

32002L0059

L 208/10

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

5.8.2002

**DIRECTIVA 2002/59/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI  
din 27 iunie 2002**

**de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de  
abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

introducerea unui sistem de notificare mai detaliat pentru Comunitate, care să cuprindă eventual și navele aflate în tranzit de-a lungul coastelor statelor membre.

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

(3) Rezoluția Consiliului din 8 iunie 1993 privind o politică comună a siguranței maritime <sup>(6)</sup> a subliniat că principalele obiective ale acțiunii comunitare cuprind adoptarea unui sistem de informare mai detaliat.

având în vedere propunerea Comisiei <sup>(1)</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social <sup>(2)</sup>,

(4) Introducerea unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime ar trebui să contribuie la prevenirea accidentelor și cazurilor de poluare pe mare și să reducă la minimum consecințele lor asupra mediului marin și costier, asupra economiei și sănătății comunităților locale. Eficiența traficului maritim, în special a gestionării escalelor făcute de nave în porturi, depinde și de preavizul dat de nave cu suficient timp înainte de sosire.

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor <sup>(3)</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat <sup>(4)</sup>,

întrucât:

(1) În comunicarea sa din 24 februarie 1993 privind o politică comună a siguranței maritime, Comisia a indicat că un obiectiv la nivel comunitar a fost introducerea unui sistem de informare obligatorie prin care să se ofere statelor membre un acces rapid la toate informațiile importante referitoare la mișcarea navelor care transportă materiale periculoase sau poluante și natura precisă a încărcăturii transportate.

(5) Mai multe sisteme de raportare obligatorie a navelor au fost introduse de-a lungul coastelor europene, în conformitate cu normele în materie adoptate de Organizația Maritimă Internațională (OMI). Ar trebui asigurată respectarea de către nave a cerințelor de raportare în vigoare în cadrul acestor sisteme.

(2) Directiva 93/75/CEE a Consiliului din 13 septembrie 1993 privind cerințele minime pentru navele care se îndreaptă spre porturile comunitare sau pleacă din aceste porturi maritime și care transportă mărfuri periculoase ori poluante <sup>(5)</sup> a introdus un sistem prin care autoritățile competente primesc informații despre navele care au ca destinație sau părăsesc un port comunitar și care transportă substanțe periculoase sau poluante, precum și despre incidentele petrecute pe mare. Directiva menționată cere Comisiei să elaboreze noi propuneri pentru

(6) De asemenea, au fost introduse servicii de trafic maritim și sisteme de dirijare a navelor care joacă un rol important în prevenirea accidentelor și a poluării în anumite zone maritime aglomerate sau periculoase pentru navigație. Este necesar ca navele să utilizeze serviciile de trafic maritim și să se conformeze regulilor aplicabile sistemelor de dirijare a traficului aprobate de OMI.

(7) S-au înregistrat progrese tehnologice esențiale în domeniul echipamentelor de bord care permit identificarea automată a navelor (sisteme AIS) în vederea unei monitorizări perfecționate a navelor, ca și înregistrarea datelor de voiaj (sisteme VDR sau „cutiile negre”) pentru a se facilita efectuarea anchetelor în urma producerii accidentelor. Având în vedere importanța lor în elaborarea unei politici care să prevină accidente de navigație, prezența acestor echipamente ar trebui să fie obligatorie la bordul navelor care efectuează curse naționale sau internaționale cu escale în porturile comunitare. Datele furnizate de sistemele VDR pot fi folosite atât după un accident pentru investigarea

<sup>(1)</sup> JO C 120 E, 24.4.2001, p. 67 și  
JO C 362 E, 18.12.2001, p. 255.

<sup>(2)</sup> JO C 221, 7.8.2001, p. 54.

<sup>(3)</sup> JO C 357, 14.12.2001, p. 1.

<sup>(4)</sup> Avizul Parlamentului European din 14 iunie 2001 (JO C 53 E, 28.2.2002, p. 304). Poziția comună a Consiliului din 19 decembrie 2001 (JO C 58 E, 5.3.2002, p. 14) și Decizia Parlamentului European din 10 aprilie 2002 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Decizia Consiliului din 25 iunie 2002.

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> JO C 271, 7.10.1993, p. 1.

- cauzelor acestuia, cât și preventiv, pentru a trage concluziile necesare din astfel de situații. Este oportun ca statele membre să încurajeze utilizarea acestor date în ambele scopuri.
- (8) Este oportun ca statele membre să se asigure că la stațiile de coastă ale autorităților competente există, pe lângă echipamente tehnice corespunzătoare, personal suficient și calificat corespunzător.
- (9) Cunoașterea precisă a mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bordul navelor, precum și a altor informații pertinente din domeniul siguranței, cum ar fi informațiile referitoare la incidente de navigație, este esențială pentru pregătirea și eficiența operațiilor de intervenție în caz de poluare sau risc de poluare pe mare. Navele care au ca destinație sau părăsesc porturile statelor membre trebuie să transmită aceste informații autorităților competente sau autorităților portuare din aceste state membre.
- (10) Pentru a facilita și accelera transmiterea și folosirea informațiilor, care pot fi în cantitate imensă, despre încărcăturile navelor, este oportun ca acestea să fie transmise ori de câte ori este posibil prin mijloace electronice către autoritatea competentă sau autoritatea portuară interesată. Din aceleași motive, este necesar ca schimburile de informații între autoritățile competente ale statelor membre să se facă pe cale electronică.
- (11) În cazul în care companiile interesate au introdus proceduri interne, conformându-se cerințelor statelor membre, pentru a garanta că informațiile cerute de directivă sunt transmise autorității competente fără întârziere, trebuie să existe posibilitatea de a excepta serviciile regulate dintre două sau mai multe state, dintre care cel puțin unul este un stat membru, de la cerința de notificare a fiecărei curse.
- (12) Unele nave prezintă riscuri potențiale pentru siguranța navigației și a mediului din cauza comportamentului sau a stării în care se află. Statele membre ar trebui să acorde atenție specială urmăririi acestor nave, să adopte măsurile corespunzătoare pentru a preveni agravarea riscurilor pe care acestea le prezintă și să transmită informațiile pertinente pe care le posedă despre aceste nave celorlalte state membre interesate. Măsurile ar putea fi asigurate prin activitățile de control desfășurate de statul portului.
- (13) Statele membre trebuie să ia măsuri de apărare împotriva amenințărilor la adresa siguranței maritime, a siguranței persoanelor și a mediului marin și costier generate de incidente, accidente sau alte situații produse pe mare și de prezența petelor de substanțe poluante sau a coaletelor în derivă pe suprafața mării. În acest scop, căpitani de nave care navighează în zona de căutare și salvare, în zona economică exclusivă sau într-o zonă echivalentă a statelor membre ar trebui să comunice astfel de cazuri autorităților de coastă, furnizând toate informațiile corespunzătoare.
- Luând în considerare particularitățile proprii lor situații, statele membre ar trebui să aibă libertatea de a stabili ele însele zonele geografice ce ar trebui să intre în obligația de notificare.
- (14) În cazul producerii unui incident sau accident pe mare, cooperarea deplină și completă a părților implicate în trafic contribuie în mod semnificativ la eficiența operațiilor întreprinse de autoritățile competente.
- (15) Dacă o autoritate competentă desemnată de un stat membru consideră, în urma unei previziuni privind starea mării sau condițiile meteorologice furnizate de un serviciu meteorologic calificat, că se profilează o amenințare gravă la adresa siguranței vieților omenești sau un risc grav de poluare din cauza condițiilor meteorologice extrem de nefavorabile sau a stării mării, aceasta trebuie să-l informeze pe căpitanul navei care intenționează să intre în port sau să părăsească portul cu privire la situație și poate lua toate măsurile pe care le consideră cele mai indicate. Fără a aduce atingere îndatoririi de a acorda ajutor navelor în primejdie, măsurile ar putea cuprinde interdicția ca nava să intre în port sau să-l părăsească până la normalizarea situației. În eventualitatea unui posibil risc de siguranță sau de poluare și ținând seama de situația specifică a portului respectiv, autoritatea competentă poate recomanda navelor să nu părăsească portul. În cazul în care căpitanul navei decide părăsirea portului, el face acest lucru pe propria răspundere și este adecvat să precizeze motivele deciziei sale.
- (16) Absența unui loc de refugiu poate avea consecințe grave în cazul unui accident pe mare. Prin urmare, statele membre trebuie să întocmească planuri astfel încât navelor în primejdie, dacă situația impune acest lucru, să li se ofere refugiu în porturile lor sau în orice alt loc adăpostit în cele mai bune condiții posibile. Dacă este necesar și posibil, aceste planuri trebuie să cuprindă furnizarea de mijloace și instalații corespunzătoare de asistență, salvare și combatere a poluării. Porturile care adăpostesc o navă în primejdie trebuie să conteze pe o despăgubire promptă pentru cheltuielile și daunele posibile generate de această operație. Prin urmare, îi revine Comisiei examinarea posibilităților de introducere a unui sistem adecvat de despăgubire pentru porturile comunitare care adăpostesc o navă în primejdie și posibilitatea de a cere ca o navă care intră într-un port comunitar să fie asigurată în mod corespunzător.
- (17) Este necesar să se instituie un cadru de cooperare între statele membre și Comisie pentru îmbunătățirea punerii în aplicare a sistemului de monitorizare și informare privind traficul maritim, stabilindu-se legături de comunicare corespunzătoare între autoritățile competente și porturile statelor membre. În plus, acoperirea sistemului de identificare și de monitorizare a navelor trebuie completat

în acele zone maritime ale Comunității unde acesta este insuficient. Mai mult, ar trebui create centre de gestionare a informațiilor în regiunile maritime comunitare în scopul facilitării schimbului sau folosirii în comun a datelor utile legate de urmărirea traficului și punerea în aplicare a prezentei directive. Statele membre și Comisia trebuie, de asemenea, să caute să coopereze cu țări terțe pentru atingerea acestor obiective.

(18) Eficiența prezentei directive depinde în mare măsură de controlul strict al aplicării sale, exercitat de statele membre. În acest scop, statele membre trebuie să efectueze periodic inspecții sau orice alte acțiuni necesare pentru a se asigura că legăturile de comunicare stabilite în vederea îndeplinirii cerințelor din prezenta directivă funcționează în mod satisfăcător. Ar trebui, de asemenea, introdus un sistem de sancțiuni pentru a garanta că părțile interesate se conformează cerințelor de notificare și de dotare cu echipamente prevăzute în prezenta directivă.

(19) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a modalităților de exercitare a competențelor executive acordate Comisiei <sup>(1)</sup>.

(20) Anumite dispoziții din prezenta directivă pot fi modificate de procedura prevăzută în decizia menționată, astfel încât să se ia în considerare evoluția instrumentelor comunitare și internaționale și experiența acumulată în aplicarea prezentei directive, în măsura în care aceste modificări nu largesc domeniul de aplicare a prezentei directive. Un instrument util pentru evaluarea de către Comisie a experienței câștigate din aplicarea prezentei directive îl constituie notificarea adecvată cu privire la această aplicare întocmită de către statele membre.

(21) Dispozițiile Directivei 93/75/CEE sunt în mod semnificativ consolidate, extinse și modificate prin prezenta directivă. Prin urmare, este cazul ca Directiva 93/75/CEE să fie abrogată.

(22) Întrucât obiectivele acțiunii propuse, și anume creșterea siguranței și eficienței traficului maritim, nu pot fi realizate suficient de statele membre și pot deci, având în vedere scara și efectele acțiunii propuse, să fie mai bine realizate la nivel comunitar, Comisia poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din tratat. Potrivit principiului subsidiarității

enunțat în articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

#### Articolul 1

##### Scopul

Scopul prezentei directive este de a institui în Comunitate un sistem de monitorizare a traficului navelor maritime și de informare în vederea creșterii siguranței și eficienței traficului maritim, de a îmbunătăți reacția autorităților la incidentele, accidentele sau situațiile potențial periculoase produse pe mare, inclusiv operațiile de căutare și salvare, și de a contribui la o mai bună prevenire și detectare a poluării cauzate de nave.

Statele membre monitorizează și iau toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a asigura respectarea cerințelor din prezenta directivă de către căpitanii, operatorii sau agenții navelor, ca și de încărcătorii sau proprietarii mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bordul acestor nave.

#### Articolul 2

##### Domeniu de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică navelor cu un tonaj brut de 300 sau mai mare, cu excepția dispozițiilor contrare.

(2) Prezenta directivă nu se aplică:

(a) navelor de război, navelor de război auxiliare și altor nave deținute sau exploatate de un stat membru și utilizate pentru un serviciu public necomercial;

(b) vaselor de pescuit, ambarcațiunilor tradiționale și celor de agrement având o lungime mai mică de 45 de metri;

(c) buncărelor mai mici de 5 000 de tone, proviziilor și echipamentelor pentru utilizare la bordul navelor.

#### Articolul 3

##### Definiții

În înțelesul prezentei directive,

(a) „instrumente internaționale relevante” înseamnă următoarele instrumente:

— MARPOL înseamnă Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării cauzate de nave și protocolul său din 1978;

<sup>(1)</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

- SOLAS înseamnă Convenția internațională pentru siguranța vieților umane pe mare, împreună cu protocoalele și modificările la aceasta;
  - Convenția internațională din 1969 privind măsurarea tonajului navelor;
  - Convenția internațională din 1969 privind intervenția în largul mării în cazurile de accidente însoțite de poluarea cu petrol și protocolul său din 1973 privind intervenția în largul mării în cazurile de poluare cu alte substanțe decât petrolul;
  - Convenția SAR înseamnă Convenția internațională din 1979 privind operațiile de căutare și salvare maritimă;
  - Cod ISM înseamnă codul internațional de gestionare a siguranței;
  - Codul IMDG înseamnă codul maritim internațional al mărfurilor periculoase;
  - Codul IBC înseamnă codul internațional OMI pentru construcția și echiparea navelor care transportă substanțe chimice periculoase în vrac;
  - Codul IGC înseamnă codul internațional OMI pentru construcția și echiparea navelor care transportă gaze lichefiate în vrac;
  - Codul BC înseamnă codul OMI de practici sigure pentru încărcăturile solide în vrac;
  - Codul INF înseamnă codul OMI pentru transportul în condiții de siguranță al combustibilului nuclear iradiat, al plutoniului și al deșeurilor de mare radioactivitate în recipiente la bordul navelor;
  - Rezoluția A.851(20) a OMI înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 851(20) intitulată „Principii generale aplicabile sistemelor de raportare a navelor și cerințelor în materie de notificare, inclusiv linii directe pentru raportarea incidentelor care implică mărfuri periculoase, substanțe dăunătoare și/sau poluanți marini”;
- (b) „operator” înseamnă proprietarul sau administratorul unei nave;
- (c) „agent” înseamnă o persoană mandatată sau autorizată să furnizeze informații în numele operatorului navei;
- (d) „încărcător” înseamnă o persoană pentru care sau în numele căreia sau în contul căreia s-a încheiat un contract de transport de mărfuri cu un transportator;
- (e) „companie” înseamnă o companie în sensul regulii 1 alineatul (2) din capitolul IX al Convenției SOLAS;
- (f) „navă” înseamnă un vas sau o ambarcațiune maritimă;
- (g) „mărfuri periculoase” înseamnă:
- mărfurile clasificate în codul IMDG;
  - substanțele lichide periculoase enumerate în capitolul 17 din codul IBC;
  - gazele lichefiate enumerate în capitolul 19 din codul IGC;
  - substanțele solide menționate în apendicele B al codului BC.
- Sunt incluse și mărfurile pentru al căror transport au fost stabilite condiții preliminare corespunzătoare în conformitate cu punctul 1.1.3 din codul IBC sau punctul 1.1.6 din codul IGC;
- (h) „mărfuri poluante” înseamnă:
- hidrocarburile definite în anexa I la convenția MARPOL;
  - substanțele lichide nocive definite în anexa II la convenția MARPOL;
  - substanțele dăunătoare definite în anexa III la convenția MARPOL;
- (i) „unitate de transport a încărcăturii” înseamnă un vehicul destinat transportului rutier al mărfurilor, un vagon de cale ferată pentru transport de marfă, un container de marfă, o cisternă pentru transport rutier, un vagon de cale ferată sau o cisternă portabilă;
- (j) „adresă” înseamnă numele și legăturile de comunicare permițând stabilirea unui contact în caz de necesitate cu operatorul, agentul, autoritatea portuară, autoritatea competentă sau altă persoană autorizată sau organism deținând informații detaliate privind încărcătura navei;
- (k) „autorități competente” înseamnă autoritățile și organizațiile desemnate de statele membre pentru a primi și pune la dispoziție informațiile notificate în temeiul prezentei directive;
- (l) „autoritate portuară” înseamnă autoritatea sau organismul competent desemnat de statele membre pentru fiecare port pentru a primi și pune la dispoziție informațiile notificate în temeiul prezentei directive;

- (m) „loc de refugiu” înseamnă un port, o parte dintr-un port sau altă dană sau ancoraj de protecție sau orice altă zonă adăpostită identificată ca atare de un stat membru pentru adăpostirea navelor în primejdie;
- (n) „stație de coastă” înseamnă serviciul de trafic maritim, instalația de pe uscat responsabilă cu un sistem de notificare obligatorie aprobat de OMI sau un organism responsabil cu coordonarea operațiilor de căutare și salvare sau a operațiilor de combatere a poluării maritime, desemnat de statele membre în conformitate cu prezenta directivă;
- (o) „serviciu de trafic maritim (STM)” înseamnă un serviciu destinat să îmbunătățească siguranța și eficiența traficului maritim și să protejeze mediul și care este în măsură să interacționeze cu traficul și să reacționeze la situațiile de trafic care apar în zona STM;
- (p) „sistem de dirijare” a navelor înseamnă un sistem care acoperă una sau mai multe rute sau măsuri de dirijare a traficului menite să reducă riscul de accidentare; include sisteme de separare a traficului, rute cu sens dublu, rute recomandate, zone de evitat, zone de trafic de coastă, zone de ocolire, zone de precauție și rute maritime de adâncime;
- (q) „navă tradițională” înseamnă toate tipurile de nave istorice precum și copiile acestora, inclusiv cele concepute să încurajeze și să promoveze meseriile și navigația tradițională, care împreună reprezintă monumente culturale vii, exploatate conform principiilor tradiționale ale navigației și tehnicii;
- (r) „accident” înseamnă un accident în sensul Codului OMI pentru anchetele asupra accidentelor și incidentelor maritime.

## TITLUL I

**SEMNALIZAREA ȘI URMĂRIREA NAVELOR***Articolul 4***Notificare înainte de intrarea în porturile statelor membre**

(1) Operatorul, agentul sau căpitanul unei nave care se îndreaptă spre un port al unui stat membru notifică autorității portuare informațiile prevăzute în anexa I punctul 1:

- (a) cu cel puțin 24 de ore în avans sau
- (b) cel târziu în momentul în care nava părăsește portul anterior, dacă durata cursei este mai scurtă de 24 de ore sau

(c) dacă portul de escală nu este cunoscut sau este schimbat în timpul cursei, de îndată ce aceste informații sunt disponibile.

(2) Navele care vin dintr-un port aflat în afara Comunității și au ca destinație un port dintr-un stat membru și care transportă mărfuri periculoase sau poluante respectă obligațiile de notificare prevăzute la articolul 13.

*Articolul 5***Monitorizarea navelor care intră în zona supusă sistemelor de raportare obligatorie a navelor**

(1) Statul membru interesat urmărește și ia toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura că toate navele care intră în zona supusă unui sistem de raportare obligatorie a navelor adoptat de OMI în conformitate cu regula 11 din capitolul V al Convenției SOLAS și exploatat de unul sau mai multe state, dintre care cel puțin unul este un stat membru, în conformitate cu liniile directoare pertinente și criteriile elaborate de OMI, se conformează acestui sistem, raportând informațiile cerute de un stat membru în conformitate cu Rezoluția OMI A.851(20).

(2) Atunci când se supune adoptării de către OMI un nou sistem de raportare obligatorie a navelor sau o propunere de modificare a unui sistem de raportare existent, statul membru include în propunerea sa cel puțin informațiile menționate în anexa I punctul 4.

*Articolul 6***Folosirea sistemelor de identificare automată**

(1) Orice navă care face o escală într-un port al unui stat membru trebuie să fie echipată, în conformitate cu calendarul prezentat în anexa II punctul (I), cu un sistem de identificare automată care să satisfacă standardele de performanță elaborate de OMI.

(2) Navele echipate cu un astfel de sistem îl mențin în funcțiune permanent, cu excepția cazurilor în care acorduri internaționale, norme sau standarde internaționale prevăd protecția informațiilor referitoare la navigație.

*Articolul 7***Folosirea sistemelor de dirijare a navelor**

(1) Statele membre monitorizează și iau toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura că toate navele care intră în zona supusă unui sistem de dirijare obligatorie a navelor adoptat de OMI conform regulii 10 din capitolul V al Convenției

SOLAS și exploatat de unul sau mai multe state, dintre care cel puțin unul este un stat membru, folosesc sistemul în conformitate cu liniile directe relevante și criteriile elaborate de OMI.

(2) În cazul în care aplică, pe proprie răspundere, un sistem de dirijare a navei care nu a fost adoptat de OMI, statele membre iau în considerare, ori de câte ori este posibil, liniile directe relevante și criteriile elaborate de OMI și difuzează toate informațiile necesare pentru o folosire sigură și eficientă a sistemului de dirijare a navei.

#### Articolul 8

### Monitorizarea respectării de către nave a serviciilor de trafic maritim

Statele membre monitorizează și iau toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura că:

- (a) participă la acel STM și se conformează normelor sale navele care intră în zona de aplicabilitate a unui STM exploatat de unul sau mai multe state, dintre care cel puțin unul este un stat membru, în apele lor teritoriale și bazat pe liniile directe relevante elaborate de OMI;
- (b) se conformează normelor acelui STM navele care arborează pavilionul unui stat membru sau navele care se îndreaptă spre un port dintr-un stat membru și intră în zona de aplicabilitate a unui STM, în afara apelor teritoriale ale unui stat membru și bazat pe liniile directe relevante elaborate de OMI;
- (c) respectă normele acelui STM ori de câte ori este posibil navele care, arborând pavilionul unui stat terț și neavând ca destinație un port dintr-un stat membru, intră într-o zonă STM din afara apelor teritoriale ale unui stat membru. Statele membre ar trebui să semnaleze statului de pavilion respectiv orice încălcare gravă și evidentă a acestor norme într-o astfel de zonă STM.

#### Articolul 9

### Infrastructura sistemelor de raportare a navelor, a sistemelor de dirijare a navelor și a serviciilor de trafic maritim

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se dota treptat, la termene compatibile cu calendarul menționat în anexa II punctul (I), cu echipamente și instalații pe uscat corespunzătoare pentru primirea și utilizarea informațiilor provenind dintr-un AIS, luând în considerare raza de acțiune necesară pentru transmiterea rapoartelor.

(2) Procesul de instalare a tuturor echipamentelor și a instalațiilor de pe uscat necesare punerii în aplicare a prezentei directive

se încheie până la sfârșitul anului 2007. Statele membre se asigură că toate echipamentele necesare pentru retransmiterea informațiilor și schimbul acestora între sistemele naționale ale statelor membre sunt operaționale cel târziu după un an de la această dată.

(3) Statele membre se asigură că stațiile de coastă responsabile cu urmărirea respectării serviciilor de trafic maritim și a serviciilor de dirijare a navelor au personal suficient și calificat corespunzător, precum și mijloace corespunzătoare de comunicare și monitorizare a navelor și că acestea funcționează în conformitate cu liniile directe relevante emise de OMI.

#### Articolul 10

### Sisteme de înregistrare a datelor privind cursa

(1) Statele membre urmăresc și iau toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura că navele care fac escală într-un port dintr-un stat membru sunt dotate cu sistem de înregistrare a datelor privind cursa (VDR) în conformitate cu normele prevăzute în anexa II punctul II. La 5 august 2002 încetează exceptările acordate navelor cu punte rului sau ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (d) din Directiva 1999/35/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind sistemul de inspecții obligatorii pentru exploatarea în condiții de siguranță a serviciilor regulate ale navelor cu punte rului și a ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri (1).

(2) Datele care au fost colectate dintr-un sistem VDR se pun la dispoziția statului membru interesat în eventualitatea unei anchete efectuate în urma unui accident produs în apele aflate în jurisdicția unui stat membru. Statele membre se asigură că datele sunt folosite în cadrul anchetei și sunt analizate în mod corespunzător. Statele membre asigură publicarea concluziilor anchetei în cel mai scurt timp de la încheierea acesteia.

#### Articolul 11

### Ancheta privind accidentele

Fără a aduce atingere articolul 12 din Directiva 1999/35/CE, în cazul în care efectuează o anchetă în care este implicată o navă menționată în prezenta directivă, statele membre respectă prevederile din Codul OMI privind derularea anchetelor în legătură cu accidentele și incidentele maritime. Statele membre cooperează la derularea anchetelor în legătură cu accidentele și incidentele maritime care implică nave aflate sub pavilionul lor.

(1) JO L 138, 1.6.1999, p. 1.

## TITLUL II

**NOTIFICAREA MĂRFURILOR PERICULOASE SAU POLUANTE  
AFLATE LA BORDUL NAVELOR (HAZMAT)***Articolul 12***Obligațiile încărcătorului**

Nici o marfă periculoasă sau poluantă nu poate fi oferită pentru a fi transportată sau luată la bordul unei nave, indiferent de dimensiunea sa, într-un port al unui stat membru, dacă nu s-a prezentat căpitanului sau operatorului navei o declarație cuprinzând informațiile enumerate în anexa I punctul 2.

Este de datoria încărcătorului să prezinte această declarație căpitanului sau operatorului și să garanteze că încărcătura prezentată pentru transport este într-adevăr cea declarată în conformitate cu primul paragraf.

*Articolul 13***Notificarea mărfurilor periculoase sau poluante  
transportate la bord**

(1) Operatorul, agentul sau căpitanul navei, indiferent de mărirea acesteia, care transportă mărfuri periculoase sau poluante și care părăsește un port dintr-un stat membru notifică, cel târziu în momentul plecării, informațiile prevăzute în anexa I punctul 3 autorității competente desemnate de acel stat membru.

(2) Operatorul, agentul sau căpitanul navei, indiferent de mărirea acesteia, care transportă mărfuri periculoase sau poluante venind dintr-un port situat în afara Comunității și îndreptându-se spre un port al unui stat membru sau un loc de ancoraj situat în apele teritoriale ale unui stat membru notifică informațiile indicate în anexa I punctul 3 autorității competente a statului membru în care se află primul port de destinație sau loc de ancoraj, cel târziu în momentul plecării din portul de încărcare sau de îndată ce portul de destinație sau locația ancorajului este cunoscută, dacă aceste informații nu sunt disponibile în momentul plecării.

(3) Statele membre pot institui o procedură prin care autorizează operatorul, agentul sau căpitanul unei nave din cele menționate la alineatele (1) și (2) să notifice informațiile prevăzute în anexa I punctul 3 autorității portuare din portul de plecare sau de destinație din Comunitate, după caz.

Procedura instituită trebuie să asigure accesul autorității competente la informațiile indicate în anexa I punctul 3 în orice moment este nevoie de acestea. În acest scop, autoritatea portuară interesată păstrează informațiile prevăzute în anexa I punctul 3 o

perioadă suficient de îndelungată pentru a permite folosirea lor în eventualitatea unui incident sau accident pe mare. Autoritatea portuară ia măsurile necesare pentru furnizarea acestor informații pe cale electronică și fără întârziere autorității competente, 24 de ore din 24, la cerere.

(4) Operatorul, agentul sau căpitanul navei trebuie să comunice informațiile referitoare la încărcătura navei indicate în anexa I punctul 3 autorității portuare sau autorității competente.

Informațiile trebuie să fie transmise pe cale electronică ori de câte ori este posibil. Schimbul de mesaje electronice trebuie să utilizeze sintaxa și procedurile prevăzute în anexa III.

*Articolul 14***Schimbul informatizat de date între statele membre**

Statele membre cooperează pentru a asigura interconectarea și interoperabilitatea sistemelor naționale folosite pentru gestionarea informațiilor indicate în anexa I.

Sistemele de comunicare introduse conform primului paragraf trebuie să aibă următoarele caracteristici:

- (a) schimbul de date trebuie să fie efectuat pe cale electronică și să permită receptarea și prelucrarea mesajelor notificate în conformitate cu articolul 13;
- (b) sistemul trebuie să permită transmiterea informațiilor 24 de ore din 24;
- (c) fiecare stat membru trebuie să fie în măsură să transmită autorității competente din alt stat membru, la cerere, fără întârziere, informații despre navă și substanțele periculoase sau poluante de la bord.

*Articolul 15***Excepții**

(1) Statele membre pot excepta serviciile regulate efectuate între porturi situate pe teritoriul lor de la cerința prevăzută la articolul 13, dacă se îndeplinesc următoarele condiții:

- (a) compania care exploatează serviciile regulate menționate mai sus întocmește și ține la zi o listă a navelor respective, pe care o trimite autorității competente interesate,
- (b) pentru fiecare voiaj efectuat, informațiile prevăzute în anexa I punctul 3 sunt ținute la dispoziția autorității competente, la cerere. Compania trebuie să stabilească un sistem intern care să asigure transmiterea imediată pe cale electronică, la cerere, 24 de ore din 24, a informațiilor menționate către autoritatea competentă, în conformitate cu articolul 13 alineatul (4).

(2) Dacă un serviciu regulat internațional este exploatat între două sau mai multe state, dintre care cel puțin unul este un stat membru, oricare din statele membre implicate poate cere celorlalte state membre acordarea unei excepții pentru acest serviciu. Toate statele membre implicate, inclusiv statele de coastă interesate, colaborează în vederea acordării unei excepții serviciului respectiv, în condițiile prevăzute în alineatul (1).

(3) Statele membre verifică periodic îndeplinirea condițiilor prevăzute la alineatele (1) și (2). În cazul în care cel puțin una din aceste condiții încetează să mai fie îndeplinită, statele membre retrag imediat privilegiul excepției de care a beneficiat compania respectivă.

(4) Statele membre transmit Comisiei o listă a companiilor și navelor care beneficiază de excepții conform prezentului articol, precum și actualizarea acestei liste.

### TITLUL III

## MONITORIZAREA NAVELOR POTENȚIAL PERICULOASE ȘI INTERVENȚIA ÎN CAZ DE INCIDENTE ȘI ACCIDENTE PE MARE

### Articolul 16

#### Transmiterea informațiilor privind anumite nave

(1) Navele care se încadrează în criteriile menționate mai jos se consideră nave care prezintă un pericol potențial pentru navigație sau o amenințare pentru siguranța maritimă, a persoanelor sau a mediului:

- (a) navele care, în timpul călătoriei:
- au fost implicate în incidentele sau accidentele pe mare menționate la articolul 17 sau
  - nu au respectat cerințele de notificare și raportare impuse de prezenta directivă sau
  - au încălcat regulile aplicabile din sistemele de dirijare a navelor și STM aflate în responsabilitatea unui stat membru;
- (b) navele în privința cărora există dovezi sau prezumții cu privire la deversarea deliberată de hidrocarburi sau alte încălcări ale Convenției MARPOL în apele aflate în jurisdicția unui stat membru;
- (c) navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile statelor membre sau care au făcut obiectul unui raport sau a unei notificări de către un stat membru în conformitate cu anexa I

punctul 1 la Directiva 95/21/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind controlul navigației de către statul portului <sup>(1)</sup>.

(2) Stațiile de coastă care dețin informații pertinente privind navele menționate la alineatul (1) le transmit stațiilor de coastă interesate din celelalte state membre situate pe ruta planificată a navei.

(3) Statele membre se asigură că informațiile comunicate lor în conformitate cu alineatul (2) sunt transmise autorităților portuare pertinente și/sau altei autorități desemnate de statul membru. În limitele efectivelor de care dispun, statele membre efectuează orice inspecție sau verificare corespunzătoare în porturile lor, fie din proprie inițiativă, fie la cererea unui alt stat membru, fără a aduce atingere obligațiilor de control ce revin statului portului respectiv. Ele informează toate statele membre interesate referitor la rezultatele acțiunii întreprinse.

### Articolul 17

#### Raportarea incidentelor și accidentelor produse pe mare

(1) Fără a aduce atingere dreptului internațional și în vederea prevenirii sau atenuării unui risc semnificativ pentru siguranța maritimă, siguranța persoanelor și a mediului, statele membre urmăresc și iau toate măsurile ce se impun pentru a se asigura că un căpitan al unei nave navigând în zona lor de căutare și salvare/zona economică exclusivă sau o zonă echivalentă, raportează imediat stației de coastă care are în responsabilitate zona geografică respectivă:

- (a) orice incident sau accident care afectează siguranța navei, cum ar fi o coliziune, eșuare, avarie, defectare sau pană, inundare sau deplasare a încărcăturii, orice defecte în corpul navei sau defecte de structură;
- (b) orice incident sau accident care compromite siguranța navigației, cum sunt deficiențele susceptibile să afecteze capacitatea de manevră sau de navigație a navei sau defectele care afectează sistemul de propulsie sau transmisia de cârmă, sistemul de generare a electricității, echipamentele de navigație sau echipamentele de comunicații;
- (c) orice situație de natură să determine poluarea apelor sau a țărmului unui stat membru, cum ar fi deversarea sau riscul de deversare de produse poluante în mare;
- (d) orice pată de produse poluante și containere sau colete care se observă plutind în derivă pe mare.

(1) JO L 157, 7.7.1995, p. 1. Directivă modificată ultima dată de Directiva 2001/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 19, 22.1.2002, p. 17).

(2) Mesajul de semnalizare transmis în aplicarea alineatului (1) conține cel puțin identitatea navei, poziția sa, portul de plecare, portul de destinație, adresa de la care pot fi obținute informații despre mărfurile periculoase și poluante transportate la bord, numărul persoanelor aflate la bord, detalii privind incidentul și orice informații pertinente prevăzute în Rezoluția OMI A.851 (20).

#### Articolul 18

##### Măsuri în caz de condiții meteorologice extrem de nefavorabile

(1) Dacă autoritățile competente desemnate de statele membre consideră, în cazul unor condiții meteorologice sau a stării mării extrem de nefavorabile, că există un risc serios de poluare a zonelor lor maritime sau costiere sau a zonelor maritime sau costiere ale altor state sau că siguranța vieții umane este în pericol:

- (a) este cazul să furnizeze, dacă este posibil, căpitanului oricărei nave aflate în zona portuară respectivă cu intenția de a intra sau de a părăsi portul, informații complete despre starea mării și condițiile meteorologice și, după caz și dacă este posibil, despre riscul pe care acestea îl pot prezenta pentru nava sa, ca și pentru încărcătura, echipajul și pasagerii acesteia;
- (b) pot lua, fără a aduce atingere îndatoririi de a acorda ajutor navelor în primejdie și în conformitate cu articolul 20, orice alte măsuri ce se impun, care pot cuprinde o recomandare sau interdicție fie pentru o anumită navă, fie pentru nave în general de a intra sau părăsi portul în zonele afectate, până când se constată că a dispărut riscul pentru viețile umane și/sau pentru mediu;
- (c) iau măsuri corespunzătoare pentru a limita cât mai mult posibil sau, dacă este necesar, pentru a interzice alimentarea cu combustibil a navelor în apele lor teritoriale.

(2) Căpitanul informează compania despre măsurile sau recomandările ce se impun menționate la alineatul (1). Acestea însă nu aduc atingere deciziei căpitanului luate în baza raționamentelor sale de profesionist, în conformitate cu Convenția SOLAS. Dacă decizia luată de căpitanul navei nu este în concordanță cu măsurile prevăzute la alineatul (1), acesta informează autoritățile competente cu privire la motivele care au stat la baza deciziei sale.

(3) Măsurile sau recomandările ce se impun prevăzute la alineatul (1) au la bază previziuni privind starea mării și condițiile meteorologice furnizate de un serviciu de informații meteorologice calificat, recunoscut de statul membru.

#### Articolul 19

##### Măsuri referitoare la incidente sau accidente pe mare

(1) În cazul incidentelor sau accidentelor pe mare menționate la articolul 17, statele membre iau toate măsurile corespunzătoare în

conformitate cu dreptul internațional pentru a asigura, dacă este necesar, siguranța maritimă și siguranța persoanelor și pentru a apăra mediul marin și costier.

Anexa IV cuprinde o listă neexhaustivă de măsuri pe care statele membre le pot lua în aplicarea prezentului articol.

(2) Operatorul, căpitanul navei și proprietarul mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bord trebuie, în conformitate cu dreptul național și internațional, să coopereze pe deplin cu autoritățile naționale competente, la cererea acestora, în vederea reducerii la minimum a consecințelor unui incident sau accident pe mare.

(3) Căpitanul unei nave căreia îi sunt aplicabile dispozițiile Codului ISM informează compania, în conformitate cu acest cod, referitor la orice incident sau accident pe mare menționat la articolul 17 alineatul (1). De îndată ce este informată despre situație, compania trebuie să contacteze stația de coastă competentă și să se pună la dispoziția sa, după necesități.

#### Articolul 20

##### Locuri de refugiu

După consultarea părților interesate și luând în considerare liniile directoare corespunzătoare elaborate de OMI, statele membre elaborează planuri de primire a navelor aflate în primejdie în apele aflate în jurisdicția lor. Aceste planuri cuprind dispozițiile și procedurile necesare, luând în considerare constrângerile operaționale și de mediu, pentru a oferi posibilitatea navelor în primejdie să se îndrepte imediat spre un loc de refugiu, sub rezerva autorizării de către autoritatea competentă. Dacă statul membru consideră necesar și posibil, planurile trebuie să cuprindă dispoziții pentru furnizarea mijloacelor și instalațiilor corespunzătoare de ajutorare, salvare și combatere a poluării.

Planurile de primire a navelor în primejdie sunt puse la dispoziție la cerere. Statele membre informează Comisia până cel târziu la 5 februarie 2005 cu privire la măsurile luate în aplicarea primului paragraf.

#### Articolul 21

##### Informarea părților interesate

(1) Stația de coastă competentă din statul membru respectiv semnalează prin radio în sectoarele interesate, după cum este necesar, orice incident sau accident notificat în conformitate cu articolul 17 alineatul (1) și informează despre prezența oricărei nave care reprezintă o amenințare pentru siguranța maritimă, a persoanelor sau a mediului.

(2) Autoritățile competente care dețin informații notificate în conformitate cu articolele 13 și 17 iau măsurile corespunzătoare pentru furnizarea în orice moment a acestor informații, din rațiuni de siguranță, la cererea autorității competente a altui stat membru.

(3) Orice stat membru ale cărui autorități competente au fost informate, în conformitate cu prezenta directivă sau în alt mod, despre fapte care presupun sau sporesc pentru alt stat membru riscul de a fi puse în primejdie anumite zone maritime sau costiere, iau măsurile corespunzătoare pentru a informa orice stat membru interesat cât mai curând posibil și îl consultă cu privire la acțiunile pe care intenționează să le întreprindă. După caz, statele membre cooperează în vederea stabilirii în comun a modalităților unei acțiuni comune.

Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a exploata pe deplin rapoartele pe care navele au obligația de a i le transmite în conformitate cu articolul 17.

#### TITLUL IV

### MĂSURI ADIACENTE

#### Articolul 22

##### Desemnarea și publicarea listei organismelor competente

(1) Fiecare stat membru desemnează autoritățile competente, autoritățile portuare și stațiile de coastă cărora trebuie să li se transmită notificările impuse de prezenta directivă.

(2) Fiecare stat membru se asigură că sectorul de navigație maritimă este informat corespunzător și ținut la curent periodic, în special prin intermediul publicațiilor nautice, cu privire la autoritățile și stațiile desemnate în conformitate cu alineatul (1), inclusiv, după caz, despre zona lor de competență geografică și despre procedurile stabilite pentru notificarea informațiilor prevăzute de prezenta directivă.

(3) Statele membre transmit Comisiei o listă a autorităților și stațiilor pe care le desemnează în conformitate cu alineatul (1), precum și orice actualizare a acestei liste.

#### Articolul 23

##### Cooperarea între statele membre și Comisie

Statele membre și Comisia cooperează pentru atingerea următoarelor obiective:

- (a) optimizarea folosirii informațiilor notificate în conformitate cu prezenta directivă, în special prin dezvoltarea de legături telematice corespunzătoare între stațiile de coastă și autoritățile portuare în vederea efectuării de schimburi de date privind circulația navelor, ora estimată a sosirii acestora în porturi și încărcătura transportată;
- (b) dezvoltarea și consolidarea eficienței legăturilor telematice între stațiile de coastă ale statelor membre, în vederea obținerii unei imagini mai clare a traficului, îmbunătățirea monitorizării navelor în tranzit, armonizarea și, în măsura posibilului, fluidizarea transmiterii rapoartelor cerute navelor aflate pe traseu;
- (c) extinderea acoperirii sistemului comunitar de monitorizare și informare privind traficul maritim și/sau actualizarea acestuia în vederea unei mai bune identificări și monitorizării a navelor. În acest scop, statele membre și Comisia conlucrează pentru a introduce, după caz, sisteme de raportare obligatorie, servicii de trafic maritim obligatorii și sisteme de dirijare a navelor corespunzătoare, urmărind să le supună OMI spre aprobare;
- (d) elaborarea, dacă este cazul, de planuri concertate pentru primirea navelor în primejdie.

#### Articolul 24

##### Confidențialitatea informațiilor

Statele membre iau măsurile necesare, în conformitate cu dreptul intern, pentru a asigura confidențialitatea informațiilor care le sunt transmise sub incidența prezentei directive.

#### Articolul 25

##### Monitorizarea aplicării prezentei directive și sancțiuni

(1) Statele membre efectuează inspecții regulate și întreprind orice alte acțiuni necesare pentru a verifica funcționarea sistemelor telematice terestre introduse pentru îndeplinirea cerințelor din prezenta directivă, în special capacitatea acestora de a îndeplini condițiile de primire sau transmitere imediată, 24 de ore din 24, a informațiilor notificate în conformitate cu articolele 13 și 15.

(2) Statele membre stabilesc un sistem de sancțiuni pentru încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în conformitate cu prezenta directivă și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceste sancțiuni sunt aplicate. Sancțiunile astfel prevăzute sunt eficiente, proporționale și disuasive.

(3) Statele membre informează fără întârziere statul al cărui pavilion îl arborează nava și orice alt stat interesat despre măsurile luate împotriva unor nave care nu își arborează pavilionul, în conformitate cu articolele 16 și 19 și cu alineatul (2) din prezentul articol.

(4) Dacă un stat membru constată, cu prilejul unui incident sau accident pe mare menționat la articolul 19, că respectiva companie nu a fost în măsură să stabilească și să mențină legătura cu nava sau cu stația de coastă respectivă, el informează despre aceasta statul care a acordat sau în numele căruia au fost acordate atestatul de conformitate ISM și certificatul asociat de gestionare a siguranței.

Dacă gravitatea defecțiunii indică un incident major de neconformitate în funcționarea sistemului de gestionare a siguranței într-o companie cu sediul într-un stat membru, statul membru care a acordat navei atestatul de conformitate sau certificatul de gestionare a siguranței adoptă imediat măsurile necesare împotriva companiei respective în vederea retragerii atestatului de conformitate și a certificatului de gestionare a siguranței.

#### Articolul 26

##### Evaluablea

(1) Statele membre trebuie să raporteze Comisiei, până cel târziu la 5 februarie 2007, cu privire la progresul realizat în punerea în aplicare a prezentei directive și, în special, a dispozițiilor din articolele 9, 10, 18, 20, 22, 23 și 25. Statele membre trebuie să raporteze Comisiei până cel târziu la 31 decembrie 2009 aplicarea integrală a prezentei directive.

(2) Pe baza rapoartelor menționate la alineatul (1), Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului, în termen de 6 luni, privind aplicarea prezentei directive. În rapoarte, Comisia constată dacă și în ce măsură dispozițiile din prezenta directivă aplicate de statele membre contribuie la mărirea siguranței și eficienței traficului maritim și la prevenirea poluării cauzate de navele maritime.

(3) Comisia examinează necesitatea și fezabilitatea măsurilor la nivel comunitar care urmăresc să faciliteze recuperarea sau despăgubirea pentru cheltuieli și prejudicii suferite în cazul primirii de nave aflate în primejdie, inclusiv revendicările corespunzătoare în materie de asigurări și alte garanții financiare.

Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului raportul referitor la rezultatele acestei examinări până cel târziu la 5 februarie 2007.

## DISPOZIȚII FINALE

### Articolul 27

#### Procedura de modificare

(1) Definițiile din articolul 3, trimiterile la instrumentele comunitare și ale OMI și anexele pot fi modificate în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 28 alineatul (2) pentru a le alinia la dreptul comunitar sau internațional care a fost adoptat, modificat sau aplicat, în măsura în care aceste modificări nu largesc domeniul de aplicare a prezentei directive.

(2) În plus, anexele I, III și IV pot fi modificate în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 28 alineatul (2), luând în considerare experiența câștigată în aplicarea prezentei directive, în măsura în care aceste modificări nu extind domeniul de aplicare a prezentei directive.

### Articolul 28

#### Procedura Comitetului

(1) Comisia este sprijinită de un comitet.

(2) În cazul în care se face o trimitere la prezentul paragraf, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor din articolul 8.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE este stabilită la 3 luni.

(3) Comitetul își adoptă propriul regulament interior.

### Articolul 29

(1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până cel târziu la 5 februarie 2004. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

La adoptarea de către statele membre a acestor dispoziții, acestea includ 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.

(2) Statele membre informează Comisia referitor la dispozițiile de drept intern pe care le-au adoptat în domeniul reglementat de prezenta directivă.

### Articolul 30

Directiva Consiliului 93/75/CEE se abrogă începând cu 5 februarie 2004.

*Articolul 31*

Adoptată la Luxemburg, 27 iunie 2002.

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

*Articolul 32*

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

*Pentru Parlamentul European**Pentru Consiliu**Președintele**Președintele*

P. COX

M. ARIAS CAÑETE

## ANEXA I

## LISTA INFORMAȚIILOR CARE TREBUIE NOTIFICATE

1. **Informațiile care trebuie notificate în conformitate cu articolul 4 – Informații generale:**
  - (a) identificarea navei (numele, codul de apel, numărul de identificare OMI sau numărul MMSI);
  - (b) portul de destinație;
  - (c) ora probabilă a sosirii în portul de destinație sau la stația de pilotaj, după cum cere autoritatea competentă, și ora probabilă a plecării din acel port;
  - (d) numărul total al persoanelor de la bord.
  
2. **Informațiile care trebuie notificate în conformitate cu articolul 12 – Informații privind încărcătura:**
  - (a) denumirile tehnice corecte ale mărfurilor periculoase sau poluante, numerele Națiunilor Unite (ONU) atribuite, dacă există, clasele de risc OMI în conformitate cu Codurile IMDG, IBC și IGC și, după caz, categoria de navă necesară pentru încărcăturile INF potrivit definiției din Regulamentul VII/14.2, cantitățile de astfel de mărfuri și, dacă sunt transportate în unități de transport de marfă altele decât cisternele, numărul de identificare al acestora;
  - (b) adresa de la care pot fi obținute informații detaliate cu privire la încărcătură.
  
3. **Informații care trebuie notificate în conformitate cu articolul 13:**
  - A. **Informații generale:**
    - (a) identificarea navei (numele, codul de apel, numărul de identificare OMI sau numărul MMSI);
    - (b) portul de destinație;
    - (c) pentru o navă care părăsește un port dintr-un stat membru: ora probabilă a plecării din portul de plecare sau de la stația de pilotaj, după cum cere autoritatea competentă, și ora probabilă a sosirii în portul de destinație;
    - (d) pentru o navă care vine dintr-un port situat în afara Comunității și se îndreaptă spre un port dintr-un stat membru: ora probabilă a sosirii în portul de destinație sau la stația de pilotaj, după cum cere autoritatea competentă;
    - (e) numărul total al persoanelor de la bord.
  - B. **Informații privind încărcătura:**
    - (a) denumirile tehnice corecte ale mărfurilor periculoase sau poluante, numerele Națiunilor Unite (ONU) atribuite, dacă există, clasele de risc OMI în conformitate cu Codurile IMDG, IBC și IGC și, după caz, categoria de navă potrivit definiției în Regulamentul VII/14.2, cantitățile de astfel de mărfuri și amplasamentul lor la bord și, dacă sunt transportate în unități de transport de marfă altele decât cisternele, numărul de identificare al acestora;
    - (b) confirmarea prezenței la bord a unei liste sau unui manifest sau a unui plan de încărcare corespunzător, care să ofere detalii despre mărfurile periculoase sau poluante transportate și despre amplasamentul lor la bord;
    - (c) adresa de la care pot fi obținute informații detaliate cu privire la încărcătură.
  
4. **Informațiile prevăzute la articolul 5:**
  - A. identificarea navei (numele, codul de apel, numărul de identificare OMI sau numărul MMSI);
  - B. data și ora;

- C sau D. poziția în grade latitudine și longitudine sau relevment real și distanța în mile nautice pornind de la un punct de reper clar identificat;
  - E. cap;
  - F. viteză;
  - I. port de destinație și ora probabilă a sosirii;
  - P. încărcătură și, în cazul prezenței la bord a unor mărfuri periculoase, cantitatea și clasa OMI;
  - T. adresa pentru transmiterea informațiilor privind încărcătura;
  - W. numărul total al persoanelor de la bord;
  - X. informații diverse:
    - caracteristici și cantitatea estimată de combustibil pentru cazane, în cazul navelor care transportă mai mult de 5 000 de tone de combustibil pentru cazane;
    - condiții de navigație.
5. Căpitanul navei trebuie să informeze imediat autoritatea competentă sau autoritatea portuară interesată cu privire la orice modificare privind informațiile notificate în conformitate cu prezenta anexă.
-

## ANEXA II

**PRESCRIȚII APLICABILE ECHIPAMENTELOR DE BORD****I. Sisteme de identificare automată (AIS)****1. Nave construite la 1 iulie 2002 sau după această dată.**

Navele de pasageri, indiferent de mărime, precum și toate navele cu un tonaj brut de 300 și mai mult, construite la sau după 1 iulie 2002, care fac escală într-un port dintr-un stat membru al Comunității, se supun cerinței de încărcare prevăzute la articolul 6.

**2. Nave construite înainte de 1 iulie 2002**

Navele de pasageri, indiferent de mărime, precum și toate navele cu un tonaj brut de 300 și mai mult, construite înainte de 1 iulie 2002, care fac escală într-un port dintr-un stat membru al Comunității, se supun cerinței de încărcare prevăzute la articolul 6, conform următorului calendar:

- (a) navele de pasageri: cel târziu la 1 iulie 2003;
- (b) navele-cisternă: cel târziu de la prima inspecție a echipamentelor de siguranță care survine după 1 iulie 2003;
- (c) navele, altele decât navele de pasageri și navele-cisternă, cu un tonaj brut de 50 000 și peste acest tonaj: cel târziu la 1 iulie 2004;
- (d) navele, altele decât navele de pasageri și navele-cisternă, cu un tonaj brut de 10 000 și peste acest tonaj, dar mai mic de 50 000: cel târziu la 1 iulie 2005 sau, în ce privește navele care efectuează curse internaționale, orice dată anterioară acesteia, hotărâtă de OMI;
- (e) navele, altele decât navele de pasageri și navele-cisternă, cu un tonaj brut de 3 000 și peste acest tonaj, dar mai mic de 10 000: cel târziu la 1 iulie 2006 sau, în ce privește navele care efectuează curse internaționale, orice dată anterioară acesteia, hotărâtă de OMI;
- (f) navele, altele decât navele de pasageri și navele-cisternă, cu un tonaj brut de 300 și peste acest tonaj, dar mai mic de 3 000: cel târziu la 1 iulie 2007 sau, în ce privește navele care efectuează curse internaționale, orice dată anterioară acesteia, hotărâtă de OMI.

Statele membre pot excepta de la aplicarea condițiilor referitoare la AIS prevăzute în prezenta anexă navele de pasageri cu un tonaj brut mai mic de 300, angajate în comerțul interior.

**II. Sistemele de înregistrare a datelor de voiaj (VDR)****1. Navele care se încadrează în următoarele categorii trebuie să fie prevăzute, în măsura în care fac escală într-un port dintr-un stat membru al Comunității, cu un sistem de înregistrare a datelor de voiaj conform standardelor de funcționare prevăzute în Rezoluția OMI A. 861(20) și standardelor de verificare fixate de Standardul nr. 61996 al Comisiei Electrotehnice Internaționale (CEL):**

- (a) navele de pasageri construite la 1 iulie 2002 sau după această dată, dar nu mai târziu de 1 iulie 2002;
- (b) navele de pasageri cu punte rului construite înainte de 1 iulie 2002, dar nu mai târziu de prima inspecție care survine la 1 iulie 2002 sau după această dată;
- (c) navele de pasageri, altele decât navele de pasageri cu punte rului, construite înainte de 1 iulie 2002, dar nu mai târziu de 1 ianuarie 2004;
- (d) navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut de 3 000 și mai mare, construite la 1 iulie 2002 sau după această dată, dar nu mai târziu de 5 august 2002.

2. Navele care se încadrează în următoarele categorii și sunt construite înainte de 1 iulie 2002 trebuie să fie prevăzute, în măsura în care fac escală într-un port dintr-un stat membru al Comunității, cu un sistem de înregistrare a datelor de voiaj conform standardelor OMI corespunzătoare:
  - (a) cargourile cu un tonaj brut de 20 000 și mai mare, nu mai târziu de data fixată de OMI, sau, în absența unei decizii din partea OMI, nu mai târziu de 1 ianuarie 2007;
  - (b) cargourile cu un tonaj brut de 3 000 și mai mare, dar mai mic de 20 000, nu mai târziu de data fixată de OMI sau, în absența unei decizii din partea OMI, nu mai târziu de 1 ianuarie 2008.
3. Statele membre pot excepta de la obligațiile de dotare cu sistem de înregistrare a datelor de voiaj prevăzute în prezenta directivă acele nave de pasageri care efectuează numai curse naționale în zonele maritime altele decât cele care se încadrează la clasa A definită la articolul 4 din Directiva 98/18/CE a Consiliului din 17 martie 1998 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri <sup>(1)</sup>.

---

(<sup>1</sup>) JO L 144, 15.5.1998, p. 1.

## ANEXA III

**MESAJE ELECTRONICE**

1. Statele membre creează și întrețin infrastructura necesară care să le permită transmiterea, receptarea și conversia datelor între sistemele care utilizează sintaxa XML sau EDIFACT, bazate pe Internet sau echipamente de comunicații X.400.
2. Comisia instituie și ține la zi, în consultare cu statele membre, un „Document de control al interfeței” care descrie mijloacele oferite de sistem în ce privește scenariul mesajului, funcțiile mesajului și relația dintre mesaje. Sincronizarea și performanțele mesajului sunt prezentate în detaliu, precum și protocoalele și parametrii schimbului de date. Documentul de control al interfeței precizează de asemenea conținutul datelor pentru funcțiile obligatorii ale mesajului și descrie aceste mesaje.
3. Aceste proceduri și infrastructura ar trebui să înglobeze, în măsura posibilului, obligațiile de raportare și schimb de informații care rezultă din alte directive, cum ar fi Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de recepție a deșeurilor rezultate din exploatarea navelor și a reziduurilor provenind de la încărcături <sup>(1)</sup>.

---

(<sup>1</sup>) JO L 332, 28.12.2000, p. 81.

## ANEXA IV

**Măsuri pe care statele membre le pot lua în caz de risc pentru siguranța maritimă și protecția mediului**

[în conformitate cu articolul 19 alineatul (1)]

Dacă în urma unui incident sau a unei situații din categoriile descrise la articolul 17 care afectează o navă, autoritatea competentă a statului membru interesat consideră, în temeiul dreptului internațional, că este necesar să evite, să atenueze sau să elimine un risc grav și iminent care-i amenință litoralul sau interesele conexe, siguranța altor nave precum și cea a echipajelor și pasagerilor sau a persoanelor de pe țărm sau pentru protecția mediului marin, această autoritate poate, *inter alia*:

- (a) să restricționeze mișcările navei sau să-i impună un itinerar stabilit. Această cerință nu afectează responsabilitatea căpitanului în ce privește manevrarea navei sale în condiții de siguranță;
  - (b) să transmită un avertisment oficial căpitanului navei, cerându-i să pună capăt riscului pentru mediu sau siguranța maritimă;
  - (c) să trimită o echipă de evaluare la bordul navei pentru a evalua gradul de risc, a-l ajuta pe căpitan să remedieze situația și a informa permanent stația de coastă competentă despre situația respectivă;
  - (d) să dea căpitanului instrucțiuni de adăpostire într-un loc de refugiu în cazul unui pericol iminent sau să impună pilotajul sau remorcarea navei.
-