

31995L0021

7.7.1995

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 157/1

**DIRECTIVA 95/21/CE A CONSILIULUI
din 19 iunie 1995**

privind punerea în aplicare, în ceea ce privește navele care fac escală în porturile comunitare sau în apele care intră sub jurisdicția statelor membre, a standardelor internaționale privind siguranța maritimă, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă de la bordul navelor (controlul statului de port)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 84 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu articolul 189c din tratat ⁽³⁾,

întrucât Comunitatea este serios preocupată de dezastrele maritime și poluarea mărilor și a coastelor maritime ale statelor membre;

întrucât Comunitatea este de asemenea preocupată de condițiile de viață și de muncă de la bordul navelor;

întrucât Consiliul, în reuniunea sa din 25 ianuarie 1993, adoptă concluziile care determină Comunitatea și statele membre să asigure o intrare în vigoare și aplicare mai eficiente a standardelor internaționale adecvate privind siguranța maritimă și protecția mediului și să pună în aplicare noile măsuri când sunt adoptate;

întrucât, prin Rezoluția sa din 8 iunie 1993 privind politica comună de siguranță maritimă ⁽⁴⁾, Consiliul a îndemnat Comisia să prezinte cât mai repede Consiliului propuneri de acțiuni specifice și propuneri oficiale privind criteriile de inspecție a navelor, inclusiv armonizarea condițiilor de reținere și posibilitatea publicării rezultatelor inspecțiilor și refuzul accesului în porturile comunitare;

întrucât siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor se pot îmbunătăți eficient prin reducerea drastică a numărului navelor care nu corespund standardelor de

navigație în apele comunitare, prin aplicarea strictă a convențiilor, codurilor, rezoluțiilor internaționale;

întrucât monitorizarea conformității navelor cu standardele internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bord ar trebui să fie, în primul rând, de competența statului de pavilion; întrucât, oricum, un număr tot mai mare de state de pavilion întâmpină serioase dificultăți în a pune în aplicare standardele internaționale; întrucât, de acum, monitorizarea conformității cu standardele internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bord trebuie, de asemenea, asigurată de statul de port;

întrucât o abordare armonizată a punerii în vigoare eficiente de către statele membre a standardelor internaționale privind navigarea în apele lor teritoriale și folosirea porturilor lor va evita perturbări la nivelul concurenței;

întrucât un cadru legal comunitar pentru armonizarea procedurilor de inspecție este fundamental pentru asigurarea aplicării omogene a principiilor de siguranță a navigației și prevenirea poluării, care sunt în centrul politicilor comunitare de transport și mediu;

întrucât poluarea mărilor este prin natura sa un fenomen transfrontalier; întrucât, în conformitate cu principiul subsidiarității, dezvoltarea mijloacelor de prevenire în acest domeniu, în ceea ce privește mările vecine ale statelor membre, se realizează cel mai bine la nivel comunitar, deoarece statele membre nu pot lua separat măsuri adecvate și eficiente;

întrucât adoptarea directivei Consiliului este procedura corespunzătoare pentru stabilirea cadrului legal și a normelor și criteriilor armonizate pentru controlul statului de port;

întrucât ar trebui să se profite de experiența dobândită în timpul aplicării Memorandumului de înțelegere de la Paris (MOU) privind controlul statului de port (PSC), semnat la Paris la 26 ianuarie 1982;

întrucât inspectarea de către fiecare stat membru a cel puțin 25 % din numărul de nave străine care intră în porturile sale în cursul

⁽¹⁾ JO C 107, 15.4.1994, p. 14 și

JO C 347, 8.12.1994, p. 15.

⁽²⁾ JO 393, 31.12.1994, p. 50.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 27 octombrie 1994 (JO C 347, 8.12.1994, p. 15), Poziția comună a Consiliului din 14 martie 1995 (JO C 93, 13.4.1995, p. 25) și Decizia Parlamentului European din 18 mai 1995 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁴⁾ JO C 271, 7.10.1993, p. 1.

unui an dat, în practică, înseamnă că un număr mare de nave ce operează în cadrul Comunității în orice moment au fost supuse unei inspecții;

întrucât trebuie să se depună mai multe eforturi pentru punerea la punct a unui sistem de descoperire mai bun;

întrucât normele și procedurile pentru inspecțiile statului de port, inclusiv criteriile de reținere a navelor, trebuie armonizate pentru a asigura o eficiență constantă în toate porturile, ceea ce ar reduce radical folosirea selectivă a unor porturi de destinație pentru a evita rețeaua de control conform;

întrucât statisticile privind dezastrele, reținerea și anomaliile, publicate în comunicarea Comisiei intitulată „Politica comună de siguranță maritimă” și în raportul anual al MOU, arată că anumite categorii de nave trebuie să fie supuse unor inspecții amănunțite;

întrucât neconformitatea cu dispozițiile convențiilor pertinente trebuie corectată; întrucât navele obligate să adopte măsuri corective trebuie, în cazul în care deficiențele privind conformitatea prezintă un risc clar pentru siguranță, sănătate sau mediu, să se rețină până când neconformitatea a fost corectată;

întrucât ar trebui să existe dreptul de acțiune împotriva deciziilor de reținere luate de autoritățile competente, pentru a preveni decizii iresponsabile care pot cauza rețineri necuvenite sau întârzieri;

întrucât utilajele din portul de inspecție pot fi de asemenea natură încât autoritatea competentă să fie obligată să autorizeze nava să se îndrepte spre un șantier de reparații corespunzător, doar în cazul în care se îndeplinesc condițiile pentru transfer; întrucât navele neconforme ar continua să reprezinte un pericol pentru siguranță, sănătate sau mediu și să se bucure de avantaje comerciale, nefiind adaptate conform dispozițiilor pertinente ale convențiilor, și ar trebui, prin urmare, să li se refuze accesul în orice port din cadrul Comunității;

întrucât există circumstanțe în care unei nave căreia i s-a refuzat accesul în porturile din Comunitate, trebuie să i se acorde totuși permisiunea de a intra; întrucât, în aceste circumstanțe, ar trebui ca navei să i se permită accesul într-un anumit port, doar după ce s-au luat toate măsurile de precauție pentru a asigura intrarea acesteia în port în condiții de siguranță;

întrucât, având în vedere complexitatea dispozițiilor cuprinse în convenții în ceea ce privește construcția navelor, echipamentul și echipajul, consecințele grave ale deciziilor luate de inspecții și necesitatea ca inspecțiile să ia decizii absolut imparțiale, inspecțiile trebuie să fie efectuate de către inspecții ce sunt funcționari sau alte persoane abilitate corespunzător sau alte asemenea persoane, cu vaste cunoștințe și experiență;

întrucât piloții și autoritățile portuare pot fi în măsură să furnizeze informații utile privind deficiențele unor astfel de nave și echipaje;

întrucât este necesară cooperarea între autoritățile competente ale statelor membre și alte autorități sau organizații pentru a asigura o urmărire atentă în ceea ce privește navele cu deficiențe cărora li s-a permis înaintarea și pentru schimbul de informații privind navele din port;

întrucât sistemul informațional denumit Sirenac E stabilit în conformitate cu MOU oferă un volum mare de informații suplimentare necesare aplicării prezentei directive;

întrucât publicarea informațiilor privind navele care nu respectă standardele internaționale privind siguranța, sănătatea și protecția mediului maritim poate fi un mijloc eficient de descurajare a încărcătorilor de a folosi asemenea nave și un stimulent pentru proprietarii acestora de a lua măsuri corective fără a fi constrânși;

întrucât toate costurile de inspecție a navelor ce justifică reținerea trebuie suportate de proprietar sau de operator;

întrucât, în scopul punerii în aplicare a prezentei directive ar trebui să se utilizeze comitetul instituit conform articolul 12 din Directiva 93/75/CEE a Consiliului din 13 septembrie 1993 privind cerințele minime pentru navele care au ca destinație sau punct de plecare porturile Comunității și transportă mărfuri periculoase sau poluante ⁽¹⁾, pentru a asista Comisia în adaptarea obligațiilor statelor membre privind inspecția pe baza experienței dobândite, ținând seama de evoluțiile MOU, precum și în adoptarea anexelor, în cazul în care este necesar, în temeiul modificărilor convențiilor, protocoalelor, codurilor și rezoluțiilor organismelor internaționale pertinente și ale MOU,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Scopul

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

— sporirea conformității cu legislația internațională și comunitară pertinentă privind siguranța maritimă, protecția mediului

⁽¹⁾ JO L 247, 5.10.1993, p. 19.

maritim și condițiile de viață și de muncă la bordul vaselor aflate sub orice pavilion;

- stabilirea unor criterii comune pentru controlul navelor de către statul de port și armonizarea procedurilor de inspecție și reținere, ținând seama în mod corespunzător de angajamentele luate de autoritățile maritime ale statelor membre în conformitate cu Memorandumul de înțelegere privind controlul statului de port de la Paris (MOU).

Articolul 2

Definiții

În înțelesul prezentei directive, inclusiv al anexelor la aceasta:

1. „*Convenții*” înseamnă:
 - Convenția internațională privind liniile de încărcare, 1966 (LL 66);
 - Convenția internațională pentru protecția vieții pe mare, 1974 (Solas 74);
 - Convenția internațională pentru prevenirea poluării în urma navigării, 1973, și Protocolul din 1978 cu privire la aceasta (Marpol 73/78);
 - Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, atestare și efectuare a serviciului de cart, 1978 (STEW 78);
 - Convenția privind regulamentele internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, 1972 (Colreg 72);
 - Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor, 1969 și
 - Convenția privind navele comerciale (standardele minime), 1976 (OIM 147),

alături de protocoalele și modificările acestor convenții și codurile aferente obligatorii, în vigoare la data adoptării prezentei directive.
2. „*MOU*” înseamnă Memorandumul de înțelegere privind controlul statului de port, semnat la Paris la 26 ianuarie 1982, în versiunea în vigoare la data adoptării prezentei directive.
3. „*Navă*” înseamnă orice vas maritim pentru care se aplică una sau mai multe convenții, ce se află sub pavilionul altui stat decât al statului de port.
4. „*Instalație marină*” înseamnă o platformă fixă sau plutitoare ce operează pe sau deasupra platformei continentale a unui stat membru.
5. „*Inspector*” înseamnă un angajat din sectorul public sau altă persoană, autorizată corespunzător de către autoritatea competentă a unui stat membru să efectueze inspecțiile de control al statului de port și responsabilă în fața autorității competente respective.
6. „*Inspecție*” înseamnă o vizită la bordul unei nave pentru a verifica atât validitatea certificatelor pertinente și a altor documente, cât și starea navei, a echipamentelor și a echipajului, precum și condițiile de viață și de muncă ale echipajului.
7. „*Inspecție mai detaliată*” înseamnă o inspecție în care nava, echipamentele și echipajul, luate integral sau parțial, sunt supuse, în circumstanțele menționate în articolul 6 alineatul (3), unei inspecții aprofundate ce acoperă construcția navei, echipamentele, încadrarea cu personal, condițiile de viață și de muncă și conformitatea cu procedurile operaționale la bord.
8. „*Inspecție extinsă*” înseamnă o inspecție în conformitate cu articolul 7.
9. „*Reținere*” înseamnă interdicția oficială a navigării pe mare a unei nave, din cauza deficiențelor constatate, care, individual sau împreună, fac nava nesigură.
10. „*Oprirea unei operațiuni*” înseamnă interzicerea continuării unei operațiuni de către o navă, din cauza deficiențelor constatate care, individual sau împreună, ar face continuarea operațiunii riscantă.

Articolul 3

Domeniul de aplicare

- (1) Prezenta directivă se aplică oricărei nave și echipajului ei:
 - care fac escală într-un port al unui stat membru sau la o instalație marină sau
 - care ridică ancora din asemenea port sau instalație.

Nici una din dispozițiile prezentului articol nu aduce atingere drepturilor de intervenție de care dispune un stat membru în conformitate cu convențiile internaționale aplicabile.

- (2) În cazul navelor cu tonaj brut sub 500 de tone, statele membre aplică dispozițiile din convenția pertinentă 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 serios pentru siguranță, sănătate sau mediu. În aplicarea prezentului alineat, statele membre se orientează după anexa 1 la MOU.

(3) Când inspectează o navă ce se află sub pavilionul unui stat care nu este parte a unei convenții, statele membre se asigură că tratamentul acordat unei asemenea nave și echipajului acesteia nu este mai favorabil decât cel acordat unei nave ce se află sub pavilionul unui stat care este parte în convenția în cauză.

(4) Navele de pescuit, navele de război, navele auxiliare, navele din lemn de o construcție primitivă, navele autorităților publice folosite în scopuri necomerciale și iahturile de agrement ce nu sunt angajate în schimburi comerciale se exclud din sfera de aplicare a prezentei directive.

Articolul 4

Organismul însărcinat cu inspecția

Statele membre înființează administrații maritime naționale corespunzătoare, denumite în continuare „autorități competente”, pentru inspectarea navelor și iau măsurile necesare pentru a se asigura că autoritățile competente își îndeplinesc îndatoririle stabilite în prezenta directivă.

Articolul 5

Obligațiile privind inspecția

(1) Autoritatea competentă a fiecărui stat membru efectuează un număr anual total de inspecții reprezentând cel puțin 25 % din numărul de nave individuale ce au intrat în porturile sale în cursul unui an calendaristic.

(2) La selectarea navelor pentru inspecție, autoritatea competentă acordă prioritate navelor prevăzute în anexa I.

(3) Statele membre se abțin de la inspectarea navelor care au fost inspectate de alt stat membru în cele șase luni anterioare, cu condiția ca:

- nava să nu fie inclusă în anexa I;
- nici o deficiență să nu fi fost raportată în urma unei inspecții anterioare și
- să nu existe motive întemeiate pentru efectuarea unei inspecții.

(4) Dispozițiile alineatului (3) nu se aplică nici unui control operațional prevăzut în mod special în convenții.

(5) Statele membre și Comisia cooperează în vederea stabilirii priorităților și practicilor care vor permite ca navele susceptibile de a avea deficiențe să fie descoperite mai eficient.

Orice modificare ulterioară a prezentului articol, cu excepția cifrei 25 % din alineatul (1), se face conform dispozițiilor articolului 19.

Articolul 6

Procedura de inspecție

(1) Autoritatea competentă se asigură că inspectorul realizează următoarele operații, cel puțin:

- (a) verifică certificatele și documentele cuprinse în anexa II, în măsura aplicabilității;
- (b) este mulțumit de starea generală a navei, în special de sala mașinilor și spațiile de locuit, precum și de condițiile de igienă.

(2) Inspectorul poate examina toate certificatele și documentele pertinente, altele decât cele cuprinse în anexa II, ce trebuie păstrate la bord, în conformitate cu convențiile în cauză.

(3) Ori de câte ori există motive întemeiate de a crede că, după inspecția prevăzută în alineatele (1) și (2), starea navei sau a echipamentelor sale sau a echipajului nu întrunește în totalitate cerințele pertinente ale unei convenții, se procedează la o inspecție mai detaliată, inclusiv verificarea suplimentară a conformității cu cerințele operaționale la bord.

„Motive întemeiate” există când un inspector găsește elemente probatoare care, după experiența sa profesională, justifică o inspecție mai detaliată a navei, a echipamentelor sau a echipajului.

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

(4) Se respectă, de asemenea, procedurile și liniile directoare pertinente pentru controlul navelor, prevăzute în anexa IV.

Articolul 7

Inspecția extinsă a anumitor nave

(1) În cazul în care există motive întemeiate în favoarea inspecției detaliate a unei nave aparținând categoriilor cuprinse în anexa V, statele membre asigură efectuarea unei inspecții extinse.

(2) În anexa V, secțiunea B conține liniile directoare neobligatorii pentru inspecție extinsă.

(3) Navele prevăzute la alineatul (1) sunt supuse unei inspecții extinse de către oricare dintre autoritățile competente ale statelor membre doar o dată într-o perioadă de 12 luni. Totuși, navele respective se supun inspecției prevăzute în articolul 6 alineatele (1) și (2).

(4) În cazul navelor de pasageri care circulă conform unui program regulat dinspre sau către un port al unui stat membru, autoritatea competentă a statului membru în cauză efectuează o inspecție extinsă a fiecărei nave. În cazul în care o navă de pasageri

circulă conform unui program regulat între porturile statelor membre, unul dintre statele între care circulă nava efectuează inspecția extinsă.

Articolul 8

Raportul inspecției către căpitanul vasului

(1) La finalizarea unei inspecții, a unei inspecții detaliate sau a unei inspecții extinse, căpitanul vasului primește din partea inspectorului un document în formatul indicat în anexa 3 la MOU, în care sunt prezentate rezultatele inspecției și detaliile tuturor deciziilor luate de către inspector și ale măsurilor corective ce trebuie luate de către căpitan, proprietar sau operator.

(2) În cazul unor deficiențe care justifică reținerea navei, documentul ce trebuie înaintat căpitanului, conform alineatului (1), include informații privind publicarea ulterioară a ordinului de reținere, în conformitate cu dispozițiile prezentei directive.

Articolul 9

Corectarea deficiențelor și reținerea

(1) Autoritatea competentă trebuie să se asigure că orice deficiență confirmată sau descoperită în urma inspecției prevăzute în articolele 6 și 7 este sau urmează să fie corectată în conformitate cu convențiile.

(2) În cazul deficiențelor ce prezintă un pericol clar privind siguranța, sănătatea sau mediul, autoritatea competentă din statul de port unde 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 ridică decât în momentul în care pericolul este eliminat sau până când o astfel de autoritate stabilește că nava, sub rezerva condițiilor necesare impuse de către aceasta, poate naviga sau că operațiunea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, vreun risc pentru alte nave sau fără să prezinte un pericol deosebit pentru mediul marin.

(3) Inspectorul aplică criteriile stabilite în anexa VI pentru a stabili dacă o navă ar trebui să fie sau nu reținută.

(4) 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 au luat măsurile necesare pentru a se asigura că acestea întrunește cerințele pertinente ale convențiilor.

(5) În cazul în care inspecțiile prevăzute în articolele 6 și 7 impun reținerea unei nave, autoritatea competentă informează imediat, în scris, administrația statului sub al cărui pavilion se află nava

(denumită în continuare „administrația de pavilion”) sau consulul sau, în absența acestuia, cea mai apropiată reprezentanță diplomatică a statului respectiv, cu privire la toate circumstanțele în care intervenția respectivă s-a considerat necesară. În plus, dacă este cazul, aceasta se notifică, de asemenea, observatorilor desemnați sau organismelor acreditate, care au responsabilitatea eliberării certificatelor navei.

(6) Dispozițiile prezentei directive nu aduc atingere cerințelor suplimentare din convențiile privind procedurile de notificare și raportare în ceea ce privește controlul statului de port.

(7) Când se exercită controlul statului de port conform prezentei directive, se depun toate eforturile pentru evitarea reținerii necorespunzătoare a unei nave sau întârzierea ei. În cazul în care o navă este reținută sau întârziată necorespunzător, proprietarul sau operatorul este îndreptățit să ceară compensații pentru orice pierdere sau pagubă suferită. În orice situație de pretinsă reținere sau întârziere nejustificată, responsabilitatea dovezii revine proprietarului sau operatorului navei în cauză.

Articolul 10

Drept de acțiune

(1) Proprietarul sau operatorul navei sau reprezentantul acestuia în statul membru are un drept de acțiune împotriva deciziei de reținere luate de autoritatea competentă. Exercițarea căii de acțiune nu implică și suspendarea deciziei de reținere.

(2) Statele membre stabilesc și mențin procedurile corespunzătoare în acest scop în conformitate cu legislația lor internă.

(3) Autoritatea competentă informează în mod corespunzător căpitanul navei, conform alineatului (1), cu privire la dreptul lui de acțiune.

Articolul 11

Monitorizarea inspecțiilor și reținerile

(1) Când deficiențele prevăzute în articolul 9 alineatul (2) nu se pot corecta în portul de inspecție, autoritatea competentă a statului membru respectiv poate permite navei în cauză să se îndrepte spre cel mai apropiat șantier de reparații disponibil, ales de căpitanul navei și de autoritățile în cauză, cu condiția de a se îndeplini condițiile determinate de autoritatea competentă a statului de pavilion și autorizate de statul membru în cauză. Respectivul condiții asigură că nava poate naviga în continuare fără riscuri privind siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără riscuri pentru celelalte nave sau fără a constitui o amenințare deosebită pentru mediul marin.

(2) În circumstanțele prevăzute în alineatul (1), autoritatea competentă a statului membru în portul de inspecție notifică

autorității competente a statului unde se află șantierul de reparații, părților menționate în articolul 9 alineatul (5) și oricărei alte autorități, dacă este cazul, cu privire la toate condițiile de călătorie.

(3) Notificarea părților prevăzute în alineatul (2) se face în conformitate cu anexa 2 la MOU.

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

(4) Statele membre iau măsuri pentru a se asigura ca navelor prevăzute în alineatul (1) care navighează pe mare:

(i) fără a respecta condițiile stabilite de autoritatea competentă a oricărui stat membru din portul de inspecție; sau

(ii) care refuză să respecte cerințele aplicabile ale convențiilor, neintrând în șantierul de reparații indicat;

să le fie refuzat accesul în orice port din cadrul Comunității, 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 în alineatul (4) punctul (i), autoritatea competentă a statului membru unde nava a fost găsită cu deficiențe alertează imediat autoritățile competente ale celorlalte state membre.

În circumstanțele prevăzute în alineatul (4) punctul (ii), autoritatea competentă a statului membru unde se află șantierul de reparații informează imediat autoritățile competente ale celorlalte state membre.

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

(6) Fără să aducă atingere dispozițiilor alineatului (4), accesul într-un port anume poate fi autorizat de o autoritate competentă a respectivului stat de port în cazuri de *forță majoră* sau de ignorare a considerațiilor de siguranță, pentru a reduce sau a minimiza riscul poluării sau pentru a corecta deficiențele, cu condiția ca operatorul, proprietarul sau căpitanul navei să ia măsuri adecvate și satisfăcătoare pentru autoritatea competentă a statului membru respectiv, în scopul asigurării unei intrări în deplină siguranță.

Articolul 12

Competența profesională a inspectorilor

(1) Inspecțiile trebuie efectuate doar de inspectorii care îndeplinesc criteriile de calificare menționate în anexa VII.

(2) În cazul în care autoritatea competentă a statului de port nu deține cunoștințele profesionale necesare, inspectorul autorității competente în cauză poate fi asistat de orice persoană cu competență necesară în materie.

(3) Inspectorii care efectuează controlul statului de port și persoanele care îi asistă nu trebuie să urmărească obținerea unor avantaje comerciale nici în cadrul portului de inspecție, nici pe navele inspectate și nu sunt angajați sau nu lucrează în numele organizațiilor neguvernamentale care emit certificate obligatorii și certificate de clasificare sau care realizează cercetările 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 legislația internă pertinentă, indicând că inspectorul este autorizat să efectueze inspecții.

Se instituie un model comun pentru o asemenea carte de identitate în conformitate cu procedura de la articolul 19.

Articolul 13

Rapoarte întocmite de către piloți și autoritățile portuare

(1) Piloții statelor membre care ancorează sau ridică ancora sau aflați pe o navă ce se îndreaptă spre un port din cadrul unui stat membru informează imediat autoritatea competentă a statului de port sau a statului de coastă, dacă este cazul, ori de câte ori constată, în timpul programului lor normal de lucru, deficiențe care pot prejudicia siguranța navigării navei respective sau care pot constitui un pericol pentru mediul marin.

(2) În cazul în care autoritățile portuare, cu ocazia exercitării propriilor atribuții, constată că o navă din portul lor are deficiențe care pot prejudicia siguranța navei sau constituie un pericol deosebit pentru mediul marin, autoritățile respective informează imediat autoritatea competentă a statului de port în cauză.

Articolul 14

Cooperarea

(1) Fiecare stat membru prevede cooperarea între propria autoritate competentă, autoritățile sale portuare și alte autorități corespunzătoare sau organizații comerciale pentru a se asigura că autoritatea sa competentă poate să obțină toate informațiile relevante privind navele ce se îndreaptă spre porturile sale.

(2) Fiecare stat membru menține dispozițiile privind schimbul de informații și cooperarea între propria autoritate competentă și

autoritățile competente ale celorlalte state membre și menține relația operațională stabilită între propria autoritate competentă, Comisie și sistemul informațional Sirenac E, creat în St. Malo, Franța.

(3) Informațiile prevăzute în alineatul (2) sunt cele menționate în anexa 4 la MOU și cele necesare aducerii la îndeplinire a articolului 15 din prezenta directivă.

Articolul 15

Publicarea reținerilor

Fiecare autoritate competentă publică cel puțin trimestrial informațiile privind navele reținute în cele trei luni anterioare și care au fost reținute de cel puțin două ori în ultimele 24 de luni. Informațiile publicate conțin următoarele precizări:

- numele navei;
- numele proprietarului sau al operatorului navei;
- numărul OMI;
- statul de pavilion;
- societatea de clasificare, dacă este necesar, și, dacă este cazul, orice altă parte care a emis certificate navei în cauză în conformitate cu convențiile în numele statului de pavilion;
- motivele reținerii;
- portul și data reținerii.

Articolul 16

Rambursarea cheltuielilor

(1) În cazul în care inspecțiile prevăzute în articolele 6 și 7 confirmă sau descoperă deficiențe în conformitate cu cerințele unei convenții, justificând reținerea unei nave, toate costurile legate de inspecții, în orice perioadă contabilă normală, sunt acoperite de proprietarul navei, operator sau de reprezentantul acestuia în statul de port.

(2) Toate cheltuielile legate de inspecțiile realizate de autoritatea competentă a unui stat membru, în conformitate cu dispozițiile articolului 11 alineatul (4), revin proprietarului sau operatorului navei.

(3) Reținerea nu se ridică decât în momentul plății integrale a cheltuielilor sau al depunerii unei garanții suficiente pentru rambursarea cheltuielilor.

Articolul 17

Informații necesare pentru monitorizarea punerii în aplicare

- (1) Statele membre furnizează următoarele informații Comisiei și secretariatului MOU:
- numărul inspecțiilor care lucrează în numele lor în cadrul inspecției efectuate de către statul de port, în conformitate cu prezenta directivă. Pentru autoritățile în care inspecțiile efectuează inspecțiile statului de port cu normă parțială, totalul trebuie convertit într-un număr de inspecții angajați cu normă întreagă;
 - numărul navelor individuale care intră în porturile lor într-un an calendaristic pe o perioadă de cinci ani.
- (2) Informațiile menționate în alineatul (1) se transmit în cursul celor trei luni care urmează după intrarea în vigoare a prezentei directive și, după aceea, la 1 octombrie o dată la trei ani.

Articolul 18

Comitetul de reglementare

Comisia este asistată de comitetul instituit în temeiul articolului 12 din Directiva 93/75/CEE, în conformitate cu procedura stabilită în articolul în cauză.

Articolul 19

Procedura de modificare

Prezenta directivă se poate modifica în conformitate cu procedura stabilită în articolul 18, pentru:

- (a) a adapta obligațiile de inspecție și de publicare ale statelor membre menționate în articolul 5 [cu excepția cifrei de 25 % prevăzute în alineatul (1)] și în articolele 6, 7 și 15, pe baza experienței dobândite în urma punerii în aplicare a prezentei directive și ținând seama de evoluțiile din cadrul MOU;
- (b) a adapta anexele pentru a ține seama de modificările care au intrat în vigoare aduse convențiilor, protocoalelor, codurilor și rezoluțiilor organizațiilor internaționale relevante și MOU.

Articolul 20

Punerea în aplicare

- (1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare punerii în aplicare a prezentei directive

până cel târziu la 30 iunie 1996 și informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

Articolul 21

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la publicare.

(2) Când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

Articolul 22

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

(3) Statele membre comunică Comisiei textul dispozițiilor de drept intern pe care le-au adoptat în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Adoptată la Luxemburg, 19 iunie 1995

Pentru Consiliu

Președintele

B. PONS

ANEXA I

NAVE CARE TREBUIE SUPUSE INSPECȚIEI CU PRIORITYATE

[în conformitate cu articolul 5 alineatul (2)] (*)

1. Nave care vizitează un port al unui stat membru pentru prima dată sau după o absență de 12 luni sau mai mult. În aplicarea acestor criterii statele membre țin seama de inspecțiile care au fost realizate de membrii MOU. În absența informațiilor corespunzătoare în acest scop, statele membre se bazează pe informațiile Sirenac E disponibile și inspectează acele nave care nu au fost înregistrate în baza de date Sirenac E de la intrarea în vigoare a respectivei baze de date la 1 ianuarie 1993.
2. Nave ce navighează sub pavilionul unui stat, ce apar în tabelul mediu reactualizat la trei ani, în care figurează reținerile și întârzierile mai mari decât media, publicat în raportul anual al MOU.
3. Nave cărora li s-a permis să părăsească portul unui stat membru cu condiția ca deficiențele descoperite să fie eliminate într-o perioadă de timp dată, până la expirarea acelei perioade.
4. Nave care au fost raportate de către piloți sau autoritățile portuare ca având deficiențe ce pot să prejudicieze siguranța navigației (în temeiul Directivei 93/75/CE a Consiliului din 13 septembrie 1993 și articolul 13 din prezenta directivă).
5. Nave ale căror certificate legale privind construcția și echipamentele navei, emise în conformitate cu convențiile, și ale căror certificate de clasificare au fost emise de o organizație care nu este recunoscută conform Directivei 94/57/CE a Consiliului din 22 noiembrie 1994 (*) privind normele și standardele comune destinate organizațiilor de inspecție și control al navelor, precum și activităților relevante ale administrațiilor maritime.
6. Nave care nu s-au conformat obligațiilor stabilite în Directiva 93/75/CEE.
7. Nave care sunt într-o categorie pentru care s-a decis inspecția extinsă (în conformitate cu articolul 7 din prezenta directivă).
8. Nave care au fost suspendate din clasa lor din motive de siguranță în cursul celor șase luni anterioare.

(*) Succesiunea criteriilor nu indică ordinea importanței acestora.

(1) JO L 319, 12.12.1994, p. 20.

ANEXA II

LISTA CERTIFICATELOR ȘI A DOCUMENTELOR

[prevăzute în articolul 6 alineatul (1)]

1. Certificatul internațional de tonaj (1969)
2. — Certificatul de securitate a navelor de pasageri;
— Certificatul de securitate a construcției cargourilor;
— Certificatul de securitate a echipamentelor cargourilor;
— Certificatul de securitate a radiotelegrafiei cargourilor;
— Certificatul de securitate a radiotelefoniei cargourilor;
— Certificatul de securitate a aparaturii radio a cargourilor;
— Certificatul de scutire;
— Certificatul de siguranță a cargourilor.
3. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul unor mari cantități de gaze lichefiate
— Certificatul de conformitate pentru transportul unor mari cantități de gaze lichefiate
4. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul unor mari cantități de produse chimice periculoase
— Certificatul de conformitate pentru transportul unor mari cantități de produse chimice periculoase
5. Certificatul internațional de prevenire a poluării cu petrol
6. Certificatul internațional de prevenire a poluării pentru transportul unor mari cantități de substanțe lichide nocive
7. Certificatul internațional pentru linii de încărcare (1966)
— Certificatul internațional de scutire a liniilor de încărcare
8. Registrul petrolului, părțile I și II.
9. Registrul încărcăturii
10. Documentul care precizează efectivele minime de securitate
— Brevete
11. Certificatele medicale (vezi Convenția OIM nr. 73 privind examinarea medicală a marinarilor)
12. Informații privind stabilitatea
13. Copie după documentul de conformitate și certificatul emis conform Codului internațional de administrare pentru securitatea funcționării navelor și pentru prevenirea poluării [Rezoluția OMI A.741 (18)]
14. Certificatele privind soliditatea corpului navei și instalațiile de propulsare a navei, emise de societatea de clasificare în cauză (necesare doar în cazul în care nava își păstrează clasa dată de societatea de clasificare)

ANEXA III

EXEMPLE DE „MOTIVE ÎNTEMEIATE” PENTRU O INSPECȚIE MAI DETALIATĂ

[în conformitate cu articolul 6 alineatul (3)]

1. Navele enumerate în anexa I, cu excepția celor de la punctul 1.
2. Un raport sau o notificare din partea altui stat membru.
3. Un raport sau o plângere din partea căpitanului, a unui membru al echipajului sau oricărei alte persoane sau organizații având interes legitim în ceea ce privește siguranța funcționării navei, condițiile de viață și de muncă la bordul navei sau prevenirea poluării, dacă statul membru în cauză nu consideră că raportul sau plângerea sunt, în mod evident, nefondate; identitatea persoanei care depune raportul sau plângerea nu trebuie dezvăluită căpitanului sau proprietarului navei în cauză.
4. Nava a fost implicată într-o coliziune în drumul ei spre port.
5. Registrul petrolului nu a fost ținut în mod corespunzător.
6. Nava a fost acuzată de o așa-zisă violare a dispozițiilor privind deversarea substanțelor dăunătoare sau a apelor uzate.
7. În timpul verificării certificatelor sau a altor documente [vezi articolul 6 alineatul (1) litera (a) și alineatul (2)] s-au descoperit inexactități.
8. Indicii că membrii echipajului nu sunt capabili să respecte cerințele articolului 8 din Directiva 94/58/CE din 22 noiembrie 1994 privind nivelul minim de pregătire a marinarilor ⁽¹⁾.
9. Norme de siguranță sau directive ale OMI nu au fost respectate în ce privește încărcătura sau alte operațiuni, de exemplu, conținutul de oxigen din sistemul principal de alimentare cu gaz inert a bacurilor cu încărcătură este peste nivelul maxim prescris.
10. Neîntocmirea registrului de către căpitanul unui tanc petrolier pentru sistemul de monitorizare și control al descărcărilor de petrol pentru ultima călătorie în balast.
11. Absența unei liste de apel numeric a echipajului actualizate sau membrii echipajului nu își cunosc îndatoririle în cazul unui incendiu sau în cazul ordinului de abandonare a vasului.

⁽¹⁾ JO L 319, 12.12.1994, p. 28.

ANEXA IV

PROCEDURILE DE CONTROL AL NAVELOR

[în conformitate cu articolul 6 alineatul (4)]

1. Procedurile modificate de control al navelor [Rezoluția OMI A.466 (XII)].
 2. Principiile care trebuie respectate pentru stabilirea efectivelor în funcție de siguranță [Rezoluția OMI A.481 (XII)] și anexele care formează Conținutul Documentului în care se precizează efectivele minime de siguranță (anexa I) și directivele pentru aplicarea principiilor care trebuie respectate pentru stabilirea efectivelor în funcție de siguranță (anexa 2).
 3. Procedurile de control al navelor și al descărcărilor în conformitate cu anexa I la Marpol 73/78 [Rezoluția OMI A.542 (13)].
 4. Procedurile de control al navelor și al descărcărilor în conformitate cu anexa II la Marpol 73/78 [Rezoluția OMI MEPC 26 (23)].
 5. Procedurile de control al cerințelor operaționale privind siguranța navelor și prevenirea poluării [Rezoluția OMI A.742 (18)].
 6. Dispozițiile Codului maritim internațional privind mărfurile periculoase.
 7. Publicația „Inspekția condițiilor de muncă la bordul navelor. Orientări în materie procedurală” a Organizației Internaționale a Muncii (OIM).
 8. Anexa I la MOU de la Paris, orientări pentru inspectori.
-

ANEXA V

A. CATEGORII DE NAVE SUPUSE INSPECȚIEI EXTINSE

[în conformitate cu articolul 7 alineatul (1)]

1. Tancuri petroliere, cinci ani sau mai puțin de la data retragerii lor succesive în conformitate cu Marpol 73/78, anexa I, Regulamentul 13G, *id est*.
 - un tanc pentru țiței cu o capacitate brută de 20 000 tone sau mai mult sau un transportator de mărfuri cu o capacitate brută de 30 000 tone sau mai mult care nu întrunește cerințele unui tanc petrolier nou, conform Regulamentului I (26) din anexa I la Marpol 73/78, va fi supus unei inspecții amănunțite la 20 de ani de la data livrării conform indicațiilor din suplimentul, formularul B, la Certificatul IOPP sau la 25 de ani de la acea dată, dacă tancurile laterale sau fundul dublu al navei nefolosite pentru transportul petrolului întrunesc cerințele Regulamentului 13G alineatul (4) din anexa în cauză, în cazul în care nu a fost reconstruit în conformitate cu Regulamentul 13F din aceeași anexă;
 - un tanc petrolier ca cel menționat anterior ce întrunește cerințele unui tanc petrolier nou în conformitate cu Regulamentul I (26) din anexa I la Marpol 73/78 se va supune unei inspecții amănunțite la 25 de ani de la data livrării conform suplimentului, formularul B, la Certificatul IOPP, dacă nu respectă sau a fost reconstruit pentru a respecta Regulamentul 13F din anexa în cauză.
2. Transportatoare de mărfuri în vrac, mai vechi de 12 ani, stabilite pe baza datei de construcție indicate în certificatele de securitate a navei.
3. Navele de pasageri.
4. Tancurile pentru transportul gazelor sau al substanțelor chimice, mai vechi de 10 ani, stabilite pe baza datei de construcție indicate în certificatele de securitate a navei.

B. LINII DIRECTOARE NEOBLIGATORII PENTRU INSPECȚIA EXTINSĂ A UNOR ANUMITE CATEGORII DE NAVE

[în conformitate cu articolul 7 alineatul (2)]

În măsura aplicabilității, următoarele articole pot fi considerate ca făcând obiectul unei inspecții extinse. Inspectorii trebuie să ia notă că se poate periclita siguranța îndeplinirii anumitor operațiuni de la bordul navei, cum ar fi operațiunile de încărcare, dacă se solicită efectuarea unor teste ce au un efect direct asupra acestora, în timpul acestor operațiuni.

1. NAVE ÎN GENERAL (categorii din secțiunea A)
 - oprirea și pornirea generatorului de urgență;
 - inspectarea iluminatului de urgență;
 - funcționarea pompelor pentru stingerea incendiilor cu două furtunuri legate la conducta principală de incendiu;
 - funcționarea pompelor de santină;
 - închiderea ușilor ermetice;
 - coborârea la apă a unei bărci de salvare;
 - testarea opririi de urgență de la distanță a boilerelor, ventilației sau pompelor de combustibil;
 - testarea transmisiei de cârmă și celei auxiliare;
 - inspectarea surselor de energie în caz de avarie pentru instalațiile radio;
 - inspectarea și, dacă este posibil, testarea separatorului din sala mașinilor.
2. TANCURILE PETROLIERE

În afară de articolele enumerate în secțiunea 1, următoarele articole pot, de asemenea, să facă obiectul unei inspecții extinse pentru tancurile petroliere:

 - sistemul de stingere cu spumă de pe punte;

- echipamentul de stingere a incendiilor, în general;
- inspectarea grizumetrelor din sala mașinilor, compartimentul pompelor și cabine;
- controlul presiunii gazului inert și a conținutului de oxigen din acesta;
- verificarea Dosarului de rapoarte de inspecție [vezi Rezoluția OMI A.744 (18)] pentru a identifica posibilele zone suspecte ce impun o inspecție.

3. TRANSPORTATOARE DE MĂRFURI ÎN VRAC

În afară de articolele enumerate în secțiunea 1, următoarele articole pot, de asemenea, constitui obiectul unei inspecții extinse:

- posibila corodare a fundațiilor mecanismelor de punte;
- posibila deformare și/sau corodare a capacelor tambuchiurilor;
- posibilele fisuri sau corodări în pereții etanși de compartimentare transversali;
- accesul în cală;
- verificarea Dosarului de rapoarte de inspecție [vezi Rezoluția OMI A.744 (18)], pentru identificarea posibilelor zone suspecte ce impun o inspecție.

4. TANCURI PENTRU TRANSPORTUL GAZELOR ȘI AL SUBSTANȚELOR CHIMICE

În afară de articolele enumerate în secțiunea 1, următoarele articole pot, de asemenea, să constituie obiectul unei inspecții amănunțite:

- aparatura de monitorizare și securitate a bacului în ceea ce privește temperatura, presiunea și ulajul;
- aparatura de analiză a nivelului de oxigen și explozimetrele, inclusiv calibrarea acestora. Disponibilitatea echipamentului de detecție chimică (foale) cu un număr potrivit de tuburi detectoare de gaz specifice încărcăturii transportate;
- echipamentele de salvare din cabină pentru protecția respirației și ochilor, disponibile pentru toate persoanele de la bord (dacă sunt impuse de produsele enumerate în Certificatul internațional de conformitate sau Certificatul de conformitate pentru transportul unor mari cantități de produse chimice periculoase sau de gaze lichefiate, după caz);
- a se verifica dacă produsul transportat este menționat în Certificatul internațional de conformitate sau Certificatul internațional de conformitate pentru transportul unor mari cantități de produse chimice periculoase sau de gaze lichefiate, după caz;
- instalațiile fixe de pe punte pentru stingerea incendiilor, fie cu spumă, fie cu substanțe chimice uscate sau de altă natură, conform produsului transportat.

5. NAVELE DE PASAGERI

În afară de articolele enumerate în secțiunea 1, următoarele articole pot, de asemenea, să constituie obiectul unei inspecții amănunțite:

- testarea detectoarelor de foc și a sistemului de alarmă;
- testarea închiderii adecvate a ușilor antifoc;
- testarea sistemului de avertizare sonoră;
- exerciții de evacuare în caz de incendiu unde, cel puțin, trebuie să se prezinte echipamentul complet al pompierilor, iar o parte din personalul de servire participă la exercițiu;
- demonstrarea faptului că membrii cheie ai echipajului sunt informați cu privire la planul de control al avariilor.

Dacă se consideră potrivit, inspecția poate continua în timp ce nava intră sau iese din portul unui stat membru, cu acordul căpitanului sau al operatorului. Inspectorii nu trebuie să obstrucționeze operațiunile de pe navă, nici nu au voie să creeze situații care, din punctul de vedere al căpitanului, ar putea să pericliteze siguranța pasagerilor, a echipajului și a navei.

ANEXA VI

CRITERII PENTRU REȚINEREA UNEI NAVE

[în conformitate cu articolul 9 alineatul (3)]

Introducere

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

Secțiunea 3 include exemple de deficiențe care pot autoriza direct reținerea unei nave [vezi articolul 9 alineatul (3)].

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 prezintă siguranță pe mare trebuie reținute după 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 reîntoarcă pentru a se convinge că acestea s-au rectificat înainte ca nava să navigheze din nou.

Necesitatea ca inspectorul să se reîntoarcă pe navă este o măsură a gravității deficiențelor. Totuși, 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, că anomaliile au fost rectificate înaintea plecării.

2. Aplicarea criteriilor principale

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

1. nava deține documente pertinente și valide;
2. nava are echipajul prevăzut în Documentul în care se precizează efectivele minime de securitate.

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

3. navigheze în condiții de siguranță pe durata călătoriei următoare;
4. să manevreze, să transporte și să monitorizeze în deplină siguranță starea încărcăturii pe durata călătoriei următoare;
5. să asigure buna funcționare a sălii mașinilor în deplină siguranță pe durata călătoriei următoare;
6. să mențină propulsia și direcția adecvate pe durata călătoriei următoare;
7. să combată, dacă este cazul, incendiile în mod eficient, în orice parte a navei pe durata călătoriei următoare;
8. să abandoneze, dacă este cazul, nava rapid și în siguranță și să acorde ajutor 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 primejdie, dacă este necesar, pe durata călătoriei următoare;
13. să ofere condiții sigure și salubre la bord pe durata călătoriei următoare.

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

3. Pentru a asista inspectorul în folosirea acestor linii directoare, se dă în continuare o listă a anomaliilor, grupate conform convențiilor și/sau codurilor pertinente, considerate atât de grave încât ele justifică reținerea navei în cauză. Această listă nu are caracter exhaustiv.

3.1. Generalități

Absența unor certificate valide în conformitate cu instrumentele pertinente. Totuși, navele ce navighează sub pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție (instrument pertinent) sau nu a pus în aplicare alt instrument pertinent, nu sunt abilitate să dețină certificatele prevăzute de convenția respectivă sau un alt instrument relevant. Astfel, absența certificatelor prevăzute nu ar trebui să constituie în sine un motiv pentru reținerea navelor respective; totuși, în aplicarea clauzei „fără tratament preferențial”, se impune respectarea substanțială a dispozițiilor înainte ca nava să înceapă navigarea.

3.2. Domenii prevăzute de Convenția Solas (Trimiterile sunt indicate între paranteze)

1. Defecțiunea sistemului de propulsie sau a altui mecanism, precum și a instalațiilor electrice.
2. Curățenie insuficientă în sala mașinilor, o cantitate excesivă de amestecuri de apă cu petrol în santine, izolația pompelor, inclusiv a celor de golire din sala mașinilor, contaminate cu petrol, funcționarea improprie a sistemului de pompe de santină.
3. Defecțiunea generatorului de urgență, a iluminatului, a bateriilor sau a contactelor.
4. Defecțiunea transmisiei de cârmă principale și auxiliare.
5. Absența, capacitatea insuficientă sau deteriorarea gravă a accesoriilor personale de salvare, a bărcilor de salvare și a echipamentelor 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, instalației fixe de stingere a incendiilor, a supapelor de ventilare, a grizumetrelor, a sistemelor de închidere automată, în măsura în care acestea nu pot corespunde standardelor de utilizare.
7. Absența, deteriorarea substanțială sau defecțiunea sistemului de protecție împotriva incendiilor a punții de încărcare a tancurilor.
8. Absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a luminilor, a configurațiilor sau a semnalelor sonore.
9. Absența sau defecțiunea echipamentului de radiocomunicație în caz de urgență.
10. Absența sau defecțiunea echipamentului de navigație, ținând cont de dispozițiile Regulamentului Solas V/12 (o).
11. Absența hărților corectate de navigație și/sau a altor publicații nautice relevante necesare pentru călătoria prevăzută, ținând seama că hărțile electronice se pot folosi ca un substitut al celorlalte.
12. Absența ventilației de evacuare izolate electric pentru compartimentul pompelor din cargouri (Regulamentul Solas II-2/59.3.1).

3.3. Domenii prevăzute de Codul IBC (Trimiterile sunt indicate între paranteze)

1. Transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informației privind încărcătura (16.2).
2. Lipsa sau deteriorarea aparatului de siguranță pentru presiune înaltă (8.2.3).
3. Instalațiile electrice ce nu prezintă siguranță sau nu corespund cerințelor codului (10.2.3).
4. Surse de inflamare în locuri periculoase prevăzute în 10.2 (11.3.15).

5. Nerespectarea cerințelor speciale (15).
 6. Depășirea încărcăturii maxime admise per cisternă (16.1).
 7. Protecția insuficientă împotriva încălzirii pentru produsele sensibile (16.6).
- 3.4. *Domenii prevăzute de Codul IGC (Trimiterile sunt indicate între paranteze)*
1. Transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informațiilor privind încărcătura (18.1).
 2. Lipsa dispozitivelor de închidere a cabinelor sau spațiilor de serviciu (3.2.6).
 3. Peretele de compartimentare neetanș pentru gaze (3.3.2).
 4. Defectarea obturatorilor de aer (3.6).
 5. Lipsa sau defecțiunea supapelor de închidere automată (5.6).
 6. Lipsa sau defecțiunea supapelor de siguranță (8.2).
 7. Instalațiile electrice nu prezintă siguranță sau nu corespund cerințelor codului (10.2.4).
 8. Ventilatoarele din zona de încărcare nu sunt funcționale (12.1).
 9. Alarmerile de presiune pentru cisternele de încărcare nu funcționează (13.4.1).
 10. Defecțiunea detectoarelor de gaz și/sau a detectoarelor de gaz toxic (13.6).
 11. Transportul substanțelor care trebuie inhibitate în absența certificatului valabil privind inhibitorii gazelor (17/19).
- 3.5. *Domenii prevăzute de Convenția privind liniile de încărcare*
1. Avarii sau coroziuni sau pete de rugină pe bordajul mecanic și rigidizarea aferentă a mecanismelor punții și carcasei, afectând capacitatea de navigare sau rezistența la încărcare, dacă nu s-au efectuat reparații temporare necesare pentru a ajunge într-un port în vederea realizării reparațiilor generale.
 2. Un caz recunoscut de stabilitate insuficientă.
 3. Absența unor informații suficiente și corecte, într-o formă aprobată, care, prin mijloace rapide și simple, permit căpitanului să își aranjeze încărcătura și balastul pe navă în așa fel încât să se mențină stabilitatea navei în limite sigure, în toate momentele și în orice condiții în timpul călătoriei și să se evite orice tensiuni inacceptabile la nivelul structurii navei.
 4. Absența, deteriorarea sau defecțiunea dispozitivelor de închidere, a trapelor tambuchiului și a ușilor etanșe.
 5. Supraîncărcarea.
 6. Absența scărilor de pescaj sau imposibilitatea citirii lor.
- 3.6. *Domenii prevăzute de Convenția Marpol, anexa I (Trimiterile sunt indicate între paranteze)*
1. Absența, deteriorarea sau defecțiunea echipamentelor de filtrare a apei cu petrol, a sistemului de control și monitorizare a descărcării petrolului și a sistemului de alarmă de 15 ppm.
 2. Capacitate rămasă insuficientă în tancul de deversare și/sau nămol pentru călătoria prevăzută.
 3. Absența registrului petrolului [20 (5)].
 4. Utilizarea neautorizată cu echipamentul derivat pentru descărcare.
- 3.7. *Domenii prevăzute de Convenția Marpol, anexa II (Trimiterile sunt indicate între paranteze)*
1. Absența manualului P&A.
 2. Încărcătura nu este catalogată [3 (4)].

3. Absența registrului încărcăturii [9 (6)].
4. Transportul substanțelor similare petrolului fără a respecta cerințele sau fără un certificat modificat corespunzător (14).
5. Utilizarea neautorizată cu echipamentul derivat pentru descărcare.

3.8. *Domenii prevăzute de Convenția STCW*

Numărul, componența sau certificarea echipajului ce nu corespund cu documentul de siguranță al încadrării cu personal.

3.9. *Domenii prevăzute de Convenția OIM*

1. Hrană insuficientă pentru călătoria spre următorul port.
2. Insuficiența apei potabile pentru călătoria spre următorul port.
3. Condiții excesiv insalubre la bordul navei.
4. Lipsa unui sistem de încălzire a cabinelor unei nave care navighează în zone unde temperatura poate fi extrem de scăzută.
5. Gunoii excesiv, echipamente, încărcături sau alte condiții de insecuritate care blochează căile de acces și cabinele.

3.10. *Domenii care nu implică reținerea navei, dar în care operațiunile de încărcare trebuie suspendate.*

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

ANEXA VII

CRITERII MINIME PENTRU INSPECTORI

[în conformitate cu articolul 11 alineatul (1)]

1. Inspectorul trebuie autorizat să efectueze controlul statului de port de către autoritatea competentă a statului membru.
2. Fie:
 - Inspectorul trebuie să aibă o experiență de minimum un an ca inspector al statului de pavilion, ale cărui responsabilități rezidă în inspecții și certificări în conformitate cu convențiile;
 - să fie posesorul:
 - (a) unui certificat de competență în calitate de căpitan, ce autorizează persoana în cauză să preia comanda unei nave de 1 600 GT sau mai mult (vezi STCW, Regulamentul II/2); sau
 - (b) unui certificat de competență ca inginer șef, ce autorizează persoana să preia funcția respectivă la bordul unei nave a cărei centrală electrică are o putere egală sau mai mare decât 3 000 KW (vezi STCW, Regulamentul III/2); sau
 - (c) să fi fost admis la examenul pentru arhitect naval, inginer mecanic sau inginer în domeniul marinei și să aibă o experiență de cel puțin cinci ani în acea funcție.
 - Inspectorii menționați la literele (a) și (b) trebuie să fi lucrat o perioadă de cel puțin cinci ani pe mare ca ofițer de punte sau în sala mașinilor, respectiv.
- Fie:

Inspectorul trebuie:

 - să fie titularul unei diplome corespunzătoare de studii universitare sau de alte studii echivalente și
 - să fi absolvit și să fi obținut un titlu de la o școală pentru inspectori în siguranța navelor și
 - să aibă o experiență de cel puțin doi ani ca inspector al statului de pavilion, ale cărui responsabilități rezidă în inspecții și certificări în conformitate cu convențiile.
3. Abilitatea de a comunica oral și în scris cu marinarii în limba vorbită frecvent pe mare.
4. Cunoștințe corespunzătoare privind dispozițiile convențiilor internaționale și procedurile pertinente cu privire la controlul statului de port.
5. Inspectorii care nu îndeplinesc criteriile menționate anterior sunt, de asemenea, desemnați dacă ei sunt angajați de autoritatea competentă a unui stat membru pentru controlul statului de port la data adoptării prezentei directive.