

31999L0035

1.6.1999

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 138/1

**DIRECTIVA 1999/35/CE A CONSILIULUI
din 29 aprilie 1999
privind sistemul de expertize obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi
cu punte rului și ambarcațiuni rapide de pasageri**

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 procedura menționată la articolul 189c din tratat (3),

(1) întrucât, în cadrul politicii comune de transport, trebuie luate măsuri suplimentare pentru a îmbunătăți siguranța în transportul maritim de pasageri;

(2) întrucât Comunitatea este preocupată în mod serios de accidente maritime în care sunt implicate feriboturi cu punte rului, care au dus la pierderi masive de vieți omenești; întrucât persoanele care utilizează feriboturi cu punte rului și ambarcațiuni rapide de pasageri în întreaga Comunitate au dreptul să pretindă și să se poată bizui pe un nivel corespunzător de siguranță;

(3) întrucât Consiliul a invitat Comisia, în rezoluția acestuia din 22 decembrie 1994 privind siguranța feriboturilor de pasageri roll on/roll off (4), să înainteze propuneri pentru

o expertiză obligatorie și un regim de expertiză și control pentru siguranța tuturor feriboturilor de pasageri cu punte rului, care operează spre și dinspre porturile comunitare, inclusiv dreptul de investigare a accidentelor maritime;

(4) întrucât, având în vedere, în special, dimensiunea pieței interne de transport maritim de pasageri, acțiunea la nivel comunitar este modul cel mai eficient de a stabili un nivel minim de siguranță pentru nave în întreaga Comunitate;

(5) întrucât acțiunea la nivel comunitar este cel mai bun mod de a asigura aplicarea armonizată a unor principii convenite în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI), evitând astfel denaturarea concurenței între diferitele porturi comunitare și între feriboturile cu punte rului și ambarcațiunile rapide de pasageri;

(6) întrucât, având în vedere principiul proporționalității, o directivă a Consiliului este instrumentul juridic corespunzător, deoarece prevede un cadru pentru aplicarea unitară și obligatorie de către statele membre a standardelor comune de siguranță, lăsând în același timp fiecărui stat membru dreptul de a decide care sunt instrumentele de punere în aplicare cele mai potrivite pentru sistemul intern al acestuia;

(7) întrucât siguranța navelor este în principal responsabilitatea statelor pavilionului; întrucât fiecare stat membru trebuie să asigure respectarea cerințelor de siguranță valabile pentru feriboturile cu punte rului și ambarcațiunile rapide de pasageri care arborează pavilionul statului respectiv și pentru companiile care le operează;

(1) JO C 108, 7.4.1998, p. 122.

(2) JO C 407, 28.12.1998, p. 106.

(3) Avizul Parlamentului European din 7 octombrie 1998 (JO C 328, 26.10.1998, p. 82), Poziția comună a Consiliului din 21 decembrie 1998 (JO C 49, 22.2.1999, p. 15) și Decizia Parlamentului European din 10 februarie 1999 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

(4) JO C 379, 31.12.1994, p. 8.

- (8) Întrucât controlul statului portului nu prevede expertize și verificări preventive, regulate, detaliate ale feriboturilor cu punte rului și ambarcațiunilor rapide de pasageri; întrucât, de aceea, trebuie să se verifice respectarea de către companii și de către feriboturile și ambarcațiunile acestora a normelor de siguranță convenite în cadrul OMI și, dacă este cazul, la nivel regional, printr-un sistem de inspecții regulate, obligatorii, de către statele gazdă; întrucât companiile trebuie împiedicate să opereze aceste feriboturi și ambarcațiuni, dacă inspecțiile respective dezvăluie o neconformitate periculoasă cu normele de siguranță respective;
- (9) întrucât prezenta directivă se adresează statelor membre în calitatea lor de state gazdă; întrucât responsabilitățile îndeplinite în această calitate se bazează pe responsabilitățile specifice statului portului, care sunt aliniate în totalitate la Convenția Națiunilor Unite asupra Dreptului Mării (UNCLOS) din 1982;
- (10) întrucât, în interesul îmbunătățirii siguranței și evitării denaturării concurenței, trebuie să se aplice tuturor feriboturilor cu punte rului și ambarcațiunilor rapide de pasageri norme comune de siguranță, indiferent de pavilionul pe care îl arborează acestea, care prevăd servicii regulate spre sau dinspre un port din statele membre, atât în cursele internaționale cât și în cele interne, în zonele maritime dincolo de 20 de mile de la o linie de coastă unde pot debarca persoanele naufragiate, lăsând în același timp statelor membre posibilitatea de a extinde domeniul de aplicare al directivei referitoare la feriboturile cu punte rului și ambarcațiunile rapide de pasageri, ce operează în curse interne, în zonele maritime până la 20 mile de la o linie de coastă;
- (11) întrucât este necesar ca un stat gazdă să verifice respectarea de către feriboturile cu punte rului și ambarcațiunile rapide de pasageri a anumitor cerințe armonizate de certificare și inspecție din partea statului pavilionului;
- (12) întrucât feriboturile cu punte rului și ambarcațiunile rapide de pasageri mai trebuie să respecte, în faza de construcție și pe toată durata de viață, standardele de clasificare aplicabile referitoare la construirea și întreținerea carenei, a utilajelor principale și auxiliare, a instalației electrice și a instalației de control ale acestora și trebuie să fie dotate cu un înregistrator al parametrilor de navigație care să respecte cerințele internaționale în domeniu;
- (13) întrucât statele gazdă trebuie să verifice dacă în serviciile oferite de companii, feriboturile cu punte rului și ambarcațiunile rapide de pasageri ale acestora sunt operate în condiții care să asigure siguranță maximă; întrucât statele membre interesate, altele decât statul pavilionului, ar trebui să fie abilitate să participe deplin la investigațiile referitoare la un accident maritim;
- (14) întrucât este important să se verifice dacă administrațiile unui stat terț al pavilionului contribuie la angajamentele companiilor de a coopera la investigațiile legate de un accident maritim și de a respecta regulile de clasificare și, dacă este cazul, de certificare ale organizațiilor recunoscute; întrucât aceste administrații trebuie să accepte utilizarea procedurilor armonizate de expertiză și certificare;
- (15) întrucât, pentru a asigura respectarea continuă a cerințelor prezentei directive de către feriboturile cu punte rului și ambarcațiunile rapide de pasageri, statul gazdă trebuie să efectueze expertize înainte de începerea unei activități și apoi la intervale regulate și ori de câte ori au loc modificări importante în condițiile de operare;
- (16) întrucât, pentru a nu încărca prea mult companiile, trebuie acordată atenția cuvenită verificărilor și expertizelor anterioare; feriboturile cu punte rului și ambarcațiunile rapide de pasageri ar trebui scutite de inspecții, dacă se confirmă că acestea respectă dispozițiile prezentei directive, în cazul operării pe rute similare și atunci când feriboturile și ambarcațiunile rapide de rezervă beneficiază de pe urma unor convenții speciale; întrucât, în cazul în care în urma inspecției statul gazdă se declară satisfăcut, feriboturile cu punte rului și ambarcațiunile rapide de pasageri nu trebuie să suporte inspecții ample, în conformitate cu Directiva 95/21/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 referitoare la aplicarea, de către navele care fac escală în porturile comunitare și care navighează în apele aflate sub jurisdicția statelor membre, a normelor internaționale privind siguranța navelor, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navei (controlul statului de port) ⁽¹⁾;
- (17) întrucât statele membre trebuie să coopereze pentru a-și exercita responsabilitățile de stat gazdă;

(1) JO L 157, 7.7.1995, p. 1. Directivă modificată ultima dată de Directiva 98/42/CE a Comisiei (JO L 184, 27.6.1998, p. 40).

(18) întrucât statele membre ar putea găsi că este util să fie sprijinite în îndeplinirea sarcinilor de către organizații recunoscute, care satisfac cerințele Directivei 94/57/CE a Consiliului din 22 noiembrie 1994 privind regulile și normele comune pentru organizațiile de inspecție și expertiză a navelor și pentru activitățile relevante ale administrațiilor maritime ⁽¹⁾;

(19) întrucât, în planificarea expertizelor, trebuie acordată atenția cuvenită programelor de întreținere și de lucru ale feriboturilor și ambarcațiunilor rapide de pasageri;

(20) întrucât statele membre trebuie să se asigure că propriile sisteme legale interne ale acestora le abilitază pe acestea ca și pe orice alte state membre profund interesate să participe sau să coopereze la investigații sau să conducă operațiunile de investigare a accidentelor pe baza dispozițiilor din Codul OMI pentru investigarea accidentelor maritime; întrucât rezultatele acestor investigații trebuie făcute publice;

(21) întrucât un ansamblu de măsuri concomitente în domeniile sistemelor de comandă în navigație, de planificare a cazurilor neprevăzute și de restricționare a operațiilor locale de navigație va îmbunătăți în plus siguranța;

(22) întrucât, pentru a face posibilă urmărirea aplicării dispozițiilor prezentei directive, este necesar să se elaboreze o bancă de date pe baza informațiilor rezultate din expertize;

(23) întrucât este necesar ca un comitet alcătuit din reprezentanții statelor membre să sprijine Comisia la aplicarea efectivă a dispozițiilor prezentei directive; întrucât Comitetul instituit prin articolul 12 din Directiva 93/75/CEE a Consiliului din 13 septembrie 1993, privind cerințele minime pentru navele având ca destinație porturile comunitare sau plecând din acestea și transportând mărfuri periculoase sau poluante ⁽²⁾, poate întreprinde această activitate;

(24) întrucât anumite dispoziții ale prezentei directive pot fi adaptate de către Comitet pentru a le alinia cu măsurile

comunitare sau OMI și pentru a îmbunătăți regimul acesteia, ținând seama de modificările ulterioare la Convenția Internațională pentru Ocrotirea Vieții Omenești pe Mare din 1974 (SOLAS) care a intrat în vigoare și pentru a asigura o aplicare uniformă a modificărilor la anumite rezoluții OMI, fără a extinde domeniul de aplicare al acesteia,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Scop

Scopul prezentei directive este de a stabili un sistem de expertize obligatorii care să ofere o siguranță mai mare în operarea serviciilor regulate cu feriboturi cu punte rului și cu ambarcațiuni rapide de pasageri spre și dinspre porturile din statele membre ale Comunității și de a stipula dreptul statelor membre de a conduce, de a participa sau de a coopera în cazul investigațiilor accidentelor sau incidentelor maritime referitoare la aceste servicii.

Articolul 2

Definiții

În înțelesul prezentei directive și al anexelor acesteia:

(a) „feribot cu punte rului” înseamnă o navă maritimă de pasageri cu facilități care să facă posibilă imbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care să transporte mai mult de 12 pasageri;

(b) „ambarcațiune rapidă de pasageri” înseamnă o ambarcațiune rapidă conform definiției date în Regulamentul 1 din capitolul X al Convenției SOLAS din 1974, așa cum a fost modificată la data adoptării prezentei directive, care transportă mai mult de 12 pasageri;

(c) „pasager” înseamnă orice persoană, alta decât:

(i) comandantul navei și membrii echipajului sau alte persoane angajate în orice calitate la bordul unei nave, legată de activitatea navei respective

și

(ii) un copil mai mic de un an;

⁽¹⁾ JO L 319, 12.12.1994, p. 20. Directivă modificată de Directiva 97/58/CE a Comisiei (JO L 274, 7.10.1997, p. 8).

⁽²⁾ JO L 247, 5.10.1993, p. 19. Directivă modificată ultima dată de Directiva 98/74/CE a Comisiei (JO L 276, 13.10.1998, p. 7).

- (d) „Convenția SOLAS 1974” înseamnă Convenția Internațională pentru Ocrotirea Vieții Omenești pe Mare, împreună cu protocoalele și modificările aferente, în vigoare la data adoptării prezentei directive;
- (e) „Codul ambarcațiunilor rapide” înseamnă „Codul Internațional pentru Siguranța Ambarcațiunilor Rapide”, conținut în Rezoluția Comitetului OMI pentru Siguranța Maritimă CSM 36 (63) din 20 mai 1994, modificată ultima dată la adoptarea prezentei directive;
- (f) „serviciu regulat” înseamnă o serie de traversări ale feriboturilor cu punte rului și ambarcațiunilor rapide de pasageri operate pentru deservirea traficului între aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de curse dinspre și spre același port fără escale:
- (i) fie conform unui orar publicat;
- (ii) fie cu traversări atât de regulate și frecvente încât acestea constituie o serie organizată care poate fi recunoscută;
- (g) „zonă maritimă” înseamnă orice zonă inclusă într-o listă constituită în conformitate cu articolul 4 din Directiva 98/18/CE a Consiliului din 17 martie 1998 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri ⁽¹⁾;
- (h) „certIFICATE” înseamnă:
- (i) în cazul feriboturilor cu punte rului și ambarcațiunilor rapide de pasageri în curse internaționale, certificatele de siguranță emise în temeiul Convenției SOLAS din 1974 în forma modificată, împreună cu înregistrările relevante ale echipamentului și, dacă este cazul, certificatele de scutire și autorizațiile de navigație;
- (ii) în cazul feriboturilor și ambarcațiunilor rapide de pasageri în curse interne, certificatele de siguranță emise în conformitate cu Directiva 98/18/CE împreună cu înregistrările relevante ale echipamentului și, dacă este cazul, certificatele de scutire și autorizațiile de navigație;
- (i) „certificat de scutire” înseamnă orice certificat emis în conformitate cu dispozițiile din Regulamentul I B/12(a)(vi) al Convenției SOLAS din 1974;
- (j) „administrația statului pavilionului” înseamnă autoritățile competente ale statului care acordă feriboturilor cu punte rului și ambarcațiunilor rapide de pasageri dreptul de a arbora pavilionul acestora;
- (k) „stat gazdă” înseamnă un stat membru spre și dinspre porturile căruia este angajat în servicii regulate un feribot cu punte rului sau o ambarcațiune rapidă de pasageri;
- (l) „cursă internațională” înseamnă o călătorie pe mare de la un port al unui stat membru până la un port din afara statului membru respectiv sau invers;
- (m) „cursă internă” înseamnă o călătorie în zonele maritime de la un port al unui stat membru la același sau un alt port din statul membru respectiv;
- (n) „organizație recunoscută” înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu articolul 4 din Directiva 94/57/CE;
- (o) „companie” înseamnă o companie care operează unul sau mai multe feriboturi cu punte rului, pentru care s-a emis un document de conformitate, în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 3051/95 al Consiliului din 8 decembrie 1995 privind asigurarea siguranței pe feriboturile roll on/roll off de călători (feriboturi cu punte rului) ⁽²⁾ sau o companie care operează ambarcațiuni rapide de pasageri, pentru care s-a emis un document de conformitate potrivit articolului 4 al Regulamentului IX al Convenției SOLAS din 1974, modificat la data adoptării prezentei directive;
- (p) „Cod pentru investigarea accidentelor maritime” înseamnă Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime, adoptat de către OMI prin Rezoluția A.849 (20) a Reuniunii din 27 noiembrie 1997;
- (q) „expertiză specifică” înseamnă o expertiză a statului gazdă conform specificațiilor de la articolele 6 și 8;
- (r) „inspector calificat” înseamnă un angajat din sectorul public sau o altă persoană pe deplin autorizată de către autoritatea competentă a unui stat membru să efectueze expertize și inspecții referitoare la certificate și care să îndeplinească criteriile de calificare și independență specificate în Anexa V;
- (s) „deficiență” înseamnă o condiție care se constată că nu respectă cerințele prezentei directive.

(1) JO L 144, 15.5.1998, p. 1.

(2) JO L 320, 30.12.1995, p. 14. Regulament modificat ultima dată de Regulamentul (CE) nr. 179/98 al Comisiei (JO L 19, 24.1.1998, p. 35).

Articolul 3

Domeniul de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică tuturor feriboturilor cu punte rului și ambarcațiunilor rapide de pasageri care operează servicii regulate spre sau dinspre un port al unui stat membru, indiferent de pavilionul acestora, dacă sunt angajate în curse internaționale sau în curse interne în zonele maritime prevăzute la Clasa A menționată la articolul 4 din Directiva 98/18/CE.

(2) Statele membre pot aplica prezenta directivă feriboturilor cu punte rului și ambarcațiunilor rapide de pasageri angajate în curse interne, în alte zone maritime decât acelea menționate la alineatul (1). În aceste situații, regulile din domeniu se aplică tuturor feriboturilor cu punte rului sau ambarcațiunilor rapide de pasageri care operează în aceleași condiții, fără discriminare în privința pavilionului, a naționalității sau a locului de stabilire a companiei.

Articolul 4

Verificările inițiale necesare în cazul feriboturilor cu punte rului și al ambarcațiunilor rapide de pasageri

(1) Înainte de a începe să desfășoare un serviciu regulat cu un feribot cu punte rului sau cu o ambarcațiune rapidă de pasageri sau în termen de 12 luni de la data menționată în articolul 19 alineatul (1) pentru un feribot cu punte rului sau o ambarcațiune rapidă de pasageri care desfășoară deja un serviciu regulat la data respectivă, statele gazdă trebuie să verifice dacă feriboturile cu punte rului sau ambarcațiunile rapide de pasageri îndeplinesc condițiile următoare:

- (a) posedă certificate valabile, emise de către administrația statului pavilionului sau de către o organizație recunoscută care funcționează în numele său;
- (b) au fost supuse expertizei pentru eliberarea certificatelor în conformitate cu procedurile din domeniu și orientările anexate la Rezoluția A. 746 (18) a Reuniunii OMI privind orientările pentru expertiză potrivit sistemului armonizat de expertiză și certificare, stabilit de aceștia la data adoptării prezentei directive sau cu procedurile stabilite în acest scop;
- (c) respectă standardele specificate de clasificare după regulile unei organizații recunoscute sau după regulile acceptate ca echivalente de către administrația statului pavilionului pentru construcția și întreținerea corpului navei, a utilajelor și a instalației electrice și de control;

(d) sunt utilizate cu înregistrator al parametrilor de navigație (VDR) în scopul oferirii de informații pentru investigarea accidentelor maritime. VDR trebuie să corespundă standardelor de performanță ale Rezoluției A.861(20) a Reuniunii OMI din 27 noiembrie și să respecte standardele de testare elaborate de către Comisia Internațională de Electrotehnică (CIE), respectiv standardul nr. 61996. Totuși, în cazul VDR-urilor montate la bordul feriboturilor cu punte rului și ambarcațiunilor rapide de pasageri înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive, pot fi acordate derogări de la respectarea anumitor cerințe. Derogările respective și condițiile în care pot fi acordate se adoptă în conformitate cu procedura stabilită la articolul 16.

(e) respectă cerințele specifice de stabilitate adoptate la nivel regional, transpuse în legislația națională a acestora în conformitate cu procedura de notificare stabilită în Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 care prevede o procedură pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice, precum și normelor privind serviciile societăților de informații⁽¹⁾, dacă în regiunea respectivă se desfășoară un serviciu reglementat de legislația internă, cu condiția ca cerințele respective să nu le depășească pe acelea specificate în anexa la Rezoluția 14 (Cerințe de Stabilitate ale acordului) a Conferinței SOLAS din 1995 și să fi fost comunicate secretarului general al OMI, în conformitate cu procedurile specificate la punctul 3 din rezoluția respectivă.

(2) Alineatul (1) litera (e) se aplică ambarcațiunilor rapide de pasageri doar dacă este cazul.

Articolul 5

Verificările inițiale necesare în cazul companiilor și statelor pavilionului

Înainte de a începe să desfășoare un serviciu regulat cu un feribot cu punte rului sau cu o ambarcațiune rapidă de pasageri sau în termen de 12 luni de la data menționată la articolul 19 alineatul (1) pentru un feribot cu punte rului sau o ambarcațiune rapidă de pasageri care desfășoară deja un serviciu regulat la data respectivă, statele gazdă trebuie:

⁽¹⁾ JO L 204, 21.7.1998, p. 37. Directivă modificată ultima dată de Directiva 98/48/CE (JO L 217, 5.8.1998, p. 18).

1. să verifice dacă acele companii care desfășoară sau intenționează să desfășoare servicii regulate cu feribotul sau ambarcațiunea respectivă:
 - (a) să ia măsurile necesare pentru a asigura aplicarea cerințelor specifice stabilite în Anexa I și să dovedească statelor gazdă implicate în servicii regulate respectarea dispozițiilor prezentului alineat și ale articolului 4;
 - (b) să consimtă anticipat că statele gazdă și oricare alt stat membru profund interesat pot conduce, participa în întregime sau coopera în cazul oricărei investigări a unui accident sau incident maritim, în conformitate cu articolul 12 și să permită accesul acestora la informațiile obținute de la VDR al feribotului sau ambarcațiunii acestora, implicat(ă) în accidentul sau incidentul respectiv;
2. să verifice dacă, în cazul feribotului sau ambarcațiunii respective care arborează alt pavilion decât acela al unui stat membru, există acordul statului pavilionului respectiv privind angajamentul companiei de a respecta cerințele prezentei directive.

Articolul 6

Expertize specifice inițiale

- (1) Înainte de a începe să desfășoare un serviciu regulat cu un feribot cu punte rului sau cu o ambarcațiune rapidă de pasageri sau în termen de 12 luni de la data menționată în articolul 19 alineatul (1) pentru un feribot cu punte rului sau o ambarcațiune rapidă de pasageri care desfășoară deja un serviciu regulat la data respectivă, statele gazdă trebuie să efectueze o expertiză specifică inițială, în conformitate cu Anexele I și III, pentru a se convinge că feribotul cu punte rului sau ambarcațiunea rapidă de pasageri îndeplinește cerințele pentru operarea în siguranță a unui serviciu regulat.
- (2) Dacă dispozițiile prezentului articol se aplică înaintea începerii operării, statele gazdă stabilesc o dată pentru expertiza specifică inițială care să nu fie mai târziu de o lună de la primirea probelor necesare pentru finalizarea verificării conform articolelor 4 și 5.

Articolul 7

Dispoziții speciale

- (1) Dacă un feribot cu punte rului sau o ambarcațiune rapidă de pasageri urmează să se angajeze într-un alt serviciu regulat, un

nou stat gazdă ține cont în cel mai înalt grad de verificările și expertizele efectuate anterior la feribotul sau ambarcațiunea respectivă pentru operarea unui serviciu regulat anterior, reglementat prin prezenta directivă. În cazul când noul stat gazdă este satisfăcut de verificările și expertizele anterioare respective și acestea sunt relevante pentru noile condiții de navigație, dispozițiile articolelor 4, 5 și 6 nu mai trebuie aplicate feribotului cu punte rului sau ambarcațiunii rapide de pasageri care începe să opereze în noul serviciu regulat.

(2) Articolele 4, 5 și 6 nu se aplică dacă un feribot cu punte rului sau o ambarcațiune rapidă de pasageri, care respectă dispozițiile prezentei directive și operează deja un serviciu regulat reglementat prin prezenta directivă, trece la un alt serviciu regulat reglementat prin prezenta directivă sau trece la un alt serviciu regulat la care caracteristicile traseului sunt aprobate de către statele membre relevante ca fiind similare și toate statele gazdă sunt de acord că feribotul cu punte rului sau ambarcațiunea rapidă de pasageri îndeplinește toate condițiile de operare în siguranță în serviciul respectiv.

La solicitarea unei companii, statele gazdă respective pot confirma anticipat acordul lor referitor la caracteristicile similare ale rutelor.

(3) În cazul în care, ca urmare a unor împrejurări neprevăzute, trebuie să se introducă rapid un feribot de rezervă cu punte rului sau o ambarcațiune de rezervă rapidă de pasageri pentru a asigura continuitatea serviciului și alineatele (1) și (2) nu se pot aplica, statul gazdă poate permite feribotului sau ambarcațiunii rapide să înceapă operarea, cu condiția ca:

- (a) o inspecție vizuală și verificarea documentelor să nu ridice probleme legate de îndeplinirea cerințelor necesare pentru operarea în siguranță a feribotului cu punte rului sau a ambarcațiunii rapide de pasageri

și

- (b) statul gazdă să finalizeze verificările și expertizele conform articolelor 4, 5 și 6 în termen de o lună.

Articolul 8

Expertize specifice periodice și alte expertize

- (1) Statele gazdă trebuie să efectueze, la fiecare 12 luni, următoarele:

— o expertiză specifică, în conformitate cu Anexa III

și

— o expertiză în timpul serviciului regulat, care să cuprindă destule articole enumerate în Anexele I, III și IV, pentru ca statul membru să fie convins că feribotul sau ambarcațiunea îndeplinește toate condițiile de operare în siguranță.

O expertiză specifică inițială în conformitate cu articolul 6 este considerată expertiză specifică în sensul prezentului articol.

(2) Un stat gazdă efectuează o expertiză specifică, în conformitate cu Anexa III, de fiecare dată când feribotul cu punte rului sau ambarcațiunea rapidă de pasageri suferă reparații, defecțiuni sau modificări importante sau dacă se schimbă conducerea sau pavilionul sau trece la altă clasă. Totuși, în cazul în care se schimbă conducerea sau pavilionul sau trece la altă clasă, statul gazdă poate să scutească feribotul sau ambarcațiunea de expertiza specifică cerută la acest alineat, după ce ia în considerație verificările și expertizele efectuate anterior la feribot sau ambarcațiune, cu condiția ca schimbarea respectivă sau transferul respectiv să nu afecteze operarea în siguranță a feribotului sau ambarcațiunii.

(3) Dacă expertizele menționate la alineatul (1) confirmă sau dezvăluie deficiențe legate de cerințele prezentei directive, care să justifice interzicerea operării, toate costurile legate de expertize în orice perioadă contabilă normală sunt suportate de către companie.

Articolul 9

Notificarea

Statele membre informează companiile prompt, în scris, despre rezultatele verificărilor și expertizelor conform articolelor 4, 5, 6 și 8.

Articolul 10

Interzicerea operării

(1) Un stat gazdă interzice operarea unui feribot cu punte rului sau a unei ambarcațiuni rapide de pasageri în serviciu regulat:

- (a) dacă acesta sau aceasta nu poate confirma respectarea cerințelor de la articolele 4 și 5;
- (b) ori de câte ori se găsesc deficiențe în timpul expertizelor menționate la articolele 6 și 8, care pun în pericol imediat viața, feribotul sau ambarcațiunea, echipajul și pasagerii;

(c) dacă se constată că nu se reușește respectarea instrumentelor comunitare prezentate în Anexa II, ceea ce constituie un pericol imediat pentru viață, pentru feribot sau ambarcațiune, pentru echipaj sau pasageri;

(d) ori de câte ori nu a fost consultat de către statul de pavilion în problemele menționate la articolul 13 alineatul (1) sau (5),

până ce statul gazdă stabilește că pericolul este eliminat și că sunt îndeplinite cerințele prezentei directive.

Statul gazdă informează, în scris, compania cu privire la decizia de interzicere a operării feribotului cu punte rului sau a ambarcațiunii rapide de pasageri, expunând detaliat motivele.

(2) Totuși, dacă feribotul cu punte rului sau ambarcațiunea rapidă de pasageri operează deja un serviciu regulat și se descoperă deficiențe, statele gazdă solicită companiei să ia măsurile necesare pentru corectarea lor promptă sau într-o perioadă de timp bine definită și rezonabilă, cu condiția ca acestea să nu prezinte un pericol imediat pentru siguranța feribotului sau ambarcațiunii, a echipajului sau pasagerilor. După corectarea deficiențelor, statele gazdă respective constată dacă această corectare îi satisface în întregime. În caz contrar, ele interzic operarea sa.

(3) Statele membre stabilesc și mențin, în conformitate cu legislația internă, procedurile corespunzătoare care reglementează calea de atac a unei companii împotriva unei decizii prin care se interzice operarea. Căile de atac trebuie rezolvate expeditiv. O cale de atac nu determină suspendarea automată a deciziei.

Autoritatea competentă informează în timp util compania cu privire la dreptul de a ataca decizia.

(4) În cazurile în care articolele 4, 5 și 6 sunt aplicate înainte ca un feribot cu punte rului sau o ambarcațiune rapidă de pasageri să înceapă operarea în serviciu regulat, trebuie luată o decizie pentru a interzice operarea navei în perioada de o lună de la expertiza specifică inițială și aceasta trebuie comunicată companiei imediat.

Articolul 11

Proceduri referitoare la expertizele specifice inițiale și regulate

(1) Feriboturile cu punte rului și ambarcațiunile rapide de pasageri care au făcut obiectul expertizelor specifice în beneficiul statului/statelor gazdă interesat/interesate sunt scutite de statul/stările gazdă respectiv/respective de inspecțiile extinse menționate la articolul 7 alineatul (4) din Directiva 95/21/CE și de expertizele extinse justificate prin faptul că acestea aparțin categoriei de nave de pasageri menționate la articolul 7 alineatul (1) și în Anexa V.A.3 la directiva respectivă.

(2) Administrațiile a două sau mai multor state gazdă implicate într-o expertiză specifică a aceleași nave sau ambarcațiuni cooperează între ele. Expertizele specifice se efectuează de către o echipă compusă din inspectorii calificați ai statului/statelor gazdă. Oriunde este necesară o evaluare calitativă a îndeplinirii dispozițiilor referitoare la clasă, statele gazdă asigură includerea în echipă a experților necesari, dacă este cazul prin includerea unui supraveghetor dintr-o organizație recunoscută. Inspectorii raportează la administrațiile statelor gazdă deficiențele constatate. Statul gazdă comunică aceste informații statului pavilionului, dacă statul respectiv nu este un stat gazdă implicat în expertiză.

(3) Un stat gazdă implicat poate aproba efectuarea unei expertize la solicitarea unui alt stat gazdă implicat.

(4) La cererea companiilor, statele gazdă invită administrația statului pavilionului care nu este un stat gazdă să fie reprezentată în orice expertiză specifică, conform dispozițiilor prezentei directive.

(5) În planificarea unei expertize în conformitate cu articolele 6 și 8, statele gazdă acordă atenția convenită programului de navigație și de întreținere a feribotului sau ambarcațiunii.

(6) Constatările expertizelor specifice se trec într-un raport al cărui format se stabilește în conformitate cu procedura stabilită la articolul 16.

(7) În cazul unui dezacord persistent între statele gazdă cu privire la îndeplinirea cerințelor articolelor 4 și 5 alineatul (1),

administrația oricărui stat gazdă implicat într-o expertiză specifică notifică la Comisie motivele dezacordului.

(8) Comisia începe imediat procedurile pentru a lua o decizie în conformitate cu procedura stabilită în articolul 16.

Articolul 12

Investigarea accidentelor

(1) În cadrul sistemelor juridice interne respective, statele membre definesc un regim juridic, prin care acestea sau orice alte stat membru profund interesat să fie abilitate să participe, să coopereze la sau, dacă este prevăzut în Codul pentru investigarea accidentelor maritime, să conducă o cercetare a accidentului sau incidentului maritim în care este implicat(ă) un feribot cu punte rului sau o ambarcațiune rapidă de pasageri.

(2) „Stat profund interesat”, „stat care conduce investigația” și „accident maritim” trebuie să aibă aceeași semnificație ca în Codul pentru investigarea accidentelor maritime.

(3) Dacă un feribot cu punte rului sau o ambarcațiune rapidă de pasageri este implicat(ă) într-un accident maritim, procedura de investigare este lansată de către statul în care are loc accidentul sau incidentul sau, dacă acesta are loc în alte ape, de către ultimul stat membru vizitat de către feribot sau ambarcațiune. Statul respectiv răspunde de investigare și de coordonarea cu alte state profund interesate până în momentul în care se stabilește de comun acord care va fi statul care conduce investigația.

(4) Statele membre care conduc, participă la sau cooperează la investigațiile respective garantează definitivarea cercetărilor în modul cel mai eficient și în cel mai scurt timp posibil, ținând seama de Codul pentru investigarea accidentelor maritime.

(5) Statele membre garantează că rapoartele rezultate din investigarea respectivă sunt făcute publice în conformitate cu punctul 12.3 din Codul pentru investigarea accidentelor maritime și sunt comunicate Comisiei.

*Articolul 13***Măsuri însoțitoare**

(1) Statele membre care emit sau recunosc un certificat de scutire lucrează împreună cu statul gazdă implicat sau cu administrația statului al cărui pavilion îl arborează nava pentru a rezolva orice dezacord privind oportunitatea scutirii înaintea expertizei specifice inițiale.

(2) Statele membre trebuie să opereze sisteme de coastă pentru comanda navigației și alte scheme de informații în conformitate cu Rezoluția A. 795 (19) a OMI pentru a sprijini feriboturile cu punte rului și ambarcațiunile rapide de pasageri în operarea în siguranță a serviciilor regulate sau, ca parte din aceasta, pentru securitatea de care sunt responsabile.

(3) Fiecare stat membru pune la dispoziția comisiei copii ale rapoartelor de expertiză menționate la articolul 11 alineatul (6), cu numărul de identificare OMI, dacă este cazul. Comisia poate decide, în conformitate cu procedura stabilită la articolul 16, asupra mijloacelor corespunzătoare pentru alocarea unui număr de identificare altor nave. Dacă două sau mai multe state gazdă sunt implicate în serviciul regulat, datele pot fi furnizate de unul din statele membre respective. Comisia creează și păstrează o bancă de date conținând informațiile furnizate. Condițiile de acces la banca de date se decid în conformitate cu procedura stabilită la articolul 16.

(4) Statele membre garantează menținerea și implementarea unui sistem integrat de planificare a situațiilor neprevăzute, în cazul avariilor la bordul navei, de către companiile care operează feriboturi cu punte rului sau ambarcațiuni rapide de pasageri în servicii regulate spre sau dinspre porturile acestora. În acest scop, statele respective folosesc cadrul oferit de Rezoluția A.852(20) a Reuniunii OMI privind orientările privind o structură de sistem integrat pentru situații neprevăzute. Dacă două sau mai multe state sunt implicate în calitate de stat gazdă în serviciu regulat, ele stabilesc în comun un plan pentru rute diferite.

(5) Statele membre garantează că sunt pe deplin implicate, în calitate de state gazdă, de către administrația statului pavilionului, înaintea eliberării autorizației de navigație a ambarcațiunii rapide, în conformitate cu dispozițiile de la alineatul (1.9.3) din Codul Ambarcațiunilor Rapide. Ele garantează stabilirea și menținerea restricțiilor de navigație cerute de situațiile locale, necesare

pentru a proteja viața, resursele naturale și activitățile de coastă și iau măsuri pentru a asigura punerea în aplicare a acestor restricții.

*Articolul 14***Cooperarea între statele gazdă**

Statele gazdă implicate în același serviciu regulat stabilesc o legătura între ele la aplicarea dispozițiilor prezentei directive.

*Articolul 15***Măsuri de susținere**

Statele membre informează statele terțe, care au fie responsabilitățile statului pavilionului, fie responsabilități similare cu acelea ale statului gazdă în cazul feriboturilor cu punte rului și ambarcațiunilor rapide de pasageri reglementate prin prezenta directivă și care operează între un port al unui stat membru și un port al unui stat terț, cu privire la cerințele impuse de către prezenta directivă oricărei companii care oferă un serviciu regulat spre și dinspre un port al Comunității.

*Articolul 16***Comitetul de reglementare**

(1) Comisia este sprijinită de comitetul înființat în conformitate cu articolul 12 alineatul (1) din Directiva 93/75/CEE.

(2) Reprezentantul Comisiei înaintează comitetului un proiect de măsuri ce urmează a fi adoptate. Comitetul își dă avizul cu privire la acest proiect în termenul pe care președintele îl poate stabili în funcție de urgența subiectului în cauză. Avizul este emis cu majoritatea prevăzută la articolul 148 alineatul (2) din tratat pentru deciziile pe care Consiliul trebuie să le adopte la propunerea Comisiei. Voturile reprezentanților statelor membre din comitet sunt determinate în conformitate cu dispozițiile stabilite la articolul respectiv. Președintele nu participă la vot.

(3) (a) Comisia adoptă măsurile preconizate, dacă acestea corespund avizului comitetului.

(b) Dacă măsurile preconizate nu corespund avizului comitetului sau în absența avizului, Comisia înaintează Consiliului, fără întârziere, o propunere cu privire la măsurile ce trebuie adoptate.

Consiliul decide cu majoritate calificată. Dacă, la expirarea a opt săptămâni de la data înaintării la Consiliu, acesta nu se pronunță, măsurile propuse sunt adoptate de Comisie.

Articolul 17

Procedura de modificare

În conformitate cu procedura stabilită la articolul 16:

- (a) Anexele;
- (b) definițiile;
- (c) trimerile la instrumentele comunitare;
- (d) trimerile la rezoluțiile OMI,

pot fi modificate în măsura necesară pentru a le alinia cu măsurile comunitare sau OMI care au intrat în vigoare, dar fără a extinde domeniul de aplicare al prezentei directive.

Anexele pot fi, de asemenea, modificate în conformitate cu procedura stabilită la articolul 16, dacă este necesar să fie îmbunătățite convențiile stabilite prin prezenta directivă, dar fără a extinde domeniul de aplicare al acesteia.

Articolul 18

Sancțiuni

Statele membre stabilesc sistemul de sancțiuni pentru încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în conformitate cu prezenta directivă și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea sancțiunilor respective. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și preventive.

Articolul 19

Punerea în aplicare

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până cel târziu la 1 decembrie 2000 și informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

(2) Dispozițiile articolului 4 alineatul (1) litera (d) se aplică în termen de maxim 30 luni de la data publicării normei IEC nr. 61996 sau până la 1 ianuarie 2001, oricare din aceste date survine mai târziu.

(3) 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 reglementează modalitatea de realizare a acestei trimiteri.

(4) Statele membre comunică imediat Comisiei toate dispozițiile de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat prin prezenta directivă. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.

Articolul 20

Evaluarea aplicării

La trei ani de la data menționată la articolul 19 alineatul (1), Comisia evaluează, pe baza informațiilor ce trebuie să fie furnizate de către statele membre în conformitate cu articolul 13, aplicarea prezentei directive.

Articolul 21

Intrarea în vigoare

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

Articolul 22

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Luxemburg, 29 aprilie 1999.

Pentru Consiliu

Președintele

W. MÜLLER

ANEXA I

Cerințe specifice care trebuie îndeplinite de către companii

[menționate la articolul 5 alineatul (1) și articolele 6 și 8]

Companiile trebuie să garanteze că la bordul feriboturilor cu punte rului și ambarcațiunilor rapide de pasageri:

1. comandantul dispune, înainte ca feribotul sau ambarcațiunea să-și înceapă cursa, de informațiile corespunzătoare privind existența sistemelor de coastă pentru controlul navigației și de alte sisteme de informații care să-l sprijine în dirijarea în siguranță a curselor și utilizează comanda de navigație și sistemele de informații stabilite de către statele membre;
2. sunt respectate dispozițiile relevante de la alineatele (2)-(6) din MSC/Circulara 699, privind orientările revizuite pentru instrucțiunile de securitate a pasagerilor;
3. este plasat, într-un loc ușor accesibil, un tabel cu programul de lucru la bordul navei, care conține:
 - (a) programul de serviciu pe mare și serviciu în port
 - și
 - (b) numărul maxim de ore de lucru sau numărul minim de ore de odihnă necesare pentru ofițerii de cart;
4. comandantul nu este împiedicat să ia orice decizie pe care o consideră necesară din punct de vedere profesional pentru navigarea și operarea în siguranță a navelor, în special în condiții meteorologice grele și mare foarte agitată;
5. comandatul ține evidența activităților și incidentelor de navigație care sunt importante pentru siguranța navigației;
6. orice defecțiune la, sau defectarea permanentă a porților de operare laterală însoțită de bordaj exterior, care poate afecta integritatea feribotului sau ambarcațiunii, precum și orice deficiențe în sistemele de comandă și control pentru închiderea acestor porți, sunt aduse prompt la cunoștința atât a administrației statului pavilionului cât și a statului gazdă și sunt reparate prompt spre satisfacția acestora;
7. se poate procura un orar actualizat al curselor înaintea plecării în cursă a feribotului cu punte rului sau a ambarcațiunii rapide de pasageri. La elaborarea orarului curselor, trebuie să se țină seama în întregime de orientările stabilite în Rezoluția MSC... (70), privind orientările referitoare la planificarea curselor.
8. sunt aduse la cunoștința pasagerilor informații generale referitoare la asistența pentru persoanele în vârstă și infirme aflate la bord și care pot fi procurate în formate potrivite pentru persoanele cu deficiențe de vedere.

ANEXA II

Lista instrumentelor comunitare

[menționată la articolul 10 alineatul (1c)]

- Directiva 93/75/CEE a Consiliului din 13 septembrie 1993 privind cerințele minime pentru navele cu destinația sau care pleacă din porturile comunitare și care transportă mărfuri periculoase sau poluante (JO L 247, 5.10.1993, p. 19). Directivă modificată ultima dată de Directiva 98/74/CE a Comisiei (JO L 276, 13.10.1998, p. 7);
 - Directiva 94/58/CE a Consiliului din 22 noiembrie 1994 privind nivelul minim de pregătire a navigatorilor (JO L 319, 12.12.1994, p. 28). Directivă modificată ultima dată de Directiva 98/35/CE (JO L 172, 17.6.1998, p. 1), unde este cazul;
 - Regulamentul (CE) nr. 3051/95 al Consiliului din 8 decembrie 1995 privind administrarea în siguranță a feriboturilor de pasageri roll on/roll off (feriboturi cu punte rului) (JO L 320, 30.12.1995, p. 14). Regulament modificat de Regulamentul (CE) nr. 179/98 al Comisiei (JO L 19, 24.1.1998, p. 35).
-

ANEXA III

Procedurile privind expertizele specifice

(menționate la articolele 6 și 8)

1. Expertizele specifice trebuie să asigure că cerințele legale, în special cele referitoare la construcție, compartimentare și stabilitate, utilaje și instalații electrice, încărcare, stabilitate, protecție contra incendiilor, numărul maxim de pasageri, dispozitive de salvare și transportul mărfurilor periculoase, radiocomunicații și navigație sunt îndeplinite și corespund scopului și să includă, după caz, cel puțin următoarele:
 - pornirea generatorului de rezervă;
 - o verificare a iluminatului de rezervă;
 - o verificare a sursei electrogene de rezervă pentru stațiile-radio;
 - o încercare a instalației de radioficare;
 - o instruire PCI, care să includă o demonstrație de mânăuire a echipamentelor pentru stingerea incendiilor;
 - operarea unei pompe de incendiu de rezervă cu două furtunuri de incendiu conectate la principala conductă de incendiu în funcțiune;
 - încercarea telecomenzii de oprire în caz de avarie a alimentării cu combustibil la cazane, motoarele principale și auxiliare și la ventilatoare;
 - încercarea comenzilor de la distanță și locale pentru închiderea detectoarelor de metan;
 - încercarea sistemelor de detectare a incendiilor și de alarmă;
 - încercarea închiderii corespunzătoare a ușilor antifoc;
 - operarea pompelor de santină;
 - închiderea ușilor pereților etanși, atât prin comandă locală cât și prin telecomandă;
 - o demonstrație care să arate că membrii importanți ai echipajului sunt familiarizați cu planul pentru serviciul de siguranță al navei;
 - coborârea cel puțin a unei bărci de căutare și a unei bărci de salvare la apă, pornirea și verificarea sistemului lor de propulsie și de cârmă și recuperarea lor din apă în poziție stivuită la bord;
 - verificarea inventarului tuturor bărcilor de salvare și bărcilor de căutare;
 - încercarea transmisiei de cârmă a navei sau ambarcațiunii și a transmisiei de cârmă secundare.
2. Expertizele specifice includ verificarea sistemului de întreținere planificată de la bord.
3. Expertizele specifice trebuie să se concentreze asupra familiarizării membrilor echipajului cu procedurile de protecție, procedurile în caz de urgență, tehnicile de întreținere și de lucru, siguranța pasagerilor, procedurile de punte și operațiile legate de transportul mărfurilor și vehiculelor, precum și asupra eficienței acestora în procedurile respective. Se verifică capacitatea navigatorilor de a-și însuși și de a da, după caz, ordine și instrucțiuni și de a le reda în limbaj de specialitate, așa cum sunt trecute în jurnalul de bord. Se verifică documentele care atestă că membrii echipajului au urmat cu succes o pregătire specială, în mod deosebit cele referitoare la:
 - pregătirea în conducerea maselor;
 - pregătirea de familiarizare;

- pregătirea privind protecția personalului care asigură asistență directă de protecție în caz de avarie pasagerilor în spațiile pentru pasageri, în special persoanelor în vârstă și infirme;
- pregătirea pentru conducerea în situații de criză și cea de comportament uman.

Expertiza specifică trebuie să includă o evaluare a modului de întocmire a tabelului de serviciu, pentru a constata dacă acesta provoacă o oboseală nejustificată, în special în rândul personalului de cart

4. Brevetele membrilor echipajului emise de statele terțe sunt recunoscute doar în situația în care acestea respectă Regulamentul I/10 din Convenția internațională privind standardele de pregătire, certificare și efectuare a serviciului de cart pentru navigatori (Convenția STCW), revizuită, 1978.

ANEXA IV

Orientări indicative pentru inspectorii calificați ce efectuează expertize neplanificate în timpul unei traversări regulate

[menționate la articolul 8 alineatul (1)]

1. *Informații cu privire la pasageri*

Mijloacele utilizate pentru a se asigura că nu este depășit numărul de pasageri pentru care există certificarea feribotului cu punte rului sau ambarcațiunii rapide de pasageri (denumite în continuare „navă”). De asemenea, că sistemul de înregistrare a informațiilor referitoare la pasageri respectă legislația și este eficient. Modalitatea în care informațiile referitoare la numărul total de pasageri sunt transmise comandantului și, dacă este cazul, modalitatea prin care pasagerii care efectuează o traversare dublă fără a debarca sunt incluși în numărul total la cursa de întoarcere.

2. *Informații privind încărcarea și stabilitatea*

Dacă sunt instalate indicatoare de pescaj fiabile și dacă acestea sunt utilizate. Se iau măsuri pentru a se asigura că nava nu este supraîncărcată și că linia de încărcare a compartimentelor nu se află sub nivelul apei. Dacă determinarea încărcării și a stabilității se efectuează corespunzător. Dacă vehiculele cu mărfuri și altă încărcătură se cântăresc unde trebuie și cifrele sunt transmise navei pentru a fi utilizate la determinarea încărcării și stabilității. Dacă planurile pentru controlul avariilor sunt expuse în permanență și dacă sunt prevăzute broșuri cu informații despre controlul avariilor pentru ofițerii de pe navă.

3. *Securitatea pe mare*

Procedura pentru a garanta că nava întrunește toate condițiile de securitate pentru a naviga înainte să părăsească dana, care ar trebui să includă o procedură de raportare pozitivă, privind faptul că toate porțile de operare laterală etanșe la apă și intemperii sunt închise. Dacă toate porțile punților cu vehicule sunt închise înainte ca nava să părăsească dana sau rămân deschise doar atâta timp cât să permită închiderea vizorului provei, sistemele de închidere a porților de la provă, pupă și laterale, înzestrarea lor cu indicatoare luminoase și supraveghere TV care să indice situația acestora pe puntea de navigație. Trebuie constatate și semnalate toate dificultățile legate de funcționarea indicatoarelor luminoase, în special a întrerupătoarelor de la porți.

4. *Anunțurile pentru măsuri de siguranță*

Forma anunțurilor curente de măsuri de protecție și expunerea instrucțiunilor și a orientărilor în cazul procedurilor de urgență în limba/limbile corespunzătoare. Dacă anunțurile curente de protecție se fac la începutul călătoriei și pot fi auzite în spațiile publice, incluzând punțile deschise, la care au acces pasagerii.

5. *Înregistrările în jurnalul de bord*

Se examinează jurnalul de bord pentru a se asigura că s-au efectuat înregistrări referitoare la închiderea porților de la provă, pupă și altor porți etanșe la apă și la intemperii, testarea ușilor de compartimentare etanșe la apă, încercarea transmisiei la cârmă etc. De asemenea, dacă se înregistrează pescajele, bordul liber și stabilitatea, precum și limba de lucru comună pentru echipaj.

6. *Mărfuri periculoase*

Dacă orice încărcătură de mărfuri periculoase sau poluante este transportată în conformitate cu legislația relevantă, în special dacă există o declarație privind mărfurile periculoase sau poluante, împreună cu o listă cu încărcătură sau de stivuire, care să indice localizarea acestora la bord, dacă transportul încărcăturii speciale este autorizat pe nave de pasageri și dacă mărfurile periculoase și poluante sunt marcate, etichetate, stivuite, fixate și despărțite corespunzător.

Dacă vehiculele care transportă mărfurile periculoase și poluante sunt afișate și fixate corect. Dacă, atunci când se transportă mărfuri periculoase și poluante, există la țarm o copie valabilă a listei încărcăturii sau de stivuire. Dacă cerințele de notificare conform Directivei 93/75/CEE și toate instrucțiunile privind procedurile de urgență ce trebuie urmate și cele de acordare a primului ajutor în cazul unui incident care implică mărfuri periculoase sau poluanți marini sunt cunoscute de către comandant. Dacă dispozitivele de ventilație a punților cu vehicule se utilizează tot timpul, utilizarea lor fiind mai intensă atunci când motoarele vehiculelor sunt în funcțiune și dacă există un indicator pe punte care să arate că ventilația punților de vehicule este în funcțiune.

7. *Fixarea vehiculelor de marfă*

Modul în care sunt fixate vehiculelor de marfă, de exemplu, dacă sunt stivuite în bloc sau sunt legate individual. Dacă sunt disponibile puncte suficient de puternice. Sistemele de fixare a vehiculelor de marfă, în cazul în care are loc sau se preconizează schimbarea vremii. Metode pentru fixarea autocarelor sau motocicletelor, dacă există. Dacă nava posedă un manual pentru fixarea încărcăturii.

8. *Punțile pentru vehicule*

Dacă spațiile pentru încărcătură de categorie specială și punte rului sunt patrulate și supravegheate continuu printr-un sistem de supraveghere TV, astfel încât să se poată observa deplasarea vehiculelor în caz de vreme nefavorabilă și intrarea neautorizată a pasagerilor. Dacă porțile de evacuare în caz de incendiu și intrările se mențin închise și dacă sunt afișate anunțuri prin care să se interzică accesul pasagerilor la punțile cu vehicule în timp ce nava se află pe mare.

9. *Închiderea porților etanșe la apă*

Dacă este respectată politica stabilită în instrucțiunile de funcționare a navei pentru ușile de compartimentare etanșe la apă. Dacă se efectuează instruirile necesare. Dacă se menține controlul „local” al porților etanșe la apă de pe punte, atunci când este posibil. Dacă porțile sunt ținute închise în caz de vizibilitate redusă și orice situație primejdioasă. Dacă echipajele sunt instruite în mod corect pentru operarea porților și cunosc pericolele utilizării greșite a acestora.

10. *Patrurilele contra incendiilor*

Trebuie să fie confirmat că se menține o patrulare eficientă, astfel încât să se poată detecta imediat orice izbucnire de foc. Aceasta trebuie să includă spații speciale care nu sunt prevăzute cu un sistem fix de detecție a focului și de alarmă, consemnând că aceste spații pot fi patrulate conform celor menționate la alineatul (8).

11. *Comunicațiile în caz de avarie*

Dacă există suficienți membri ai echipajului, conform listei de responsabilități, care să ajute pasagerii în caz de avarie și dacă aceștia pot fi identificați repede și pot să comunice cu pasagerii în caz de avarie, luând în considerație o combinație corespunzătoare și adecvată de oricare din următorii factori:

- (a) limba sau limbile corespunzătoare principalelor naționalități de pasageri transportați pe o anumită rută;
- (b) probabilitatea ca o abilitate în folosirea vocabularului elementar al limbii engleze pentru instrucțiunile de bază să poată oferi un mijloc de comunicare cu un pasager care are nevoie de ajutor, indiferent dacă pasagerul și membrii echipajului folosesc o limbă comună sau nu;
- (c) necesitatea de a comunica în timpul unei avarii prin alte mijloace (de exemplu, atenționarea prin demonstrații, gesturi sau atenționare asupra locului instrucțiunilor, a posturilor de apel, dispozitivelor de salvare a vieților omenesti sau a căilor de evacuare, atunci când comunicarea verbală este impracticabilă);
- (d) măsura în care le sunt oferite pasagerilor instrucțiuni complete de protecție în limba sau limbile materne ale acestora;
- (e) limbile în care pot fi difuzate anunțurile prin radio în timpul unei avarii sau exercițiu, pentru a transmite o orientare esențială pasagerilor și a facilita sprijinul acordat pasagerilor de către membrii echipajului.

12. *Limba de lucru comună între membrii echipajului*

Se verifică dacă s-a stabilit o limbă de lucru pentru a asigura o reacție eficientă a echipajului în probleme de siguranță și dacă această limbă de lucru este trecută în jurnalul de bord al navei.

13. *Echipamentul de protecție*

Dacă sunt menținute dispozitive pentru salvarea de vieți și contra incendiilor, incluzând ușile contra incendiu și alte articole de protecție structurală contra incendiilor, care pot fi repede inspectate. Dacă sunt expuse în permanență planuri pentru stingerea incendiilor sau sunt prevăzute broșuri cu informații echivalente pentru informarea ofițerilor echipajului. Dacă vestele de salvare sunt stocate corespunzător și dacă stocul de veste de salvare pentru copii se poate identifica repede. Dacă încărcătura vehiculelor nu împiedică acționarea dispozitivelor de localizare a incendiilor, întreruperilor de urgență, dispozitivelor de control pentru supapele de furtună etc., care se pot afla pe punțile cu vehicule.

14. *Echipamentul de navigație și radio*

Dacă echipamentul de navigație și de comunicații radio, incluzând radiofarurile pentru localizarea avariilor, funcționează.

15. *Indicatoarele luminoase suplimentare pentru avarii*

Dacă sunt prevăzute indicatoare luminoase suplimentare pentru avarii, conform regulamentelor, și dacă se ține o evidență a deficiențelor.

16. *Mijloacele de salvare*

Marcajul, conform cerințelor aplicabile, și indicatoarele luminoase, alimentate atât de la generatorul principal cât și de la cel de rezervă, pentru mijloacele de salvare. Măsurile luate pentru ca vehiculele să nu încurce căile de salvare, în cazul în care căile de salvare traversează sau trec pe punțile cu vehicule. Dacă ieșirile, în special cele de la magazinele scutite de taxe vamale, care au fost găsite blocate de mărfuri în exces, sunt menținute libere.

17. *Registrul de operații*

Dacă sunt prevăzute copii ale registrului de operații pentru comandant și fiecare ofițer de grad superior și dacă există copii disponibile pentru toți membrii echipajului. De asemenea, dacă există liste de control care să cuprindă pregătirea pentru mare și alte operații.

18. *Curățenia în compartimentul mașinilor*

Dacă în compartimentul mașinilor este păstrată curățenia legată de procedurile de întreținere.

19. *Evacuarea gunoiului*

Dacă amenajările pentru manipularea și evacuarea gunoiului sunt satisfăcătoare.

20. *Planificarea întreținerii*

Toate companiile trebuie să aibă ordine permanente specifice, cu un sistem de întreținere planificată, pentru toate locurile legate de protecție incluzând ușile de la provă și pupă și porțile laterale, împreună cu sistemele lor de închidere, dar care să includă și întreținerea compartimentului mașinilor și echipamentului de protecție. Trebuie să existe planuri pentru verificarea periodică a tuturor articolelor, astfel încât normele de protecție să fie menținute la cel mai înalt nivel. Trebuie să existe proceduri pentru evidența deficiențelor și confirmarea rectificării lor corespunzătoare, astfel încât comandantul și persoana desemnată de pe uscat din structura administrației companiei să aibă cunoștință de deficiențe și să fie înștiințată de rectificarea acestora într-un timp

determinat. Verificările periodice ale sistemelor de comandă și control pentru închiderea porților interioare și exterioare de la provă trebuie să includă indicatoarele, echipamentul de supraveghere și toate orificiile de scurgere a apei de pe punte din spațiile dintre vizorul probei și poarta interioară, în special mecanismele de închidere și sistemele hidraulice ale acestora.

21. *Efectuarea unei curse*

Atunci când se efectuează o cursă, trebuie să se profite de ocazie pentru a verifica supraaglomerarea, inclusiv disponibilitatea locurilor și blocarea culoarelor, scârilor și evacuărilor în caz de avarii cu bagaje și pasageri care nu-și găsesc locurile. De asemenea, trebuie să se verifice dacă pasagerii sunt evacuați de pe puntea cu vehicule înainte ieșirii navei în larg și dacă aceștia nu revin decât imediat înainte de andocare.

ANEXA V

Criterii de calificare și independență pentru inspectorii calificați

[menționate la articolul 2 litera (r)]

1. Inspectorul calificat trebuie să fie autorizat de către autoritatea competentă a statului membru să efectueze expertizele specifice menționate la articolul 6.
2. Inspectorul calificat trebuie să îndeplinească următoarele condiții:
 - să aibă minimum un an vechime în serviciul autorității competente a unui stat membru, în calitate de inspector al statului pavilionului care se ocupă de expertize și certificare, în conformitate cu Convenția SOLAS din 1974
 - și să posede:
 - (a) un brevet de comandant, care să-i permită persoanei respective să preia comanda unei nave de 1 600 tonaj brut sau mai mult (vezi STCW, Regulamentul II/2)
 - sau
 - (b) un brevet de inginer șef care să-i permită acestuia să îndeplinească funcția respectivă la bordul unei nave al cărei generator principal are o putere de 3 000 kW (vezi STCW, Regulamentul III/2)
 - sau
 - (c) să fi luat, într-un stat membru, examenul de arhitect naval, inginer mecanic sau inginer legat de domeniile maritime și să fi lucrat în calitate respectivă cel puțin cinci ani,
 - în afară de cele menționate la literele (a) și (b), trebuie să fi fost angajat cel puțin cinci ani pe mare ca ofițer pe punte, respectiv la compartimentul mașinilor, sau:
 - să fie absolvent al unei facultăți de specialitate sau echivalente dintr-un stat membru
 - și
 - să fie pregătit și calificat la o școală de inspectori pentru siguranța navelor dintr-un stat membru
 - și
 - să fi fost angajat cel puțin doi ani de către autoritatea competentă a unui stat membru ca inspector al statului pavilionului care se ocupă de expertize și certificare conform Convenției SOLAS din 1974.
3. Inspectorii calificați trebuie să aibă capacitatea de a comunica oral sau în scris cu navigatorii în limba vorbită cel mai mult pe mare.
4. Inspectorii calificați trebuie să cunoască în mod corespunzător dispozițiile Convenției SOLAS 1974 și dispozițiile relevante din prezenta directivă.
5. Inspectorii calificați care efectuează expertize specifice nu trebuie să aibă nici un interes comercial, nici în compania respectivă sau orice altă companie care operează servicii regulate spre și dinspre statul gazdă implicat nici în feribotul cu punte rului sau ambarcațiunea rapidă de pasageri inspectat(ă). Inspectorii calificați trebuie să nu fie angajați de organizațiile neguvernamentale și să nu desfășoare activități în numele organizațiilor neguvernamentale care efectuează expertize prevăzute de lege sau expertize de clasificare sau care eliberează certificate pentru feribotul cu punte rului sau ambarcațiunea rapidă de pasageri.
6. Și inspectorii care nu îndeplinesc criteriile de mai sus sunt acceptați, dacă au fost angajați de către autoritatea competentă pentru expertize prevăzute de lege sau pentru inspecții de control în statul portului la data adoptării Directivei 95/21/CE.