea competentă din portul în care nava a fost reținută a treia oară îl informează în scris pe comandantul navei cu privire la emiterea ordinului de refuz al accesului care se va aplica imediat ce nava a plecat din port. Ordinul de refuz al accesului devine aplicabil de îndată ce nava a părăsit portul după remedierea deficiențelor care au condus la reținere.
2. Autoritatea competentă trimite o copie a ordinului de refuz al accesului administrației statului de pavilion, organizației recunoscute în cauză, celorlalte state membre și celorlalți semnatarai ai MOU Paris, Comisiei și secretariatului MOU Paris. De asemenea, autoritatea competentă actualizează fără întârziere baza de date privind inspecțiile cu informații privind refuzul accesului.
3. Pentru ca ordinul de refuz al accesului să fie revocat, proprietarul sau operatorul trebuie să adreseze o cerere formală autorității competente a statului membru care a emis ordinul de refuz al accesului. Această cerere trebuie să fie însoțită de un document eliberat de administrația statului de pavilion în urma unei vizite la bord a unui inspector autorizat în mod corespunzător de aceasta, care să ateste că nava se conformează în totalitate dispozițiilor aplicabile ale convențiilor. Administrația statului de pavilion furnizează autorității competente dovezi ale vizitei la bordul navei.
4. Cererea de anulare a ordinului de refuz al accesului trebuie, de asemenea, să fie însoțită, după caz, de un document al societății de clasificare care a clasificat nava, eliberat în urma unei vizite la bord a unui inspector al societății de clasificare, care să ateste că nava se conformează standardelor de clasă impuse de societatea respectivă. Societatea de clasificare furnizează autorității competente dovezi ale vizitei la bordul navei.
5. Ordinul de refuz al accesului poate fi revocat numai după expirarea perioadei menționate la articolul 16 al prezentei directive și în urma unei noi inspecții a navei, într-un port agreat.

În cazul în care portul agreat se află pe teritoriul unui stat membru, autoritatea competentă a statului respectiv poate, la cererea autorității competente care a emis ordinul de refuz al accesului, să autorizeze nava să intre în portul agreat pentru a efectua noua inspecție. În astfel de cazuri, în port nu se desfășoară nicio operațiune legată de marfă până în momentul în care ordinul de refuz al accesului este revocat.

6. În cazul în care reținerea care a dus la emiterea ordinului de refuz al accesului a inclus deficiențe ale structurii navei, autoritatea competentă care a emis ordinul de refuz al accesului poate solicita ca anumite spații, inclusiv cele pentru mărfuri și tancurile, să fie disponibile în vederea examinării în cursul noii inspecției.
7. Noua inspecție este efectuată de autoritatea competentă a statului membru care a emis ordinul de refuz al accesului sau de autoritatea competentă a portului de destinație cu acordul autorității competente a statului membru care a emis ordinul de refuz al accesului. Autoritatea competentă poate solicita un preaviz pentru noua inspecție de maximum 14 zile. Statului membru i se furnizează dovezi satisfăcătoare cu privire la faptul că nava respectă pe deplin cerințele aplicabile ale convențiilor.
8. Noua inspecție constă într-o inspecție extinsă care trebuie să acopere cel puțin aspectele relevante prevăzute în anexa VII.
9. Toate costurile determinate de inspecția extinsă vor fi suportate de proprietar sau de operator.

▼B

10. În cazul în care rezultatul inspecției extinse este satisfăcător pentru statul membru în conformitate cu anexa VII, ordinul de refuz al accesului trebuie să fie revocat, iar compania căreia îi aparține nava trebuie informată în scris asupra deciziei luate.
11. De asemenea, autoritatea competentă notifică în scris decizia luată administrației statului de pavilion, societății de clasificare respective, celorlalte state membre, celorlalți semnatori ai MOU Paris, Comisiei și secretariatului MOU Paris. De asemenea, autoritatea competentă trebuie să actualizeze fără întârziere baza de date privind inspecțiile cu informații privind anularea ordinului de refuz al accesului.
12. Informațiile cu privire la navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile comunitare trebuie puse la dispoziție în baza de date privind inspecțiile și trebuie să fie publicate în conformitate cu dispozițiile articolului 26 și ale anexei XIII.

*ANEXA IX***RAPORTUL DE INSPECȚIE**
(menționat la articolul 17)

Raportul de inspecție trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente.

I. Generalități

1. Autoritatea competentă care a întocmit raportul
2. Data și locul inspecției
3. Denumirea navei inspectate
4. Pavilionul
5. Tipul navei (astfel cum este indicat în Certificatul de management al siguranței)
6. Numărul de identificare OMI
7. Indicativul radio
8. Tonajul brut (GT)
9. Tonajul deadweight (după caz)
10. Anul de construcție, determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei
11. Societatea de clasificare sau societățile de clasificare, precum și oricare alte organizații, acolo unde este relevant, care a (au) eliberat navei certificatele de clasă, dacă acestea există
12. Organizația recunoscută sau organizațiile recunoscute și/sau orice altă parte care a (au) eliberat navei certificate, în numele statului de pavilion, în conformitate cu convențiile aplicabile
13. Denumirea și adresa companiei căreia îi aparține nava sau a operatorului
14. În cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru navlosirea navei, precum și tipul de navlosire
15. Data finală a întocmirii raportului de inspecție
16. Indicarea faptului că informațiile detaliate în legătură cu inspecția sau reținerea pot face obiectul publicării.

II. INFORMAȚII PRIVIND INSPECȚIA

1. Certificatele eliberate în conformitate cu convențiile în materie, autoritatea sau organizația care a eliberat certificatul (certificatele), inclusiv data eliberării și a expirării
2. Părțile sau elementele navei care au fost inspectate (în cazul unei inspecții mai amănunțite sau al unei inspecții extinse)
3. Portul și data ultimei inspecții intermediare, anuale sau de reînnoire, precum și denumirea organizației care a efectuat inspecția
4. Tipul inspecției (inspecție, inspecție mai amănunțită, inspecție extinsă)
5. Natura deficiențelor
6. Măsurile întreprinse.

▼B

III. Informații suplimentare în cazul reținerii

1. Data ordinului de reținere
2. Data anulării ordinului de reținere
3. Natura deficiențelor care au condus la emiterea ordinului de reținere (trimiteri la convenții, dacă este relevant)
4. Indicarea, după caz, dacă organizația recunoscută sau oricare alt organism privat care a efectuat controlul răspunde de deficiențele care, fiecare în parte sau cumulate, au determinat reținerea
5. Măsurile întreprinse.

▼B*ANEXA X***CRITERII PENTRU REȚINEREA UNEI NAVE****[menționate la articolul 19 alineatul (3)]****INTRODUCERE**

Înainte de a decide dacă deficiențele constatate în timpul inspecției justifică reținerea navei în cauză, inspectorul trebuie să aplice criteriile menționate în continuare, la punctele 1 și 2.

▼C1

Punctul 3 include exemple de deficiențe care pot autoriza direct reținerea navei implicate [a se vedea articolul 19 alineatul (3)].

▼B

În cazul în care motivul reținerii se datorează unei avarii accidentale suferite în timpul călătoriei navei spre un port, nu se emite un ordin de reținere, cu condiția:

- (a) respectării cerințelor cuprinse în Regula I/11(c) din SOLAS 74 privind notificarea administrației statului de pavilion, a controlorului desemnat sau a organizației recunoscute răspunzătoare de eliberarea certificatului în materie;
- (b) prezentării, de către comandantul sau proprietarul navei, autorității de control al statului portului, înainte de intrarea într-un port, a detaliilor privind împrejurările producerii accidentului și avariile suferite, precum și a informațiilor privind notificarea obligatorie a administrației statului de pavilion;
- (c) întreprinderii de către nava respectivă a unor acțiuni de remediere care să satisfacă cerințele autorității; și
- (d) garantării de către autoritate, după ce a fost notificată cu privire la încheierea acțiunilor de remediere, că deficiențele care puneau în pericol siguranța, sănătatea sau mediul au fost eliminate.

1. Criterii principale

Inspectorul trebuie să aplice următoarele criterii, pentru a stabili dacă o navă ar trebui sau nu să fie reținută:

Sincronizarea:

Navele care nu sunt sigure pentru a pleca pe mare trebuie reținute la prima inspecție, fără a ține seama de timpul cât vor sta în port.

Criteriu:

Nava este reținută dacă deficiențele sale prezintă un motiv serios pentru ca inspectorul să se întoarcă pentru a se convinge că acestea au fost remediate înainte ca nava să navigheze din nou.

Necesitatea ca inspectorul să se întoarcă pe navă este o măsură a gravității deficiențelor. Cu toate acestea, nu toate cazurile impun o asemenea obligație. Prin aceasta se înțelege că autoritatea trebuie să verifice într-un fel sau altul, de preferință printr-o vizită suplimentară, dacă deficiențele au fost remediate înaintea plecării.

2. Aplicarea criteriilor principale

Atunci când decide dacă deficiențele constatate la o navă sunt destul de grave pentru a reține nava, inspectorul trebuie să evalueze dacă:

- 1. nava deține documentele relevante valide;
- 2. nava are echipajul prevăzut în Certificatul de echipaj minim de siguranță.

▼B

În timpul inspecției, inspectorul trebuie, în continuare, să stabilească dacă nava și/sau echipajul sunt apte:

3. să navigheze în condiții de siguranță pe durata călătoriei următoare;
4. să manevreze și să transporte încărcătura în deplină siguranță și să monitorizeze starea acesteia pe durata călătoriei următoare;
5. să asigure funcționarea sălii mașinilor în deplină siguranță pe durata călătoriei următoare;
6. să mențină propulsia și direcția adecvate pe durata călătoriei următoare;
7. să combată în mod eficient, dacă este cazul, incendiile în orice parte a navei pe durata călătoriei următoare;
8. să abandoneze nava, dacă este cazul, rapid și în siguranță și să efectueze salvarea efectivă pe durata călătoriei următoare;
9. să prevină poluarea mediului pe durata călătoriei următoare;
10. să mențină stabilitatea adecvată pe durata călătoriei următoare;
11. să mențină etanșeitatea adecvată pe durata călătoriei următoare;
12. să comunice în situații de pericol, dacă este necesar, pe durata călătoriei următoare;
13. să ofere condiții sigure și salubre la bord pe durata călătoriei următoare;
14. să furnizeze un volum maxim de informații în caz de accident.

În cazul în care răspunsul la oricare dintre aceste evaluări este negativ, ținând seama de toate deficiențele constatate, trebuie să se ia în considerare reținerea navei. O combinație a unor deficiențe mai puțin grave poate, de asemenea, să justifice reținerea navei.

3. Pentru a asista inspectorul în folosirea acestor indicații, se oferă în continuare o listă a deficiențelor, grupate conform convențiilor și/sau codurilor în domeniu, considerate suficient de grave încât să justifice reținerea navei în cauză. Această listă nu are caracter exhaustiv.

3.1. *Generalități*

Absența unor certificate și documente valabile în conformitate cu instrumentele relevante. Cu toate acestea, navele care navighează sub pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție (instrument relevant) sau nu a pus în aplicare alt instrument relevant nu au dreptul să dețină certificatele prevăzute de convenția respectivă sau de un alt instrument relevant. Prin urmare, absența certificatelor solicitate nu constituie în sine un motiv pentru reținerea navelor respective; cu toate acestea, în aplicarea clauzei „tratament nepreferențial”, se impune respectarea substanțială a dispozițiilor înainte ca nava să primească dreptul de navigare.

3.2. *Elemente prevăzute de Convenția SOLAS 74*

1. Funcționarea defectuoasă a sistemului de propulsie sau a altui mecanism esențial, precum și a instalațiilor electrice.
2. Curățenie insuficientă în sala mașinilor, cantitate excesivă de amestecuri apă/ulei din santine, izolația tubulaturilor, inclusiv a tubulaturilor de evacuare din sala mașinilor, contaminate cu hidrocarburi, funcționarea necorespunzătoare a pompei de santină și a accesoriilor acesteia.

▼B

3. Defecțiuni ale generatorului de avarie, ale instalației de iluminat, ale bateriilor sau ale contactorilor.
 4. Funcționarea necorespunzătoare a instalației principale de guvernare și a guvernării de avarie.
 5. Absența, capacitatea insuficientă sau deteriorarea gravă a echipamentelor individuale de salvare, a bărcilor de salvare și a dispozitivelor de lansare a acestora.
 6. Absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a sistemului de detectare a incendiilor, a alarmelor de incendiu, a echipamentului de stingere a incendiilor, a instalației fixe de stingere a incendiilor, a supapelor de ventilare, a obturatorilor de incendiu, a dispozitivelor rapide de închidere, în măsura în care acestea nu corespund standardelor de utilizare în scopurile pentru care au fost create.
 7. Absența, deteriorarea substanțială sau defecțiunea sistemului de protecție împotriva incendiilor în zona de operare a încărcăturii pe navele-tanc.
 8. Absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a luminilor, a semnalelor optice sau sonore.
 9. Absența sau defectarea echipamentului de radiocomunicații pentru situații de pericol și comunicații de siguranță.
 10. Absența sau defectarea echipamentului de navigație, ținând seama de dispozițiile din regula V/16.2 din SOLAS 74.
 11. Absența hărților corectate de navigație și/sau a altor publicații nautice relevante, necesare pentru călătoria prevăzută, ținând seama de faptul că un sistem de afișare a hărților electronice și de informare (ECDIS) aprobat, care utilizează informații oficiale, poate fi folosit ca înlocuitor al hărților.
 12. Absența sitelor anticânteie de la sistemul de ventilație din camera pompelor de marfă.
 13. O deficiență gravă în ceea ce privește cerințele operaționale, astfel cum sunt descrise în secțiunea 5.5 din anexa 1 la MOU Paris.
 14. Numărul, componența sau certificarea echipajului nu corespund cu documentul de echipaj minim de siguranță.
 15. Nefectuarea programului de inspecții intensificate în conformitate cu dispozițiile capitolului XI regula 2 din SOLAS 74.
- 3.3. *Elemente prevăzute de Codul IBC*
1. Transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informațiilor despre încărcătură.
 2. Lipsa sau avarierea dispozitivelor de siguranță de înaltă presiune.
 3. Instalațiile electrice nesigure sau care nu corespund cerințelor codului.
 4. Surse de aprindere în locuri periculoase.
 5. Nerespectarea cerințelor speciale.
 6. Depășirea încărcăturii maxime admise pentru fiecare tanc.
 7. Protecția insuficientă la căldură pentru produsele sensibile.
- 3.4. *Elemente prevăzute de Codul IGC*
1. Transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informațiilor despre încărcătură.
 2. Lipsa dispozitivelor de închidere pentru spațiile de locuit sau de lucru.
 3. Pereții transversali neetanși la gaze.
 4. Defectarea închizătoarelor de aer.
 5. Lipsa sau defectarea valvulelor cu închidere rapidă.

▼B

6. Lipsa sau defectarea valvulelor de siguranță.
7. Instalațiile electrice nesigure sau care nu corespund cerințelor codului.
8. Ventilatoarele din zona încărcăturii nu funcționează.
9. Alaramele de presiune pentru tancurile de marfă nu funcționează.
10. Defectarea detectoarelor de gaz și/sau a detectoarelor de gaz toxic.
11. Transportul substanțelor care trebuie inhibitate fără un certificat valabil pentru inhibitor.

3.5. Elemente prevăzute de Convenția LL 66

1. Zone semnificative avariate, corodate sau cu pete de rugină pe filele de tablă sau pe zonele de întărire ale punții și corpului navei, care afectează starea de navigabilitate sau rezistența la sarcinile încărcate local, exceptând cazul în care s-au efectuat reparații temporare necesare pentru un voiaj spre un port în care vor fi realizate reparații definitive.
2. Un caz identificat de stabilitate insuficientă.
3. Lipsa unor informații suficiente și credibile, într-o formă aprobată, care, prin mijloace rapide și simple, permit comandantului să încarce și să balasteze nava astfel încât să se mențină limitele stabilității în toate momentele și în orice condiții pe timpul voiajului și să se evite orice suprasolicitare inacceptabilă a structurii navei.
4. Absența, deteriorarea sau defectarea dispozitivelor de închidere, a dispozitivelor de închidere a capacelor de magazie și a ușilor etanșe.
5. Încărcarea peste limita maximă admisă.
6. Absența scârilor de pescaj sau imposibilitatea citirii pescajelor.

3.6. Elemente prevăzute de MARPOL 73/78, anexa I

1. Absența, deteriorarea sau defectarea echipamentelor de filtrare a amestecurilor de apă/hidrocarburi, a sistemului de control și monitorizare a deversării de hidrocarburi și a sistemului de alarmă de 15 ppm.
2. Capacitate insuficientă de stocare în tancul de reziduuri lichide sau solide pentru voiajul intenționat.
3. Absența jurnalului de înregistrare a hidrocarburilor.
4. Existența unui baipas pentru deversare neautorizat.
5. Lipsa dosarului cu rapoartele de inspecție sau neconformitatea acestuia cu Regula 13G(3)(b) din MARPOL 73/78.

3.7. Elemente prevăzute de MARPOL 73/78, anexa II

1. Absența Manualului P&A.
2. Încărcătura nu este clasificată.
3. Absența registrului de marfă.
4. Transportul substanțelor similare hidrocarburilor fără a respecta cerințele sau fără a avea un certificat modificat corespunzător.
5. Existența unui baipas pentru deversare neautorizat.

3.8. Elementele prevăzute de MARPOL 73/78, anexa V

1. Absența unui plan de gestiune a deșeurilor.
2. Absența jurnalului de înregistrare a deșeurilor.
3. Personalul navei nu cunoaște cerințele privind eliminarea/descărcarea prevăzute de planul de gestiune a deșeurilor.

▼B3.9. *Elemente prevăzute de STCW 78/95 și Directiva 2008/106/CE*

1. Navigatorii nu pot prezenta un certificat, nu pot dovedi că dețin un certificat corespunzător sau o dispensă valabilă ori nu pot dovedi cu acte că s-a trimis la administrația statului de pavilion o cerere de atestare.
2. Dovezi privind obținerea în mod fraudulos a unui certificat sau posesorul unui certificat nu este persoana pentru care a fost emis inițial acel certificat.
3. Nu sunt respectate dispozițiilor administrației statului de pavilion cu privire la echipajul minim de siguranță.
4. Nu sunt respectate cerințele administrației statului de pavilion privind efectuarea serviciului de cart la punte și la mașină.
5. Absența din serviciul de cart a unei persoane calificate să opereze echipamentele vitale pentru siguranța navigației, radiocomunicațiile de siguranță sau prevenirea poluării marine.
6. Personalul navigant nu poate face dovada calificărilor profesionale cerute de sarcinile care le-au fost încredințate pentru siguranța navei și prevenirea poluării.
7. Imposibilitatea de a asigura, la primul serviciu de cart la începutul unei călătorii și pentru următoarele carturi, persoane suficient de odihnite și apte pentru serviciu.

3.10. ► **MI** *Elemente prevăzute de MLC 2006* ◀

1. Hrană insuficientă pentru călătoria până în următorul port.
2. Apă potabilă insuficientă pentru călătoria până în următorul port.
3. Condiții excesiv de insalubre la bordul navei.
4. Lipsa încălzirii în spațiile de locuit pe o navă care operează în zone unde temperaturile pot fi extrem de scăzute.
5. Ventilație insuficientă în spațiile de locuit ale unei nave.
6. Deșeuri excesive, blocaje din cauza încărcăturii sau echipamentului sau alte elemente care fac nesigure căile de acces și spațiile de locuit.
7. Dovezi clare că personalul de cart și alt personal de serviciu în timpul primului serviciu de cart sau în timpul următoarelor carturi este afectat de oboseală.

▼MI

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.

▼B3.11. *Elemente care nu determină reținerea navei, dar în care operațiunile legate de marfă, de exemplu, trebuie suspendate.*

Funcționarea (sau întreținerea) defectuoasă a instalației de gaz inert, a instalației sau a dispozitivelor de încărcare se consideră a fi motive serioase pentru oprirea operațiunii de încărcare.



ANEXA XI

CRITERII MINIME PENTRU INSPECTORI**[menționate la articolul 22 alineatele (1) și (5)]**

1. Inspectorii trebuie să posede cunoștințele teoretice și experiența adecvate în ceea ce privește navele și operarea acestora. Aceștia trebuie să dețină competențe în ceea ce privește aplicarea cerințelor convențiilor și a procedurilor relevante în materie de control al statului portului. Aceste cunoștințe și competențe de aplicare a cerințelor internaționale și comunitare trebuie să fie dobândite prin intermediul unor programe de formare documentate.
2. Inspectorii trebuie să dețină cel puțin:
 - (a) calificări corespunzătoare dobândite în cadrul unei instituții din domeniul maritim sau nautic și experiență adecvată pe mare în calitate de ofițer pe navă care deține sau a deținut un certificat de competență STCW 78/95 II/2 sau III/2 valabil fără limitări cu privire la zona de operare, la puterea de propulsie sau la tonaj; sau
 - (b) să fi trecut un examen recunoscut de autoritatea competentă pentru arhitect naval, inginer mecanic sau inginer în domeniul maritim și să aibă o experiență de cel puțin cinci ani în funcția respectivă; sau
 - (c) o diplomă universitară de profil sau echivalentă, precum și formare și calificare ca inspectori pentru siguranța navelor.
3. Inspectorul trebuie:
 - să aibă o experiență de minimum un an ca inspector al statului de pavilion privind controlul și certificarea navelor în conformitate cu convențiile sau să fi fost implicat în monitorizarea activităților organizațiilor recunoscute cărora le-au fost delegate aceste sarcini de reglementare; sau
 - să fi dobândit un nivel de competență similar, urmând minimum un an de formare pe teren care constă în participarea la inspecții în cadrul controlului realizat de statul portului sub îndrumarea inspectorilor PSC experimentați.
4. Inspectorii menționați la punctul 2 litera (a) trebuie aibă o experiență pe mare mai mare de cinci ani inclusiv perioadele de serviciu pe mare ca ofițeri maritimi punte sau, respectiv, ca ofițeri mecanici ori ca inspectori ai statului de pavilion sau ca inspectori asistenți în cadrul controlului statului portului. Această experiență trebuie să includă o perioadă de minimum doi ani pe mare în calitate de ofițer punte sau mecanic.
5. Inspectorii trebuie să aibă capacitatea de a comunica oral sau în scris cu personalul navigant în limba vorbită cel mai frecvent pe mare.
6. Inspectorii care nu îndeplinesc criteriile menționate anterior sunt, de asemenea, acceptați în cazul în care sunt angajați de autoritatea competentă a unui stat membru pentru controlul statului portului la data adoptării prezentei directive.
7. Atunci când, într-un stat membru, inspecțiile menționate la articolul 15 alineatele (1) și (2) sunt efectuate de inspectorii PSC, inspectorii respectivi au calificarea adecvată, inclusiv suficientă experiență teoretică și practică în securitatea maritimă. În mod obișnuit, aceasta include:
 - (a) o bună înțelegere a securității maritime și a modului în care aceasta se aplică în cadrul operațiunilor care fac obiectul examinării;
 - (b) cunoștințe practice adecvate privind procedurile și tehnologiile de securitate;
 - (c) cunoștințe privind principiile, procedurile și tehnicile de inspecție;
 - (d) cunoștințe practice privind operațiunile care fac obiectul examinării.



ANEXA XII

FUNȚIILE BAZEI DE DATE PRIVIND INSPECȚIILE**[menționată la articolul 24 alineatul (1)]**

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



ANEXA XIII

**PUBLICAREA INFORMAȚIILOR PRIVIND INSPECȚIILE,
REȚINERILE ȘI REFUZURILE ACCESULUI ÎN PORTURILE ȘI
ZONELE DE ANCORAJ ALE STATELOR MEMBRE****(menționată la articolul 26)**

1. Informațiile publicate în conformitate cu articolul 26 alineatul (1) trebuie să includă următoarele:
 - (a) denumirea navei;
 - (b) numărul de identificare OMI;
 - (c) tipul navei;
 - (d) tonajul brut (GT);
 - (e) anul de construcție determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei;
 - (f) denumirea și adresa companiei căreia îi aparține nava;
 - (g) în cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru navlosirea navei, precum și tipul de navlosire;
 - (h) statul de pavilion;
 - (i) certificatele de clasă și statutare eliberate în conformitate cu convențiile relevante și autoritatea sau organizația care a eliberat fiecare dintre certificatele respective, inclusiv data eliberării și a expirării;
 - (j) portul și data ultimei inspecții intermediare sau anuale pentru certificatele menționate la litera (i), precum și denumirea autorității sau a organizației care a efectuat inspecția;
 - (k) data, țara, portul în care nava a fost reținută.
2. În cazul navelor care au fost reținute, informațiile publicate în conformitate cu articolul 26 trebuie să includă, de asemenea:
 - (a) numărul reținerilor în ultimele 36 de luni;
 - (b) data la care a fost anulată reținerea;
 - (c) durata reținerii, în zile;
 - (d) motivele reținerii, exprimate în termeni clari și expliți;
 - (e) indicarea, după caz, a responsabilității ce revine organizației recunoscute care a efectuat inspecția în legătură cu deficiențele care, fiecare în parte sau cumulate, au condus la reținerea navei;
 - (f) descrierea măsurilor luate în cazul în care navei i s-a permis să navigheze până la cel mai apropiat șantier de reparații;
 - (g) în cazul în care navei i s-a refuzat accesul într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Comunitate, motivele unei astfel de măsuri, exprimate în termeni clari și expliți.



ANEXA XIV

**INFORMAȚII FURNIZATE ÎN CONTEXTUL MONITORIZĂRII
PUNERII ÎN APLICARE**
(menționată la articolul 29)

1. Fiecare stat membru trebuie să furnizeze anual Comisiei următoarele informații cu privire la anul precedent, cel mai târziu până la 1 aprilie.

1.1. Numărul de inspectori care acționează în numele lor în cadrul controlului statului portului

Aceste informații trebuie transmise Comisiei folosindu-se următorul model de tabel ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Port/zonă	Numărul de inspectori cu normă întreagă (A)	Numărul de inspectori cu normă redusă (B)	Conversia (B) în normă întreagă (C)	Total (A+C)
Portul X/sau zona X				
Portul Y/sau zona Y				
TOTAL				

1.2. Numărul total de nave individuale care au intrat în porturile lor la nivel național. Cifra reprezintă numărul de nave care fac obiectul prezentei directive și care au intrat în porturile lor la nivel național, luate în calcul o singură dată.

2. Statele membre trebuie:

(a) să furnizeze Comisiei, o dată la șase luni, o listă cu escalele în port ale navelor individuale, altele decât cele angajate în servicii regulate de transport de pasageri și mărfuri, care au intrat în porturile lor sau care au comunicat unei autorități sau unui organism portuar sosirea lor într-o zonă de ancoraj, listă care să conțină pentru fiecare mișcare a navei numărul de identificare OMI al navei, data sosirii acesteia și portul. Lista va fi transmisă în formatul unui program de calcul tabelar care să permită extragerea și prelucrarea automată a informațiilor sus-menționate. Lista este furnizată în termen de 4 luni de la expirarea perioadei la care se referă informațiile;

și

(b) să furnizeze Comisiei liste separate cu serviciile regulate de transport de pasageri și cu serviciile regulate de transport de mărfuri menționate la litera (a) în termen de șase luni de la aplicarea prezentei directive și, ulterior, ori de câte ori se produc modificări la nivelul acestor servicii. Lista conține, pentru fiecare navă, numărul de identificare OMI, denumirea și ruta parcursă de navă. Lista este furnizată în formatul unui program de calcul tabelar care să permită extragerea și prelucrarea automată a informațiilor sus-menționate.

⁽¹⁾ Atunci când inspecțiile efectuate în contextul controlului statului portului reprezintă doar o parte din munca inspectorilor, numărul total de inspectori trebuie convertit la un număr echivalent de inspectori cu normă întreagă. Atunci când același inspector lucrează în mai multe porturi sau zone geografice, echivalentul de normă redusă aplicabil trebuie să fie luat în considerare în fiecare port.

⁽²⁾ Aceste informații trebuie să fie furnizate la nivel național pentru fiecare port al statului membru avut în vedere. În sensul prezentei anexe, prin port se înțelege un port individual și zona geografică acoperită de un inspector sau o echipă de inspectori, cuprinzând mai multe porturi individuale, după caz.



ANEXA XV

PARTEA A

DIRECTIVA ABROGATĂ, CU MODIFICĂRILE SUCESIVE ALE ACESTEIA**(menționată la articolul 37)**

Directiva 95/21/CE a Consiliului
(JO L 157, 7.7.1995, p. 1)

Directiva 98/25/CE a Consiliului
(JO L 133, 7.5.1998, p. 19)

Directiva 98/42/CE a Comisiei
(JO L 184, 27.6.1998, p. 40)

Directiva 1999/97/CE a Comisiei
(JO L 331, 23.12.1999, p. 67)

Directiva 2001/106/CE a Parlamentului European și
a Consiliului
(JO L 19, 22.1.2002, p. 17)

Directiva 2002/84/CE a Parlamentului European și a Consiliului Numai articolul 4
(JO L 324, 29.11.2002, p. 53)

PARTEA B

LISTA TERMENELOR DE TRANSPUNERE ÎN DREPTUL INTERN**(menționată la articolul 37)**

Directivă	Termen de transpunere
Directiva 95/21/CE	30 iunie 1996
Directiva 98/25/CE	30 iunie 1998
Directiva 98/42/CE	30 septembrie 1998
Directiva 1999/97/CE	13 decembrie 2000
Directiva 2001/106/CE	22 iulie 2003
Directiva 2002/84/CE	23 noiembrie 2003



ANEXA XVI

**Tabel de corespondență
(menționat la articolul 37)**

Directiva 95/21/CE	Prezenta directivă
Articolul 1 teza introductivă	Articolul 1 teza introductivă
Articolul 1 prima liniuță	Articolul 1 litera (a)
Articolul 1 a doua liniuță	Articolul 1 litera (b)
–	Articolul 1 litera (c)
Articolul 2 teza introductivă	Articolul 2 teza introductivă
Articolul 2 alineatul (1) teza introductivă	Articolul 2 alineatul (1) teza introductivă
Articolul 2 alineatul (1) prima liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (a)
Articolul 2 alineatul (1) a doua liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (b)
Articolul 2 alineatul (1) a treia liniuță	Articolul 2 alineatul (1) a treia liniuță
Articolul 2 alineatul (1) a patra liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (d)
Articolul 2 alineatul (1) a cincea liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (e)
Articolul 2 alineatul (1) a șasea liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (f)
Articolul 2 alineatul (1) a șaptea liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (g)
Articolul 2 alineatul (1) a opta liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (h)
Articolul 2 alineatul (2)	Articolul 2 alineatul (2)
–	Articolul 2 alineatul (3)
–	Articolul 2 alineatul (4)
Articolul 2 alineatul (3)	Articolul 2 alineatul (5)
Articolul 2 alineatul (4)	–
–	Articolul 2 alineatul (6)
–	Articolul 2 alineatul (7)
Articolul 2 alineatul (5)	Articolul 2 alineatul (8)
–	Articolul 2 alineatul (9)
–	Articolul 2 alineatul (10)
Articolul 2 alineatul (6)	Articolul 2 alineatul (11)
Articolul 2 alineatul (11)	Articolul 2 alineatul (12)
Articolul 2 alineatul (8)	Articolul 2 alineatul (13)
–	Articolul 2 alineatul (14)
Articolul 2 alineatul (9)	Articolul 2 alineatul (15)
–	Articolul 2 alineatul (16)
Articolul 2 alineatul (10)	Articolul 2 alineatul (17)
–	Articolul 2 alineatul (18)
–	Articolul 2 alineatul (19)

▼B

Directiva 95/21/CE	Prezenta directivă
–	Articolul 2 alineatul (20)
–	Articolul 2 alineatul (21)
–	Articolul 2 alineatul (22)
Articolul 3 alineatul (1) primul paragraf	Articolul 3 alineatul (1) primul paragraf
–	Articolul 3 alineatul (1) al doilea paragraf
–	Articolul 3 alineatul (1) al treilea paragraf
Articolul 3 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 3 alineatul (1) al patrulea paragraf
–	Articolul 3 alineatul (1) al cincilea paragraf
–	Articolul 3 alineatul (1) al șaselea paragraf
Articolul 3 alineatele (2)-(4)	Articolul 3 alineatele (2)-(4)
–	Articolul 4 alineatul (1)
Articolul 4	Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 5	–
–	Articolul 5
–	Articolul 6
–	Articolul 7
–	Articolul 8
–	Articolul 9
–	Articolul 10
–	Articolul 11
–	Articolul 12
Articolul 6 alineatul (1) teza introductivă	–
–	Articolul 13 punctul 1 teza introductivă
Articolul 6 alineatul (1) litera (a)	Articolul 13 punctul 1 litera (a)
–	Articolul 13 punctul 1 litera (b)
Articolul 6 alineatul (1) litera (b)	Articolul 13 punctul 1 litera (c)
Articolul 6 alineatul (2)	–
–	Articolul 13 punctul 2
Articolul 6 alineatul (3)	Articolul 13 punctul 3
Articolul 6 alineatul (4)	–
Articolul 7	–

▼B

Directiva 95/21/CE	Prezenta directivă
Articolul 7a	–
Articolul 7b	–
–	Articolul 14
–	Articolul 15
–	Articolul 16
Articolul 8	Articolul 17
–	Articolul 18
Articolul 9 alineatele (1) și (2)	Articolul 19 alineatul (1) și (2)
Articolul 9 alineatul (3) prima frază	Articolul 19 alineatul (3)
Articolul 9 alineatul (3) a doua, a treia și a patra frază	Articolul 19 alineatul (4)
Articolul 9 alineatele (4)-(7)	Articolul 19 alineatele (5)-(8)
–	Articolul 19 alineatul (9) și alineatul (10)
Articolul 9a	–
Articolul 10 alineatele (1)-(3)	Articolul 20 alineatele (1)-(3)
–	Articolul 20 alineatul (4)
Articolul 11 alineatul (1)	Articolul 21 alineatul (1)
–	Articolul 21 alineatul (1)
Articolul 11 alineatul (2)	Articolul 21 alineatul (3) primul paragraf
Articolul 11 alineatul (3) primul paragraf	–
Articolul 11 alineatul (3) al doilea paragraf	Articolul 21 alineatul (3) al doilea paragraf
Articolul 11 alineatele (4)-(6)	Articolul 21 alineatele (4)-(6)
Articolul 12 alineatele (1)-(3)	Articolul 22 alineatele (1)-(3)
Articolul 12 alineatul (4)	Articolul 22 alineatul (4)
–	Articolul 22 alineatele (5)-(7)
Articolul 13 alineatele (1)-(2)	Articolul 23 alineatele (1)-(2)
–	Articolul 23 alineatele (3)-(5)
Articolul 14	–
Articolul 15	–
–	Articolul 24
–	Articolul 25
–	Articolul 26
–	Articolul 27
Articolul 16 alineatele (1) și (2)	Articolul 28 alineatele (1) și (2)
Articolul 16 alineatul (2a)	Articolul 28 alineatul (3)

▼B

Directiva 95/21/CE	Prezenta directivă
Articolul 28 alineatul (3)	Articolul 28 alineatul (4)
Articolul 17	Articolul 29
–	Articolul 30
Articolul 18	Articolul 31
Articolul 19	Articolul 32
–	Articolul 33
Articolul 19a	Articolul 34
–	Articolul 35
Articolul 20	Articolul 36
–	Articolul 37
Articolul 21	Articolul 38
Articolul 22	Articolul 39
Anexa I	–
–	Anexa I
–	Anexa II
–	Anexa III
Anexa II	Anexa IV
Anexa III	Anexa V
Anexa IV	Anexa VI
Anexa V	Anexa VII
Anexa VI	Anexa X
Anexa VII	Anexa XI
–	Anexa XII
Anexa VIII	Anexa XIII
Anexa IX	Anexa IX
Anexa X	Anexa XIV
Anexa XI	Anexa VIII
Anexa XII	–
–	Anexa XV
–	Anexa XVI