

32001L0106

L 19/17

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

22.1.2002

**DIRECTIVA 2001/106/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 19 decembrie 2001**

de modificare a Directivei 95/21/CE a Consiliului privind aplicarea standardelor internaționale pentru siguranța navelor, prevenirea poluării, asigurarea condițiilor de muncă și viață (controlul statului de port) la navele care utilizează porturile comunitare și navighează în apele aflate sub jurisdicția statelor membre

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 (1),

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

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor (3),

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 251 din tratat (4), având în vedere proiectul comun aprobat de comitetul de conciliere la 13 noiembrie 2001,

întrucât:

- (1) Directiva 95/21/CE a Consiliului (5) stabilește în Comunitatea Europeană un sistem de control al navelor de către statul de port, bazat pe proceduri de inspecție și de reținere unitare.
- (2) Este necesar să se țină seama de modificările aduse convențiilor, protocoalelor, codurilor și rezoluțiilor Organizației Maritime Internaționale (OMI) și de evoluțiile din cadrul Memorandumului de înțelegere de la Paris (MOU).
- (3) Dat fiind ca prin nimic prezenta directivă nu are ca efect transferul către statul de port a responsabilităților statului al cărui pavilion îl arborează nava, inclusiv a responsabilităților organizațiilor recunoscute care acționează în numele statului al cărui pavilion îl arborează nava.
- (4) Unele nave prezintă un risc evident pentru siguranța maritimă și pentru mediul marin datorită stării de uzură avansate, a pavilionului și a antecedentelor; printre acestea se numără mai ales navele care arborează pavilionul unui stat considerat ca fiind „de foarte mare risc” sau de „risc

ridicat” în lista neagră publicată în raportul anual al MOU. Prin urmare, acestora ar trebui să li se interzică accesul în porturile comunitare, exceptând cazul în care se poate demonstra că pot fi operate în condiții de siguranță în apele comunitare. Trebuie stabilite orientări care să stabilească proceduri aplicabile în eventualitatea impunerii unei astfel de restricții de acces și a ridicării restricției. Pentru asigurarea transparenței, lista navelor cărora li s-a refuzat accesul în porturile comunitare ar trebui să fie publică.

- (5) Navele care prezintă un factor de risc ridicat prezintă un mare risc de accident sau poluare, justificând astfel necesitatea inspecțiilor lor frecvente în porturile comunitare de escală.

- (6) Categoriile de nave enumerate în anexa V la Directiva 95/21/CE prezintă de asemenea un risc major de accident sau poluare atunci când ating o anumită vechime. Puterea discreționară de care dispune autoritatea de inspecție cu privire la selectarea unei astfel de nave pentru o inspecție extinsă nu permite realizarea unor practici unitare în interiorul Comunității. În consecință, este necesar ca inspectarea acestor nave să fie obligatorie. Având în vedere în special riscurile unei poluări majore cauzate de tancurile petroliere și faptul că marea majoritate a deficiențelor care duc la reținerea navelor se referă la nave cu o vechime mai mare de 15 ani, regimul inspecției extinse ar trebui să se aplice petrolierelor cu o vechime mai mare de 15 ani.

- (7) Conținutul inspecțiilor extinse pentru care au fost stabilite orientările poate varia considerabil, fiind la discreția autorității de inspecție. Pentru a se realiza practici unitare în interiorul Comunității, aceste orientări ar trebui să fie obligatorii. Totuși, ar trebui să existe dispoziții de exceptare pentru cazurile în care efectuarea inspecției unor astfel de nave, în special ținând cont de starea tancurilor cu încărcătură ale navei sau de constrângerile operaționale ale activităților de încărcare-descărcare, nu este posibilă sau ar implica riscuri prea mari pentru siguranța navei, echipajul acesteia, inspector sau siguranța incintei portuare.

- (8) Statelor membre ar trebui să li se permită să organizeze inspecții obligatorii eficiente, astfel încât să obțină cea mai mare valoare adăugată din aplicarea regimului de inspecții extinse, ținând cont de diferitele condiții de operare și făcând apel la cooperarea între porturi și statele membre, respectând totodată obiectivele cantitative globale cu privire la inspecții.

(1) JO C 212 E, 25.7.2000, p. 102 și JO C 154 E, 29.4.2001, p. 67.

(2) JO C 14, 16.1.2001, p. 22.

(3) JO C 22, 24.1.2001, p. 19.

(4) Avizul Parlamentului European din 30 noiembrie 2000 (JO C 228, 13.8.2001, p. 133), Poziția Comună a Consiliului din 26 februarie 2001 (JO C 101, 30.3.2001, p. 15) și Decizia Parlamentului European din 16 mai 2001 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Decizia Parlamentului European din 24 octombrie 2001 și Decizia Consiliului din 6 decembrie 2001.

(5) JO L 157, 7.7.1995, p. 1. Directivă modificată ultima dată de Directiva 1999/97/CE a Comisiei (JO L 331, 23.12.1999, p. 67).

- (9) Recrutarea și pregătirea inspectorilor calificați necesită o anumită perioadă de timp, motiv pentru care statele membre ar trebui să li se permită să-și constituie treptat propriul serviciu de inspecție; date fiind caracteristicile portului Rotterdam, în special având în vedere volumul de trafic cu escală în acest port, ar trebui prevăzută posibilitatea de a se prelungi puțin perioada de recrutare și pregătire a inspectorilor pentru acest port.
- (10) Defectele structurale ale unei nave pot să crească riscul unui accident pe mare. În cazul unei nave care transportă hidrocarburi vrac, astfel de accidente pot avea consecințe dezastruoase pentru mediu. Autoritatea de inspecție ar trebui să efectueze o examinare vizuală a părților accesibile ale navei pentru a detecta orice semne de coroziune avansată și pentru a lua măsurile care sunt necesare pentru înlăturarea acesteia, în special față de societățile de clasificare responsabile de calitatea structurii navelor.
- (11) Inspecția extinsă bazată pe verificarea obligatorie a anumitor elemente ale navei necesită foarte mult timp și organizare. Ar trebui ușurată sarcina de pregătire a inspecției, ceea ce ar determina o mai mare eficiență a acesteia. În acest scop, comandantul sau operatorul oricărei nave care intră într-un port comunitar ar trebui să comunice anumite informații de natură operațională.
- (12) Importanța crescândă a controlului efectuat de statul de port în lupta împotriva practicilor sub-standard determină o creștere globală a sarcinilor inspectorilor. Prin urmare, ar trebui făcut un efort deosebit pentru a se evita inspecțiile redundante și a crește calitatea informațiilor de care dispun inspectorii cu privire la inspecțiile efectuate în porturile anterioare. În consecință, procesul verbal al inspecției, întocmit de inspector la finalizarea unei inspecții, a unei inspecții mai amănunțite sau a unei inspecții ample, ar trebui să menționeze părțile navei care au fost deja inspectate; în acest fel, inspectorul din următorul port de escală va putea, dacă este cazul, să decidă să nu mai inspecteze o parte a navei dacă la inspecția precedentă nu s-au înregistrat deficiențe.
- (13) S-au realizat progrese tehnice importante în domeniul echipamentelor de bord, cu ajutorul cărora se înregistrează parametrii de navigație [prin intermediul sistemului de înregistrare a parametrilor de navigație (VDR) sau al „cutiilor negre”] pentru a ușura investigațiile în urma accidentelor. Având în vedere importanța acestor echipamente pentru siguranța maritimă și în paralel cu eforturile întreprinse pe această temă în cadrul OMI, aceste echipamente ar trebui să devină obligatorii, în decurs de cinci ani de la intrarea în vigoare a acestei directive, pentru navele cargo construite înainte de 1 iulie 2002 care fac escală în porturile comunitare și, o dată obligatorii, absența sau funcționarea lor defectuoasă ar trebui să justifice reținerea navei.
- (14) Administrația statului al cărui pavilion îl arborează nava inspectată, pe de o parte, sau societatea de clasificare implicată, pe de altă parte, ar trebui să fie informate cu privire la rezultatul inspecției pentru a putea asigura o monitorizare mai eficientă a evoluției și, dacă este cazul, a deteriorării stării navei pentru a lua, în timp util, măsurile de remediere necesare.
- (15) Poluarea accidentală cu hidrocarburi poate provoca daune importante mediului și economiei regiunii în care se află. Prin urmare, este necesar să se verifice dacă tancurile petroliere care fac escală în porturile Comunității Europene dețin acoperirea corespunzătoare pentru aceste riscuri.
- (16) Transparența informației cu privire la navele inspectate și reținute este un element esențial pentru orice politică care urmărește să descurajeze utilizarea navelor care nu corespund standardelor de siguranță. În acest context, este necesar ca în lista informațiilor publicate să fie inclusă identitatea navlositorului navei. Publicului ar trebui să i se prezinte informații complete și clare cu privire la inspecțiile și reținerile care au loc în porturile comunitare. Este vorba în special de informații cu privire la inspecțiile mai amănunțite efectuate la bordul navelor, atât de către autoritățile portului statului, cât și de către societățile de clasificare, precum și cu privire la prezentarea măsurilor luate de către autoritățile statului portului sau de către societățile de clasificare implicate, ca urmare a unui ordin de reținere dat în baza directivei.
- (17) Este esențială monitorizarea aplicării directivei pentru a se preveni riscul existenței unor niveluri diferite de siguranță și al denaturării concurenței între porturile și regiunile Comunității Europene. Astfel, Comisia ar trebui să dețină informații mai detaliate, în special cu privire la mișcările navelor în porturi, pentru a putea să efectueze o examinare detaliată a condițiilor în care se aplică directiva. Aceste informații ar trebui furnizate Comisiei cu regularitate pentru ca aceasta să poată interveni mai rapid atunci când se constată abateri în aplicarea directivei.
- (18) Ar trebui adoptate măsurile necesare pentru punerea în aplicare a Directivei 95/21/CE în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor de exercitare a competențelor executive acordate Comisiei (¹),

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 95/21/CE se modifică după cum urmează:

1. Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva 95/21/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind controlul navelor de către statul de port;”.

(¹) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

2. La articolul 2, alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Convenții «înseamnă:»

- Convenția internațională privind liniile de încărcare, 1966 (LL 66);
- Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare, 1974 (SOLAS 74);
- Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave și Protocolul de modificare din 1978 (MARPOL 73/78);
- Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare-atestare și efectuare a serviciului de cart, 1978 (STCW 78);
- Convenția cu privire la regulamentul internațional de prevenire a abordajelor pe mare, 1972 (Colreg 72);
- Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor, 1969 (ITC 69);
- Convenția privind standardele minime în marina comercială, 1976 (ILO nr. 147);
- Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992 (CLC 92);

împreună cu protocoalele și modificările aduse acestor convenții și codurile aferente cu statut obligatoriu, în vigoare la 19 decembrie 2001.

(2) «MOU» înseamnă Memorandumul de înțelegere privind controlul statului de port, semnat la Paris la 26 ianuarie 1982, în versiunea din 19 decembrie 2001;”.

3. Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 4

Organ de inspecție

Statele membre mențin administrațiile maritime naționale adecvate cu numărul de personal necesar, în special inspectorii calificați, denumite în continuare «autorități competente», pentru inspectarea navelor și iau măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că autoritățile lor competente își îndeplinesc sarcinile așa cum sunt prevăzute în prezenta directivă.”.

4. La articolul 5, alineatele (1), (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Autoritatea competentă a fiecărui stat membru efectuează anual un număr total de inspecții, la navele prevăzute în articolul 7 alineatul (2), de cel puțin 25 % din numărul mediu anual de nave individuale care intră în porturile sale, având ca bază de calcul ultimii trei ani calendaristici pentru care există statistici.

(2) (a) Sub rezerva dispozițiilor articolului 7a, autoritatea competentă se asigură că orice navă care nu face obiectul unei inspecții extinse și are un factor de risc mai mare de 50 în sistemul de informare Sirenac este inspectată în conformitate cu articolul 6, cu condiția

ca de la ultima inspecție efectuată într-un port din regiunea MOU să fi trecut cel puțin o lună;

(b) la selectarea altor nave în vederea inspecției, autoritățile competente determină ordinea de prioritate după cum urmează:

— primele nave selectate în vederea inspecției sunt cele enumerate în anexa I, partea I, indiferent de factorul de risc;

— navele enumerate în anexa I, partea a II-a, se selectează în ordine descrescătoare, în funcție de ordinea de prioritate care rezultă din valoarea factorilor de risc din sistemul de informare Sirenac.

(3) Statele membre nu inspectează navele care au fost inspectate de către orice stat membru în ultimele șase luni, cu condiția ca:

— navele să nu fie enumerate în anexa I;

— în urma inspecțiilor anterioare să nu fi fost constatate deficiențe;

— să nu existe motive clare pentru efectuarea unei inspecții;

— nava nu intră sub incidența alineatului (2) litera (a);”.

5. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Inspecția extinsă obligatorie pentru anumite nave

(1) O navă aflată în una dintre categoriile celor prevăzute în anexa V secțiunea A este susceptibilă de a fi supusă unei inspecții extinse după o perioadă de 12 luni de la ultima inspecție extinsă la care a fost supusă în portul unui stat semnatar al MOU.

(2) Dacă o astfel de navă este selectată pentru inspecție în conformitate cu dispozițiile articolului 5 alineatul (2) litera (b), inspecția extinsă trebuie efectuată. Totuși, o inspecție în conformitate cu dispozițiile articolului 6 poate fi efectuată și între două inspecții extinse.

(3) (a) Operatorul sau comandantul căruia i se aplică dispozițiile alineatului (1) comunică toate informațiile cuprinse în anexa 5 secțiunea B autorității competente a statului membru din fiecare port în care face escală dacă au trecut 12 luni de la efectuarea ultimei inspecții extinse. Această informație trebuie pusă la dispoziție cu cel puțin trei zile înainte de timpul estimat de sosire a navei în port sau înainte de plecarea navei din ultimul port, dacă voiajul între cele două porturi durează mai puțin de trei zile;

(b) orice navă care nu se conformează dispozițiilor de la litera (a) trebuie să facă obiectul unei inspecții extinse în portul de destinație.

(4) Sub rezerva dispozițiilor din articolul 7a, statele membre se asigură că se efectuează o inspecție extinsă oricărei nave căreia îi sunt aplicabile dispozițiile din alineatul (3) și care are un factor de risc egal cu sau mai mare de 7, în primul port în care face escală după o perioadă mai mare de 12 luni de la ultima inspecție extinsă.

În cazul în care statele membre nu își pot mări la timp capacitatea de a efectua toate inspecțiile suplimentare necesare, în special datorită problemelor legate de selecționarea și pregătirea inspectorilor, acestora li se va permite să-și înființeze treptat propriul serviciu de inspecție, până la 1 ianuarie 2003. Pentru portul Rotterdam, această perioadă poate fi prelungită cu șase luni. Comisia comunică statelor membre și Parlamentului European orice astfel de prelungire.

(5) Inspecțiile extinse se efectuează în conformitate cu procedurile prevăzute în anexa V, secțiunea C.

(6) Dacă există riscul ca un amendament sau un proiect de amendament la MOU să reducă domeniul de aplicare a obligației de efectuare a inspecțiilor extinse prevăzute în acest articol, Comisia prezintă fără întârziere Comitetului înființat prin articolul 18 un proiect de măsuri în vederea reintroducerii valorilor factorilor de risc corespunzătoare obiectivelor directivei.”.

6. Se inserează următorul articol 7a:

„Articolul 7a

Procedura aplicabilă în cazul în care anumite nave nu pot fi inspectate

(1) În cazul în care, din motive operaționale, un stat membru nu poate efectua inspecția unei nave care are un factor de risc mai mare de 50, așa cum prevede articolul 5 alineatul (2) litera (a) sau o inspecție extinsă obligatorie, așa cum prevede articolul 7 alineatul (4), statul membru informează fără întârziere sistemul Sirenac că inspecția nu a fost efectuată.

(2) Aceste cazuri se notifică Comisiei la intervale de șase luni, specificându-se și motivele pentru care navele respective nu au fost inspectate.

(3) În cursul unui an calendaristic, procentul de nave neinspectate, conform alineatului (1), nu trebuie să depășească 5 % din numărul mediu anual de nave individuale eligibile pentru inspecție care au făcut escală în porturile statului membru, procent calculat pe baza ultimilor trei ani calendaristici pentru care sunt disponibile statistici.

(4) Navele prevăzute la alineatul (1) fac obiectul unei inspecții, în conformitate cu dispozițiile articolului 5 alineatul (2) litera (a) sau al unei inspecții obligatorii extinse, în conformitate cu articolul 7 alineatul (4), în următorul port de escală din Comunitate, după caz.

(5) Începând cu 22 iulie 2008, procentul de 5 % menționat la alineatul (3), se modifică, dacă este cazul, pe baza unei evaluări a Comisiei în conformitate cu procedura stabilită în articolul 19.”.

7. Se inserează următorul articolul 7b:

„Articolul 7b

Măsuri privind refuzul accesului pentru anumite nave

(1) Un stat membru trebuie să se asigure că unei nave aflate în una dintre categoriile prevăzute în anexa XI secțiunea A i

se refuză accesul în porturile sale, exceptând situațiile prevăzute la articolul 11 alineatul (6), atunci când nava:

fie:

— arborează pavilionul unui stat aflat pe «lista neagră» publicată în raportul anual al MOU și

— a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 24 de luni într-un port al unui stat semnatar al MOU;

fie:

— arborează pavilionul unui stat nominalizat cu «risc foarte mare» sau cu «risc mare» pe «lista neagră» publicată în raportul anual al MOU și

— a fost reținută mai mult decât o dată în ultimele 36 de luni într-un port al unui stat semnatar al MOU.

Refuzul accesului devine aplicabil imediat după ce nava a fost autorizată să plece din portul în care a făcut obiectul unei a doua sau a treia rețineri, după caz.

(2) În sensul alineatului (1), statele membre se conformează procedurilor prevăzute în anexa XI, secțiunea B.

(3) La fiecare șase luni, Comisia publică informațiile privind navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile comunitare în aplicarea prezentului articol.”.

8. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Procesul verbal de inspecție pentru comandant

La finalizarea unei inspecții, a unei inspecții detaliate sau a unei inspecții extinse, inspectorul întocmește un proces verbal de inspecție în conformitate cu dispozițiile anexei IX. O copie a procesului verbal de inspecție se pune la dispoziția comandantului navei.”

9. La articolul 9:

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

„(1) Autoritatea competentă se asigură că orice deficiență confirmată sau constatată în urma inspecției prevăzute la articolul 5 alineatul (2) și articolul 7 este sau va fi remediată în conformitate cu convențiile.”;

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

„(3) În luarea deciziei de reținere a unei nave sau de aprobare a părăsirii portului, inspectorul aplică criteriile prevăzute în anexa VI. În acest sens, nava este reținută dacă nu este echipată cu un sistem de înregistrare a datelor voiajului în stare de funcțiune, când utilizarea acestuia este obligatorie așa cum este prevăzut în anexa XII. Dacă această deficiență nu poate fi remediată în portul de reținere, autoritatea competentă poate permite navei să plece către cel mai apropiat port convenabil pentru remedierea deficienței sau poate solicita ca remedierea deficienței să fie efectuată într-o perioadă de maximum 30 de zile. În acest scop se aplică procedurile prevăzute la articolul 11.”;

- (c) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:
- „(5) În cazul în care inspecțiile prevăzute în articolul 5 alineatul (2) și articolul 7 determină o reținere, autoritatea competentă informează imediat, în scris și incluzând și raportul de inspecție, administrația statului al cărei pavilion nava este autorizată să-l arboreze (denumită în continuare administrația de pavilion) sau, dacă acest lucru nu este posibil, consulul sau, în absența acestuia, cel mai apropiat reprezentant diplomatic al celui stat, cu privire la toate circumstanțele care au determinat necesitatea unei intervenții. În plus, când acest lucru este relevant, vor fi informați și inspectorii nominalizați sau organizațiile recunoscute responsabile pentru eliberarea certificatelor de clasă sau a certificatelor eliberate în numele statului de pavilion, în conformitate cu convențiile internaționale.”.
10. La articolul 10, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:
- „(1) Armatorul sau operatorul unei nave sau reprezentantul său în statul membru are dreptul să conteste decizia de reținere sau de refuz al accesului luată de autoritățile competente. Contestația nu determină suspendarea măsurii de reținere sau de refuz al accesului.”.
11. La articolul 14, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:
- „(2) Statele membre mențin dispoziții cu privire la schimbul de informații și cooperarea între autoritățile lor competente și autoritățile competente ale tuturor celorlalte state membre și mențin legăturile operaționale stabilite între autoritățile lor competente, Comisie și sistemul informațional Sirenac, înființat la St. Malo, în Franța.
- În scopul efectuării inspecțiilor prevăzute la articolul 5 alineatul (2) și articolul 7, inspectorii consultă bazele de date publice și private care conțin informații despre inspecția navelor, accesibile prin sistemul informațional Equasis.”.
12. La articolul 15, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:
- „(2) Informațiile prevăzute în anexa VIII, părțile I și II, și informațiile privind schimbarea, suspendarea și retragerea clasei prevăzute la articolul 15 alineatul (3) din Directiva 94/57/CE sunt disponibile în sistemul informațional Sirenac. Acestea sunt făcute publice prin sistemul informațional Equasis, cât mai curând posibil, după finalizarea inspecției sau după ce reținerea a fost ridicată.”.
13. La articolul 15 se adaugă următorul alineat:
- „(5) Dispozițiile prezentului articol nu aduc atingere legislației interne cu privire la răspundere.”.
14. La articolul 16 se inserează următorul alineat:
- „(2a) În cazul reținerii unei nave pentru deficiențe sau lipsa certificatelor valabile, așa cum este prevăzut la articolul 9 și în anexa VI, costurile în legătură cu reținerea în port sunt suportate de armatorul sau operatorul navei.”.
15. Articolele 17 și 18 se înlocuiesc cu următorul text:
- „Articolul 17
- Date pentru monitorizarea aplicării**
- Statele membre pun la dispoziția Comisiei informațiile prevăzute în anexa X la intervalele stabilite în această anexă.
- Articolul 18
- Comitetul de reglementare**
- (1) Comisia este sprijinită de un comitet instituit în temeiul articolului 12 din Directiva 93/75/CEE.
- (2) Când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului.
- Perioada stabilită la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE este fixată la trei luni.
- (3) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.”.
16. La articolul 19, teza introductivă și litera (a) se înlocuiesc cu următorul text:
- „Prezenta directivă poate fi modificată, fără extinderea domeniului său de aplicare, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 18 alineatul (2) pentru:
- (a) adaptarea obligațiilor prevăzute la articolul 5, cu excepția procentului de 25 % prevăzut în alineatul (1), la articolele 6, 7, 7a, 7b, 8, 15 și 17 și în anexele la care aceste articole fac trimitere, pe baza experienței dobândite ca urmare a aplicării prezentei directive și ținând cont de evoluțiile din cadrul MOU;”.
17. Se introduce următorul articolul 19a:
- „Articolul 19a
- Sancțiuni**
- Statele membre stabilesc un sistem de sancțiuni pentru încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul acestei directive și adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că aceste sancțiuni se aplică. Sancțiunile astfel prevăzute sunt eficiente, proporționale și descurajante.”.
18. La articolul 20 se adaugă următorul alineat:
- „(4) În plus, Comisia informează periodic Parlamentul European și Consiliul cu privire la progresele înregistrate în aplicarea directivei în statele membre.”.
19. Anexa I partea a II-a se înlocuiește cu textul anexei I la prezenta directivă.
20. În anexa II:
- (a) punctul 10 se înlocuiește cu următoarele puncte:
- „10. document care menționează efectivul minim de siguranță;
- 10a. certificate eliberate în conformitate cu Convenția STCW.”;

(b) se adaugă următorul punct 35:

„35. certificat de asigurare sau altă garanție financiară privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi (Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992).”

21. În anexa III, la punctul 1, cuvintele „II-8 și II-11” se înlocuiesc cu cuvintele „și II-8”.

22. Anexa V se înlocuiește cu textul din anexa II la prezenta directivă.

23. Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 2 („Aplicarea criteriilor principale”) se adaugă următorul text:

„14. furnizarea unui volum maxim de informații în caz de accident.”;

(b) la punctul 3.1, cuvintele „Lipsa unor certificate valabile” se înlocuiesc cu cuvintele „Lipsa unor certificate și documente valabile”;

(c) la punctul 3.2 se adaugă următorul text:

„15. neefectuarea programului de inspecții intensificate în conformitate cu SOLAS 74, capitolul XI, Regula 2;

16. absența sau funcționarea necorespunzătoare a înregistratorului parametrilor de navigație (VDR), când utilizarea acestuia este obligatorie.”;

(d) la punctul 3.6 se adaugă următorul punct:

„5. lipsa dosarului cu rapoartele de inspecție sau care nu este în conformitate cu Regula 13G(3) (b) a Convenției Marpol.”;

24. Anexa VIII se înlocuiește cu textul din anexa III la prezenta directivă.

25. Se adaugă anexele IX, X, XI și XII ale căror texte sunt în anexa IV la prezenta directivă.

Articolul 2

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până cel târziu la 22 iulie 2003. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

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

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

Articolul 3

Comisia evaluează aplicarea prezentei directive până cel târziu la 22 iulie 2006. Această evaluare are în vedere, *inter alia*, numărul de inspecții de control al statului de port din fiecare stat membru și numărul de inspecții efectuate, inclusiv inspecțiile obligatorii extinse. 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 4

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 5

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, la 19 decembrie 2001.

Pentru Parlamentul European

Pentru Consiliu

Președintele

Președintele

N. FONTAINE

A. NEYTS-UYTTEBROECK

ANEXA I

„II. Factorul de risc general

Următoarele nave trebuie inspectate cu prioritate:

1. Navele care fac escală în portul unui stat membru pentru prima dată după o absență de 12 luni sau mai mult. În aplicarea acestor criterii, statele membre țin cont și de inspecțiile efectuate de statele membre MOU. În absența informațiilor necesare atingerii acestui obiectiv, statele membre se bazează pe datele disponibile în Sirenac și inspectează acele nave care nu au fost înregistrate în Sirenac de la crearea bazei de date, la 1 ianuarie 1993.
2. Navele care nu au fost inspectate de nici un stat membru în ultimele șase luni.
3. Navele ale căror certificate statutare privind construcția și echiparea navei, eliberate în conformitate cu dispozițiile convențiilor, precum și certificatele de clasificare au fost eliberate de către organizații care nu sunt recunoscute în temeiul Directivei 94/57/CE a Consiliului.
4. Navele care arborează pavilionul unui stat care apare pe «lista neagră» publicată în raportul anual al MOU.
5. Navele cărora li s-a permis să părăsească portul unui stat membru în anumite condiții cum ar fi:
 - (a) remedierea deficiențelor înainte de plecare;
 - (b) remedierea deficiențelor în următorul port de escală;
 - (c) remedierea deficiențelor în termen de 14 zile;
 - (d) deficiențe pentru care au fost specificate alte condiții.Se va ține cont dacă au fost luate măsurile necesare și dacă au fost remediate toate deficiențele.
6. Navele ale căror deficiențe au fost constatate într-o inspecție precedentă, în funcție de numărul de deficiențe.
7. Navele care au fost reținute într-un port precedent.
8. Navele care arborează pavilionul unei țări care nu a ratificat toate convențiile internaționale din domeniu, menționate la articolul 2 din prezenta directivă.
9. Navele clasificate de o societate de clasificare ca având o rată a deficiențelor peste medie.
10. Navele din categoriile la care se face referire în anexa V secțiunea A.
11. Navele cu o vechime mai mare de 13 ani.

În determinarea ordinii de prioritate la inspecție pentru navele enumerate mai sus, autoritatea competentă ia în considerare factorul de risc general afișat în sistemul informațional Sirenac, conform secțiunii I din anexa I la MOU. Un factor de risc mai ridicat constituie premisa unui grad de prioritate superior. Factorul de risc general este suma valorilor factorilor de risc aplicabili, așa cum sunt definiți în cadrul MOU. Punctele 5, 6 și 7 se aplică numai inspecțiilor efectuate în ultimele 12 luni. Factorul de risc general nu va fi mai mic decât suma valorilor stabilite la punctele 3, 4, 8, 9, 10 și 11.

Totuși, în înțelesul articolului 7 alineatul (4), factorul de risc general nu trebuie să ia în considerare punctul 10.”

ANEXA II

„ANEXA V

A. CATEGORII DE NAVE CARE FAC OBIECTUL UNEI INSPECȚII EXTINSE

1. Tancuri pentru transportul produselor chimice și al gazelor mai vechi de 10 ani, vechime stabilită pe baza datei de construcție indicate în certificatele de siguranță ale navei.
2. Vrachierele mai vechi de 12 ani, vechime stabilită pe baza datei de construcție indicate în certificatele de siguranță ale navei.
3. Tancurile petroliere cu un tonaj brut mai mare de 3 000 de tone brute și mai vechi de 15 ani, vechime stabilită pe baza datei de construcție indicate în certificatele de siguranță ale navei.
4. Navele de pasageri mai vechi de 15 ani, altele decât navele de pasageri menționate la articolul 2 literele (a) și (b) din Directiva 1999/35/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind sistemul de inspecții obligatorii pentru operarea în siguranță a navelor de tip Ro-Ro ferry și a navelor de pasageri de mare viteză care operează în servicii regulate ⁽¹⁾.

B. INFORMAȚII CARE TREBUIE NOTIFICATE AUTORITĂȚII COMPETENTE [menționate la articolul 7 alineatul (3) litera (a)]

- A. nume;
- B. pavilion;
- C. numărul de identificare IMO, dacă este cazul;
- D. capacitatea brută de încărcare;
- E. data construcției navei, determinată pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei;
- F. pentru tancuri:
 - F.a. configurația: corp simplu, corp simplu cu SBT, corp dublu;
 - F.b. starea tancurilor de marfă și a tancurilor de balast: plin, gol, inertat;
 - F.c. volumul și natura mărfii;
- G. timpul estimat de sosire la destinație sau la poziția de îmbarcare a pilotului, după cum cere autoritatea competentă;
- H. durata planificată pentru staționare;
- I. operațiunile planificate pentru portul de destinație (încărcare, descărcare, altele);
- J. inspecții statutare planificate și operațiuni de întreținere și reparații importante care trebuie efectuate pe timpul staționării în portul de destinație.

C. PROCEDURI PRIVIND INSPECȚIA EXTINSĂ A ANUMITOR CATEGORII DE NAVE [menționate la articolul 7 alineatul (5)]

În funcție de fezabilitatea lor practică sau de orice constrângeri în legătură cu siguranța persoanelor, a navei sau a portului, inspecția extinsă trebuie să includă cel puțin elementele care urmează. Inspectorii trebuie să fie conștienți că pot periclita efectuarea în siguranță a anumitor operațiuni de la bord (ex: manipularea mărfii) dacă, în timpul unor astfel de operațiuni, se solicită efectuarea de controale cu efect direct asupra acestora.

1. NAVE ÎN GENERAL (categorii din secțiunea A)
 - pană generală de curent și pornirea generatorului de avarie;
 - inspecția iluminatului de avarie;
 - punerea în funcțiune a pompei de avarie pentru stingerea incendiilor prin cuplarea a două manici la tubulatura principală de stins incendiu;

- punerea în funcțiune a pompelor de santină;
- închiderea porților etanșe;
- lansarea la apă a unei bărci de salvare;
- verificarea stopării de urgență de la distanță, de exemplu: a boilerelor, a ventilației și a pompelor de combustibil;
- testarea instalației de guvernare, inclusiv a instalației de guvernare de avarie;
- inspectarea sursei de energie de avarie a instalațiilor radio;
- inspectarea și, dacă este posibil, testarea separatorului de santină.

2. TANCURI PENTRU TRANSPORTUL PRODUSELOR CHIMICE ȘI AL GAZELOR

În plus față de elementele enumerate în secțiunea 1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte dintr-o inspecție extinsă la tancurile pentru transportul produselor chimice și al gazelor:

- dispozitivele de monitorizare și siguranță a tancurilor de marfă cu privire la temperatură, presiune și nivel;
- dispozitivele de analiză a oxigenului și explozimetrele, inclusiv calibrarea acestora. Existența echipamentului de detectare a produselor chimice (suflyante) cu un număr suficient de tuburi de detectare a gazelor specifice tipului de marfă transportată;
- seturi de dispozitive de evacuare a cabinei care să asigure o protecție suficientă a ochilor și a căilor respiratorii pentru fiecare persoană de la bord (dacă acest lucru este cerut de produsele enumerate în Certificatul internațional de conformitate sau în Certificatul de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac ori al gazelor lichefiate în vrac, după caz);
- verificarea în vederea stabilirii dacă produsul transportat este enumerat în Certificatul internațional de conformitate sau în Certificatul de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac ori al gazelor lichefiate în vrac, după caz;
- instalațiile fixe de stingere a incendiilor de pe punte, fie că sunt cu spumă sau cu pulbere chimică ori de alt tip, în funcție de tipul produsului transportat.

3. VRACHIERE

În plus față de elementele enumerate în secțiunea 1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte dintr-o inspecție extinsă la vrachiere:

- posibila coroziune a sistemelor de prindere a echipamentelor de punte;
- posibila deformare și/sau coroziune a capacelor magaziiilor;
- posibile fisuri sau coroziune locală a pereților transversali;
- accesul în magazinele de marfă;
- verificarea existenței la bord a următoarelor documente, controlul acestora și confirmarea faptului că acestea sunt vizate de statul pavilionului sau de societatea de clasificare:
 - (1) rapoartele de inspecție a structurii;
 - (2) rapoartele de evaluare a condiției;
 - (3) rapoartele măsurătorilor grosimii tablei;
 - (4) documentul descriptiv la care face trimitere Rezoluția IMO A.744(18).

4. TANCURI PETROLIERE

În plus față de elementele menționate în secțiunea 1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte dintr-o inspecție extinsă la tancurile petroliere:

- sistemul de spumă de punte fix;
- echipamentul de stins incendiul în general;
- inspecția obturatoarelor din sala mașinilor, camera pompelor și spațiile de locuit;
- controlul presiunii gazului inert și al conținutului de oxigen din acesta;
- tancurile de balast: în primă instanță, cel puțin un tanc de balast din zona tancurilor de marfă să fie examinat prin gura de vizitare a tancului/accesul la punte în care se va intra ulterior dacă inspectorul stabilește că există motive evidente pentru continuarea inspecției;
- verificarea existenței la bord a următoarelor documente, controlul acestora și confirmarea faptului că acestea sunt vizate de statul pavilionului sau de societatea de clasificare:
 - (1) rapoartele de inspecție a structurii;
 - (2) rapoartele de evaluare a condiției;
 - (3) rapoartele măsurătorilor grosimii tablei;
 - (4) documentul descriptiv la care face trimitere Rezoluția IMO A.744(18).

5. NAVE DE PASAGERI CARE NU INTRĂ SUB INCIDENȚA DIRECTIVEI 1999/35/CE

În plus față de elementele prevăzute în secțiunea 1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte dintr-o inspecție extinsă la navele de pasageri:

- testarea sistemului de detectare și alarmare în caz de incendiu;
- testarea închiderii corespunzătoare a ușilor antifoc;
- testarea instalației de amplificare/comunicare;
- un exercițiu de incendiu cu testarea, ca un minimum de cerințe, a tuturor echipamentelor individuale de stingere a incendiilor și cu participarea unei părți a membrilor echipajului de la secția bucătărie/restaurant;
- demonstrarea faptului că membrii principali ai echipajului sunt familiarizați cu planul de vitalitate.

Dacă se consideră necesar, având acordul comandantului sau al operatorului, inspecția poate fi continuată și în timpul voiajului spre sau dinspre un port din statul membru. Inspectorii nu trebuie să obstrucționeze operarea navei și nici să inducă situații care, după opinia comandantului, ar putea pune în pericol siguranța pasagerilor, a echipajului și a navei.

(¹) JO L 138, 1.6.1999, p. 1.”

ANEXA III

Anexa VIII se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA VIII

Publicarea informațiilor privind reținerile și inspecțiile în porturile statelor membre (menționate la articolul 15

- I. Informațiile publicate în conformitate cu articolul 15 alineatul (1) trebuie să includă următoarele:
- numele navei;
 - numărul IMO;
 - tipul navei;
 - tonajul brut (gt);
 - anul de construcție determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei;
 - numele și adresa armatorului sau operatorului navei;
 - în cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru alegerea navei, precum și tipul de navlu;
 - statul al cărui pavilion îl arborează nava;
 - societatea de clasificare sau societățile de clasificare, după cum este relevant, care a/au eliberat certificatele de clasă pentru această navă, după caz;
 - societatea de clasificare sau societățile de clasificare și/sau orice altă organizație care a/au eliberat, în numele statului pavilionului, certificate pentru această navă în conformitate cu convențiile aplicabile, împreună cu precizarea certificatelor eliberate;
 - portul și data ultimei inspecții extinse și precizarea, dacă este cazul, că nava a fost reținută;
 - portul și data ultimei inspecții speciale, precum și numele organizației care a efectuat inspecția;
 - numărul reținerilor în ultimele 24 de luni;
 - țara și portul unde a fost reținută;
 - data la care a fost anulată reținerea;
 - durata reținerii, în zile;
 - numărul de deficiențe constatate și motivele reținerii exprimate în termeni clari și expliți;
 - descrierea măsurilor întreprinse de către autoritatea competentă și, dacă este cazul, măsurile întreprinse de societatea de clasificare ca urmare a reținerii;
 - dacă navei i s-a refuzat accesul într-un port din Comunitate, motivele unei astfel de măsuri exprimate în termeni clari și expliți;
 - indicarea, dacă este cazul, a responsabilității ce revine societății de clasificare sau oricărei alte organizații private care a efectuat inspecțiile, în legătură cu deficiențele care, fiecare în parte sau combinate, au condus la reținerea navei;
 - descrierea măsurilor întreprinse în cazul unei nave căreia i s-a permis să plece către cel mai apropiat șantier naval de reparații corespunzător sau căreia i s-a refuzat accesul într-un port comunitar.
- II. Informațiile privind navele inspectate care sunt făcute publice în conformitate cu dispozițiile articolului 15 alineatul (2), trebuie să includă următoarele:
- numele navei;
 - numărul IMO;
 - tipul navei;
 - tonajul (gt);
 - anul de construcție;
 - numele și adresa armatorului sau operatorului navei;
 - în cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru alegerea navei, precum și tipul de navlu;

-
- statul al cărui pavilion îl arborează nava;
 - societatea de clasificare sau societățile de clasificare, dacă este cazul, care a/au eliberat navei certificatele de clasă, în funcție de situație;
 - societatea de clasificare sau societățile de clasificare și/sau orice altă organizație care a/au eliberat, în numele statului al cărui pavilion îl arborează nava, certificate în conformitate cu convențiile aplicabile, împreună cu precizarea certificatelor eliberate;
 - țara, portul și data inspecției;
 - numărul și natura deficiențelor.”
-

ANEXA IV

Se adaugă următoarele anexe IX, X, XI și XII:

„ANEXA IX

Întocmirea procesului verbal de inspecție în conformitate cu articolul 8

Procesul verbal de inspecție trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente:

I. Informații generale

1. Autoritatea competentă care a redactat procesul verbal.
2. Data și locul inspecției.
3. Numele navei inspectate.
4. Pavilionul.
5. Tipul navei.
6. Numărul IMO.
7. Indicativul radio.
8. Tonajul (gt).
9. Tonajul deadweight (acolo unde este cazul).
10. Anul de construcție, determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei.
11. Societatea de clasificare sau societățile de clasificare, acolo unde este relevant, care a/au eliberat navei certificatele de clasă, după caz.
12. Societatea de clasificare sau societățile de clasificare și/sau orice altă organizație care a/au eliberat certificatele, în numele statului al cărui pavilion îl arborează nava, în conformitate cu convențiile aplicabile.
13. Numele și adresa armatorului sau a operatorului.
14. În cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru alegerea navei, precum și tipul de navlu.
15. Data redactării procesului verbal de inspecție.
16. Indicarea faptului că informațiile detaliate în legătură cu inspecția sau reținerea pot face obiectul publicării.

II. Informații în legătură cu inspecția

1. Certificatele eliberate în conformitate cu convențiile internaționale în materie, autoritatea sau organizația care a eliberat certificatul(ele), inclusiv data eliberării și a expirării.
2. Părțile sau elementele navei care au fost inspectate (în cazul unei inspecții mai detaliate sau al unei inspecții extinse).
3. Tipul inspecției (inspecție, inspecție detaliată, inspecție extinsă).
4. Natura deficiențelor.
5. Măsurile întreprinse.

III. Informații suplimentare în cazul reținerii

1. Data notei de reținere.
2. Data anulării ordinului de reținere.
3. Natura deficiențelor care au condus la emiterea notei de reținere (referiri la convenții, dacă este relevant).
4. Informații privind ultima inspecție intermediară sau anuală.

5. Indicarea, după cum este cazul, a responsabilității societății de clasificare sau a oricărei alte organizații private care a efectuat inspecțiile, în legătură cu deficiențele care, fiecare în parte sau combinate, au determinat reținerea.
6. Măsurile întreprinse.

Anexa X

Informații furnizate în contextul monitorizării punerii în aplicare, în conformitate cu articolul 17

1. Fiecare stat membru trebuie să furnizeze Comisiei, anual, următoarele informații cu privire la anul precedent, până cel târziu la 1 aprilie.
 - 1.1. Numărul de inspectori care acționează în numele lor în cadrul controlului navelor de către statul de port.

Aceste informații se transmit Comisiei folosindu-se următorul model de tabel.

Portul/zona	Numărul de inspectori cu normă întreagă	Numărul de inspectori cu normă redusă ⁽¹⁾	Conversia în normă întreagă
Portul X...			
Portul Y...			
TOTAL			

⁽¹⁾ 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.

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. Același inspector poate lucra în mai mult de un port/zonă geografică.

- 1.2. Numărul total de nave individuale care au intrat în porturile lor, la nivel național.
2. Statele membre trebuie:
 - (a) fie să furnizeze Comisiei, o dată la șase luni, o listă cu mișcările navelor individuale, altele decât cele angajate în servicii regulate de croazieră, care intră în porturile lor, care să conțină numerele OMI ale navelor și data sosirii acestora; sau alternativ
 - (b) să furnizeze Sirenac numerele OMI și datele de sosire ale navelor, altele decât cele angajate în servicii regulate de croazieră, care au intrat zilnic în porturile lor.

Statele membre trebuie să furnizeze Comisiei o listă cu serviciile regulate de croazieră prevăzute la literele (a) și (b) cel târziu după șase luni de la aplicarea prezentei directive și apoi ori de câte ori se produc modificări la nivelul acestor servicii.

ANEXA XI

A. Categoriile de nave cărora li se refuză accesul în porturile comunitare [menționate la articolul 7b alineatul (1)]

1. Tancurile pentru transportul produselor chimice și al gazelor.
2. Vrachiere.
3. Tancuri petroliere.
4. Nave de pasageri.

B. Proceduri în legătură cu refuzul accesului în porturile comunitare [menționate la articolul 7b alineatul (2)]

1. Dacă sunt întrunite condițiile descrise la articolul 7b, autoritatea competentă din portul în care nava a fost reținută a doua sau a treia oară, după caz, trebuie să informeze în scris comandantul și armatorul sau operatorul navei cu privire la ordinul de refuz al accesului în port, pe care să-l trimită pe navă.

De asemenea, autoritatea competentă trebuie să informeze administrația statului al cărui pavilion îl arborează nava, societatea de clasificare interesată, celelalte state membre, Comisia, *Centre administratif des affaires maritimes* și secretariatul MOU.

Ordinul de refuz al accesului intră în vigoare de îndată ce nava a fost autorizată să plece din port, după remediarea deficiențelor care au determinat reținerea.

2. Pentru ca ordinul de refuz al accesului să fie anulat, armatorul sau operatorul trebuie să adreseze o cerere oficială autorității competente a statului membru care a emis ordinul de refuz. Această cerere trebuie să fie însoțită de un certificat eliberat de autoritatea statului al cărui pavilion îl arborează nava, care să ateste că nava se conformează în totalitate dispozițiilor aplicabile ale convențiilor internaționale. Cererea de anulare a ordinului de refuz al accesului trebuie, de asemenea, să fie însoțită, după caz, de un certificat eliberat de societatea de clasificare care a clasificat nava, certificat în care să se arate că nava se conformează standardelor de clasă impuse de societate.
3. Ordinul de refuz al accesului poate fi anulat numai ca urmare a unei re-inspecții a navei, într-un port agreat de inspectorii autorității competente a statului membru care a emis ordinul de refuz al accesului, și dacă au fost furnizate dovezi, pentru convingerea acestui stat membru, că nava se conformează în totalitate cu cerințele aplicabile ale convențiilor internaționale.

Dacă portul agreat se află în interiorul Comunității, autoritatea competentă a statului membru al portului de destinație, cu acordul autorității competente din statul membru care a emis ordinul de refuz al accesului, poate autoriza nava să plece către acel port de destinație, dar numai pentru a se verifica dacă nava întrunește condițiile prevăzute la alineatul (2).

Re-inspecția constă într-o inspecție extinsă care trebuie să acopere cel puțin elementele relevante din anexa V secțiunea C.

Toate costurile determinate de inspecția extinsă sunt suportate de armator sau de operator.

4. Dacă rezultatul inspecției extinse convinge statul membru în conformitate cu alineatul (2), ordinul de refuz al accesului se anulează. Armatorul sau operatorul navei trebuie informați în scris asupra deciziei luate.
Autoritatea competentă trebuie, de asemenea, să notifice în scris decizia luată administrației statului de pavilion, societății de clasificare interesate, celorlalte state membre, Comisiei, *Centre administratif des affaires maritimes* și secretariatului MOU.
5. Informațiile cu privire la navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile comunitare se pun la dispoziția sistemului Sirenac și publicate în conformitate cu dispozițiile articolului 15 și ale anexei VIII.

Anexa XII

Cerințe internaționale și comunitare privind sistemele de înregistrare a parametrilor de navigație

Atunci când fac escală într-un port al unui stat membru al Comunității, navele din următoarele categorii trebuie să fie dotate cu un sistem de înregistrare a parametrilor de navigație care să fie conforme cu standardele de performanță prevăzute de Rezoluția IMO A.861(20) și standardele de testare stabilite de standardul nr. 61996 al Comisiei Internaționale pentru Electronică (IEC):

- navele de pasageri construite la sau după 1 iulie 2002;
- navele cu punte rului care transportă și pasageri construite înainte de 1 iulie 2002, cel târziu la data primei inspecții efectuate la sau după 1 iulie 2002;
- navele de pasageri, altele decât navele cu punte rului care transportă și pasageri, construite înainte de 1 iulie 2002, cel târziu la 1 ianuarie 2004;
- navele cu un tonaj brut de 3 000 și peste acest tonaj, altele decât navele de pasageri, construite la sau după 1 iulie 2002.

Navele din următoarele categorii, construite înainte de 1 iulie 2002, când fac escală într-un port al unui stat membru al Comunității, trebuie să fie dotate cu un sistem de înregistrare a parametrilor de navigație care să întrunească standardele în materie ale IMO:

- navele de transport marfă cu un tonaj brut de 20 000 sau mai mare, cel târziu la data fixată de IMO sau, în absența unei decizii a IMO, cel târziu la 1 ianuarie 2007;
- navele de transport marfă cu un tonaj brut de 3 000 sau mai mare, dar mai mic de 20 000 de tone brute, cel târziu la data fixată de IMO sau, în absența unei decizii a IMO, cel târziu la 1 ianuarie 2008.”