

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

L 131



Ediția
în limba română

Legislație

Anul 52
28 mai 2009

Cuprins

I Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie

REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul (CE) nr. 390/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de modificare a Instrucțiunilor consulare comune privind vizele adresate misiunilor diplomatice și oficiilor consulare în legătură cu introducerea biometriei, inclusiv a dispozițiilor privind organizarea primirii și prelucrării cererilor de viză** 1
- ★ **Regulamentul (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor ⁽¹⁾** 11
- ★ **Regulamentul (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare ⁽¹⁾** 24

DIRECTIVE

- ★ **Directiva 2009/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime ⁽¹⁾** 47
- ★ **Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului ⁽¹⁾** 57

Preț: 26 EUR

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

(continuare în pagina următoare)

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

★ Directiva 2009/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de modificare a Directivei 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime ⁽¹⁾	101
★ Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾	114
★ Directiva 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime ⁽¹⁾	128
★ Directiva 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion ⁽¹⁾	132



⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

I

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (CE) NR. 390/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 23 aprilie 2009

de modificare a Instrucțiunilor consulare comune privind vizele adresate misiunilor diplomatice și oficiilor consulare în legătură cu introducerea biometriei, inclusiv a dispozițiilor privind organizarea primirii și prelucrării cererilor de viză

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 62 alineatul (2) litera (b) punctul (ii),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Autorității Europene pentru Protecția Datelor ⁽¹⁾,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽²⁾,

întrucât:

(1) Pentru asigurarea unei verificări și identificări fiabile a solicitanților, este necesară prelucrarea datelor biometrice în Sistemul de Informații privind Vizele (VIS) instituit prin Decizia 2004/512/CE a Consiliului ⁽³⁾ și crearea unui cadru legal pentru colectarea acestor elemente biometrice de identificare. În plus, punerea în aplicare a VIS necesită noi forme de organizare a primirii cererilor de viză.

(2) Introducerea elementelor biometrice de identificare în VIS reprezintă un pas important către utilizarea de noi elemente care stabilesc o legătură mai sigură între titularul de viză și pașaport, în vederea evitării utilizării

identităților false. În consecință, prezentarea în persoană a solicitantului – cel puțin la depunerea primei cereri – ar trebui să fie una dintre cerințele de bază pentru eliberarea unei vize cu înregistrarea elementelor biometrice de identificare în VIS.

(3) Alegerea elementelor biometrice de identificare este făcută în Regulamentul (CE) nr. 767/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 privind Sistemul de Informații privind Vizele (VIS) și schimbul de date între statele membre cu privire la vizele de scurtă ședere („Regulamentul VIS”) ⁽⁴⁾.

(4) Prezentul regulament definește standardele de colectare a acestor elemente biometrice de identificare făcând referire la dispozițiile relevante prevăzute de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI). Nu sunt necesare specificații tehnice suplimentare pentru asigurarea interoperabilității.

(5) Orice document, dată sau element biometric de identificare primit de către un stat membru în cadrul unei cereri de viză este considerat document consular, în conformitate cu Convenția de la Viena privind relațiile consulare din 24 aprilie 1963, și sunt tratate în mod corespunzător.

(6) În vederea facilitării înregistrării solicitanților și a reducerii costurilor pentru statele membre, este necesar să se prevadă noi posibilități organizaționale, pe lângă cadrul de reprezentare existent. În primul rând, ar trebui să se adauge la Instrucțiunile consulare comune privind vizele pentru misiunile diplomatice și oficiile consulare ⁽⁵⁾ un tip specific de reprezentare, limitat la colectarea cererilor și la înregistrarea elementelor biometrice de identificare.

⁽¹⁾ JO C 321, 29.12.2006, p. 38.

⁽²⁾ Avizul Parlamentului European din 10 iulie 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial), Poziția comună a Consiliului din 5 martie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Poziția Parlamentului European din 25 martie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽³⁾ JO L 213, 15.6.2004, p. 5.

⁽⁴⁾ JO L 218, 13.8.2008, p. 60.

⁽⁵⁾ JO C 326, 22.12.2005, p. 1.

- (7) Ar trebui introduse alte opțiuni, cum ar fi oficiile consulare comune, centrele comune de primire a cererilor de viză, consulii onorifici și cooperarea cu prestatorii externi de servicii. Pentru aceste opțiuni ar trebui stabilit un cadru legal corespunzător, ținând seama în special de aspectele legate de protecția datelor. Statele membre ar trebui să determine, în conformitate cu condițiile stabilite în acest cadru legal, tipul de structură organizatorică pe care o vor folosi în fiecare țară terță. Detaliile referitoare la structurile respective ar trebui publicate de către Comisie.
- (8) Atunci când organizează cooperarea, statele membre ar trebui să se asigure că solicitanții sunt îndrumați către statul membru responsabil cu prelucrarea cererilor lor.
- (9) Sunt necesare dispoziții pentru situațiile în care statele membre decid să coopereze cu un prestator extern de servicii în vederea colectării cererilor, pentru a facilita procedura. Se poate lua o astfel de decizie în cazul în care, în situații speciale sau din motive legate de situația locală, cooperarea cu alte state membre sub forma reprezentării limitate, a oficiilor consulare comune sau a centrelor comune de primire a cererilor se dovedește a fi inadecvată pentru statul membru în cauză. Astfel de măsuri ar trebui stabilite în conformitate cu principiile generale de eliberare a vizelor, cu respectarea cerințelor de protecție a datelor stabilite prin Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date⁽¹⁾. În plus, în momentul stabilirii și al punerii în aplicare a unor astfel de măsuri, ar trebui luată în considerare necesitatea evitării fenomenului de „visa-shopping”.
- (10) Statele membre ar trebui să coopereze cu prestatori externi de servicii, pe baza unui instrument juridic care ar trebui să cuprindă dispoziții privind responsabilitățile exacte ale acestora, accesul direct și complet la sediile lor, informațiile destinate solicitanților, confidențialitatea, precum și circumstanțele, condițiile și procedurile pentru suspendarea sau încetarea cooperării.
- (11) Prezentul regulament creează o derogare de la regula generală a prezenței solicitantului, astfel cum este prevăzut în partea III punctul 4 din Instrucțiunile consulare comune, permițând statelor membre să coopereze cu un prestator extern de servicii în vederea colectării cererilor, stabilind totodată principiul ghișeului unic la prezentarea cererilor. Aceasta nu aduce atingere posibilității de a invita solicitantul la un interviu în persoană și, de asemenea, nu aduce atingere instrumentelor juridice ulterioare de reglementare a acestor aspecte.
- (12) Pentru a garanta respectarea cerințelor privind protecția datelor, a fost consultat grupul de lucru înființat prin articolul 29 din Directiva 95/46/CE.
- (13) Directiva 95/46/CE se aplică statelor membre în ceea ce privește procesarea datelor cu caracter personal în temeiul prezentului regulament.
- (14) Statele membre ar trebui să mențină posibilitatea pentru toți solicitanții de a depune cereri direct la misiunile lor diplomatice sau la oficiile lor consulare.
- (15) În scopul facilitării procedurii la depunerea cererilor ulterioare, ar trebui să fie posibilă copierea amprentelor digitale din prima introducere în VIS în interiorul unui termen de 59 de luni. După acest termen, amprente digitale ar trebui colectate din nou.
- (16) Datorită cerinței de a colecta elemente biometrice de identificare, intermediarii comerciali, precum agențiile de turism, nu ar mai trebui utilizați pentru prima cerere, ci numai pentru cererile ulterioare.
- (17) Instrucțiunile consulare comune ar trebui, prin urmare, modificate în consecință.
- (18) Comisia ar trebui să prezinte un raport referitor la punerea în aplicare a prezentului regulament, în termen de trei ani de la începerea activității VIS și, ulterior, la fiecare patru ani.
- (19) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume organizarea primirii și a prelucrării cererilor în ceea ce privește introducerea datelor biometrice în VIS și introducerea de standarde comune și elemente biometrice de identificare interoperabile și de norme comune pentru toate statele membre care participă la politica comună a Comunității în materie de vize, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, pot fi realizate mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestor obiective.
- (20) În conformitate cu articolele 1 și 2 din Protocolul privind poziția Danemarcei, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul de instituire a Comunității Europene, Danemarca nu participă la adoptarea prezentului regulament, care nu este obligatoriu pentru aceasta și nu i se aplică. Ținând seama de faptul că prezentul regulament dezvoltă acquis-ul Schengen, în temeiul dispozițiilor părții a treia titlul IV din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Danemarca, în conformitate cu articolul 5 din respectivul protocol, decide, în termen de șase luni de la data adoptării prezentului regulament, dacă îl pune în aplicare în legislația sa națională.

⁽¹⁾ JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

(21) În ceea ce privește Islanda și Norvegia, prezentul regulament constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen în sensul acordului încheiat între Consiliul Uniunii Europene și Republica Islanda și Regatul Norvegiei în ceea ce privește asocierea acestor două state în vederea punerii în aplicare, a asigurării respectării și dezvoltării acquis-ului Schengen⁽¹⁾, incluse în domeniul de aplicare menționat la articolul 1 litera B din Decizia 1999/437/CE a Consiliului⁽²⁾ privind anumite modalități de aplicare a acestui acord.

(22) Prezentul regulament reprezintă o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen la care Regatul Unit nu participă, în conformitate cu Decizia 2000/365/CE a Consiliului din 29 mai 2000 privind solicitarea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord de a participa la unele dintre dispozițiile acquis-ului Schengen⁽³⁾. În consecință, Regatul Unit nu participă la adoptarea prezentului regulament, care nu este obligatoriu pentru acesta și nu i se aplică.

(23) Prezentul regulament reprezintă o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen la care Irlanda nu participă, în conformitate cu Decizia 2002/192/CE a Consiliului din 28 februarie 2002 privind solicitarea Irlandei de a participa la punerea în aplicare a unora dintre dispozițiile acquis-ului Schengen⁽⁴⁾. În consecință, Irlanda nu participă la adoptarea prezentului regulament, care nu este obligatoriu pentru aceasta și nu i se aplică.

(24) În ceea ce privește Elveția, prezentul regulament reprezintă o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen în înțelesul Acordului între Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind asocierea Confederației Elvețiene la punerea în aplicare, respectarea și dezvoltarea acquis-ului Schengen⁽⁵⁾, care intră sub incidența domeniului menționat la articolul 1 litera B din Decizia 1999/437/CE coroborat cu articolul 3 din Decizia 2008/146/CE a Consiliului⁽⁶⁾.

(25) În ceea ce privește Liechtensteinul, prezentul regulament reprezintă o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen în sensul Protocolului semnat între Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană, Confederația Elvețiană și Principatul Liechtenstein cu privire la aderarea Principatului Liechtenstein la Acordul între Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană și Confe-

derația Elvețiană privind asocierea Confederației Elvețiene la punerea în aplicare, respectarea și dezvoltarea acquis-ului Schengen, care intră sub incidența domeniului menționat la articolul 1 litera B din Decizia 1999/437/CE, coroborat cu articolul 3 din Decizia 2008/261/CE a Consiliului⁽⁷⁾.

(26) În ceea ce privește Ciprul, prezentul regulament reprezintă un act bazat pe acquis-ul Schengen sau care se raportează la acesta în înțelesul articolului 3 alineatul (2) din Actul de aderare din 2003.

(27) Prezentul regulament reprezintă un act bazat pe acquis-ul Schengen sau care se raportează la acesta în înțelesul articolului 4 alineatul (2) din Actul de aderare din 2005.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificări ale Instrucțiunilor consulare comune

Instrucțiunile consulare comune privind vizele adresate misiunilor diplomatice și oficiilor consulare se modifică după cum urmează:

1. Partea II se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 1.2 litera (b) se adaugă următoarele paragrafe:

„Un stat membru poate, de asemenea, reprezenta, în anumite limite, unul sau mai multe state membre numai pentru colectarea cererilor și înregistrarea elementelor biometrice de identificare. Se aplică dispozițiile relevante de la punctul 1.2 literele (c) și (e). Colectarea și transmiterea dosarelor și a datelor către statul membru reprezentat se efectuează cu respectarea normelor relevante de protecție a datelor și de securitate.

Statul membru (statele membre) reprezentat(e) se asigură că datele sunt complet criptate când sunt transferate fie pe cale electronică, fie fizic pe un suport electronic de stocare, de la autoritățile din statul membru care reprezintă către autoritățile din statul membru reprezentat.

⁽¹⁾ JO L 176, 10.7.1999, p. 36.

⁽²⁾ JO L 176, 10.7.1999, p. 31.

⁽³⁾ JO L 131, 1.6.2000, p. 43.

⁽⁴⁾ JO L 64, 7.3.2002, p. 20.

⁽⁵⁾ JO L 53, 27.2.2008, p. 52.

⁽⁶⁾ JO L 53, 27.2.2008, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 83, 26.3.2008, p. 3.

În țările terțe care interzic criptarea datelor care urmează a fi transferate pe cale electronică de la autoritățile din statul membru care reprezintă către autoritățile din statul membru (statele membre) reprezentat(e), statul membru (statele membre) reprezentat(e) nu permit statului membru care reprezintă să transfere date pe cale electronică.

În acest caz, statul membru (statele membre) reprezentat(e) se asigură că datele electronice sunt transferate fizic în formă complet criptată pe un suport electronic de stocare de la autoritățile din statul membru care reprezintă către autoritățile din statul membru (statele membre) reprezentat(e) de către un funcționar consular al unui stat membru sau, în cazul în care un astfel de transfer ar presupune adoptarea unor măsuri disproporționate sau nerezonabile, într-un alt mod sigur și securizat, de exemplu prin intermediul operatorilor de transport recunoscuți, cu experiență în transportarea documentelor și a datelor sensibile în țara terță în cauză.

Nivelul de securitate pentru transfer este adaptat în fiecare caz la natura sensibilă a datelor.

Statele membre sau Comunitatea depun eforturi pentru a ajunge la un acord cu țările terțe în cauză, cu scopul de a ridica interdicția de criptare a datelor care urmează a fi transferate pe cale electronică între autoritățile din statele membre în cauză.”;

(b) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Atunci când vizele uniforme se eliberează în conformitate cu literele (a) și (b), reprezentarea și reprezentarea limitată se reflectă în tabelul de reprezentare pentru eliberarea vizelor uniforme prevăzut în anexa 18.”

2. Partea III se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. Cereri de viză

1.1. *Formulare pentru cerere de viză – numărul formularelor de cerere*

Solicitanții trebuie, de asemenea, să completeze formularul de cerere de viză uniformă. Depunerea cererilor de viză uniformă trebuie efectuată prin intermediul unui formular armonizat, în conformitate cu modelul prezentat în anexa 16.

Se completează cel puțin un exemplar al formularului de cerere astfel încât să poată fi utilizat în timpul consultării cu autoritățile centrale. În măsura în care procedurile administrative naționale impun

acest lucru, statele membre pot solicita cererea în mai multe exemplare.

1.2. *Elemente biometrice de identificare*

(a) Statele membre culeg elementele biometrice de identificare, care includ imaginea feței și amprentele celor zece degete ale solicitantului, în conformitate cu garanțiile stipulate în Convenția europeană pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, în Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene și în Convenția Organizației Națiunilor Unite privind drepturile copilului.

La depunerea primei cereri, fiecărui solicitant i se cere să se prezinte personal. Cu această ocazie sunt colectate următoarele elemente biometrice de identificare:

— o fotografie, scanată sau făcută în momentul depunerii cererii; și

— zece amprente digitale luate în plan și digitalizate.

În cazul în care amprente digitale colectate de la solicitant pentru o cerere anterioară au fost introduse pentru prima dată în Sistemul de Informații privind Vizele (VIS) cu mai puțin de 59 de luni înaintea depunerii unei noi cereri, acestea se copiază în cererea ulterioară.

Cu toate acestea, în cazul existenței unor îndoeli rezonabile privind identitatea solicitanților, misiunea diplomatică sau oficiul consular colectează amprente digitale în interiorul termenului menționat anterior.

Mai mult, în cazul în care, în momentul depunerii cererii, nu se poate confirma imediat faptul că amprente au fost colectate în interiorul termenului menționat anterior, solicitantul poate cere colectarea amprentelor sale digitale.

În conformitate cu articolul 9 alineatul (5) din Regulamentul VIS, fotografia anexată fiecărei cereri este introdusă în VIS. Solicitanții nu trebuie să se prezinte personal pentru aceasta.

Condițiile tehnice pe care trebuie să le satisfacă fotografiile sunt conforme cu normele internaționale specificate în documentul OACI nr. 9303 partea I ediția a 6-a.

Amprentele digitale se iau în conformitate cu normele OACI și Decizia 2006/648/CE a Comisiei din 22 septembrie 2006 de stabilire a specificațiilor tehnice ale normelor privind identificatorii biometrici pentru Sistemul de Informații privind Vizele (*).

Elementele biometrice de identificare sunt colectate de personalul calificat și autorizat în mod corespunzător al misiunii diplomatice sau al oficiului consular și de autoritățile care răspund de eliberarea vizelor la frontiere. Sub supravegherea misiunilor diplomatice sau a oficiilor consulare, elementele biometrice de identificare pot fi, de asemenea, colectate de personalul calificat și autorizat în mod corespunzător al unui consul onorific sau al unui prestator extern de servicii menționat în partea VII punctele 1.3 și 1.4.

Datele se introduc în VIS exclusiv de către personalul consular autorizat, în conformitate cu articolul 6 alineatul (1), articolul 7 și articolul 9 alineatele (5) și (6) din Regulamentul VIS.

Statele membre garantează utilizarea integrală a tuturor criteriilor de căutare menționate la articolul 15 din Regulamentul VIS, pentru evitarea refuzurilor nefondate și a identificărilor eronate.

(b) Excepții

Următorii solicitanți sunt scutiți de obligativitatea amprentării:

— copiii sub 12 ani;

— persoanele pentru care amprentarea este fizic imposibilă. Dacă este posibilă luarea a mai puțin de zece amprente digitale, se procedează la amprentările respective. Cu toate acestea, dacă imposibilitatea este temporară, solicitantului i se va cere să se supună amprentării la cererea următoare. Misiunile diplomatice sau oficiile consulare și autoritățile care răspund de eliberarea vizelor la frontiere au dreptul să solicite clarificări suplimentare cu privire la motivele imposibilității temporare. Statele membre garantează instituirea unor proceduri corespunzătoare, prin care să se garanteze demnitatea solicitantului, în caz de dificultăți de înregistrare. Faptul că amprentarea este fizic imposibilă nu afectează eliberarea sau refuzul unei vize;

— șefii de stat sau de guvern și membrii guvernelor naționale însoțiți de soțiile/soții lor, precum și membrii delegațiilor oficiale ale acestora, atunci când sunt invitați de guvernele statelor membre sau de organizații internaționale în scopuri oficiale;

— suveranii și alți membri de rang înalt ai unei familii regale, atunci când sunt invitați de guvernele statelor membre sau de organizații internaționale în scopuri oficiale.

În fiecare dintre aceste cazuri, în VIS se introduce mențiunea «nu se aplică».

(*) JO L 267, 27.9.2006, p. 41.”;

(b) se adaugă următorul punct:

„5. Conduita personalului

Misiunile diplomatice sau oficiile consulare ale statelor membre asigură întâmpinarea cu amabilitate a solicitanților.

În exercitarea îndatoririlor sale, personalul consular respectă pe deplin demnitatea umană. Măsurile luate sunt proporționale cu obiectivele pe care le urmăresc.

În exercitarea atribuțiilor sale, personalul consular nu discriminează persoanele pe motive legate de sex, rasă sau origine etnică, religie sau credință, handicap, vârstă sau orientare sexuală.”

3. Punctul 1 din partea VII se modifică după cum urmează:

„1. Organizarea departamentelor de vize

1.1. Organizarea primirii și a prelucrării cererilor de viză

Fiecare stat membru este responsabil de organizarea primirii și a prelucrării cererilor. În principiu, cererile se depun la o misiune diplomatică sau un oficiu consular dintr-un stat membru.

Statele membre:

— își dotează misiunile diplomatice sau oficiile consulare și autoritățile care răspund de eliberarea vizelor la frontiere cu echipamentul necesar pentru colectarea elementelor biometrice de identificare, precum și birourile consulilor onorifici ori de câte ori le utilizează în scopul colectării elementelor biometrice de identificare, în conformitate cu punctul 1.3; și/sau

- cooperează cu unul sau mai multe alte state membre, în cadrul cooperării consulare locale sau prin intermediul altor contacte corespunzătoare, sub forma reprezentării limitate, a oficiilor consulare comune sau a centrelor comune de primire a cererilor, în conformitate cu punctul 1.2.

În situații speciale sau din motive legate de situația locală, de exemplu atunci când:

- numărul mare de solicitanți nu permite organizarea colectării cererilor și a datelor în timp util și în condiții decente; sau
- asigurarea unei acoperiri teritoriale bune a țării terțe respective nu este posibilă în niciun alt mod,

și în cazul în care formele de cooperare sus-menționate se dovedesc inadecvate pentru statul membru în cauză, un stat membru poate coopera, în ultimă instanță, cu un prestator extern de servicii, în conformitate cu punctul 1.4.

Fără a aduce atingere dreptului de a-l invita pe solicitant la un interviu în persoană, astfel cum se prevede în partea III punctul 4, alegerea unei forme de organizare nu trebuie să aibă ca rezultat invitarea solicitantului de a se prezenta în persoană în mai multe locații pentru depunerea unei cereri.

1.2. *Forme de cooperare între statele membre*

- (a) Atunci când se optează pentru «oficii consulare comune», personalul misiunilor diplomatice sau al oficiilor consulare ale unuia sau mai multor state membre prelucrează cererile care îi sunt adresate (inclusiv elementele biometrice de identificare) la sediul misiunii diplomatice sau al oficiului consular al altui stat membru, utilizând în comun echipamentul respectivului stat membru. Statele membre implicate convin asupra duratei și condițiilor de încetare ale unui oficiu consular comun, precum și asupra părții din suma taxei pentru viză pe care urmează să o primească statul membru ale cărui misiune diplomatică sau oficiu consular sunt utilizate.
- (b) Atunci când se înființează «centre comune de primire a cererilor», personalul misiunilor diplomatice sau al oficiilor consulare a două sau mai multe state membre se comasează într-o singură clădire în vederea primirii cererilor (inclusiv a elementelor biometrice de identificare) care le sunt adresate. Solicitanții sunt îndrumați către statul membru responsabil de prelucrarea cererii. Statele membre convin asupra duratei și condițiilor de încetare a cooperării, precum și asupra repartizării costurilor între statele membre participante. Unul dintre statele membre este desemnat drept unic

responsabil în ceea ce privește logistica și relațiile diplomatice cu țara-gazdă.

1.3. *Implicarea consulilor onorifici*

Consulii onorifici pot fi, de asemenea, autorizați să îndeplinească anumite sarcini menționate la punctul 1.5 sau totalitatea acestora. Se iau măsuri corespunzătoare în vederea garantării securității și protecției datelor.

În cazul în care consulul onorific nu este funcționar public al unui stat membru, îndeplinirea acestor sarcini este conformă cerințelor prevăzute în anexa 19, cu excepția dispozițiilor de la punctul C litera (c) din respectiva anexă.

În cazul în care consulul onorific este funcționar public al unui stat membru, respectivul stat membru garantează aplicarea unor cerințe comparabile celor care s-ar aplica dacă sarcinile ar fi îndeplinite de către misiunea diplomatică sau de către oficiul consular al acestuia.

1.4. *Cooperarea cu prestatorii externi de servicii*

Statele membre depun eforturi în vederea cooperării cu un prestator extern de servicii împreună cu unul sau mai multe state membre, fără a aduce atingere normelor privind achizițiile publice și concurența.

Cooperarea cu un prestator extern de servicii are la bază un instrument juridic conform cu cerințele prevăzute în anexa 19.

În cadrul cooperării consulare locale, statele membre efectuează schimburi de informații cu privire la selecția prestatorilor externi de servicii și la stabilirea termenilor și a condițiilor respectivelor instrumente juridice.

1.5. *Tipuri de cooperare cu prestatorii externi de servicii*

Prestatorului extern de servicii i se poate încredința îndeplinirea a una sau mai multe dintre următoarele sarcini:

- (a) furnizarea de informații generale privind condițiile de obținere a vizelor și formularele pentru cererile de viză;
- (b) informarea solicitantului cu privire la documentele solicitate, pe baza unei liste de control;
- (c) colectarea datelor și a cererilor (inclusiv colectarea elementelor biometrice de identificare) și transmiterea cererii către misiunea diplomatică sau oficiul consular;

- (d) colectarea taxei care trebuie percepută;
- (e) gestionarea programărilor pentru prezentarea în persoană la misiunea diplomatică sau la oficiul consular sau la prestatorul extern de servicii;
- (f) colectarea documentelor de călătorie (inclusiv a notificării refuzului, dacă este cazul) de la misiunea diplomatică sau de la oficiul consular și returnarea acestora solicitantului.

1.6. *Obligațiile statelor membre*

Pentru alegerea prestatorilor externi de servicii, statul membru (statele membre) în cauză verifică solvabilitatea și reputația societății (inclusiv licențele necesare, înregistrarea la registrul comerțului, actul constitutiv și statutul, contractele bancare), asigurându-se că nu există niciun conflict de interese.

Statul membru (statele membre) în cauză se asigură că prestatorul extern de servicii selecționat respectă termenii și condițiile prevăzute în instrumentul juridic menționat la punctul 1.4.

Statul membru (statele membre) în cauză este (sunt) răspunzător (răspunzătoare) de respectarea normelor de protecție a datelor în cadrul procesului de prelucrare a acestora, în conformitate cu articolul 28 din Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date (*).

Cooperarea cu un prestator extern de servicii nu limitează sau exclude niciun fel de răspundere prevăzută de legislația națională a statului membru (statelor membre) în cauză pentru încălcări ale obligațiilor privind datele cu caracter personal ale solicitanților și prelucrarea vizelor. Această dispoziție nu aduce atingere niciunei acțiuni care poate fi introdusă direct împotriva prestatorului extern de servicii conform legislației naționale a țării terțe în cauză.

Statul membru (statele membre) în cauză se asigură că datele sunt complet criptate atunci când sunt transferate fie pe cale electronică, fie fizic pe un suport electronic de stocare, de la prestatorul extern de servicii către autoritățile din statul membru (statele membre) în cauză.

În țările terțe care interzic criptarea datelor care urmează a fi transferate pe cale electronică de la prestatorul extern de servicii către autoritățile din statul

membru (statele membre) în cauză, statul membru (statele membre) respectiv(e) nu permite (permit) prestatorului extern de servicii să transfere date pe cale electronică.

Într-un astfel de caz, statul membru (statele membre) în cauză se asigură că datele electronice sunt transferate fizic în formă complet criptată pe un suport electronic de stocare de la prestatorul extern de servicii către autoritățile din statul membru (statele membre) în cauză, de către un funcționar consular al unui stat membru, sau, în cazul în care un astfel de transfer ar presupune adoptarea unor măsuri disproporționate sau nerezonabile, într-un alt mod sigur și securizat, de exemplu prin intermediul operatorilor de transport recunoscuți, cu experiență în transportarea documentelor și a datelor sensibile în țara terță în cauză.

Nivelul de securitate pentru transfer este adaptat în fiecare caz la natura sensibilă a datelor.

Statele membre sau Comunitatea depun eforturi pentru a ajunge la un acord cu țările terțe în cauză, cu scopul de a ridica interdicția de criptare a datelor care urmează a fi transferate pe cale electronică de la prestatorul extern de servicii către autoritățile din statul membru (statele membre) în cauză.

Statul membru (statele membre) în cauză asigură formarea prestatorului extern de servicii în raport cu volumul de cunoștințe necesar pentru a oferi solicitanților servicii corespunzătoare și informații suficiente.

Statul membru (statele membre) în cauză prevede (prevăd) posibilitatea verificării amprentelor digitale la misiunea diplomatică sau la oficiul consular, în cazul în care există îndoieli, atunci când amprentele digitale au fost colectate la prestatorul extern de servicii.

Examinarea cererilor, interviurile, atunci când sunt necesare, procesul de autorizare, precum și tipărirea și aplicarea autocolantului de viză se efectuează numai de misiunea diplomatică sau de oficiul consular.

Prestatorii externi de servicii nu au, în niciun caz, acces la VIS. Accesul la VIS este rezervat exclusiv personalului autorizat în mod corespunzător al misiunilor diplomatice sau al oficiilor consulare.

Statul membru (statele membre) în cauză monitorizează aplicarea instrumentului juridic menționat la punctul 1.4, inclusiv:

- (a) informațiile generale privind condițiile de obținere a vizelor și formularele de cerere furnizate solicitanților de către prestatorul extern de servicii;
- (b) toate măsurile de securitate tehnice și organizatorice impuse în vederea protejării datelor cu caracter personal împotriva distrugerii accidentale sau ilicite sau a pierderii accidentale, a modificării, a divulgării sau accesului neautorizat, în special în cazul în care cooperarea implică transmiterea dosarelor și a datelor către misiunea diplomatică sau oficiul consular ale statului membru (statelor membre) în cauză, precum și împotriva oricăror alte forme de prelucrare ilicită ale datelor cu caracter personal;
- (c) culegerea și transmiterea elementelor biometrice de identificare;
- (d) măsurile luate pentru a asigura conformitatea cu dispozițiile privind protecția datelor.

În acest scop, misiunea diplomatică sau oficiul consular ale statului membru (statelor membre) în cauză efectuează periodic verificări neanunțate la sediul prestatorului extern de servicii.

1.7. Taxa pentru servicii

Prestatorii externi de servicii pot percepe o taxă pentru servicii suplimentară taxei care trebuie percepută astfel cum se prevede în anexa 12. Taxa pentru servicii este proporțională cu costurile suportate de prestatorul extern de servicii în îndeplinirea uneia sau a mai multor sarcini menționate la punctul 1.5.

Această taxă pentru servicii este prevăzută în instrumentul juridic menționat la punctul 1.4.

În cadrul cooperării consulare locale, statele membre se asigură că taxa pentru servicii aplicată solicitantului reflectă în mod corespunzător serviciile oferite de prestatorii externi de servicii și este adaptată circumstanțelor locale. În plus, statele membre urmăresc armonizarea taxelor aplicate pentru servicii.

Taxa pentru servicii nu depășește jumătate din suma taxei pentru viză prevăzută în anexa 12, indiferent de posibilele scutiri de la taxa pentru viză prevăzute în anexa 12.

Statul membru (statele membre) în cauză menține (mențin) posibilitatea pentru toți solicitanții de a depune cereri direct la misiunile lor diplomatice sau la oficiile lor consulare.

1.8. Informare

Misiunile diplomatice și oficiile consulare ale statelor membre afișează, la dispoziția publicului larg, informații exacte asupra mijloacelor de obținere a unei programări și de depunere a cererilor.

1.9. Continuitatea serviciului

În eventualitatea unei încetări a cooperării cu alte state membre sau cu orice tip de prestator extern de servicii, statele membre asigură continuitatea furnizării de servicii complete.

1.10. Decizia și publicarea

Statele membre informează Comisia despre modul în care intenționează să organizeze primirea și prelucrarea cererilor în fiecare oficiu consular. Comisia asigură publicarea adecvată.

Statele membre furnizează Comisiei un exemplar al instrumentului juridic menționat la punctul 1.4.

(*) JO L 281, 23.11.1995, p. 31.”

4. Punctul 5.2 din partea VIII se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„5.2. Cooperarea dintre misiunile diplomatice și oficiile consulare ale statelor membre cu intermediarii comerciali”;

(b) între titlu și punctul 5.2 litera (a) se introduce următoarea teză:

„Pentru cereri ulterioare în temeiul părții III punctul 1.2, statele membre pot permite misiunilor diplomatice și oficiilor lor consulare să coopereze cu intermediarii comerciali (și anume cu agenții administrative particulare și societăți de transport sau agenții de voiaj, cum ar fi operatorii turistici și comercianții cu amănuntul).”

5. Se adaugă următoarea anexă:

„ANEXA 19

Lista cerințelor minime care trebuie incluse în instrumentul juridic în cazul cooperării cu prestatori externi de servicii

- A. În raport cu îndeplinirea sarcinilor sale, prestatorul de servicii externe are următoarele obligații, în ceea ce privește protecția datelor:
- (a) previne, în orice moment, orice citire, copiere, modificare sau ștergere neautorizată a datelor, în special în timpul transmiterii acestora către misiunea diplomatică sau oficiul consular al statului membru (statelor membre) responsabile cu prelucrarea unei cereri;
 - (b) în conformitate cu instrucțiunile primite de la statul membru (statele membre) în cauză, transmite datele:
 - pe cale electronică, în formă criptată; sau
 - fizic, într-un mod securizat;
 - (c) transmite datele în cel mai scurt timp posibil:
 - cel puțin o dată pe săptămână, în cazul datelor transferate fizic;
 - în cazul datelor criptate transferate pe cale electronică, cel târziu la sfârșitul zilei în care s-a realizat colectarea acestora;
 - (d) șterge datele imediat după transmiterea acestora și garantează că singurele date care ar putea fi reținute sunt numele și datele de contact ale solicitantului, în vederea demersurilor pentru programare, precum și numărul pașaportului, până în momentul în care i se înapoiază pașaportul solicitantului, dacă este cazul;
 - (e) asigură toate măsurile de securitate tehnice și organizatorice impuse în vederea protejării datelor cu caracter personal împotriva distrugerii accidentale sau ilicite sau a pierderii accidentale, a modificării, a divulgării sau accesului neautorizat, în special în cazul în care cooperarea implică transmiterea dosarelor și a datelor către misiunea diplomatică sau oficiul consular ale statului membru (statelor membre) în cauză, precum și împotriva oricăror alte forme de prelucrare ilicită ale datelor cu caracter personal;
 - (f) prelucrează datele exclusiv în scopul prelucrării datelor cu caracter personal ale solicitanților în numele statului membru (statelor membre) în cauză;
 - (g) aplică standarde de protecție a datelor cel puțin echivalente cu cele prevăzute în Directiva 95/46/CE;
 - (h) le furnizează solicitanților informațiile necesare în conformitate cu articolul 37 din Regulamentul VIS.
- B. În raport cu îndeplinirea sarcinilor sale, prestatorul de servicii externe are următoarele obligații în ceea ce privește conduita personalului:
- (a) garantează că personalul său este format în mod corespunzător;
 - (b) se asigură că, în îndeplinirea sarcinilor acestuia, personalul său:
 - întâmpină cu amabilitate solicitanții;
 - respectă demnitatea și integritatea umană a solicitanților;
 - nu face discriminări împotriva unor persoane pe motive de sex, rasă sau origine etnică, religie sau convingeri, handicap, vârstă sau orientare sexuală; și
 - respectă normele de confidențialitate care se aplică, de asemenea, și după ce membrii personalului își încetează activitatea sau după suspendarea sau încetarea instrumentului juridic;
 - (c) asigură identificarea în orice moment a personalului care își desfășoară activitatea în cadrul companiei;
 - (d) dovedește că personalul său nu are antecedente penale și deține competențele necesare.
- C. În ceea ce privește verificarea îndeplinirii sarcinilor sale, prestatorul extern de servicii:
- (a) asigură accesul personalului mandat de statul membru (statele membre) în cauză la sediul său, în orice moment, fără notificare prealabilă, în special în scopul realizării unor inspecții;
 - (b) asigură posibilitatea accesului de la distanță la sistemul său de programare în scopul efectuării unor inspecții;
 - (c) asigură utilizarea metodelor de monitorizare relevante (de exemplu, solicitanți de probă; cameră Web);
 - (d) asigură accesul la dovezi ale respectării protecției datelor, inclusiv obligații de raportare, audituri externe și controale prin sondaj periodice;
 - (e) notifică imediat statului membru (statelor membre) în cauză orice încălcare a securității sau orice reclamație din partea solicitanților cu privire la utilizarea necorespunzătoare a datelor sau la accesul neautorizat și colaborează cu statul membru (statele membre) în cauză, pentru a găsi o soluție și a răspunde prompt reclamațiilor din partea solicitanților.

- D. În ceea ce privește cerințele generale, prestatorul extern de servicii:
- (a) acționează în conformitate cu instrucțiunile statului membru (statelor membre) responsabil(e) cu preluarea cererilor;
 - (b) adoptă măsuri anticorupție adecvate (de exemplu, dispoziții privind remunerarea personalului; cooperarea în selecționarea membrilor personalului angajat pentru realizarea sarcinii; regula «minimum două persoane»; principiul rotației);
 - (c) respectă pe deplin dispozițiile instrumentului juridic, care conține o clauză suspensivă sau de încetare a contractului, în special în cazul încălcării normelor stabilite, precum și o clauză de revizuire menită să asigure că instrumentul juridic reflectă cele mai bune practici.”

Articolul 2

Raportare

Comisia prezintă, în termen de trei ani de la începerea activității VIS și la fiecare patru ani după aceasta, un raport către Parlamentul European și către Consiliu cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament, inclusiv cu privire la punerea în aplicare a colectării și a utilizării elementelor biometrice de identificare, gradul de adecvare al standardelor

OACI alese, conformitatea cu normele privind protecția datelor cu caracter personal, experiența cu prestatorii externi de servicii, cu o referire specifică la colectarea datelor biometrice, punerea în aplicare a regulii referitoare la termenul de 59 de luni aplicabil în materie de copiere a amprentelor și organizarea primirii și prelucrării cererilor. Raportul include, de asemenea, în temeiul articolului 17 alineatele (12), (13) și (14) și al articolului 50 alineatul (4) din Regulamentul VIS, cazurile în care amprente digitale nu au putut fi furnizate din motive de ordin factual sau cazurile în care nu s-a solicitat să fie furnizate din motive legale, în comparație cu numărul cazurilor în care amprente digitale au fost luate. Raportul include informații cu privire la cazurile în care unei persoane care nu a putut furniza factual amprente digitale i s-a refuzat viza. Raportul este însoțit, dacă este necesar, de propuneri corespunzătoare de modificare a prezentului regulament.

Primul raport abordează, de asemenea, chestiunea fiabilității suficiente în scopul identificării și verificării amprentelor digitale ale copiilor cu vârsta sub 12 ani și, în special, cum evoluează amprente odată cu vârsta, pe baza rezultatelor unui studiu efectuat sub responsabilitatea Comisiei.

Articolul 3

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în statele membre, în conformitate cu Tratatul de instituire a Comunității Europene.

Adoptat la Strasbourg, 23 aprilie 2009.

Pentru Parlamentul European
Președintele
H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu
Președintele
P. NEČAS

REGULAMENTUL (CE) NR. 391/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**din 23 aprilie 2009****privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor****(reformare)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat, având în vedere textul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 3 februarie 2009 ⁽³⁾,

întrucât:

(1) Directiva 94/57/CE a Consiliului din 22 noiembrie 1994 privind normele și standardele comune pentru organisme cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime ⁽⁴⁾ a fost modificată de mai multe ori în mod semnificativ. Deoarece și alte modificări urmează a fi efectuate, se recomandă reformarea acesteia din motive de claritate.

(2) Având în vedere natura dispozițiilor Directivei 94/57/CE, se dovedește oportună reformarea dispozițiilor acesteia prin intermediul a două instrumente juridice comunitare diferite, și anume printr-o directivă și un regulament.

(3) Organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor ar trebui să aibă posibilitatea să își ofere serviciile pe întreg

teritoriul Comunității și să concureze între ele asigurând același nivel de siguranță și protecție a mediului. Prin urmare, standardele profesionale necesare activităților desfășurate de acestea ar trebui stabilite și aplicate uniform în Comunitate.

(4) Acest obiectiv ar trebui realizat prin măsuri care să fie în deplină conformitate cu activitatea Organizației Maritime Internaționale (OMI) și care să contribuie, după caz, la dezvoltarea și la completarea acesteia. De asemenea, statele membre și Comisia ar trebui să promoveze elaborarea de către OMI a unui cod internațional pentru organizațiile recunoscute.

(5) Este necesar să se stabilească criteriile minime de recunoaștere a organizațiilor, în vederea creșterii siguranței navelor și a prevenirii poluării de către acestea. În consecință, ar trebui consolidate criteriile minime prevăzute de Directiva 94/57/CE.

(6) Pentru a acorda recunoașterea inițială organizațiilor care doresc să fie autorizate să lucreze în numele statelor membre, respectarea criteriilor minime prevăzute în prezentul regulament ar putea să fie evaluată mai eficient, într-un mod armonizat și centralizat, de către Comisie, împreună cu statele membre care solicită recunoașterea.

(7) Recunoașterea ar trebui acordată numai pe baza performanței organizației în materie de calitate și siguranță. Ar trebui să se asigure faptul că recunoașterea corespunde în orice moment capacității reale a organizației în cauză. În plus, recunoașterea ar trebui să țină seama de diferențele de statut juridic și structură organizațională existente între organizațiile recunoscute, asigurând, în același timp, aplicarea uniformă a criteriilor minime prevăzute în prezentul regulament și eficiența controalelor comunitare. Oricare ar fi structura organizațională, organizația care urmează a fi recunoscută ar trebui să furnizeze servicii la nivel mondial, iar entităților sale juridice ar trebui să li se aplice principiul răspunderii solidare.

(8) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ JO C 318, 23.12.2006, p.195.

⁽²⁾ JO C 229, 22.9.2006, p.38.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 25 aprilie 2007 (JO C 74 E, 20.3.2008, p. 632), Poziția comună a Consiliului din 6 iunie 2008 (JO C 190 E, 29.7.2008, p. 1), Poziția Parlamentului European din 24 septembrie 2008 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Decizia Consiliului din 26 februarie 2009 și Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 11 martie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 319, 12.12.1994, p. 20.

⁽⁵⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

- (9) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să modifice prezentul regulament pentru a încorpora modificările ulterioare la convențiile internaționale, protocoalele, codurile și rezoluțiile aferente, pentru a actualiza criteriile minime stabilite în anexa I și pentru a adopta criteriile de evaluare a eficacității normelor și a procedurilor, precum și a performanței organizațiilor recunoscute în materie de siguranță a propriilor nave clasificate și de prevenire a poluării cauzate de acestea. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentului regulament, *inter alia*, prin completarea acestuia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (10) Este de cea mai mare importanță ca nerespectarea de către o organizație recunoscută a obligațiilor ce îi revin să poată fi abordată într-o manieră promptă, eficientă și proporțională. Principalul obiectiv ar trebui să îl constituie remedierea deficiențelor, în vederea eliminării, încă dintr-un stadiu timpuriu, a riscurilor posibile la adresa siguranței și a mediului înconjurător. Prin urmare, ar trebui să i se acorde Comisiei competențele necesare pentru a solicita ca organizația recunoscută să adopte măsurile de prevenire și remediere necesare și pentru a impune amenzi și penalități periodice ca măsuri coercitive. În exercitarea respectivelor competențe, Comisia ar trebui să asigure respectarea drepturilor fundamentale și a dreptului organizației de a-și face cunoscute opiniile pe tot parcursul procedurii.
- (11) În conformitate cu abordarea existentă la nivelul Comunității, decizia de retragere a recunoașterii unei organizații care nu-și respectă obligațiile prevăzute în prezentul regulament, în cazul în care măsurile menționate mai sus se dovedesc ineficiente sau organizația constituie o amenințare inacceptabilă pentru siguranță sau mediu, trebuie să fie luată la nivel comunitar și, prin urmare, de către Comisie, în temeiul procedurii comitetului.
- (12) Monitorizarea continuă *a posteriori* a organizațiilor recunoscute, pentru a evalua conformitatea acestora cu prezentul regulament, se poate efectua mai eficient în mod armonizat și centralizat. Prin urmare, este oportun ca această sarcină să fie încredințată Comisiei și statului membru care solicită recunoașterea, în numele Comunității.
- (13) În cadrul monitorizării operațiunilor organizațiilor recunoscute, este esențial ca inspectorii Comisiei să aibă acces la nave și la documentația corespunzătoare navelor, oricare ar fi pavilionul arborat de acestea, pentru a constata dacă organizațiile recunoscute respectă criteriile minime stabilite de prezentul regulament, aplicabile tuturor navelor din clasa respectivă.
- (14) Capacitatea organizațiilor recunoscute de a identifica rapid și de a remedia punctele slabe ale normelor, procedurilor și controalelor lor interne este esențială pentru siguranța navelor pe care le inspectează și le certifică. Este necesar ca această capacitate să fie consolidată prin intermediul unei entități de certificare și de evaluare a calității, care ar trebui să fie independentă de interese comerciale sau politice, să poată propune acțiuni comune în vederea îmbunătățirii permanente a tuturor organizațiilor recunoscute și să asigure o cooperare fructuoasă cu Comisia.
- (15) Normele și procedurile organizațiilor recunoscute sunt un factor-cheie pentru creșterea siguranței și pentru prevenirea accidentelor și a poluării. Organizațiile recunoscute au inițiat procesul care ar trebui să ducă la armonizarea normelor și a procedurilor acestora. Acest proces ar trebui încurajat și sprijinit de legislația comunitară, deoarece ar trebui să aibă un impact pozitiv asupra siguranței maritime, dar și asupra competitivității industriei europene a construcțiilor navale.
- (16) Armonizarea normelor organizațiilor recunoscute în ceea ce privește proiectarea, construcția și supravegherea periodică a navelor comerciale reprezintă un proces în desfășurare. În consecință, obligația de a avea un ansamblu de norme proprii sau capacitatea demonstrată de a avea norme proprii ar trebui să fie considerată în contextul procesului de armonizare și nu ar trebui să constituie un obstacol pentru activitatea organizațiilor recunoscute sau a potențialilor candidați la recunoaștere.
- (17) Organizațiile recunoscute ar trebui să fie obligate să-și actualizeze standardele tehnice și să le pună în aplicare într-un mod coerent, în vederea armonizării normelor de siguranță și a aplicării unitare a normelor internaționale în cadrul Comunității. În cazul în care standardele tehnice ale organizațiilor recunoscute sunt identice sau foarte asemănătoare, ar trebui luată în considerare recunoașterea reciprocă a certificatelor pentru materiale, echipamente și componente, în cazurile în care acest lucru este adecvat, luând ca referință standardele cele mai riguroase și mai stricte.
- (18) În timp ce fiecare organizație recunoscută ar trebui, în principiu, să răspundă în mod individual și exclusiv pentru părțile pe care le certifică, răspunderea organizațiilor recunoscute și a fabricanților respectă condițiile convenite sau, după caz, legislația aplicabilă în fiecare caz în parte.
- (19) Dat fiind că transparența și schimbul de informații între părțile interesate, precum și dreptul de acces al publicului la informații, sunt instrumente fundamentale pentru prevenirea accidentelor pe mare, organizațiile recunoscute ar trebui să furnizeze autorităților de control ale statului portului toate informațiile relevante prevăzute de lege referitoare la condiția navelor care figurează în clasificarea lor și să le pună la dispoziția publicului larg.

- (20) În scopul de a elimina posibilitatea ca navele să își schimbe clasa pentru a evita efectuarea reparațiilor necesare, organizațiile recunoscute ar trebui să efectueze un schimb al tuturor informațiilor relevante cu privire la condiția navelor care își schimbă clasa și să implice statul de pavilion, după caz.
- (21) Protecția drepturilor de proprietate intelectuală ale actorilor interesați din domeniul maritim, inclusiv ale șantierelor navale, ale furnizorilor de echipamente și ale proprietarilor de nave, nu ar trebui să împiedice desfășurarea operațiunilor normale de afaceri și nici a serviciilor convenite prin contract între aceste părți.
- (22) Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (AESM) instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ ar trebui să furnizeze asistența necesară pentru a asigura aplicarea prezentului regulament.
- (23) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume stabilirea măsurilor care trebuie respectate de către organizațiile însărcinate cu inspecția, controlul și certificarea navelor care își desfășoară activitatea în Comunitate, nu poate fi îndeplinit în mod satisfăcător de statele membre și, prin urmare, ținând seama de amploarea acțiunii, poate fi mai bine realizat la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului în cauză.
- (24) Măsurile care trebuie respectate de către statele membre cu privire la organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor sunt stabilite în Directiva 2009/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime ⁽²⁾,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Prezentul regulament stabilește măsurile care trebuie respectate de către organizațiile însărcinate cu inspecția, controlul și certificarea navelor din punctul de vedere al conformității cu dispozițiile convențiilor internaționale privind siguranța maritimă și prevenirea poluării marine, promovând totodată libertatea de a presta servicii. Acestea includ elaborarea și punerea în aplicare a unor cerințe de siguranță referitoare la corpul navei, mașini și instalațiile electrice și de control ale navelor care intră în domeniul de aplicare al convențiilor internaționale.

⁽¹⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 1.

⁽²⁾ A se vedea pagina 47 din prezentul Jurnal Oficial.

Articolul 2

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (a) „navă” înseamnă o navă care intră în domeniul de aplicare al convențiilor internaționale;
- (b) „convenții internaționale” înseamnă Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare din 1 noiembrie 1974 (SOLAS 74), cu excepția capitolului XI-2 din anexa la aceasta, Convenția internațională privind liniile de încărcare din 5 aprilie 1966 și Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 2 noiembrie 1973 (MARPOL), împreună cu protocoalele și modificările la acestea și codurile conexe cu statut obligatoriu în toate statele membre, în versiunea actualizată;
- (c) „organizație” înseamnă o entitate juridică, filialele sale și orice altă entitate aflată sub controlul acesteia, care îndeplinește, separat sau în comun, sarcini care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament;
- (d) „control” înseamnă, în sensul literei (c), drepturi, contracte sau orice alte mijloace, de drept sau de fapt, fie separate, fie combinate, care oferă posibilitatea de exercitare a unei influențe decisive asupra unei entități juridice sau care îi permit entității respective să îndeplinească sarcini care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament;
- (e) „organizație recunoscută” înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu prezentul regulament;
- (f) „autorizație” înseamnă un act prin care un stat membru acordă o autorizație sau delegă competențe unei organizații recunoscute;
- (g) „certificat statutar” înseamnă un certificat eliberat de un stat membru de pavilion sau în numele unui stat membru de pavilion în conformitate cu convențiile internaționale;
- (h) „norme și proceduri” înseamnă cerințele stabilite de o organizație recunoscută referitoare la proiectarea, construcția, echiparea, întreținerea și controlul navelor;
- (i) „certificat de clasă” înseamnă un document eliberat de o organizație recunoscută, prin care se atestă că nava poate fi utilizată într-un anumit scop sau pentru un anumit serviciu în conformitate cu normele și procedurile stabilite și făcute publice de către respectiva organizație recunoscută;
- (j) „sediul” înseamnă locul unde se află sediul social, administrația centrală sau locul în care își desfășoară în principal activitatea comercială o organizație.

Articolul 3

(1) Statele membre care doresc să acorde o autorizație oricărei organizații care nu a fost încă recunoscută prezintă Comisiei o cerere de recunoaștere, împreună cu informații complete și dovada privind respectarea de către organizația în cauză a criteriilor minime stabilite în anexa I și privind cerințele și angajamentul acesteia de a se conforma dispozițiilor articolului 8 alineatul (4), articolului 9, articolului 10 și articolului 11.

(2) Comisia, împreună cu statele membre care depun cererea, evaluează organizațiile pentru care a fost primită cererea de recunoaștere, pentru a verifica dacă acestea respectă și se angajează să se conformeze cerințelor menționate la alineatul (1).

(3) În conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 12 alineatul (3), Comisia refuză să recunoască organizațiile care nu îndeplinesc cerințele menționate la alineatul (1) sau a căror activitate este considerată o amenințare inacceptabilă la adresa siguranței sau a mediului înconjurător, în temeiul criteriilor stabilite în conformitate cu articolul 14.

Articolul 4

(1) Recunoașterea se acordă de către Comisie în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 12 alineatul (3).

(2) Recunoașterea se acordă numai organizațiilor care îndeplinesc cerințele menționate la articolul 3.

(3) Recunoașterea se acordă entității juridice relevante, care este entitatea mamă pentru toate entitățile juridice care compun organizația recunoscută. Recunoașterea privește toate entitățile juridice care contribuie la asigurarea faptului că respectiva organizație acoperă serviciile acestora la scară mondială.

(4) Comisia, acționând în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 12 alineatul (3), poate limita recunoașterea în ceea ce privește anumite tipuri de nave, nave de anumite dimensiuni, nave pentru anumite tipuri de schimburi comerciale sau o combinație între acestea, în funcție de capacitatea dovedită și a expertizei organizației în cauză. În această situație, Comisia menționează motivele de limitare a recunoașterii și condițiile în care limitarea poate fi eliminată sau extinsă. Limitarea poate fi oricând reexaminată.

(5) Comisia întocmește o listă a organizațiilor recunoscute în conformitate cu prezentul articol și o actualizează în mod periodic. Lista respectivă se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 5

Atunci când consideră că o organizație recunoscută nu îndeplinește criteriile minime stabilite în anexa I sau obligațiile

asumate în temeiul prezentului regulament, sau că performanța în materie de siguranță și de prevenire a poluării a unei organizații recunoscute a scăzut în mod semnificativ, fără a constitui, însă, o amenințare inacceptabilă pentru siguranță sau mediu, Comisia solicită organizației recunoscute în cauză să întreprindă acțiunile de prevenire și remediere necesare, în anumite termene, pentru a asigura respectarea deplină a criteriilor minime menționate și, în special, pentru a elimina orice posibilă amenințare pentru siguranță și mediu, sau să înlăture în alt mod cauzele care au dus la înrăutățirea rezultatelor sale.

Atunci când posibilă amenințare la adresa siguranței și a mediului are un caracter iminent, acțiunile de prevenire și remediere pot include măsuri de protecție provizorii.

Cu toate acestea, Comisia notifică în prealabil toate statele membre care au acordat o autorizație organizației recunoscute în cauză cu privire la măsurile pe care intenționează să le adopte, fără a aduce atingere punerii în aplicare imediate a acestora.

Articolul 6

(1) În plus față de măsurile adoptate în temeiul articolului 5, Comisia poate, în temeiul procedurii de consultare menționate la articolul 12 alineatul (2), impune amenzi unei organizații recunoscute:

(a) — a cărei încălcare gravă sau repetată a criteriilor minime stabilite în anexa I sau a obligațiilor sale în temeiul articolului 8 alineatul (4), articolului 9, articolului 10 și al articolului 11

sau

— a cărei scădere a performanței

evidențiază existența unor deficiențe grave la nivel de structură, sisteme, proceduri sau controale interne; sau

(b) care a furnizat intenționat Comisiei informații incorecte, incomplete sau înșelătoare în cursul evaluării desfășurate în temeiul articolului 8 alineatul (1) sau în cazul în care a încercat împiedicarea desfășurării evaluării respective.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), atunci când o organizație recunoscută nu adoptă măsurile preventive și de remediere solicitate de Comisie sau înregistrează întârzieri nejustificate, Comisia poate obliga respectiva organizație la plata unor penalități periodice până la aplicarea integrală a măsurilor solicitate.

(3) Amenzile și plata unor penalități periodice menționate la alineatele (1) și (2) au un caracter disuasiv și sunt proporționale cu gravitatea situației și cu capacitatea economică a organizației recunoscute în cauză, ținându-se seama în special de gradul în care a fost afectată siguranța sau protecția mediului.

Acestea sunt impuse numai după ce organizației recunoscute și statelor membre în cauză li s-a acordat posibilitatea de a-și prezenta observațiile.

Valoarea totală a amenzilor și a penalităților impuse nu trebuie să depășească 5 % din cifra medie totală de afaceri a organizației recunoscute, înregistrate în cele trei exerciții financiare precedente pentru activitățile reglementate de prezentul regulament.

(4) Curtea de Justiție a Comunităților Europene are competența deplină de a reexamina deciziile prin care Comisia a stabilit o amendă sau plata unor penalități periodice. Curtea de Justiție poate anula, reduce sau mări amendă sau penalitățile periodice aplicate.

Articolul 7

(1) Comisia retrage recunoașterea unei organizații:

(a) a cărei încălcare repetată și gravă a criteriilor minime stabilite în anexa I sau a obligațiilor asumate în temeiul prezentului regulament constituie o amenințare inacceptabilă pentru siguranță sau mediu;

(b) a cărei încălcare repetată și gravă a obligației de a desfășura activități în materie de siguranță și prevenire a poluării constituie o amenințare inacceptabilă pentru siguranță sau mediu;

(c) care împiedică sau obstrucționează în mod repetat efectuarea evaluării lor de către Comisie;

(d) care nu plătește amenzile și/sau penalitățile periodice menționate la articolul 6 alineatele (1) și (2); sau

(e) care încearcă să obțină acoperire financiară sau rambursarea amenzilor impuse în temeiul articolului 6.

(2) În sensul alineatului (1) literele (a) și (b), Comisia adoptă o decizie pe baza tuturor informațiilor disponibile, inclusiv:

(a) rezultatele propriei evaluări a organizației recunoscute în cauză, în temeiul articolului 8 alineatul (1);

(b) rapoartele prezentate de statele membre în temeiul articolului 10 din Directiva 2009/15/CE;

(c) analizele accidentelor în care au fost implicate nave clasificate de organizațiile recunoscute;

(d) orice repetare a încălcărilor menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (a);

(e) măsura în care este afectată flota clasificată de organizația recunoscută; și

(f) ineficiența măsurilor menționate la articolul 6 alineatul (2).

(3) Retragerea recunoașterii este hotărâtă de Comisie, din proprie inițiativă sau la cererea unui stat membru, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 12 alineatul (3) și după ce organizației recunoscute respective i s-a oferit posibilitatea de a-și prezenta observațiile.

Articolul 8

(1) Toate organizațiile recunoscute sunt evaluate, în mod regulat și cel puțin o dată la doi ani, de Comisie împreună cu statul membru care a înaintat cererea de recunoaștere, pentru a verifica dacă acestea își îndeplinesc obligațiile în conformitate cu prezentul regulament și dacă îndeplinesc criteriile minime stabilite în anexa I. Evaluarea se limitează la acele activități ale organizațiilor recunoscute care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

(2) La selectarea organizațiilor recunoscute pentru evaluare, Comisia acordă o atenție deosebită performanței organizației recunoscute în materie de siguranță și prevenire a poluării, evidențelor privind accidentele și rapoartelor elaborate de statele membre în conformitate cu articolul 10 din Directiva 2009/15/CE.

(3) Evaluarea poate să includă o vizită la sucursalele regionale ale organizației recunoscute, precum și inspecții aleatorii ale navelor, atât a celor funcționale, cât și a celor aflate în construcție, în vederea verificării performanței organizației recunoscute. În această situație, Comisia informează, după caz, statul membru în care își are sediul sucursala regională. Comisia transmite statelor membre un raport privind rezultatele evaluării.

(4) Anual, fiecare organizație recunoscută pune la dispoziția comitetului menționat la articolului 12 alineatul (1) rezultatele examinării propriului sistem de management al calității.

Articolul 9

(1) Organizațiile recunoscute asigură accesul Comisiei la informațiile necesare pentru realizarea evaluării menționate la articolul 8 alineatul (1). Nu poate fi invocată nicio clauză contractuală pentru a se limita acest acces.

(2) În contractele încheiate cu proprietarii sau cu operatorii de nave, organizațiile recunoscute garantează că eliberarea de certificate statutare sau de clasă unei nave este condiționată de neobstrucționarea, de către părțile menționate, a accesului inspectorilor Comisiei la bordul navei în cauză în sensul articolului 8 alineatul (1).

Articolul 10

(1) Organizațiile recunoscute se consultă periodic în vederea menținerii echivalenței și a asigurării unei armonizări a normelor și procedurilor lor, precum și în vederea punerii în aplicare a acestora. Acestea colaborează între ele pentru a asigura o interpretare coerentă a convențiilor internaționale, fără a aduce atingere competențelor statelor de pavilion. În situații adecvate, organizațiile recunoscute convin asupra condițiilor tehnice și procedurale de recunoaștere reciprocă a certificatelor de clasă pentru materiale, echipamente și componente, pe baza unor standarde echivalente, luând ca referință standardele cele mai stricte și mai riguroase.

În cazul în care nu se poate conveni asupra unei recunoașteri reciproce din motive grave de siguranță, organizațiile recunoscute precizează în mod clar motivele respective.

În cazul în care o organizație recunoscută constată, prin inspecție sau prin alt mod, că materialele, un echipament sau o componentă nu sunt conforme cu certificatul respectiv, organizația poate refuza să autorizeze montarea la bord a respectivului material, echipament sau componente. Organizația recunoscută informează de îndată celelalte organizații recunoscute și precizează motivele refuzului său.

Organizațiile recunoscute recunosc, în scopul clasificării, certificatele pentru echipamente marine care poartă marcajul timonei în conformitate cu Directiva 96/98/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 privind echipamentele maritime ⁽¹⁾.

Acestea furnizează Comisiei și statelor membre rapoarte periodice privind progresele fundamentale realizate în domeniul standardelor și al recunoașterii reciproce a certificatelor pentru materiale, echipamente și componente.

(2) Până la 17 iunie 2014 Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, pe baza unui studiu independent, un raport privind nivelul atins în procesul de armonizare a normelor și a procedurilor și recunoașterea reciprocă a certificatelor pentru materiale, echipamente și componente.

(3) Organizațiile recunoscute colaborează cu administrațiile de control din statele porturilor în ceea ce privește navele care fac parte din clasificarea lor, în special pentru a facilita remedierea deficiențelor raportate sau a altor inadvertențe.

(4) Organizațiile recunoscute furnizează tuturor administrațiilor statelor membre care le-au acordat oricare dintre autorizațiile prevăzute la articolul 3 din Directiva 2009/15/CE și

Comisiei toate informațiile relevante cu privire la flota de nave clasificate, la transferurile, modificările, suspendările și retragerile de clasă, indiferent de pavilionul pe care îl arborează navele.

Informațiile privind transferurile, modificările, suspendările și retragerile de clasă, inclusiv informațiile privind toate întârzierile în efectuarea controalelor sau în punerea în aplicare a recomandărilor, a condițiilor de clasă, a condițiilor de operare sau a restricțiilor de operare impuse navelor înscrise în registrele lor de clasificare, indiferent de pavilionul pe care îl arborează navele, sunt comunicate, de asemenea, pe cale electronică, bazei comune de date privind inspecțiile utilizate de statele membre pentru punerea în aplicare a Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie privind controlul statului portului ⁽²⁾ în același timp cu înregistrarea lor în sistemele organizației recunoscute și, în orice caz, nu mai târziu de 72 de ore de la evenimentul care a dat naștere obligației de comunicare a informațiilor. Informațiile respective, cu excepția recomandărilor și a condițiilor de clasă care nu sunt efectuate cu întârziere, se publică pe paginile de internet ale acestor organizații recunoscute.

(5) Organizațiile recunoscute nu eliberează certificate statutare unei nave care a fost declasată sau căreia i se schimbă clasa din motive de siguranță, indiferent de pavilionul acesteia, înainte de a oferi administrației competente a statului de pavilion posibilitatea de a-și prezenta opinia, într-un termen rezonabil, pentru a stabili dacă este necesară o inspecție completă.

(6) În cazul transferului de clasă de la o organizație recunoscută la alta, organizația cedentă furnizează, fără întârzieri nejustificate, organizației cesionare dosarul complet al navei și, în special, o informează cu privire la:

- (a) întârzierile în efectuarea controalelor;
- (b) întârzierile în punerea în aplicare a recomandărilor și condițiilor de clasă;
- (c) condițiile de operare impuse navei; și
- (d) restricțiile de operare impuse navei.

Organizația cesionară poate emite noi certificate navei numai după ce toate controalele neîndeplinite au fost efectuate în mod satisfăcător și toate recomandările sau condițiile de clasă neîndeplinite, stabilite anterior cu privire la navă, au fost finalizate în conformitate cu specificațiile organizației cedente.

Înainte de eliberarea certificatelor, organizația cesionară trebuie să înștiințeze organizația cedentă cu privire la data eliberării certificatelor și să confirme data, locul și măsurile întreprinse pentru remedierea fiecărei întârzieri privind controalele tehnice, privind punerea în aplicare a recomandărilor și a condițiilor de clasă.

⁽¹⁾ JO L 46, 17.2.1997, p. 25.

⁽²⁾ A se vedea pagina 57 din prezentul Jurnal Oficial.

Organizațiile recunoscute stabilesc și aplică cerințele comune adecvate pentru cazurile de transfer de clasă, în situațiile în care sunt necesare măsuri de precauție speciale. Cazurile respective includ cel puțin transferul unei clase de nave cu o vechime mai mare sau egală cu 15 ani și transferul de la o organizație nerecunoscută la o organizație recunoscută.

Organizațiile recunoscute cooperează pentru punerea în aplicare corespunzătoare a dispozițiilor prezentului alineat.

Articolul 11

(1) Organizațiile recunoscute instituie până la 17 iunie 2011 și mențin o entitate independentă de evaluare și de certificare a calității, în conformitate cu standardele internaționale de calitate aplicabile, la care pot participa cu rol consultativ asociațiile profesionale competente din industria navală.

(2) Entitatea de evaluare și de certificare a calității îndeplinește următoarele sarcini:

(a) evaluarea frecventă și cu caracter regulat a sistemelor de gestionare a calității ale organizațiilor recunoscute, în conformitate cu criteriile standardului de calitate ISO 9001;

(b) certificarea sistemelor de gestionare a calității ale organizațiilor recunoscute, inclusiv ale organizațiilor a căror recunoaștere a fost solicitată în conformitate cu articolul 3;

(c) stabilirea interpretărilor cu privire la standardele de gestionare a calității recunoscute la nivel internațional, în special pentru a ține seama de caracteristicile specifice privind natura și obligațiile organizațiilor recunoscute; și

(d) adoptarea de recomandări individuale și colective pentru ameliorarea proceselor și a mecanismelor de control intern ale organizațiilor recunoscute.

(3) Entitatea de evaluare și de certificare a calității deține guvernanta și competențele necesare pentru a acționa independent în raport cu organizațiile recunoscute și dispune de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini sarcinile în mod eficient și la cele mai înalte standarde profesionale, asigurând independența persoanelor care îndeplinesc respectivele sarcini. Entitatea de evaluare și de certificare a calității își va defini metodele de lucru și își va adopta regulamentul de procedură.

(4) Entitatea de evaluare și de certificare a calității poate solicita asistență din partea altor organisme externe de evaluare a calității.

(5) Entitatea de evaluare și de certificare a calității furnizează părților interesate, inclusiv statelor de pavilion și Comisiei, informații complete referitoare la planul său anual de activitate, precum și la constatările și recomandările sale, în special cu privire la situațiile în care siguranța ar fi fost pusă în pericol.

(6) Entitatea de evaluare și de certificare a calității este evaluată în mod periodic de Comisie.

(7) Comisia raportează statelor membre rezultatele evaluării și măsurile ulterioare evaluării sale.

Articolul 12

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranță maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Articolul 13

(1) Prezentul regulament poate fi modificat, fără a i se extinde domeniul de aplicare, pentru a actualiza criteriile minime stabilite în anexa I, ținând seama, în special, de deciziile relevante ale OMI.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 12 alineatul (4).

(2) Modificările aduse convențiilor internaționale definite la articolul 2 litera (b) din prezentul regulament pot fi excluse din domeniul de aplicare a prezentului regulament, în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.

⁽¹⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

Articolul 14

- (1) Comisia adoptă și publică:
- (a) criteriile de evaluare a eficienței normelor și a procedurilor, precum și a performanței organizațiilor recunoscute în materie de siguranță a navelor clasificate și de prevenire a poluării cauzate de acestea, având în vedere în special datele furnizate în cadrul Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul navelor de către statul portului și/sau în cadrul altor sisteme similare; și
- (b) criteriile de stabilire a situațiilor în care performanța respectivă trebuie considerată o amenințare inacceptabilă pentru siguranță sau mediu, care pot ține seama de circumstanțele speciale în care se află organizațiile de dimensiuni mai mici sau foarte specializate.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 12 alineatul (4).

(2) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, prin completarea acestuia, privind punerea în aplicare a articolului 6 și, după caz, a articolului 7, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 12 alineatul (4).

(3) Fără a aduce atingere aplicării imediate a criteriilor minime stabilite în anexa I, Comisia poate, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 12 alineatul (3), adopta norme privind interpretarea acestora și lua în considerare stabilirea de obiective pentru criteriile generale minime menționate în anexa I partea A punctul 3.

Articolul 15

- (1) Organizațiile cărora, la intrarea în vigoare a prezentului regulament, li s-a acordat recunoașterea în conformitate cu

Directiva 94/57/CE își păstrează recunoașterea, sub rezerva dispozițiilor alineatului (2).

(2) Fără a aduce atingere articolelor 5 și 7, Comisia reexaminează până la 17 iunie 2010 toate recunoașterile limitate acordate în temeiul Directivei 94/57/CE, în înțelesul articolului 4 alineatul (3) din prezentul regulament, pentru a hotărî, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 12 alineatul (3), dacă limitările respective trebuie eliminate sau înlocuite cu alte limitări. Limitările se aplică în continuare până când Comisia ia o decizie.

Articolul 16

În cursul evaluării efectuate în temeiul articolului 8 alineatul (1), Comisia verifică dacă entitatea recunoscută este entitatea juridică competentă din cadrul organizației căreia i se aplică dispozițiile prezentului regulament. În caz contrar, Comisia ia o decizie prin care modifică recunoașterea respectivă.

Atunci când Comisia modifică o recunoaștere, statele membre își adaptează acordurile încheiate cu organizația recunoscută respectivă pentru a ține seama de modificare.

Articolul 17

Comisia informează o dată la doi ani Parlamentul European și Consiliul cu privire la aplicarea prezentului regulament.

Articolul 18

Trimiterile din legislația comunitară și din cea națională la Directiva 94/57/CE se consideră, după caz, trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa II.

Articolul 19

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

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 23 aprilie 2009.

Pentru Parlamentul European
Președintele
H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu
Președintele
P. NEČAS

ANEXA I

CRITERII MINIME PENTRU OBȚINEREA ȘI MENȚINEREA RECUNOAȘTERII COMUNITARE DE CĂTRE ORGANIZAȚII**(menționate la articolul 3)**

A. CRITERII MINIME GENERALE

1. O organizație recunoscută trebuie să aibă personalitate juridică în statul membru în care își are sediul. Conturile acesteia trebuie să fie certificate de auditori independenți.
2. Organizația recunoscută trebuie să fie în măsură să demonstreze că are o experiență extinsă în evaluarea proiectării și a construcției de nave comerciale.
3. Organizația recunoscută trebuie să dispună, în orice moment, de un personal managerial, tehnic, de asistență și de cercetare semnificativ, proporțional cu dimensiunea flotei din clasa sa, cu componența și gradul de implicare a organizației în procesul de construcție și de transformare a navelor. Organizația recunoscută trebuie să fie capabilă să aloce pentru fiecare loc de muncă, în funcție de necesități, mijloacele și personalul corespunzător pentru îndeplinirea sarcinilor în conformitate cu criteriile generale minime prevăzute la punctele 6 și 7 și cu criteriile specifice minime prevăzute în partea B.
4. Organizația recunoscută trebuie să aibă și să aplice un set cuprinzător de norme și proceduri proprii, sau să aibă capacitatea demonstrată în acest sens, privind proiectarea, construcția și controlul periodic al navelor comerciale, care să se afle la nivelul unor standarde internaționale recunoscute. Acestea trebuie publicate și actualizate și îmbunătățite constant prin intermediul programelor de cercetare și dezvoltare.
5. Organizația recunoscută trebuie să asigure publicarea anuală a registrului său de nave sau păstrarea sa într-o bază de date electronică, accesibilă publicului.
6. Organizația recunoscută nu trebuie să fie controlată de proprietari sau constructori de nave sau de orice alte persoane angajate în activități comerciale în domeniul construcției, echipării, reparației sau al operării navelor. Organizația recunoscută nu depinde din punct de vedere financiar de o singură societate comercială. Organizația recunoscută nu efectuează activități de clasificare sau reglementare în cazul în care ea însăși este și proprietara sau operatorul navei sau în cazul în care are legături de afaceri, personale sau de familie cu proprietarul sau operatorul. Această incompatibilitate se aplică, de asemenea, inspectorilor angajați de organizația recunoscută.
7. Organizația recunoscută trebuie să acționeze în conformitate cu dispozițiile stabilite în anexa la Rezoluția A.789(19) a OMI privind activitățile de control și de certificare ale organizațiilor recunoscute care acționează în numele administrației, în măsura în care acestea reglementează aspecte care intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament.

B. CRITERII MINIME SPECIFICE

1. Organizația recunoscută trebuie să ofere o acoperire internațională prin intermediul inspectorilor săi exclusivi sau, în cazuri excepționale și justificate corespunzător, prin intermediul inspectorilor exclusivi ai altor organizații recunoscute.
2. Activitatea organizației recunoscute trebuie reglementată de un cod etic.
3. Organizația recunoscută trebuie gestionată și administrată astfel încât să se asigure confidențialitatea informațiilor solicitate de administrație.
4. Organizația recunoscută furnizează informații relevante administrației, Comisiei și părților interesate.

5. Organizația recunoscută, inspectorii săi și personalul său tehnic își desfășoară activitățile fără a aduce atingere în vreun fel drepturilor de proprietate intelectuală ale șantierelor navale, ale furnizorilor de echipamente și ale proprietarilor de nave, inclusiv brevetelor, licențelor, know-how-ului și oricărui alt tip de cunoștințe a căror utilizare este protejată juridic la nivel internațional, comunitar sau național; în niciun caz și fără a aduce atingere competențelor de evaluare ale statelor membre și ale Comisiei și, în special, în temeiul articolului 9, organizația recunoscută, inspectorii și personalul tehnic angajat de aceasta nu pot transmite sau divulga informații comerciale relevante obținute în urma desfășurării activităților de inspecție, verificare și monitorizare a navelor aflate în construcție sau reparație.

6. Conducerea organizației recunoscute trebuie să definească și să își documenteze politica și obiectivele în domeniul calității, precum și angajamentul său de a respecta aceste obiective și trebuie să se asigure că această politică este înțeleasă, aplicată și menținută la toate nivelurile organizației. Politica organizației recunoscute trebuie să se refere la obiectivele și indicatorii de performanță în materie de siguranță și de prevenire a poluării.

7. Organizația recunoscută se asigură că:
 - (a) normele și procedurile sale sunt stabilite și actualizate sistematic;
 - (b) normele și procedurile sale sunt respectate și se aplică un sistem intern pentru evaluarea calității serviciilor în raport cu aceste norme și proceduri;
 - (c) cerințele activității de reglementare pentru care organizația recunoscută este autorizată sunt îndeplinite și se aplică un sistem intern pentru evaluarea calității serviciilor în raport cu respectarea convențiilor internaționale;
 - (d) se definesc și se susțin cu documente responsabilitățile, competențele și relațiile la nivelul personalului a cărui activitate influențează calitatea serviciilor organizației;
 - (e) toate activitățile sunt efectuate în condiții de control;
 - (f) este instituit un sistem de supraveghere care permite supravegherea acțiunilor și a activităților efectuate de inspectori și de personalul tehnic și administrativ angajat de organizația recunoscută;
 - (g) inspectorii dețin cunoștințe aprofundate referitoare la tipul de navă cu privire la care își desfășoară activitatea, relevante pentru tipul de control care trebuie realizat și pentru cerințele aplicabile în domeniu;
 - (h) se pune în aplicare un sistem de calificare a inspectorilor și de actualizare continuă a cunoștințelor acestora;
 - (i) înregistrările se păstrează, demonstrând respectarea standardelor aplicabile în cazul aspectelor reglementate de serviciile furnizate, precum și funcționarea eficientă a sistemului calității;
 - (j) la toate sediile se aplică un sistem general de verificări interne, planificate și documentate, ale activităților care au legătură cu calitatea;
 - (k) controalele și inspecțiile prevăzute de lege impuse de Sistemul armonizat de control și de certificare, pentru care organizația recunoscută este autorizată, sunt efectuate în conformitate cu prevederile din anexa și apendicele la Rezoluția A.948(23) a OMI privind liniile directe în temeiul Sistemului armonizat de control și de certificare;
 - (l) se stabilesc modalități clare și directe în materie de răspundere și control între birourile centrale și cele regionale ale organizației recunoscute și între organizațiile recunoscute și inspectorii acestora.

8. Organizația recunoscută trebuie să fi elaborat și pus în aplicare și trebuie să mențină un sistem intern eficient de asigurare a calității, bazat pe aspectele relevante ale standardelor de calitate recunoscute pe plan internațional și în conformitate cu normele EN ISO/IEC 17020:2004 (organisme de inspecție) și EN ISO 9001:2000 (sisteme de gestionare a calității, cerințe), astfel cum sunt interpretate și certificate de entitatea de evaluare și de certificare a calității menționată la articolul 11 alineatul (1).
 9. Normele și procedurile organizației recunoscute trebuie aplicate astfel încât organizația să își păstreze o poziție din care să poată emite, bazându-se pe propriile cunoștințe și evaluări directe, o declarație fiabilă și obiectivă privind siguranța navelor în cauză, prin intermediul unor certificate de clasă, pe baza cărora se pot elibera certificate statutare.
 10. Organizația recunoscută trebuie să dispună de mijloacele necesare de evaluare, utilizând personal profesional calificat și în temeiul dispozițiilor cuprinse în anexa la Rezoluția A.913(22) a OMI privind liniile directoare pentru punerea în aplicare a codului internațional privind gestiunea siguranței de către administrații (codul ISM), a modului de aplicare și întreținere a sistemului de gestiune a siguranței, atât pe uscat, cât și la bordul navelor, sistem care urmează să facă obiectul procedurii de certificare.
 11. Organizația recunoscută trebuie să permită participarea reprezentanților administrației și a altor părți implicate la elaborarea normelor și a procedurilor sale.
-

ANEXA II

Tabel de corespondență

Directiva 94/57/CE	Directiva 2009/15/CE	Prezentul regulament
Articolul 1	Articolul 1	Articolul 1
Articolul 2 litera (a)	Articolul 2 litera (a)	Articolul 2 litera (a)
Articolul 2 litera (b)	Articolul 2 litera (b)	–
Articolul 2 litera (c)	Articolul 2 litera (c)	–
Articolul 2 litera (d)	Articolul 2 litera (d)	Articolul 2 litera (b)
Articolul 2 litera (e)	Articolul 2 litera (e)	Articolul 2 litera (c)
–	Articolul 2 litera (f)	Articolul 2 litera (d)
Articolul 2 litera (f)	Articolul 2 litera (g)	Articolul 2 litera (e)
Articolul 2 litera (g)	Articolul 2 litera (h)	Articolul 2 litera (f)
Articolul 2 litera (h)	Articolul 2 litera (i)	Articolul 2 litera (g)
Articolul 2 litera (i)	Articolul 2 litera (k)	Articolul 2 litera (i)
–	Articolul 2 litera (j)	Articolul 2 litera (h)
Articolul 2 litera (j)	Articolul 2 litera (l)	–
Articolul 2 litera (k)	–	Articolul 2 litera (j)
Articolul 3	Articolul 3	–
Articolul 4 alineatul (1) prima teză	–	Articolul 3 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (1) a doua teză	–	Articolul 3 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (1) a treia teză	–	–
Articolul 4 alineatul (1) a patra teză	–	Articolul 4 alineatul (1)
–	–	Articolul 3 alineatul (3)
–	–	Articolul 4 alineatele (2), (3) și (4)
–	–	Articolul 5
–	–	Articolul 6
–	–	Articolul 7
Articolul 5 alineatul (1)	Articolul 4 alineatul (1)	–
Articolul 5 alineatul (3)	Articolul 4 alineatul (2)	–
Articolul 6 alineatele (1), (2), (3) și (4)	Articolul 5 alineatele (1), (2), (3) și (4)	–
Articolul 6 alineatul (5)	–	–
Articolul 7	Articolul 6	Articolul 12
Articolul 8 alineatul (1) prima liniuță	Articolul 7 alineatul (1) primul paragraf litera (a)	–
Articolul 8 alineatul (1) a doua liniuță	–	Articolul 13 alineatul (1)
Articolul 8 alineatul (1) a treia liniuță	Articolul 7 alineatul (1) primul paragraf litera (b)	–
–	Articolul 7 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 13 alineatul (1) al doilea paragraf
Articolul 8 alineatul (2)	Articolul 7 alineatul (2)	–
Articolul 8 alineatul (2) al doilea paragraf	–	Articolul 13 alineatul (2)

Directiva 94/57/CE	Directiva 2009/15/CE	Prezentul regulament
Articolul 9 alineatul (1)	–	–
Articolul 9 alineatul (2)	–	–
Articolul 10 alineatul (1) fraza introductivă	Articolul 8	–
Articolul 10 alineatul (1) literele (a), (b), (c) și alineatele (2), (3) și (4)	–	–
Articolul 11 alineatele (1) și (2)	Articolul 9 alineatele (1) și (2)	–
Articolul 11 alineatele (3) și (4)	–	Articolul 8 alineatele (1) și (2)
Articolul 12	Articolul 10	–
Articolul 13	–	–
Articolul 14	Articolul 11 alineatele (1) și (2)	–
–	Articolul 11 alineatul (3)	–
–	Articolul 12	–
–		Articolul 9
Articolul 15 alineatul (1)		Articolul 10 alineatele (1) și (2)
Articolul 15 alineatul (2)		Articolul 10 alineatul (3)
Articolul 15 alineatul (3)	–	Articolul 10 alineatul (4)
Articolul 15 alineatul (4)		Articolul 10 alineatul (5)
Articolul 15 alineatul (5)		Articolul 10 alineatul (6) primul, al doilea, al treilea și al cincilea paragraf
–		Articolul 10 alineatul (6) al patrulea paragraf
Articolul 16	Article 13	–
Articolul 17	Articolul 16	–
–	Articolul 14	–
–	Articolul 15	–
		Articolul 11
		Articolul 14
		Articolul 15
		Articolul 16
		Articolul 17
		Articolul 18
		Articolul 19
Anexa		Anexa I
	Anexa I	
	Anexa II	Anexa II

REGULAMENTUL (CE) NR. 392/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 23 aprilie 2009

privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽³⁾, având în vedere textul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 3 februarie 2009,

întrucât:

- (1) Este necesar, în cadrul politicii comune privind transporturile, să se ia măsuri suplimentare pentru creșterea siguranței în transportul maritim. Măsurile respective ar trebui să includă norme privind răspunderea în caz de prejudicii cauzate pasagerilor, deoarece este important să se garanteze un nivel corespunzător de despăgubiri pasagerilor implicați în accidente maritime.
- (2) Protocolul din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor a fost adoptat la 1 noiembrie 2002 sub auspiciile Organizației Maritime Internaționale (OMI). Comunitatea și statele membre ale acesteia sunt în curs de a decide cu privire la aderarea la respectivul protocol sau ratificarea acestuia. În orice caz, prevederile sale încorporate în prezentul regulament ar trebui să se aplice pentru Comunitate cel târziu de la 31 decembrie 2012.
- (3) Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 2002 („Convenția de la Atena”), se aplică numai transportului internațional. Distincția dintre transportul național și cel internațional a fost eliminată pe piața maritimă de servicii de transport

⁽¹⁾ JO C 318, 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229, 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 25 aprilie 2007 (JO C 74 E, 20.3.2008, p. 562), Poziția comună a Consiliului din 6 iunie 2008 (JO C 190 E, 29.7.2008, p. 17), Poziția Parlamentului European din 24 septembrie 2008 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Decizia Consiliului din 26 februarie 2009 și Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 11 martie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

maritim și, prin urmare, este oportun să existe același nivel și același tip de răspundere atât în transportul național, cât și în transportul internațional din interiorul Comunității.

- (4) Aranjamentele de asigurare impuse prin Convenția de la Atena trebuie să ia în considerare mijloacele financiare ale armatorilor și ale societăților de asigurări. Armatorii trebuie să fie în măsură să își gestioneze aranjamentele de asigurare în mod acceptabil din punct de vedere economic și trebuie să se țină seama de natura sezonieră a activității lor, în special în cazul societăților mici care operează servicii de transport intern. La stabilirea angajamentelor de asigurare în conformitate cu prezentul regulament ar trebui să se ia în considerare diferitele clase de nave.
- (5) Este adecvat ca transportatorului să i se impună să plătească un avans în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager, plata avansului neconstituind recunoașterea răspunderii.
- (6) Pasagerilor ar trebui să le fie furnizate informații adecvate, înainte de începerea călătoriei, cu privire la drepturile care le-au fost conferite sau, dacă acest lucru nu este posibil, cel mai târziu în momentul plecării.
- (7) Comitetul juridic al OMI a adoptat la 19 octombrie 2006 Rezerva și liniile directoare ale OMI privind punerea în aplicare a Convenției de la Atena („liniile directoare OMI”) pentru a aborda anumite aspecte reglementate prin Convenția de la Atena, cum ar fi, în special, compensarea pentru prejudiciile rezultate în urma atacurilor teroriste. Prin urmare, liniile directoare OMI pot fi considerate ca fiind *lex specialis*.
- (8) Prezentul regulament încorporează părți din liniile directoare OMI și le conferă forță juridică obligatorie. În acest scop, acolo unde se regăsește verbul „ar trebui” în dispozițiile liniilor directoare OMI, acest verb ar trebui înțeles, în special, ca având un caracter prescriptiv.
- (9) Dispozițiile Convenției de la Atena (anexa I) și liniile directoare OMI (anexa II) ar trebui înțelese, *mutatis mutandis*, în contextul dreptului comunitar.

- (10) Sistemul de stabilire a răspunderii prevăzut în prezentul regulament ar trebui să fie extins, treptat, la diferitele clase de nave prevăzute la articolul 4 din Directiva 98/18/CE a Consiliului din 17 martie 1998 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri ⁽¹⁾. Ar trebui să fie luate în considerare consecințele asupra prețurilor, precum și posibilitatea acordată de piață de încheiere a unor asigurări accesibile cu un grad de acoperire la nivelul necesar, prin raportare la prioritățile politice care vizează consolidarea drepturilor pasagerilor și având în vedere caracterul sezonier al traficului, în anumite cazuri.
- (11) Aspectele reglementate de articolele 17 și 17a din Convenția de la Atena sunt de competența exclusivă a Comunității, în măsura în care aceste articole afectează normele stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială ⁽²⁾. În măsura respectivă, aceste două dispoziții vor face parte din ordinea juridică comunitară odată cu aderarea Comunității la Convenția de la Atena.
- (12) În sensul prezentului regulament, sintagma „sau este înmatriculat într-un stat membru” ar trebui considerată ca însemnând că statul de pavilion, în sensul conceptului de înmatriculare „charter-out” a navei nude, este fie un stat membru, fie o parte contractantă la Convenția de la Atena. Statele membre și Comisia ar trebui să întreprindă acțiunile necesare pentru a invita OMI să elaboreze linii directe privind conceptul de înmatriculare „charter-out” a navei nude.
- (13) În sensul prezentului regulament, nu ar trebui să se considere „echipament de mobilitate” ca însemnând bagajele și nici vehicule, în sensul articolului 8 din Convenția de la Atena.
- (14) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să se adopte în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽³⁾.
- (15) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să modifice prezentul regulament în vederea încorporării modificărilor ulterioare la convenția internațională, protocoalele, codurile și rezoluțiile asociate acesteia. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie să se adopte în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (16) Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, înființată prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾, ar trebui să asiste Comisia în pregătirea și elaborarea unui raport privind progresele înregistrate cu privire la funcționarea normelor prevăzute în prezentul regulament.
- (17) Autoritățile naționale, în special autoritățile portuare, joacă un rol fundamental și vital în identificarea și gestionarea diverselor riscuri la adresa siguranței maritime.
- (18) Prin Declarația asupra siguranței maritime din 9 octombrie 2008, statele membre și-au asumat angajamentul ferm de a-și exprima, nu mai târziu de 1 ianuarie 2012, consimțământul privind caracterul obligatoriu al Convenției internaționale din 1976 privind limitarea răspunderii în domeniul creanțelor maritime, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1996. Statele membre se pot folosi de opțiunea prevăzută la articolul 15 alineatul (3a) din convenția respectivă pentru a reglementa, prin intermediul unor dispoziții specifice cuprinse în prezentul regulament, sistemul de limitare a răspunderii care urmează să fie aplicat pasagerilor.
- (19) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume stabilirea unui set unic de norme care să reglementeze drepturile transportatorilor maritimi și ale pasagerilor acestora în caz de accident, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Obiectul**

- (1) Prezentul regulament stabilește regimul comunitar privind răspunderea și asigurarea pentru transportul de pasageri pe mare, astfel cum sunt stabilite prin dispozițiile relevante din:
- (a) Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 2002 (denumită în continuare „Convenția de la Atena”), care figurează în anexa I; și
- (b) Rezerva și liniile directe ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena, adoptate de comitetul juridic al OMI la 19 octombrie 2006 („liniile directe ale OMI”) care figurează în anexa II.

⁽¹⁾ JO L 144, 15.5.1998, p. 1.⁽²⁾ JO L 12, 16.1.2001, p. 1.⁽³⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.⁽⁴⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 1.

(2) În plus, prezentul regulament extinde aplicarea dispozițiilor respective la transportul maritim al pasagerilor în cadrul unui singur stat membru la bordul unor nave care se încadrează la clasele A și B, în conformitate cu articolul 4 din Directiva 98/18/CE, și stabilește anumite cerințe suplimentare.

(3) Cel târziu până la 30 iunie 2013, Comisia prezintă, dacă este cazul, o propunere legislativă privind extinderea domeniului de aplicare a prezentului regulament la navele care se încadrează la categoriile C și D în conformitate cu articolul 4 din Directiva 98/18/CE.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică oricărui transport internațional în sensul articolului 1 punctul 9 din Convenția de la Atena din 2002 și transportului maritim în cadrul unui singur stat membru la bordul unor nave care se încadrează la clasele A și B, în conformitate cu articolul 4 din Directiva 98/18/CE, în cazul în care:

- (a) nava este înmatriculată sau călătorește sub pavilionul unui stat membru;
- (b) contractul de transport a fost încheiat într-unul dintre statele membre; sau
- (c) locul de plecare sau de destinație, conform contractului de transport, se află pe teritoriul unui stat membru.

Statele membre pot aplica prezentul regulament tuturor călătoriilor maritime interne.

Articolul 3

Răspunderea și asigurarea

(1) Regimul de răspundere față de pasageri, bagajele și vehiculele acestora, precum și normele privind asigurarea sau un alt tip de garanție financiară sunt reglementate de dispozițiile prezentului regulament și de articolele 1 și 1a, articolul 2 alineatul (2), articolele 3-16 și articolele 18, 20 și 21 din Convenția de la Atena, care figurează în anexa I, precum și de dispozițiile liniilor directoare OMI, care figurează în anexa II.

(2) Liniile directoare OMI, astfel cum figurează în anexa II, au forță juridică obligatorie.

Articolul 4

Despăgubirea pentru echipamentul de mobilitate sau alte echipamente specifice

În caz de pierdere sau avariere a unui echipament de mobilitate sau a unui alt echipament special folosit de un pasager cu mobilitate redusă, răspunderea transportatorului este reglementată de articolul 3 alineatul (3) din Convenția de la Atena. Despăgubirea corespunde valorii de înlocuire a echipamentului în cauză sau, dacă este cazul, costurilor pentru reparații.

Articolul 5

Limitarea generală a răspunderii

(1) Prezentul regulament nu modifică drepturile sau obligațiile transportatorului sau ale transportatorului de fapt în temeiul legislației naționale de punere în aplicare a Convenției internaționale din 1976 privind limitarea răspunderii în domeniul creanțelor maritime, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1996, inclusiv orice modificări viitoare aduse acesteia.

În absența unei astfel de legislații naționale aplicabile, răspunderea transportatorului sau a transportatorului de fapt se stabilește numai în conformitate cu articolul 3 din prezentul regulament.

(2) În ceea ce privește despăgubirile solicitate în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager, cauzate de oricare dintre riscurile menționate la punctul 2.2 din liniile directoare OMI, transportatorul și transportatorul de fapt își pot limita răspunderea în conformitate cu dispozițiile menționate la alineatul (1) din prezentul articol.

Articolul 6

Plata în avans

(1) În cazul în care decesul sau vătămarea corporală a unui pasager este cauzat(ă) de un incident maritim, transportatorul care a realizat efectiv întregul transport sau numai o parte a acestuia în momentul producerii incidentului maritim execută o plată în avans suficientă pentru a acoperi necesitățile economice imediate, în mod proporțional cu dauna suferită, în termen de 15 zile de la identificarea persoanei îndreptățite să primească despăgubiri. În caz de deces, această plată nu poate fi inferioară sumei de 21 000 EUR.

Prezenta dispoziție se aplică și în cazul în care transportatorul este stabilit în Comunitate.

(2) O plată în avans nu constituie o recunoaștere a răspunderii și poate fi dedusă din orice sumă plătită ulterior în baza prezentului regulament. Plata în avans nu este rambursabilă, cu excepția cazurilor prevăzute la articolul 3 alineatul (1) sau la articolul 6 din Convenția de la Atena și în apendicele A la liniile directoare OMI, sau cu excepția cazurilor în care persoana care a primit plata în avans nu este persoana îndreptățită la despăgubire.

Articolul 7

Informarea pasagerilor

Fără a aduce atingere obligațiilor care revin operatorilor de turism în conformitate cu Directiva 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite⁽¹⁾, transportatorul și/sau transportatorul de fapt se asigură că pasagerilor li se pun la dispoziție informații corespunzătoare și inteligibile cu privire la drepturile lor în temeiul prezentului regulament.

(¹) JO L 158, 23.6.1990, p. 59.

În cazul în care contractul de transport este încheiat într-un stat membru, informațiile respective trebuie să fie oferite la toate punctele de vânzare, inclusiv în cazul vânzării prin telefon sau prin internet. În cazul în care locul de plecare este situat într-un stat membru, informațiile respective trebuie să fie oferite înaintea plecării. În toate celelalte cazuri, informațiile respective trebuie să fie oferite cel târziu în momentul plecării. În măsura în care informațiile solicitate în conformitate cu prezentul articol au fost furnizate fie de către transportator, fie de către transportatorul de fapt, celălalt nu este obligat să le furnizeze. Informațiile respective se oferă în forma cea mai adecvată.

În vederea respectării cerinței privind informarea în conformitate cu prezentul articol, transportatorul și/sau transportatorul de fapt oferă pasagerilor cel puțin informațiile cuprinse într-un rezumat al dispozițiilor prezentului regulament pregătit de către Comisie și pus la dispoziția publicului.

Articolul 8

Raportare

Comisia elaborează, în termen de trei ani de la data aplicării prezentului regulament, un raport privind aplicarea prezentului regulament, care trebuie să ia în considerare, printre altele, evoluția situației economice și progresele realizate la nivelul forurilor internaționale.

Raportul respectiv poate fi însoțit de o propunere de modificare a prezentului regulament sau de o propunere care să fie prezentată de către Comunitate forurilor internaționale competente.

Articolul 9

Modificări

(1) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament și care se referă la încorporarea modificărilor limitelor stabilite la articolul 3 alineatul (1), la articolul 4a alineatul (1), la articolul 7 alineatul (1) și la articolul 8 din Convenția de la Atena, pentru a lua în considerare deciziile luate în conformitate cu articolul 23 din respectiva convenție, precum și actualizările aferente din anexa I la prezentul regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 10 alineatul (2) din prezentul regulament.

Având în vedere consecințele asupra prețurilor, precum și posibilitatea acordată de piață de încheiere a unor asigurări accesibile cu un grad de acoperire la nivelul necesar, prin raportare la prioritățile politice care vizează consolidarea drepturilor pasagerilor și având în vedere, de asemenea, în anumite cazuri, caracterul sezonier al traficului, Comisia adoptă până la 31 decembrie 2016, în baza unei evaluări de impact adecvate,

o măsură care se referă la limitele stabilite în anexa I pentru navele care se încadrează la clasa B în conformitate cu articolul 4 din Directiva 98/18/CE. Măsura respectivă, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 10 alineatul (2) din prezentul regulament.

(2) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament și care se referă la încorporarea modificărilor dispozițiilor liniilor directe OMI, care figurează în anexa II, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 10 alineatul (2).

Articolul 10

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării cauzate de către nave (COSS), instituit prin articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Articolul 11

Dispoziții tranzitorii

(1) În ceea ce privește transportul maritim pe teritoriul unui singur stat membru la bordul unor nave care se încadrează la clasa A în conformitate cu articolul 4 din Directiva 98/18/CE, statele membre pot alege să amâne aplicarea prezentului regulament până la patru ani de la data aplicării acestuia.

(2) În ceea ce privește transportul maritim pe teritoriul unui singur stat membru la bordul unor nave care se încadrează la clasa B în conformitate cu articolul 4 din Directiva 98/18/CE, statele membre pot alege să amâne aplicarea prezentului regulament până la 31 decembrie 2018.

Articolul 12

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la data intrării în vigoare, pentru Comunitate, a Convenției de la Atena, dar, în orice caz, nu mai târziu de 31 decembrie 2012.

⁽¹⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 23 aprilie 2009.

Pentru Parlamentul European
Președintele
H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu
Președintele
P. NEČAS

ANEXA I

DISPOZIȚII ALE CONVENȚIEI DE LA ATENA PRIVIND TRANSPORTUL PE MARE AL PASAGERILOR ȘI AL BAGAJELOR LOR CARE SUNT RELEVANTE PENTRU APLICAREA PREZENTULUI REGULAMENT

(Textul consolidat al Convenției de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor și al Protocolului din 2002 la convenție)

Articolul 1

Definiții

În prezenta convenție, următoarele expresii au înțelesul de mai jos:

1. (a) „transportator” înseamnă o persoană care încheie sau în numele căreia se încheie un contract de transport, indiferent dacă transportul este efectuat de persoana respectivă sau de un transportator de fapt;
 - (b) „transportator de fapt” înseamnă o persoană, alta decât transportatorul, care este proprietar, navlositor sau exploatator al navei și care realizează efectiv transportul, în parte sau în întregime; și
 - (c) „transportator care realizează efectiv transportul, în parte sau în întregime” înseamnă transportatorul de fapt sau transportatorul, în măsura în care acesta din urmă realizează efectiv transportul;
2. „contract de transport” înseamnă un contract încheiat de un transportator sau în numele unui transportator, pentru transportul pe mare al unui pasager sau al unui pasager împreună cu bagajele sale;
3. „navă” înseamnă exclusiv o ambarcațiune navigând pe mare, nu și un aeroglisor;
4. „pasager” înseamnă o persoană transportată la bordul unei nave:
 - (a) în cadrul unui contract de transport; sau
 - (b) care, cu acordul transportatorului, însoțește un vehicul sau animale vii făcând obiectul unui contract de transport de mărfuri, care nu intră sub incidența prezentei convenții;
5. „bagaj” înseamnă orice obiect sau vehicul transportat de către transportator în cadrul unui contract de transport, cu excepția:
 - (a) obiectelor și vehiculelor transportate în cadrul unui contract de navlosire, al unui conosament sau al altui contract având ca obiect principal transportul de mărfuri; și
 - (b) animalelor vii;
6. „bagajele de cabină” înseamnă bagaje pe care pasagerul le ia în cabină sau le are în custodia sa și sub controlul său. Cu excepția aplicării alineatului (8) al acestui articol și a articolului 8, bagajele de cabină includ și bagajele aflate în sau deasupra vehiculului său;
7. „pierderea sau deteriorarea” bagajelor include și prejudiciul material rezultat din nepredarea bagajelor către pasager într-un termen rezonabil de la sosirea navei pe care acestea au fost sau trebuiau transportate, dar nu și din întârzierile provocate de conflicte de muncă;
8. „transportul” comportă următoarele perioade:
 - (a) referitor la pasager și la bagajele sale de cabină, perioada în care pasagerul și/sau bagajele sale de cabină se află la bordul navei sau în curs de îmbarcare sau debarcare, precum și perioada în timpul căreia pasagerul și bagajele sale de cabină sunt transportate pe apă de la țărm până la navă sau invers, în cazul în care costul acestei operațiuni este inclus în prețul biletului sau dacă ambarcațiunea folosită pentru acest transport auxiliar a fost pusă la dispoziția pasagerului de către transportator. Cu toate acestea, transportul nu include, în privința pasagerului, perioada în care acesta se află într-o gară sau terminal maritim, pe chei sau pe altă instalație portuară;

- (b) referitor la bagajele de cabină, include de asemenea perioada în care pasagerul se află într-o gară sau terminal maritim, pe chei sau pe altă instalație portuară, în cazul în care bagajele respective au fost preluate de transportator, de prepusul sau agentul acestuia și nu au fost predate pasagerului;
- (c) referitor la alte bagaje decât cele de cabină, perioada cuprinsă între momentul în care acestea au fost luate în primire de către transportator sau de către prepusul sau agentul său, pe țărâm sau la bord, și momentul în care au fost predate de către transportator sau de către prepusul sau agentul său;
9. „transport internațional” înseamnă orice transport în care, conform contractului de transport, locul de plecare și cel de destinație fie se află în două state diferite, fie se află în același stat, dar, conform contractului de transport sau itinerariului stabilit, există un port intermediar de escală pe teritoriul altui stat;
10. „Organizație” înseamnă Organizația Maritimă Internațională;
11. „Secretar General” înseamnă Secretarul General al Organizației.

Articolul 1a

Anexă

Anexa la prezenta convenție face parte integrantă din aceasta.

Articolul 2

Punerea în aplicare

(1) [...] (*)

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1) din acest articol, convenția nu se aplică atunci când transportul este supus unui regim de răspundere civilă din cadrul unei alte convenții internaționale privind transportul de pasageri sau bagaje printr-un alt mod de transport, în măsura în care dispozițiile convenției respective se aplică în mod obligatoriu transportului pe mare.

Articolul 3

Răspunderea transportatorului

(1) În caz de prejudiciu intervenit în urma decesului sau vătămării corporale a unui pasager, cauzate de un incident maritim, transportatorul este răspunzător în măsura în care prejudiciul suferit de pasagerul respectiv în urma fiecărui incident nu depășește 250 000 de unități de cont, cu excepția cazului în care transportatorul dovedește că incidentul:

- (a) a fost cauzat de un act de război, ostilități, război civil, insurecție sau de un fenomen natural cu caracter excepțional, inevitabil și căruia nu i se poate opune rezistență; sau
- (b) a fost cauzat în întregime de o acțiune sau o omisiune deliberată a unui terț.

Dacă și în măsura în care valoarea prejudiciului depășește limita menționată mai sus, transportatorul este, de asemenea, responsabil, cu excepția cazului în care dovedește că incidentul care a cauzat prejudiciile nu s-a produs din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale.

(2) În caz de prejudiciu în urma decesului sau a vătămării corporale a unui pasager, necauzate de un incident maritim, transportatorul este răspunzător dacă incidentul care a provocat prejudiciul s-a produs din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale. Sarcina dovedirii vinovăției sau a neglijenței revine reclamantului.

(3) În caz de prejudiciu rezultând din pierderea sau deteriorarea bagajelor de cabină, transportatorul este răspunzător dacă incidentul care a provocat prejudiciul s-a produs din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale. Prezumția de vină sau neglijență a transportatorului se aplică în cazul unui prejudiciu cauzat de un incident maritim.

(4) În caz de prejudiciu rezultând din pierderea sau deteriorarea altor bagaje decât cele de cabină, transportatorul este răspunzător dacă nu poate dovedi că incidentul care a provocat prejudiciul nu a intervenit din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale.

(5) În sensul prezentului articol:

- (a) „incident maritim” înseamnă naufragiu, răsturnare, coliziune sau eșuare a navei, explozii sau incendii la bord sau defectarea acesteia;
- (b) „vina sau neglijența transportatorului” include și vina sau neglijența prepușilor săi care acționează în cadrul atribuțiilor lor de serviciu;

(*) Nu este reprodus.

- (c) „defecțiune a navei” înseamnă funcționare necorespunzătoare, avarie sau neconformitate cu normele de securitate aplicabile a oricărei părți a navei sau a echipamentului aferent, în timpul folosirii acestora în scopul evacuării, îmbarcării și debarcării pasagerilor, sau pentru propulsare, manevrare, asigurarea securității navigației, acostare, ancorare, sosirea sau plecarea dintr-un loc de staționare sau de ancorare, controlul avariilor provocate de inundare; sau în timpul folosirii acestora pentru lansarea dispozitivelor de salvare; și
- (d) „prejudiciu” nu include și daunele punitive sau exemplare.
- (6) Răspunderea transportatorului în conformitate cu prezentul articol se referă exclusiv la prejudiciile cauzate de incidente survenite în timpul transportului. Dovedirea faptului că incidentul care a cauzat prejudiciul a avut loc în timpul transportului, precum și a amplorii acestuia revine reclamantului.
- (7) Nici o dispoziție din această convenție nu aduce atingere dreptului transportatorului la o cale de atac împotriva unui terț și nici nu îi interzice să invoce în apărarea sa o neglijență concurentă, în conformitate cu articolul 6 din prezenta convenție. Nici o dispoziție din acest articol nu aduce atingere dreptului de limitare prevăzut la articolele 7 și 8 din prezenta convenție.
- (8) Presumpția de vinovăție sau neglijență a unei părți sau atribuirea sarcinii probei uneia dintre părți nu împiedică examinarea probelor în favoarea părții respective.

Articolul 4

Transportatorul de fapt

- (1) Dacă efectuarea unei părți sau a întregului transport a fost încredințată unui transportator de fapt, transportatorul este în continuare răspunzător pentru totalitatea transportului, în conformitate cu dispozițiile prezentei convenții. În plus, transportatorul de fapt are drepturile și obligațiile ce decurg din dispozițiile prezentei convenții pentru acea parte a transportului pe care o efectuează.
- (2) Transportatorul este răspunzător, în ceea ce privește transportul efectuat de transportatorul de fapt, pentru actele și omisiunile acestuia, precum și pentru cele ale prepușilor și agenților transportatorului de fapt acționând în cadrul atribuțiilor lor de serviciu.
- (3) Orice acord special, în temeiul căruia transportatorul își asumă obligații neimpuse de prezenta convenție sau renunță la anumite drepturi conferite de prezenta convenție, se aplică transportatorului de fapt doar dacă acesta își dă acordul în mod expres și în scris.
- (4) Atunci când și în măsura în care atât transportatorul, cât și transportatorul de fapt sunt răspunzători, răspunderea lor este solidară.
- (5) Nici o dispoziție a prezentului articol nu aduce atingere dreptului transportatorului și transportatorului de fapt la o cale de atac.

Articolul 4a

Asigurarea obligatorie

- (1) Atunci când pasagerii sunt transportați la bordul unei nave înmatriculate într-un stat parte la prezenta convenție, care are dreptul să transporte peste 12 pasageri, și în cazul în care prezenta convenție este aplicabilă, transportatorul care efectuează în fapt o parte sau totalitatea transportului subscrie o asigurare sau o altă garanție financiară, cum ar fi o garanție furnizată de o bancă sau o instituție financiară similară, în scopul acoperirii răspunderii în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager, prevăzute în cadrul prezentei convenții. Limita asigurării obligatorii sau a altei garanții financiare nu trebuie să se situeze sub pragul de 250 000 de unități de cont per pasager, pentru fiecare incident în parte.
- (2) După ce autoritatea competentă a unui stat care este parte s-a asigurat de îndeplinirea cerințelor de la alineatul (1), se eliberează fiecărei nave un certificat atestând că o asigurare sau o altă garanție financiară este în vigoare în conformitate cu dispozițiile prezentei convenții. În cazul unei nave înmatriculate într-un stat parte, acest certificat se eliberează sau se vizează de către autoritatea competentă din statul de înmatriculare a navei; în cazul unei nave neînmatriculate într-un stat care este parte, certificatul poate fi eliberat sau vizat de autoritatea competentă a oricărui stat care este parte. Acest certificat trebuie să respecte modelul prezentat în anexa la prezenta convenție și să cuprindă următoarele informații:
- (a) numele navei, numărul sau literele distinctive și portul de înmatriculare;

- (b) numele și sediul principal al transportatorului care efectuează o parte sau întregul transport;
- (c) numărul OMI de identificare al navei;
- (d) tipul și durata garanției;
- (e) numele și sediul principal al asigurătorului sau al altei persoane furnizoare de garanție financiară și, dacă este cazul, locul unde este constituită asigurarea sau garanția; și
- (f) perioada de valabilitate a certificatului, care nu trebuie să depășească perioada de valabilitate a asigurării sau a garanției financiare.
- (3) (a) Un stat parte poate autoriza o instituție sau o organizație recunoscută de către acesta să elibereze certificatul. Instituția sau organizația trebuie să informeze statul respectiv cu privire la eliberarea fiecărui certificat. În orice caz, statul parte are obligația de a garanta în totalitate caracterul complet și exact al certificatului astfel eliberat și de a lua măsurile necesare pentru îndeplinirea acestei obligații.
- (b) Un stat care este parte notifică Secretarului General următoarele:
- (i) responsabilitățile specifice și condițiile abilitării instituției sau organizației recunoscute de către statul parte;
- (ii) retragerea abilitării respective; și
- (iii) data de intrare în vigoare a acestei competențe sau a retragerii ei.
- O competență delegată nu intră în vigoare mai devreme de trei luni de la data la care s-a depus notificarea în acest sens la Secretarul General.
- (c) Instituția sau organizația abilitată să elibereze certificate în conformitate cu acest alineat trebuie să fie autorizată să le retragă atunci când condițiile stabilite pentru eliberarea acestora nu mai sunt îndeplinite. În orice caz, instituția sau organizația trebuie să înștiințeze statul în numele căruia au fost eliberate certificatele de retragere a acestora.
- (4) Certificatul se întocmește în limba sau în limbile oficiale ale statului emitent. În cazul în care limba folosită este alta decât engleza, franceza sau spaniola, textul trebuie să includă și o traducere în una dintre aceste limbi; dacă statul respectiv decide astfel, redactarea în limba sa oficială poate fi omisă.
- (5) Certificatul este păstrat la bordul navei, iar o copie a acestuia se depune la autoritățile care țin registrul de înmatriculare a navei sau, în cazul în care nava nu este înmatriculată într-un stat parte, la autoritatea statului care eliberează sau vizează certificatul.
- (6) O asigurare sau altă garanție financiară nu îndeplinește cerințele prezentului articol dacă poate înceta să producă efecte din alte cauze decât expirarea perioadei de valabilitate a asigurării sau a garanției specificate în certificat, înainte de trei luni de la data preavizului prezentat autorităților menționate la alineatul (5), în cazul în care certificatul nu a fost predat autorităților în cauză sau nu s-a eliberat un nou certificat în perioada menționată. Dispozițiile precedente se aplică, de asemenea, oricărei modificări care face ca asigurarea sau garanția financiară să nu mai îndeplinească cerințele prezentului articol.
- (7) Statul de înmatriculare a navei stabilește, sub rezerva dispozițiilor prezentului articol, condițiile de eliberare și de valabilitate a certificatului.
- (8) Nici o dispoziție a acestei convenții nu trebuie interpretată ca împiedicând un stat parte să se bazeze pe informațiile obținute de la alte state, de la organizație sau de la alte organizații internaționale, referitoare la situația financiară a asigurătorilor sau a altor furnizori de garanții financiare în sensul prezentei convenții. În astfel de cazuri, statul parte care se bazează pe informațiile respective nu-și poate declina răspunderea ce îi revine în calitate de stat care a eliberat certificatul.

(9) Certificatele eliberate sau vizate sub responsabilitatea unui stat parte sunt acceptate de celelalte state părți în sensul prezentei convenții și sunt considerate de către acestea ca având aceeași valoare ca și certificatele eliberate sau vizate de ele, chiar dacă sunt eliberate sau atestate pentru o navă care nu este înmatriculată într-un stat parte. Un stat care este parte poate solicita, în orice moment, consultarea cu statul care a eliberat sau care a vizat certificatul, în eventualitatea în care estimează că asigurătorul sau garantul numit în certificatul de asigurare nu este capabil, din punct de vedere financiar, să îndeplinească obligațiile impuse de prezenta convenție.

(10) Orice cerere de despăgubire acoperită de asigurare sau de o altă garanție financiară, în temeiul prezentului articol, poate fi formulată direct împotriva asigurătorului sau a altei persoane furnizoare de garanție financiară. În acest caz, suma menționată la alineatul (1) constituie limita răspunderii asigurătorului sau a altei persoane furnizoare de garanție financiară, chiar dacă transportatorul sau transportatorul de fapt nu au dreptul la o limitare a răspunderii. Pârătul poate uza de modalitățile de apărare pe care transportatorul menționat în alineatul (1) are dreptul să le folosească în conformitate cu prezenta convenție (cu excepția celor legate de faliment sau lichidare). Pârătul poate, de asemenea, invoca în apărarea sa faptul că prejudiciul a fost cauzat de fapta intenționată a asiguratului, dar nu poate invoca nici un alt mijloc de apărare pe care ar fi avut dreptul să-l invoce într-o acțiune intentată de asigurat împotriva lui. În orice caz, pârătul are dreptul să solicite ca transportatorul și transportatorul de fapt să fie implicați în procedură.

(11) Orice sumă provenită dintr-o asigurare sau altă garanție financiară subscrisă în conformitate cu alineatul (1) este disponibilă exclusiv pentru daunele solicitate în temeiul prezentei convenții și orice plată efectuată din aceste sume scade valoarea răspunderii provenite din această convenție cu o sumă echivalentă cu cea plătită.

(12) Un stat parte nu trebuie să permită niciodată ca o navă aflată sub pavilionul său și căreia i se aplică prezentul articol să fie exploatată, dacă acestea nu i s-a eliberat un certificat în conformitate cu alineatul (2) sau (15).

(13) Sub rezerva dispozițiilor prezentului articol, fiecare stat parte trebuie să garanteze că, în conformitate cu dreptul său intern, asigurarea sau garanția financiară, în limitele specificate la alineatul (1), acoperă toate navele, indiferent de locul de înmatriculare, autorizate să transporte peste 12 pasageri, care intră sau ies dintr-un port aflat pe teritoriul său, în măsura în care prezenta convenție este aplicabilă.

(14) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (5), un stat parte poate să notifice Secretarului General că, în sensul alineatului (13), nu este obligatoriu ca navele să aibă la bord sau să prezinte certificatul menționat la alineatul (2) atunci când intră sau ies dintr-un port aflat pe teritoriul său, cu condiția ca statul parte care a eliberat certificatul să fi notificat Secretarului General faptul că deține, în format electronic, documente accesibile tuturor celorlalte state părți, care atestă existența certificatului și permit statelor părți să se achite de obligațiile ce decurg din alineatul (13).

(15) Dacă o navă aflată în proprietatea unui stat parte nu este acoperită de o asigurare sau de o altă garanție financiară, dispozițiile prezentului articol în acest sens nu se aplică în cazul navei respective, însă nava deține la bord un certificat eliberat de autoritatea competentă din statul de înmatriculare a navei, care să ateste faptul că nava se află în proprietatea statului respectiv și că răspunderea navei este acoperită în limita prescrisă în conformitate cu alineatul (1). Acest certificat respectă, cât mai fidel posibil, modelul prevăzut la alineatul (2).

Articolul 5

Bunuri de valoare

Transportatorul nu este răspunzător în caz de pierdere sau deteriorare a banilor, titlurilor negociabile, aurului, argintului, bijuteriilor și accesoriilor, operelor de artă și a altor obiecte de valoare, cu excepția celor care au fost depozitate la transportator cu acordul acestuia și cu scopul de a fi păstrate în siguranță, caz în care transportatorul este răspunzător până la limita prevăzută la alineatul (3) din articolul 8, dacă nu s-a stabilit o altă limită în conformitate cu articolul 10 alineatul (1).

Articolul 6

Vina pasagerului

Dacă transportatorul dovedește că decesul sau vătămarea corporală a pasagerului sau pierderea sau deteriorarea bagajelor au intervenit, în parte sau în totalitate, din vina sau ca urmare a neglijenței pasagerului, instanța sesizată poate exonera total sau parțial transportatorul de răspundere, în conformitate cu dreptul statului în care se află instanța respectivă.

*Articolul 7***Limitele răspunderii în caz de deces sau vătămare corporală**

(1) Răspunderea transportatorului în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager în sensul articolului 3 nu trebuie să depășească în nici un caz 400 000 de unități de cont per pasager pentru fiecare incident în parte. Dacă, în conformitate cu legea statului în care se află instanța sesizată, despăgubirile pot fi plătite eșalonat, suma totală corespunzătoare acestor despăgubiri nu poate depăși limita menționată mai sus.

(2) Un stat parte poate stabili limita răspunderii menționată la alineatul (1) prin dispoziții specifice de drept intern, cu condiția ca limita răspunderii prevăzută de dreptul intern, dacă există, să nu fie inferioară celei prevăzute la alineatul (1). Un stat parte care face uz de posibilitățile prevăzute în acest alineat trebuie să informeze Secretarul General cu privire la limita răspunderii stabilită sau la faptul că nu există o astfel de limită.

*Articolul 8***Limita răspunderii în caz de pierdere sau deteriorare a bagajelor și a vehiculelor**

(1) Răspunderea transportatorului în caz de pierdere sau deteriorare a bagajelor de cabină nu trebuie să depășească în nici un caz 2 250 de unități de cont per pasager pentru fiecare transport.

(2) Răspunderea transportatorului în caz de pierdere sau deteriorare a vehiculelor, inclusiv a bagajelor transportate în interiorul sau deasupra acestuia, nu trebuie să depășească în nici un caz 12 700 de unități de cont per vehicul pentru fiecare transport.

(3) Răspunderea transportatorului în caz de pierdere sau deteriorare a altor bagaje decât cele menționate la alineatele (1) și (2) nu trebuie să depășească în nici un caz 3 375 de unități de cont per pasager pentru fiecare transport.

(4) Transportatorul și pasagerul pot conveni ca răspunderea transportatorului să fie redusă la 330 de unități de cont în caz de deteriorare a unui vehicul și până la 149 de unități de cont per pasager în caz de pierdere sau deteriorare a altor bagaje, sumele respective deducându-se din prejudiciu.

*Articolul 9***Unitățile de cont și conversia**

(1) Unitatea de cont menționată în prezenta convenție reprezintă un drept special de tragere conform definiției Fondului Monetar Internațional. Sumele menționate la articolul 3 alineatul (1), articolul 4a alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 sunt convertite în moneda națională a statului în care se află instanța sesizată, pe baza valorii monedei respective în raport cu dreptul special de tragere la data hotărârii sau la o dată stabilită de comun acord de către părțile implicate. Valoarea, în drepturi speciale de tragere, a monedei naționale a unui stat parte care este membru al Fondului Internațional Monetar se calculează în conformitate cu metoda de evaluare aplicată de Fondul Monetar Internațional în vigoare la data respectivă pentru operațiunile și tranzacțiile sale. Valoarea, în drepturi speciale de tragere, a monedei naționale a unui stat parte care nu este membru al Fondului Monetar Internațional se calculează în modul stabilit de acest stat.

(2) Cu toate acestea, un stat care nu este membru al Fondului Monetar Internațional și a cărui legislație nu permite aplicarea dispozițiilor alineatului (1) poate, la data ratificării, acceptării, aprobării sau aderării la prezenta convenție, dar și ulterior, să declare că unitatea de cont prevăzută la alineatul (1) este egală cu 15 franci-aur. Francului-aur menționat în acest alineat îi corespund 65,5 miligrame de aur cu o finețe de nouă sute la mie. Conversia francului-aur în moneda națională se face în conformitate cu legislația statului respectiv.

(3) Calculul menționat la ultima teză de la alineatul (1) și conversia menționată la alineatul (2) se fac astfel încât, în măsura posibilului, să exprime în moneda națională a statului parte aceeași valoare reală pentru sumele prevăzute la articolul 3 alineatul (1), articolul 4a alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8, așa cum ar rezulta din aplicarea primelor trei teze de la alineatul (1). Statele părți comunică Secretarului General metoda de calcul în conformitate cu alineatul (1) sau rezultatul conversiei în conformitate cu alineatul (2), după caz, la depunerea instrumentului de ratificare, acceptare sau aprobare a prezentei convenții sau de aderare la aceasta și de fiecare dată când se produce o schimbare a acestei metode de calcul sau a rezultatelor.

*Articolul 10***Dispozițiile suplimentare privind limitele răspunderii**

- (1) Transportatorul sau pasagerul pot cădea de acord, în mod expres și în scris, asupra unor limite mai ridicate ale răspunderii decât cele prevăzute la articolele 7 și 8.
- (2) Dobânzile aferente despăgubirilor și cheltuielile de judecată nu sunt incluse în limitele răspunderii prevăzute la articolele 7 și 8.

*Articolul 11***Modalități de apărare și limite în cazul prepușilor transportatorului**

Dacă se intentează o acțiune împotriva unui prepus sau agent al transportatorului sau al transportatorului de fapt, având ca obiect despăgubirile menționate în prezenta convenție, prepusul sau agentul respectiv este îndreptățit, dacă dovedește că a acționat în cadrul atribuțiilor sale de serviciu, să se prevaleze de aceleași modalități de apărare și limite ale răspunderii pe care transportatorul sau transportatorul de fapt au dreptul să le invoce în temeiul prezentei convenții.

*Articolul 12***Cumularea cererilor de despăgubire**

- (1) Din momentul în care produc efecte, limitele răspunderii prevăzute la articolele 7 și 8 se aplică sumei totale a despăgubirilor ce pot fi obținute în urma tuturor solicitărilor intervenite ca urmare a decesului sau a vătămării corporale a unui pasager sau a pierderii sau deteriorării bagajelor acestuia.
- (2) În ceea ce privește transportul efectuat de transportatorul de fapt, suma totală ce poate fi solicitată transportatorului, transportatorului de fapt, prepușilor și agenților lor acționând în cadrul atribuțiilor lor de serviciu nu depășește suma cea mai mare ce poate fi imputată fie transportatorului, fie transportatorului de fapt în conformitate cu prezenta convenție, însă nici una dintre aceste persoane nu i se poate cere să plătească o sumă ce depășește limita care îi este aplicabilă.
- (3) În toate situațiile în care un prepus sau agent al transportatorului sau transportatorului de fapt poate, în temeiul articolului 11 din prezenta convenție, să se prevaleze de limitele răspunderii prevăzute la articolele 7 și 8 din aceasta, suma totală a despăgubirilor imputabilă transportatorului, transportatorului de fapt sau, dacă este cazul, prepusului sau agentului respectiv, nu depășește aceste limite.

*Articolul 13***Pierderea dreptului de a se prevala de limitele răspunderii**

- (1) Transportatorul pierde dreptul de a beneficia de limitarea răspunderii, prevăzută la articolele 7 și 8, precum și la alineatul (1) din articolul 10, dacă se dovedește că prejudiciul a fost cauzat de o acțiune sau de o omisiune comisă de transportator fie cu intenția de a provoca prejudiciul respectiv, fie din imprudență și conștient fiind că este probabil ca acesta să se producă.
- (2) Prepusul sau agentul transportatorului sau al transportatorului de fapt nu au dreptul de a se prevala de aceste limite, dacă se dovedește că prejudiciul a fost cauzat de o acțiune sau de o omisiune comisă de prepus sau de agent fie cu intenția de a provoca prejudiciul respectiv, fie din imprudență și fiind conștient că este probabil ca acesta să se producă.

*Articolul 14***Temeiul acțiunilor în despăgubire**

Nici o acțiune în despăgubire pentru decesul sau vătămarea corporală a unui pasager sau pentru pierderea sau deteriorarea bagajelor nu poate fi intentată împotriva transportatorului sau transportatorului de fapt altfel decât în temeiul prezentei convenții.

*Articolul 15***Notificarea pierderii sau deteriorării bagajelor**

- (1) Pasagerul adresează o notificare scrisă transportatorului sau agentului său:
 - (a) în caz de deteriorare vizibilă a bagajelor:
 - (i) pentru bagaje de cabină, înaintea sau în momentul debarcării;
 - (ii) pentru celelalte bagaje, înaintea sau în momentul livrării lor;

- (b) în caz de deteriorare nevizibilă sau pierdere a bagajelor, în termen de 15 zile de la data debarcării, de la data livrării acestora sau de la data la care livrarea ar fi trebuit să aibă loc.
- (2) Dacă pasagerul nu se conformează dispozițiilor acestui articol, se consideră că, în lipsa probei contrariului, acesta a primit bagajele în stare bună.
- (3) Notificarea scrisă nu este necesară dacă starea bagajelor a făcut obiectul unei constatări comune sau al unei inspecții în momentul primirii.

Articolul 16

Termenul de prescripție a acțiunilor

- (1) Orice acțiune pentru daune intentată în urma decesului sau a vătămării corporale a unui pasager sau a pierderii sau deteriorării bagajelor se prescrie după doi ani.
- (2) Termenul de prescripție se calculează după cum urmează:
- (a) în caz de vătămare corporală, începând de la data debarcării pasagerului;
- (b) în caz de deces intervenit în timpul transportului, începând de la data când pasagerul ar fi trebuit să debarce, iar în caz de vătămare corporală survenită în timpul transportului și în urma căreia pasagerul a decedat după debarcare, începând de la data decesului, cu condiția ca acest termen să nu depășească trei ani de la data debarcării;
- (c) în caz de pierdere sau deteriorare a bagajelor, începând de la data debarcării sau de la data la care debarcarea ar fi trebuit să aibă loc, în funcție de care este cea mai recentă.
- (3) Motivele suspendării sau întreruperii termenului de prescripție sunt reglementate de legea statului unde se află instanța sesizată; însă, în nici un caz, o acțiune intentată în temeiul acestei convenții nu poate fi introdusă după expirarea oricăruia dintre termenele de mai jos:
- (a) cinci ani de la data debarcării pasagerului sau de la data la care debarcarea ar fi trebuit să aibă loc, în funcție de care este cea mai recentă; sau, dacă această dată este anterioară,
- (b) trei ani de la data când reclamantul a luat cunoștință sau ar fi trebuit, în mod normal, să ia cunoștință de vătămarea corporală, pierderea sau daunele provocate de incident.
- (4) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la alineatele (1), (2) și (3) din prezentul articol, termenul de prescripție poate fi prelungit în urma unei declarații a transportatorului sau a unui acord al părților, intervenite după incidentul care a dus la intentarea cauzei. Atât declarația, cât și acordul sunt consemnate în scris.

Articolul 17

Instanța competentă (*)

Articolul 17 bis

Recunoașterea și executarea (*)

Articolul 18

Nulitatea dispozițiilor contractuale

Sunt nule și neavenite toate dispozițiile contractuale stabilite înaintea incidentului care a cauzat decesul sau vătămarea corporală a unui pasager, pierderea sau deteriorarea bagajelor sale, tinzând să exonereze o persoană răspunzătoare în conformitate cu prezenta convenție de răspunderea față de pasager sau să fixeze limite de răspundere inferioare celor stabilite de această convenție, cu excepția celor prevăzute la articolul 8 alineatul (4) sau tinzând să transfere sarcina probei ce incumbă transportatorului sau transportatorului de fapt sau având ca efect restricționarea opțiunilor menționate la articolul 17 alineatul (1) sau (2); cu toate acestea, nulitatea acestor dispoziții nu implică nulitatea contractului de transport, care rămâne sub incidența dispozițiilor prezentei convenții.

(*) Nu este reprodus.

*Articolul 20***Daune nucleare**

Nimeni nu este considerat răspunzător, în sensul prezentei convenții, pentru prejudiciile cauzate de un accident nuclear:

- (a) dacă exploataatorul unei instalații nucleare este răspunzător pentru o astfel de daună în temeiul Convenției de la Paris din 29 iulie 1960 privind răspunderea civilă a terților în domeniul energiei nucleare, astfel cum a fost modificată prin Protocolul adițional din 28 ianuarie 1964, sau în temeiul Convenției de la Viena din 21 mai 1963 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare sau în temeiul oricărui act de modificare sau protocol în vigoare aferent acestora; sau
- (b) dacă exploataatorul unei instalații nucleare este răspunzător pentru o astfel de daună în conformitate cu dreptul intern privind răspunderea pentru daune de acest tip, cu condiția ca dreptul respectiv să fie, în toate privințele, la fel de favorabil persoanelor susceptibile de a suferi prejudicii ca și Convenția de la Paris, cea de la Viena sau alte acte de modificare sau protocoale în vigoare aferente acestora.

*Articolul 21***Transportul comercial efectuat de autoritățile publice**

Prezenta convenție se aplică transportului comercial efectuat de state sau autorități publice în cadrul unui contract de transport în sensul articolului 1.

[Articolele 22 și 23 din Protocolul din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor]

*Articolul 22***Revizuirea și modificarea (*)***Articolul 23***Modificarea limitelor**

- (1) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 22, procedura specială definită în acest articol se aplică doar în scopul modificării limitelor fixate la articolul 3 alineatul (1), articolul 4a alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 din convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol.
- (2) La cererea a cel puțin jumătate – dar nu mai puțin de șase – dintre statele părți la prezentul protocol, orice propunere de modificare a limitelor, inclusiv a sumelor deductibile, specificate la articolul 3 alineatul (1), articolul 4a alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 din convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, este comunicată de către Secretarul General tuturor statelor membre ale Organizației și tuturor statelor părți.
- (3) Orice modificare propusă și difuzată după cum se prevede anterior este prezentată comitetului juridic al Organizației (denumit în continuare „comitetul juridic”) spre examinare, după cel puțin șase luni de la data difuzării.
- (4) Toate statele părți la convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, fie că sunt sau nu membre ale Organizației, au dreptul să participe la lucrările comitetului juridic în vederea examinării și adoptării modificărilor.
- (5) Modificările se adoptă cu o majoritate de două treimi din numărul statelor părți la convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, prezente și cu drept de vot în cadrul comitetului juridic, lărgit în conformitate cu alineatul (4), cu condiția ca cel puțin jumătate din numărul statelor părți la convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, să fie prezente în momentul votării.
- (6) În cazul în care hotărăște cu privire la o propunere de modificare a limitelor, comitetul juridic ține seama de experiența acumulată în materie de incidente și, în special, de volumul daunelor care rezultă în urma acestora, de fluctuațiile valorice ale monedei și de efectul modificării propuse asupra costului asigurărilor.

(*) Nu este reprodus.

- (7) (a) Nici o modificare a limitelor în temeiul prezentului articol nu poate fi examinată înainte de expirarea unui termen de cinci ani de la data la care prezentul protocol a fost deschis pentru semnare și nici într-un termen mai scurt de cinci ani de la data intrării în vigoare a unei modificări anterioare, adoptate în temeiul prezentului articol.
- (b) Nici o limită nu poate fi majorată astfel încât să depășească valoarea corespunzătoare unei limite stabilite în convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, majorată cu 6 % pe an, calculată ca dobândă compusă de la data la care prezentul protocol a fost deschis pentru semnare.
- (c) Nicio limită nu poate fi mărită astfel încât să depășească valoarea corespunzătoare limitei stabilite în convenție, astfel cum a fost modificată prin prezentul protocol, înmulțită cu trei.
- (8) Organizația notifică orice modificare adoptată în conformitate cu alineatul (5) tuturor statelor părți. Modificarea se consideră acceptată la sfârșitul unei perioade de optsprezece luni de la data notificării, cu excepția cazului în care, în această perioadă, cel puțin un sfert din statele care erau state părți la data adoptării modificării transmit Secretarului General că nu acceptă modificarea, situație în care modificarea este respinsă și nu produce nici un efect.
- (9) O modificare considerată ca acceptată în conformitate cu alineatul (8) intră în vigoare după optsprezece luni de la acceptare.
- (10) Toate statele părți au obligația să se conformeze modificării, în cazul în care nu denunță prezentul protocol în conformitate cu articolul 21 alineatele (1) și (2), cu cel puțin șase luni înainte ca modificarea să intre în vigoare. O astfel de denunțare produce efecte din momentul în care intră în vigoare modificarea.
- (11) În cazul în care o modificare a fost adoptată, dar perioada de optsprezece luni pentru acceptarea ei nu a expirat încă, un stat care devine stat parte în timpul acestei perioade are obligația să respecte modificarea în cazul în care aceasta intră în vigoare. Un stat care devine stat parte după această perioadă este obligat să respecte o modificare acceptată în conformitate cu alineatul (8). În cazurile menționate în prezentul alineat, o modificare devine obligatorie pentru un stat în momentul în care ea intră în vigoare sau la data la care prezentul protocol intră în vigoare pentru statul respectiv, dacă aceasta survine mai târziu.
-

ANEXĂ LA CONVENȚIA DE LA ATENA

CERTIFICAT DE ASIGURARE SAU ALT TIP DE GARANȚIE FINANCIARĂ PRIVIND RĂSPUNDEREA ÎN CAZ DE DECES SAU VĂTĂMARE CORPORALĂ A PASAGERILOR

Eliberat în conformitate cu dispozițiile articolului 4a din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor

Numele navei	Numărul sau literele distinctive	Numărul OMI de identificare al navei	Port de înmatriculare	Numele și adresa completă ale sediului principal al transportatorului care realizează efectiv transportul

Se adeverește prin prezentul certificat că pentru nava sus-menționată există o poliță de asigurare valabilă sau orice altă garanție financiară care respectă cerințele articolului 4a din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor.

Tip de garanție financiară

Durata garanției

Numele și adresa asigurătorului/asigurătorilor și/sau a garantului/garanților

Nume

Adresă

Prezentul certificat este valabil până la

Eliberat sau vizat de guvernul

(denumirea completă a statului)

SAU

Se folosește următorul text în cazul în care un stat parte face uz de dispozițiile articolului 4a alineatul (3):

Prezentul certificat este eliberat sub autoritatea guvernului

(denumirea completă a statului) de către(numele instituției sau al organizației)

LaÎn
(Locul) (Data)

.....
(Semnătura și numele funcționarului emitent sau însărcinat cu certificarea)

Note explicative:

1. Pe lângă denumirea statului se poate adăuga eventual și cea a autorității publice competente din țara în care se eliberează certificatul.
2. Dacă suma totală a garanției provine din mai multe surse, trebuie indicată suma provenită de la fiecare dintre acestea.
3. Dacă garanția este furnizată sub mai multe forme, acestea trebuie enumerate.
4. La rubrica „Durata garanției” trebuie precizată data de la care garanția produce efecte.
5. La rubrica „Adresă” a asigurătorului (asigurătorilor) și/sau a garantului (garanților) trebuie indicat sediul principal al asigurătorului (asigurătorilor) și/sau al garantului (garanților). Dacă este cazul, trebuie indicat și sediul unde s-a încheiat asigurarea sau garanția.

ANEXA II

Extras din Rezerva și liniile directoare OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena din 2002, adoptate de comitetul juridic al Organizației Maritime Internaționale la 19 octombrie 2006**REZERVA ȘI LINIILE DIRECTOARE ALE OMI PENTRU PUNEREA ÎN APLICARE A CONVENȚIEI DE LA ATENA****Rezervă**

1. Convenția de la Atena ar trebui ratificată, cu următoarea rezervă sau o declarație cu același efect:

„[1.1.] Rezervă cu privire la ratificarea de către guvernul ... a Convenției de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, 2002 («convenția»)

Limitarea răspunderii transportatorilor etc.

[1.2.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) sau alineatul (2) din convenție, să limiteze eventuala răspundere în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager cauzat/ă de unul dintre riscurile menționate la punctul 2.2 din liniile directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena la o sumă mai mică decât:

— 250 000 de unități de cont per pasager, pentru fiecare incident în parte;

sau

— 340 milioane de unități de cont în total per navă, pentru fiecare incident în parte.

[1.3.] Mai mult decât atât, guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să aplice, *mutatis mutandis*, în cazul unei astfel de răspunderi, punctele 2.1.1 și 2.2.2 din liniile directoare OMI privind punerea în aplicare a Convenției de la Atena.

[1.4.] Sunt limitate în același mod răspunderea transportatorului de fapt, în temeiul articolului 4 din convenție, răspunderea prepușilor sau agenților transportatorului sau ai transportatorului de fapt, în temeiul articolului 11 din convenție și suma maximă totală a despăgubirilor, în temeiul articolului 12 din convenție.

[1.5.] Rezerva și angajamentul de la punctul 1.2 se aplică indiferent de baza răspunderii în temeiul articolului 3 alineatul (1) sau alineatul (2) și fără a aduce atingere oricăror dispoziții contrare de la articolul 4 sau de la articolul 7 din convenție; însă rezerva și angajamentul în cauză nu afectează aplicarea articolelor 10 și 13.

Asigurarea obligatorie și limitarea răspunderii asigurătorilor

[1.6.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să limiteze cerința prevăzută la articolul 4a alineatul (1) de a menține asigurarea sau alt tip de garanție financiară în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager cauzat/ă de oricare dintre riscurile menționate la punctul 2.2 din liniile directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena la o sumă mai mică decât:

— 250 000 de unități de cont per pasager, pentru fiecare incident în parte;

sau

— 340 milioane de unități de cont în total per navă, pentru fiecare incident în parte.

[1.7.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să limiteze răspunderea asigurătorului sau a altei persoane furnizoare de garanție financiară, prevăzută la articolul 4a alineatul (10), în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager cauzat/ă de oricare dintre riscurile menționate la punctul 2.2 din liniile directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena la o sumă maximă egală cu asigurarea sau alt tip de garanție financiară pe care transportatorul este obligat să o mențină în conformitate cu punctul 1.6 al prezentei rezerve.

[1.8.] Guvernul ... își rezervă, de asemenea, dreptul și se angajează să aplice liniile directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena, inclusiv aplicând clauzele menționate la punctele 2.1 și 2.2 din liniile directoare, pentru orice asigurare obligatorie în sensul convenției.

- [1.9.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să scutească furnizorul de asigurare sau de altă garanție financiară, în conformitate cu articolul 4a alineatul (1), de la orice răspundere pe care acesta din urmă nu și-a asumat-o.

Certificare

- [1.10.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să emită certificate de asigurare în conformitate cu articolul 4a alineatul (2) din convenție, astfel încât:
- să reflecte limitările răspunderii și cerințele de acoperire a asigurării menționate la punctele 1.2, 1.6, 1.7 și 1.9; și
 - să includă alte limitări, cerințe și scutiri în funcție de necesitățile impuse de condițiile de pe piața asigurărilor la momentul emiterii certificatului.
- [1.11.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să accepte certificatele de asigurare emise de alte state părți în conformitate cu o rezervă similară.
- [1.12.] Toate aceste limitări, cerințe și scutiri vor fi clar reflectate în certificatul emis sau certificate în conformitate cu articolul 4a alineatul (2) din convenție.

Relația dintre prezentele rezerve și liniile directe ale IMO privind punerea în aplicare a Convenției de la Atena

- [1.13.] Drepturile acordate prin prezenta rezervă se vor exercita cu respectarea liniilor directe ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena sau a oricăror modificări aduse acestora, în scopul asigurării uniformității. În cazul în care o propunere de modificare a liniilor directe ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena, inclusiv de modificare a limitelor, a fost aprobată de către comitetul juridic al Organizației Maritime Internaționale, aceste modificări se aplică de la data stabilită de către comitet. Acest fapt nu aduce atingere normelor de drept internațional cu privire la dreptul unui stat de a-și reține sau de a-și modifica rezerva."

Linii directe

2. În contextul actual al pieței asigurărilor, statele părți ar trebui să elibereze certificate de asigurare pe baza unui angajament din partea unui asigurător care să acopere riscurile în caz de război și din partea unui alt angajator care să acopere riscurile nelegate de război. Fiecare asigurător ar trebui să fie răspunzător doar pentru partea sa de asigurare. Se recomandă aplicarea următoarelor norme (clauzele la care se face referire figurează în apendicele A):
- 2.1. Atât asigurarea pentru situații de război, cât și asigurarea pentru situații altele decât cele de război pot face obiectul următoarelor clauze:
- 2.1.1. activarea clauzei de excludere în caz de contaminare radioactivă și pentru arme chimice, biologice, biochimice și electromagnetice (activarea clauzei nr. 370);
 - 2.1.2. activarea clauzei de excludere în caz de atac informatic (activarea clauzei nr. 380);
 - 2.1.3. modalitățile de protecție și limitările unui furnizor de garanție financiară obligatorie în conformitate cu convenția, astfel cum a fost modificată prin prezentele linii directe, în special limita de 250 000 unități per pasager pentru fiecare incident în parte;
 - 2.1.4. condiția potrivit căreia asigurarea acoperă numai daunele care fac obiectul convenției, astfel cum a fost modificată prin prezentele linii directe; și
 - 2.1.5. condiția potrivit căreia orice sume achitate în temeiul convenției contribuie la diminuarea daunei restante a transportatorului și/sau a asigurătorului său, în conformitate cu articolul 4a din convenție, chiar dacă nu sunt plătite de sau solicitate asigurătorilor pentru situații de război și respectiv asigurătorilor pentru situații altele decât cele de război.

2.2. După caz, asigurarea pentru situații de război acoperă următoarele daune; în caz de prejudiciu intervenit în urma decesului sau vătămării corporale a unui pasager, produse de:

- război, război civil, revoluție, rebeliune, insurecție sau tensiune socială cauzate de acestea sau orice act ostil desfășurat de către o putere beligerantă sau împotriva acesteia;
- capturare, sechestru, arestare, privare de libertate sau detenție și consecințele acestora sau orice tentative în acest sens;
- mine, torpile, bombe abandonate sau alte echipamente militare abandonate;
- acte teroriste sau desfășurate de orice persoană care acționează cu rea-credință sau dintr-un motiv politic, precum și orice acțiune întreprinsă pentru a preveni sau contracara orice risc de acest tip;
- confiscare și expropriere,

și poate face obiectul următoarelor scutiri, limitări și cerințe:

2.2.1. clauza de încetare automată și de excludere în caz de război

2.2.2. în cazul în care daunele cumulate suferite de pasagerii considerați în mod individual depășesc suma de 340 milioane de unități de cont per total pentru o navă, pentru orice incident în parte, transportatorul are dreptul să invoce limitarea daunei sale la suma de 340 milioane de unități de cont per total, cu condiția ca:

- suma respectivă să fie distribuită între reclamanți în funcție de daunele stabilite ca fiind suferite de aceștia;
- distribuirea acestei sume să se poată face într-una sau mai multe tranșe către reclamanții cunoscuți în momentul distribuirii; și
- distribuirea acestei sume să se poată face de către asigurător, de către tribunal sau de către o altă autoritate competentă sesizată de asigurător în orice stat parte în care se instituie demersuri juridice cu privire la daunele presupus acoperite de asigurare.

2.2.3. clauza privind informarea în termen de 30 de zile, în cazurile care nu fac obiectul punctului 2.2.1.

2.3. Asigurarea pentru situații altele decât cele de război ar trebui să acopere toate pericolele care fac obiectul asigurării obligatorii diferite de riscurile menționate la punctul 2.2, indiferent dacă fac sau nu obiectul unor scutiri, limitări sau cerințe dintre cele enunțate la punctele 2.1 și 2.2.

3. Apendicele B conține un exemplu de set de angajamente de asigurări (cărți albastre) și un certificat de asigurare care respectă prezentele linii directoare.

APENDICELE A

Clauzele menționate la liniile directoare 2.1.1, 2.1.2 și 2.2.1

Activarea clauzei de excludere în caz de contaminare radioactivă și pentru arme chimice, biologice, biochimice și electromagnetice (clauza nr. 370, 10 noiembrie 2003)

Această clauză prevalează asupra oricărei dispoziții contrare cuprinse în prezenta asigurare.

1. În nici un caz, asigurarea nu acoperă pierderile, daunele, prejudiciile sau cheltuielile provocate direct sau indirect de următorii factori, favorizate sau cauzate de aceștia:
 - 1.1. radiațiile ionizante provenite de la orice combustibil nuclear, deșeu nuclear sau de la combustia combustibilului nuclear sau contaminarea radioactivă determinată de acestea;
 - 1.2. proprietățile radioactive, toxice, explozibile sau alte proprietăți cauzatoare de pericol sau contaminante ale oricărei instalații nucleare, ale oricărui reactor nuclear, ale oricărui dispozitiv nuclear sau ale oricărei componente a acestuia;
 - 1.3. orice armă sau dispozitiv care face uz de fisiune și/sau fuziune atomică sau nucleară, de orice reacție similară sau de o forță sau materie radioactivă;
 - 1.4. proprietățile radioactive, toxice, explozibile sau cauzatoare de pericol sau contaminante ale oricărei materii radioactive. Excluderea prevăzută de prezenta subclauză nu se extinde la izotopii radioactivi, alții decât combustibilul nuclear, în cazul în care respectivi izotopi sunt creați, transportați, stocați sau utilizați în scopuri comerciale, agricole, medicale, științifice sau în alte scopuri pașnice;
 - 1.5. orice armă chimică, biologică, biochimică sau electromagnetică.

Activarea clauzei de excludere în caz de atac informatic (clauza nr. 380, 10 noiembrie 2003)

1. Exclusiv sub rezerva punctului 2 de mai jos, prezenta asigurare nu acoperă în nici un caz pierderile, daunele, prejudiciile sau cheltuielile provocate direct sau indirect de, cu concursul sau cauzate de utilizarea sau operarea cu rea intenție a oricărui computer, sistem informatic, program informatic, cod dăunător, virus sau proces informatic sau a oricărui alt sistem electronic.
2. În cazul în care prezenta clauză este susținută prin polițe care acoperă riscurile de război, război civil, revoluție, rebeliune, insurecție sau tensiune socială cauzată de acestea, sau orice act ostil desfășurat de către o putere beligerantă sau împotriva acesteia, terorism sau acțiune din motive politice din partea unei persoane, punctul 1 nu se aplică în sensul excluderii daunelor (care ar fi în caz contrar acoperite) provocate de folosirea oricărui computer, sistem computerizat, program informatic sau alt sistem electronic în sistemele de lansare și/sau ghidaj și/sau în mecanismele declanșatoare ale oricărei arme sau rachete.

Încetare automată și excludere în caz de război

- 1.1. Încetarea automată a acoperirii oferite de asigurare

Indiferent dacă anunțul de încetare a fost transmis, acoperirea în cazurile enumerate în continuare ÎNCETEAZĂ AUTOMAT

- 1.1.1. la izbucnirea unui război (indiferent dacă există o declarație de război sau nu) între oricare dintre următoarele state: Regatul Unit, Statele Unite ale Americii, Federația Rusă, Republica Populară Chineză;
- 1.1.2. cu privire la orice navă pentru care se oferă acoperire, în cazul rechiziționării acesteia în vederea titlului sau a folosirii.

- 1.2. Războiul între cele cinci puteri

Prezenta asigurare exclude

- 1.2.1. pierderile, daunele, prejudiciile sau cheltuielile provocate de izbucnirea războiului (indiferent dacă există o declarație de război sau nu) între oricare dintre următoarele state: Regatul Unit, Statele Unite ale Americii, Federația Rusă, Republica Populară Chineză;
- 1.2.2. rechiziționarea în vederea titlului sau a folosirii.

APENDICELE B

I. Exemple de angajamente de asigurare (cărți albastre) menționate la linia directoare 3

Carte albastră eliberată de asigurătorul pentru situații de război

Certificat furnizat ca dovadă a asigurării în conformitate cu dispozițiile articolului 4a din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor

Numele navei:

Numărul OMI de identificare al navei:

Portul de înmatriculare:

Numele și adresa proprietarului:

Se certifică prin prezenta că pentru nava cu numele sus-menționat, aflată în proprietatea sus-menționată, există o poliță de asigurare în conformitate cu articolul 4a din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, sub rezerva tuturor excepțiilor și limitărilor permise pentru asigurarea obligatorie pentru situații de război prevăzute de convenție și de liniile directoare de punere în aplicare adoptate de comitetul juridic al Organizației Maritime Internaționale în octombrie 2006, incluzând în special următoarele clauze: [Aici se pot introduce, în măsura dorită, textul convenției și liniile directoare însoțite de anexe]

Durata asigurării de la: 20 februarie 2007

până la: 20 februarie 2008

Cu condiția ca asigurătorul să poată în orice moment să anuleze prezentul certificat, pe baza unui preaviz scris de 30 de zile adresat autorității sus-menționate, caz în care responsabilitatea asigurătorului încetează după data-limită a respectivei perioade de preaviz, dar numai pentru incidentele intervenite după expirarea perioadei respective.

Data:

Prezentul certificat a fost eliberat de:

War Risks, Inc

[Adresă]

.....

Semnătura asigurătorului

Numai în calitate de agent al *War Risks, Inc.*

Carte albastră eliberată de asigurătorul pentru situații altele decât cele de război

Certificat furnizat ca dovadă a asigurării în conformitate cu dispozițiile articolului 4a din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor

Numele navei:

Numărul OMI de identificare al navei:

Portul de înmatriculare:

Numele și adresa proprietarului:

Se certifică prin prezenta că pentru nava cu numele sus-menționat, aflată în proprietatea sus-menționată, există o poliță de asigurare în conformitate cu 4a din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, sub rezerva tuturor excepțiilor și limitărilor permise în cazul asigurătorilor pentru situații altele decât cele de război prevăzute de convenție și de liniile directoare de punere în aplicare adoptate de comitetul juridic al Organizației Maritime Internaționale în octombrie 2006, incluzând în special următoarele clauze: [Aici se pot introduce, în măsura dorită, textul convenției și liniile directoare însoțite de anexe]

Durata asigurării de la: 20 februarie 2007

până la: 20 februarie 2008

Cu condiția ca asigurătorul să poată în orice moment să anuleze prezentul certificat, pe baza unui preaviz scris de trei luni adresat autorității sus-menționate, caz în care răspunderea asigurătorului încetează după data-limită a respectivei perioade de preaviz, dar numai pentru incidentele intervenite după expirarea perioadei respective.

Data:

Prezentul certificat a fost eliberat de:

PANDI P&I

[Adresă]

.....

Numai în calitate de agent al PANDI
P&I

Semnătura asigurătorului

II. Model de certificat de asigurare menționat la linia directoare 3

CERTIFICAT DE ASIGURARE SAU ALT TIP DE GARANȚIE FINANCIARĂ PRIVIND RĂSPUNDEREA ÎN CAZ DE DECES SAU VĂTĂMARE CORPORALĂ A PASAGERILOR

Eliberat în conformitate cu dispozițiile articolului 4a din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor

Numele navei	Nr. distinctiv de litere	Nr. OMI Număr de identificare	Port de înmatriculare	Numele și adresa completă ale sediului principal al transportatorului care realizează efectiv transportul

Se adeverește prin prezentul certificat că pentru nava sus-menționată există o poliță de asigurare valabilă sau orice altă garanție financiară care respectă cerințele articolului 4a din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor.

Tip de garanție financiară

Durata garanției

Numele și adresa asigurătorului/asiguratorilor și/sau a garantului/garanților

Acoperirea oferită prin asigurare, dovedită de prezentul certificat, este divizată într-o parte destinată asigurării pentru situații de război și într-o parte destinată asigurării pentru situații altele decât cele de război, în conformitate cu liniile directoare de punere în aplicare adoptate în octombrie 2006 de comitetul juridic al Organizației Maritime Internaționale. Fiecare dintre cele două părți face obiectul tuturor excepțiilor și limitărilor prevăzute de convenție și de liniile directoare de punere în aplicare. Asiguratorii nu răspund în comun și în mod solidar. Asiguratorii sunt:

Pentru riscuri de război: War Risks, Inc., [adresă]

Pentru riscuri de altele decât cele de război: Pandi P&I, [adresă]

Prezentul certificat este valabil până la

Eliberat sau vizat de guvernul

(denumirea completă a statului)

SAU

Se folosește următorul text în cazul în care un stat parte face uz de dispozițiile articolului 4a alineatul (3):

Prezentul certificat este eliberat sub autoritatea guvernului(denumirea completă a statului) de către (numele instituției sau organizației)

La În
(Loc) (Dată)

.....
(Semnătura și numele funcționarului emitent sau însărcinat cu certificarea)

Note explicative:

1. Pe lângă denumirea statului, se poate adăuga eventual și cea a autorității publice competente din țara în care se eliberează certificatul.
 2. Dacă suma totală a garanției provine din mai multe surse, trebuie indicată suma provenită de la fiecare dintre acestea.
 3. Dacă garanția este furnizată sub mai multe forme, acestea trebuie enumerate.
 4. La rubrica „Durata garanției” trebuie precizată data de la care garanția produce efecte.
 5. La rubrica „Adresă” a asigurătorului (asigurătorilor) și/sau a garantului (garanților) trebuie indicat sediul principal al asigurătorului (asigurătorilor) și/sau al garantului (garanților). Dacă este cazul, trebuie indicat și sediul unde s-a încheiat asigurarea sau garanția.
-

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2009/15/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 23 aprilie 2009

**privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor,
precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime****(reformare)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat, având în vedere textul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 3 februarie 2009 ⁽³⁾,

întrucât:

(1) Directiva 94/57/CE a Consiliului din 22 noiembrie 1994 privind normele și standardele comune pentru organisme cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime ⁽⁴⁾ a fost modificată de mai multe ori în mod semnificativ. Deoarece sunt necesare și alte modificări, se recomandă reformarea acesteia din motive de claritate.

⁽¹⁾ JO C 318, 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229, 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 25 aprilie 2007 (JO C 74 E, 20.3.2008, p. 633), Poziția comună a Consiliului din 6 iunie 2008 (JO C 184 E, 22.7.2008, p. 11), Poziția Parlamentului European din 24 septembrie 2008 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Decizia Consiliului din 26 februarie 2009 și Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 11 martie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 319, 12.12.1994, p. 20.

(2) Având în vedere natura dispozițiilor Directivei 94/57/CE se dovedește oportună reformarea dispozițiilor acesteia prin intermediul a două instrumente juridice comunitare diferite, și anume printr-o directivă și un regulament.

(3) În rezoluția sa din 8 iunie 1993 privind o politică comună în domeniul siguranței maritime, Consiliul a stabilit ca obiectiv eliminarea din apele comunitare a tuturor navelor care nu se conformează standardelor, acordând prioritate acțiunilor comunitare destinate să asigure punerea în aplicare efectivă și unitară a normelor internaționale, prin elaborarea unor standarde comune pentru societățile de clasificare.

(4) Siguranța maritimă și prevenirea poluării marine pot fi ameliorate în mod eficient prin aplicarea strictă a convențiilor, rezoluțiilor și codurilor internaționale, urmărindu-se în același timp obiectivul asigurării libertății de a presta servicii.

(5) Statului de pavilion și statului portului le revine răspunderea asigurării controlului dacă navele respectă standardele unitare internaționale în materie de siguranță maritimă și de prevenire a poluării marine.

(6) Este responsabilitatea statelor membre de a elibera certificate internaționale de siguranță și de prevenire a poluării prevăzute de convenții, precum Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare din 1 noiembrie 1974 (SOLAS 74), Convenția asupra liniilor de încărcare din 5 aprilie 1966, precum și Convenția pentru prevenirea poluării de către nave din 2 noiembrie 1973 (MARPOL) și protocolul aferent din 1978 și, de asemenea, de a asigura punerea în aplicare a acestor convenții.

(7) În conformitate cu aceste convenții, toate statele membre pot autoriza, într-o mai mare sau mai mică măsură, organizații recunoscute să certifice conformitatea cu aceste dispoziții și pot delega eliberarea certificatelor relevante pentru siguranță și prevenire a poluării.

- (8) La nivel mondial un număr mare de organizații existente recunoscute de părțile contractante la Organizația Maritimă Internațională (OMI) nu asigură nici punerea în aplicare corespunzătoare a normelor și nici un grad de fiabilitate suficient atunci când acționează în numele autorităților naționale, având în vedere că nu dispun de structurile și experiența adecvate și fiabile care sunt necesare pentru a putea îndeplini atribuțiile ce le revin la un înalt nivel de profesionalism.
- (9) În conformitate cu Convenția SOLAS 74 capitolul II-1, partea A-1, Regula 3-1, este responsabilitatea statelor membre să se asigure că navele care arborează pavilionul lor sunt proiectate, construite și întreținute în conformitate cu cerințele structurale, mecanice și electrice stabilite de organizațiile recunoscute de administrații. În consecință, aceste organizații elaborează și pun în aplicare normele referitoare la proiectarea, construcția, întreținerea și inspecția navelor și sunt responsabile de inspectarea navelor în numele statelor de pavilion și de certificarea conformității acestor nave cu cerințele convențiilor internaționale pentru eliberarea certificatelor aferente. Pentru a putea îndeplini această sarcină în mod satisfăcător, aceste organizații trebuie să beneficieze de independență deplină și să dispună de competențe tehnice de înaltă specializare și de o gestionare riguroasă a calității.
- (10) Organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor dețin un rol important în cadrul legislației comunitare în domeniul siguranței maritime.
- (11) Organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor ar trebui să aibă posibilitatea să își ofere serviciile pe întreg teritoriul Comunității și să concureze între ele, asigurând același nivel de siguranță și protecție a mediului. Prin urmare, standardele profesionale necesare activităților desfășurate de acestea ar trebui stabilite și aplicate uniform în Comunitate.
- (12) Eliberarea certificatului de siguranță a sistemelor de radio-comunicații pentru navele comerciale poate fi încredințată organizațiilor private care dispun de experiență suficientă și de personal calificat.
- (13) Un stat membru poate restrânge numărul organizațiilor recunoscute pe care le autorizează în funcție de necesitățile sale, în temeiul unor motive transparente și obiective, sub rezerva controlului exercitat de Comisie, în conformitate cu procedura comitetului.
- (14) Prezenta directivă ar trebui să asigure libertatea de a presta servicii în Comunitate; prin urmare, Comunitatea ar trebui să convină cu acele țări terțe în care sunt amplasate anumite organizații recunoscute asigurarea unui tratament egal pentru organizațiile recunoscute aflate în Comunitate.
- (15) Este necesară implicarea îndeaproape a administrațiilor naționale în controlul navelor și în eliberarea certifi-
- catelor aferente pentru a se asigura deplina conformitate cu normele internaționale de siguranță, chiar dacă statele membre se bazează pe organizații recunoscute care nu fac parte din administrațiile lor pentru a îndeplini atribuții reglementare. Prin urmare, este necesar să se stabilească o relație de colaborare strânsă între administrații și organizațiile recunoscute autorizate de acestea, ceea ce poate presupune ca organizațiile recunoscute să fie reprezentate la nivel local pe teritoriul statului membru în numele căruia își îndeplinesc atribuțiile.
- (16) Atunci când o organizație recunoscută, inspectorii sau personalul său tehnic eliberează certificatele relevante în numele administrației, statele membre ar trebui să ia în considerare posibilitatea ca aceștia să facă obiectul, în ceea ce privește respectivele activități delegate, unor garanții legale și unei protecții juridice corespunzătoare, inclusiv posibilitatea de a exercita în mod adecvat dreptul la apărare, cu excepția imunității, aceasta reprezentând o prerogativă care poate fi invocată numai de statele membre, ca un atribut inseparabil al suveranității și care, prin urmare, nu poate fi delegată.
- (17) Divergențele în ceea ce privește regimurile de răspundere financiară între organizațiile recunoscute care își desfășoară activitatea în numele statelor membre ar împiedica punerea în aplicare adecvată a prezentei directive. Pentru a contribui la rezolvarea acestei probleme, este oportună asigurarea la nivel comunitar a unui anumit grad de armonizare a răspunderii pentru orice accident maritim cauzat de o organizație recunoscută, astfel cum s-a stabilit printr-o hotărâre a unei instanțe judecătorești, inclusiv prin soluționarea unui litigiu prin arbitraj.
- (18) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽¹⁾.
- (19) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să modifice prezenta directivă pentru a incorpora modificări ulterioare la convențiile internaționale, protocoalele, codurile și rezoluțiile aferente. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, *inter alia*, prin completarea acestora cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (20) Cu toate acestea, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a suspenda sau de a retrage autorizația acordată unei organizații recunoscute, informând totodată Comisia și celelalte state membre cu privire la decizia luată și la motivele întemeiate care au stat la baza acesteia.

(¹) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

- (21) Statele membre ar trebui să evalueze periodic activitatea organizațiilor recunoscute care acționează în numele lor și să furnizeze Comisiei și celorlalte state membre informații precise referitoare la activitatea acestora.
- (22) Statele membre, în calitate de autorități portuare, au obligația de a ameliora condițiile de siguranță și de prevenire a poluării în apele comunitare prin inspectarea cu prioritate a navelor ale căror certificate au fost eliberate de organizații care nu respectă criteriile comune, asigurându-se astfel că navele care arborează pavilionul unui stat terț nu beneficiază de un tratament mai favorabil.
- (23) În prezent nu există standarde internaționale unitare pe care să trebuiască să le îndeplinească toate navele fie în etapa de construcție, fie pe întreaga durată de funcționare a acestora în ceea ce privește corpul navei, mașinile, instalațiile electrice și de control. Astfel de standarde pot fi stabilite în conformitate cu normele organizațiilor recunoscute sau cu standarde echivalente stabilite de administrațiile naționale în conformitate cu procedura stabilită în Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice și în domeniul normelor privind serviciile societății informaționale ⁽¹⁾.
- (24) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume stabilirea măsurilor care trebuie respectate de către statele membre în relația lor cu organizațiile însărcinate cu inspecția, controlul și certificarea navelor care își desfășoară activitatea în Comunitate, nu poate fi îndeplinit în mod satisfăcător de statele membre și, ținând seama de amploarea acțiunii, poate fi realizat mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (25) Obligația de a transpune prezenta directivă în legislația națională ar trebui limitată la acele dispoziții care reprezintă o schimbare substanțială în comparație cu Directiva 94/57/CE. Obligația de a transpune dispozițiile neschimbate decurge din respectiva directivă.
- (26) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere obligațiilor statelor membre referitoare la termenele de transpunere în legislația națională a directivelor prevăzute în anexa I, partea B.
- (27) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legiferare ⁽²⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, în interesul lor și în interesul Comunității, propriile tabele care, pe cât posibil, să ilustreze corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere și să le facă publice.
- (28) Măsurile care trebuie respectate de către organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor sunt stabilite în Regulamentul (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor (reformare) ⁽³⁾,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Prezenta directivă stabilește măsurile care trebuie respectate de către statele membre în relația cu organizațiile însărcinate cu inspecția, controlul și certificarea navelor din punct de vedere al conformității cu dispozițiile convențiilor internaționale privind siguranța maritimă și prevenirea poluării marine, promovând totodată libertatea de a presta servicii. Acestea includ elaborarea și punerea în aplicare, în temeiul convențiilor internaționale, a cerințelor de siguranță referitoare la corpul navei, mașini și instalațiile electrice și de control ale navelor care intră în domeniul de aplicare al convențiilor internaționale.

Articolul 2

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

- (a) „navă” înseamnă o navă care intră în domeniul de aplicare al convențiilor internaționale;
- (b) „navă care arborează pavilionul unui stat membru” înseamnă o navă înregistrată într-un stat membru și care arborează pavilionul acestui stat membru în conformitate cu legislația acestuia. Navele care nu corespund acestei definiții sunt asimilate navelor care arborează pavilionul unei țări terțe;
- (c) „inspecții și controale” înseamnă inspecțiile și controalele care sunt obligatorii în temeiul convențiilor internaționale;
- (d) „convenții internaționale” înseamnă Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare din 1 noiembrie 1974 (SOLAS 74), cu excepția capitolului XI-2 din anexa la aceasta, Convenția internațională privind liniile de încărcare din 5 aprilie 1966 și Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 2 noiembrie 1973 (MARPOL), împreună cu protocoalele și modificările la acestea și codurile conexe cu statut obligatoriu în toate statele membre, în versiunile actualizate;

⁽¹⁾ JO L 204, 21.7.1998, p. 37.

⁽²⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

⁽³⁾ A se vedea pagina 11 din prezentul Jurnal Oficial.

- (e) „organizație” înseamnă o entitate juridică, filialele sale și orice altă entitate aflată sub controlul acesteia, care îndeplinește, separat sau în comun, sarcini care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive;
- (f) „control” înseamnă, în sensul literei (e), drepturi, contracte sau orice alte mijloace, de drept sau de fapt, fie separate, fie combinate, care oferă posibilitatea de exercitare a unei influențe decisive asupra unei entități juridice sau care îi permit entității respective să îndeplinească sarcini care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive;
- (g) „organizație recunoscută” înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 391/2009;
- (h) „autorizație” înseamnă un act prin care un stat membru acordă o autorizație sau delegă competențe unei organizații recunoscute;
- (i) „certificat statutar” înseamnă un certificat eliberat de un stat membru de pavilion sau în numele unui stat membru de pavilion în conformitate cu convențiile internaționale;
- (j) „norme și proceduri” înseamnă cerințele stabilite de o organizație recunoscută referitoare la proiectarea, construcția, echipamentul, întreținerea și controlul navelor;
- (k) „certificat de clasă” înseamnă un document eliberat de o organizație recunoscută, prin care se atestă că nava poate fi utilizată într-un anumit scop sau pentru un anumit serviciu în conformitate cu normele și procedurile stabilite și făcute publice de către respectiva organizație recunoscută;
- (l) „certificat de siguranță a sistemelor de radiocomunicații ale navelor comerciale” înseamnă certificatul introdus prin Protocolul din 1988 de modificare a SOLAS adoptat de Organizația Maritimă Internațională (OMI);

Articolul 3

(1) La asumarea responsabilităților și obligațiilor rezultate din convențiile internaționale, statele membre se asigură că administrațiile lor competente pot asigura punerea în aplicare în mod adecvat a dispozițiilor acestora, în special în ceea ce privește inspecția și controlul navelor și eliberarea de certificate statutare și de certificate de scutire, astfel cum sunt prevăzute de convențiile internaționale. Statele membre acționează în conformitate cu dispozițiile relevante din anexa și apendicele la Rezoluția A.847(20) a OMI privind liniile directoare pentru acordarea asistenței necesare statelor de pavilion pentru punerea în aplicare a instrumentelor OMI.

(2) În cazul în care, în înțelesul alineatului (1), un stat membru hotărăște în ceea ce privește navele care navighează sub pavilionul lui:

- (i) să autorizeze organizațiile să efectueze integral sau parțial inspecțiile și controalele aferente certificatelor statutare, inclusiv cele pentru evaluarea conformității cu regulile menționate în articolul 11 alineatul (2) și, după caz, să emită sau să reînnoiască certificatele aferente; sau
- (ii) să încredințeze organizațiilor efectuarea integrală sau parțială a inspecțiilor și controalelor menționate la litera (i),

statul membru conferă aceste competențe numai organizațiilor recunoscute.

Administrația competentă aprobă în toate cazurile eliberarea pentru prima dată a certificatelor de scutire.

Totuși, în ceea ce privește certificatul de siguranță a sistemelor de radiocomunicații ale navelor comerciale, aceste atribuții pot fi conferite unui organism privat recunoscut de o administrație competentă, care deține suficientă experiență și personal calificat pentru a îndeplini în numele acesteia o anumită activitate de evaluare a siguranței în comunicarea radio.

(3) Prezentul articol nu se referă la certificarea unor componente specifice ale echipamentului marin.

Articolul 4

(1) În aplicarea articolului (3) alineatul (2), statele membre nu refuză, în principiu, să autorizeze orice organizație recunoscută să îndeplinească astfel de funcții, sub rezerva dispozițiilor de la alineatul (2) al prezentului articol și de la articolele 5 și 9. Cu toate acestea, acestea pot să limiteze numărul organizațiilor pe care le autorizează în conformitate cu necesitățile lor, cu condiția să aibă motive transparente și obiective pentru a proceda astfel.

La solicitarea unui stat membru, Comisia adoptă măsurile corespunzătoare, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 6 alineatul (2), pentru a asigura aplicarea corectă a primului paragraf din prezentul alineat, în ceea ce privește refuzul de autorizare, și a articolului 8, în ceea ce privește cazurile de suspendare sau de retragere a autorizației.

(2) Pentru ca un stat membru să accepte ca o organizație recunoscută cu sediul într-un stat terț să îndeplinească în totalitate sau parțial atribuțiile menționate la articolul 3, acesta poate să solicite statului terț în cauză să acorde același tratament acelor organizații recunoscute care își au sediul în Comunitate.

În plus, Comunitatea poate să solicite statului terț în care își are sediul o organizație recunoscută să acorde același tratament acelor organizații recunoscute care își au sediul în Comunitate.

Articolul 5

(1) Statele membre care iau o decizie să acționeze astfel cum este prevăzut în articolul 3 alineatul (2) stabilesc o relație de colaborare între administrația lor competentă și organizațiile care acționează în numele lor.

(2) Relația de colaborare este reglementată printr-un acord oficial, scris și nediscriminatoriu sau prin înțelegeri echivalente din punct de vedere juridic, prin care se stabilesc atribuțiile și funcțiile specifice asumate de către organizații și incluzând cel puțin:

(a) dispozițiile din apendicele II la Rezoluția A.739(18) a OMI privind liniile directe pentru autorizarea organizațiilor care acționează în numele administrației, inspirându-se din anexa și apendicele la Circularele OMI MSC/Circ. 710 și MEPC/ Circ. 307 privind acordul tip pentru autorizarea organizațiilor recunoscute care acționează în numele administrației;

(b) următoarele dispoziții privind răspunderea financiară:

(i) în cazul în care se stabilește răspunderea administrației pentru un accident maritim, printr-o hotărâre definitivă și irevocabilă a unei instanțe judecătorești sau ca urmare a soluționării unui litigiu prin arbitraj, și i se cere să despăgubească părțile vătămate pentru o pierdere sau o daună materială sau pentru o vătămare corporală sau deces, dovedite, în fața instanței respective, a fi cauzate de o acțiune sau o omisiune intenționată sau de o neglijență gravă a organizației recunoscute, a organelor, angajaților, agenților sau a altor entități care acționează în numele organizației recunoscute, administrația este îndreptățită să primească o despăgubire financiară de la organizația recunoscută, în măsura în care pierderea, dauna, vătămarea sau decesul menționate mai sus au fost provocate, conform hotărârii instanței respective, de către organizația recunoscută;

(ii) în cazul în care se stabilește răspunderea administrației pentru un accident maritim, printr-o hotărâre definitivă și irevocabilă a unei instanțe judecătorești sau ca urmare a soluționării unui litigiu prin arbitraj, și i se cere să despăgubească părțile vătămate pentru o vătămare corporală sau deces, dovedit în fața instanței respective, a fi cauzat de un act de neglijență sau imprudență sau de o omisiune a organizației recunoscute, a angajaților săi, a agenților săi sau a altor entități care acționează în numele organizației recunoscute, administrația este îndreptățită să fie despăgubită de către organizația recunoscută, în măsura în care vătămarea corporală sau decesul au fost provocate, conform hotărârii instanței, de către organizația recunoscută; statele membre pot să limiteze suma maximă care poate fi plătită de către organizația recunoscută, sumă care trebuie însă să fie cel puțin egală cu 4 milioane EUR;

(iii) în cazul în care se stabilește răspunderea administrației pentru un accident maritim, printr-o hotărâre definitivă și irevocabilă a unei instanțe judecătorești sau ca urmare a soluționării unui litigiu prin arbitraj, și i se cere să despăgubească părțile vătămate pentru o pierdere sau o daună materială dovedită în fața instanței respective a fi cauzată de un act de neglijență sau imprudență sau de o omisiune a organizației recunoscute, a angajaților săi, agenților săi sau a altor entități care acționează în numele organizației recunoscute, administrația este îndreptățită să fie despăgubită de către organizația recunoscută, în măsura în care pierderea sau dauna materială menționate mai sus au fost cauzate, conform hotărârii instanței respective, de către organizația recunoscută; statele membre pot să limiteze suma maximă care poate fi plătită de către organizația recunoscută, sumă care trebuie însă să fie cel puțin egală cu 2 milioane EUR;

(c) dispozițiile privind un control periodic, efectuat de către administrație sau de către un organism extern imparțial desemnat de către administrație, privind atribuțiile pe care organizațiile le îndeplinesc în numele acesteia, menționate la articolul 9 alineatul (1);

(d) posibilitatea de a supune navele unor inspecții aleatorii și amănunțite;

(e) dispoziții privind raportarea obligatorie a informațiilor esențiale referitoare la flota de nave înscrise în registrul său de clasificare, la schimbările, suspendările și retragerile de clasă.

(3) Acordul sau înțelegerea echivalentă din punct de vedere juridic poate stabili cerința ca organizația recunoscută să fie reprezentată la nivel local pe teritoriul statului membru în numele căruia îndeplinește atribuțiile menționate la articolul 3. O reprezentanță locală cu personalitate juridică în conformitate cu legislația statului membru și aflată sub jurisdicția instanțelor de judecată ale acestuia poate corespunde unei astfel de cerințe.

(4) Fiecare stat membru transmite Comisiei informații precise privind relația de colaborare stabilită în conformitate cu prezentul articol. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.

Articolul 6

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE este stabilit la trei luni.

⁽¹⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Articolul 7

(1) Prezenta directivă poate fi modificată, fără a i se extinde domeniul de aplicare, pentru:

(a) a încorpora, în sensul prezentei directive, modificările ulterioare la convențiile internaționale, protocoalele, codurile și rezoluțiile aflate în legătură cu aceasta, menționate la articolul 2 litera (d), articolul 3 alineatul (1) și articolul 5 alineatul (2), care au intrat în vigoare;

(b) a modifica sumele menționate la articolul 5 alineatul (2) litera (b) punctele (ii) și (iii).

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 6 alineatul (3).

(2) După adoptarea de noi instrumente sau protocoale la convențiile internaționale menționate la articolul 2 litera (d), Consiliul, hotărând la propunerea Comisiei, stabilește luând în considerare procedurile parlamentare ale statelor membre și procedurile relevante din cadrul OMI, procedura detaliată de ratificare a acestor noi instrumente sau protocoale, asigurând, în același timp, aplicarea lor unitară și simultană în statele membre.

Modificările aduse instrumentelor internaționale menționate la articolul 2 litera (d) și la articolul 5 pot fi excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive, în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.

Articolul 8

Fără a aduce atingere criteriilor minime specificate în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 391/2009, dacă un stat membru consideră că o organizație recunoscută nu mai poate fi autorizată să îndeplinească în numele său atribuțiile specificate la articolul 3, acesta poate să îi suspende sau să îi retragă respectiva autorizație. În acest caz statul membru informează Comisia și celelalte state membre cu privire la decizia luată și la motivele întemeiate care au stat la baza acesteia.

Articolul 9

(1) Fiecare stat membru se asigură că organizațiile recunoscute, care acționează în numele său în sensul articolului 3 alineatul (2), își îndeplinesc în mod eficient atribuțiile menționate în respectivul articol, într-un mod satisfăcător pentru administrația sa competentă.

(2) Pentru a-și îndeplini atribuțiile menționate la alineatul (1), fiecare stat membru monitorizează, cel puțin o dată la doi ani,

toate organizațiile recunoscute care acționează în numele său și transmite celorlalte state membre și Comisiei un raport cu privire la rezultatele acestei activități de monitorizare, cel târziu până la data de 31 martie a anului care urmează anului în care a avut loc monitorizarea.

Articolul 10

În exercitarea drepturilor și obligațiilor lor de inspecție, în calitate de state de port, statele membre raportează Comisiei și celorlalte state membre și informează statul de pavilion implicat, în cazul în care constată că anumite organizații recunoscute care acționează în numele statului de pavilion au eliberat certificate statutare valabile unei nave care nu îndeplinește cerințele relevante prevăzute în convențiile internaționale sau în cazul unei defecțiuni a unei nave care deține un certificat de clasă valabil, defecțiune care privește elementele cuprinse în certificatul respectiv. În sensul prezentului articol, sunt raportate doar cazurile navelor care reprezintă o amenințare reală la adresa siguranței și mediului sau cele care fac dovada unei neglijențe deosebite din partea organizațiilor recunoscute. Organizația recunoscută în cauză este informată cu privire la cazul respectiv în momentul inspecției inițiale, astfel încât să poată întreprinde imediat măsurile de remediere corespunzătoare.

Articolul 11

(1) Fiecare stat membru se asigură că navele care arborează pavilionul său sunt proiectate, construite, echipate și întreținute în conformitate cu normele și procedurile privind corpul navei, mașinile și instalațiile electrice și de control stabilite de o organizație recunoscută.

(2) Un stat membru poate decide să aplice norme pe care le consideră echivalente cu normele și procedurile unei organizații recunoscute, cu condiția de a le notifica imediat Comisiei, în conformitate cu procedura prevăzută în Directiva 98/34/CE, precum și celorlalte state membre, și cu condiția ca niciun alt stat membru sau Comisia să nu ridice obiecții în privința acestora și să nu se considere, prin procedura de reglementare menționată la articolul 6 alineatul (2) din prezenta directivă, că normele în cauză nu sunt echivalente.

(3) Statele membre cooperează cu organizațiile recunoscute pe care le autorizează la elaborarea normelor și procedurilor organizațiilor respective. Statele membre se consultă cu organizațiile recunoscute în vederea asigurării unei interpretări uniforme a convențiilor internaționale.

Articolul 12

Comisia informează o dată la doi ani Parlamentul European și Consiliul cu privire la evoluția privind punerea în aplicare a prezentei directive în statele membre.

Articolul 13

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 17 iunie 2011. Statele membre informează de îndată Comisia în această privință.

Atunci când sunt adoptate de statele membre, respectivele măsuri cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Acestea includ, de asemenea, o dispoziție conform căreia trimiterile din actele cu putere de lege sau actele administrative existente la directivele abrogate prin prezenta directivă se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă. Statele membre stabilesc modalitățile de efectuare a acestor trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții din legislația națională pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 14

Directiva 94/57/CE, astfel cum a fost modificată prin directivele enumerate în anexa I partea A, se abrogă începând cu 17 iunie 2009, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre privind

termenele de transpunere în legislația națională a directivelor prevăzute în anexa I partea B.

Trimiterile la directivele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa II.

Articolul 15

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

Articolul 16

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 23 aprilie 2009.

Pentru Parlamentul European

Președintele

H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu

Președintele

P. NEČAS

ANEXA I

PARTEA A**Directiva abrogată și modificările ulterioare aduse acesteia**

(menționate la articolul 14)

Directiva 94/57/CE a Consiliului	JO L 319, 12.12.1994, p. 20.
Directiva 97/58/CE a Comisiei	JO L 274, 7.10.1997, p. 8.
Directiva 2001/105/CE a Parlamentului European și a Consiliului	JO L 19, 22.1.2002, p. 9.
Directiva 2002/84/CE a Parlamentului European și a Consiliului	JO L 324, 29.11.2002, p. 53.

PARTEA B**Lista termenelor de transpunere în legislația națională**

(menționate la articolul 14)

Directiva	Termen de transpunere
94/57/CE	31 decembrie 1995
97/58/CE	30 septembrie 1998
2001/105/CE	22 iulie 2003
2002/84/CE	23 noiembrie 2003

ANEXA II

Tabel de corespondență

Directiva 94/57/CE	Prezenta directivă	Regulamentul (CE) nr. 391/2009
Articolul 1	Articolul 1	Articolul 1
Articolul 2 litera (a)	Articolul 2 litera (a)	Articolul 2 litera (a)
Articolul 2 litera (b)	Articolul 2 litera (b)	–
Articolul 2 litera (c)	Articolul 2 litera (c)	–
Articolul 2 litera (d)	Articolul 2 litera (d)	Articolul 2 litera (b)
Articolul 2 litera (e)	Articolul 2 litera (e)	Articolul 2 litera (c)
–	Articolul 2 litera (f)	Articolul 2 litera (d)
Articolul 2 litera (f)	Articolul 2 litera (g)	Articolul 2 litera (e)
Articolul 2 litera (g)	Articolul 2 litera (h)	Articolul 2 litera (f)
Articolul 2 litera (h)	Articolul 2 litera (i)	Articolul 2 litera (g)
Articolul 2 litera (i)	Articolul 2 litera (k)	Articolul 2 litera (i)
–	Articolul 2 litera (j)	Articolul 2 litera (h)
Articolul 2 litera (j)	Articolul 2 litera (l)	–
Articolul 2 litera (k)	–	Articolul 2 litera (j)
Articolul 3	Articolul 3	–
Articolul 4 alineatul (1) prima teză	–	Articolul 3 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (1) a doua teză	–	Articolul 3 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (1) a treia teză	–	–
Articolul 4 alineatul (1) a patra teză	–	Articolul 4 alineatul (1)
–	–	Articolul 3 alineatul (3)
–	–	Articolul 4 alineatele (2), (3) și (4)
–	–	Articolul 5
–	–	Articolul 6
–	–	Articolul 7
Articolul 5 alineatul (1)	Articolul 4 alineatul (1)	–
Articolul 5 alineatul (3)	Articolul 4 alineatul (2)	–
Articolul 6 alineatele (1), (2), (3) și (4)	Articolul 5 alineatele (1), (2), (3) și (4)	–
Articolul 6 alineatul (5)	–	–
Articolul 7	Articolul 6	Articolul 12
Articolul 8 alineatul (1) prima liniuță	Articolul 7 alineatul (1) primul paragraf litera (a)	–
Articolul 8 alineatul (1) a doua liniuță	–	Articolul 13 alineatul (1)
Articolul 8 alineatul (1) a treia liniuță	Articolul 7 alineatul (1) primul paragraf litera (b)	–
–	Articolul 7 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 13 alineatul (1) al doilea paragraf
Articolul 8 alineatul (2)	Articolul 7 alineatul (2)	–
Articolul 8 alineatul (2) al doilea paragraf	–	Articolul 13 alineatul (2)
Articolul 9 alineatul (1)	–	–
Articolul 9 alineatul (2)	–	–
Articolul 10 alineatul (1) fraza introductivă	Articolul 8	–
Articolul 10 alineatul (1) literele (a), (b), (c) și alineatele (2), (3) și (4)	–	–
Articolul 11 alineatele (1) și (2)	Articolul 9 alineatele (1) și (2)	–

Directiva 94/57/CE	Prezenta directivă	Regulamentul (CE) nr. 391/2009
Articolul 11 alineatele (3) și (4)	–	Articolul 8 alineatele (1) și (2)
Articolul 12	Articolul 10	–
Articolul 13	–	–
Articolul 14	Articolul 11 alineatele (1) și (2)	–
–	Articolul 11 alineatul (3)	–
–	Articolul 12	–
–	–	Articolul 9
Articolul 15 alineatul (1)	–	–
–	–	Articolul 10 alineatele (1) și (2)
Articolul 15 alineatul (2)	–	Articolul 10 alineatul (3)
Articolul 15 alineatul (3)	–	Articolul 10 alineatul (4)
Articolul 15 alineatul (4)	–	Articolul 10 alineatul (5)
Articolul 15 alineatul (5)	–	Articolul 10 alineatul (6) primul, al doilea, al treilea și al cincilea paragraf
–	–	Articolul 10 alineatul (6) al patrulea paragraf
Articolul 16	Articolul 13	–
Articolul 17	Articolul 16	–
–	Articolul 14	–
–	Articolul 15	–
–	–	Articolul 11
–	–	Articolul 14
–	–	Articolul 15
–	–	Articolul 16
–	–	Articolul 17
–	–	Articolul 18
–	–	Articolul 19
Anexa	–	Anexa I
–	Anexa I	–
–	Anexa II	Anexa II

DIRECTIVA 2009/16/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**din 23 aprilie 2009****privind controlul statului portului****(reformare)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

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

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor (2),

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

întrucât:

- (1) Directiva 95/21/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind controlul navelor de către statul de port (4) a fost modificată de mai multe ori în mod substanțial. În interesul clarității, deoarece urmează să se opereze noi modificări, directiva ar trebui reformată.
- (2) Comunitatea este serios preocupată de accidentele maritime și de poluarea mărilor și a coastelor maritime ale statelor membre.
- (3) Comunitatea este, de asemenea, preocupată de condițiile de viață și de muncă de la bordul navelor.
- (4) Siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor pot fi îmbunătățite în mod

eficient prin reducerea drastică a numărului de nave care nu corespund standardelor de navigație în apele comunitare, prin aplicarea strictă a convențiilor, a codurilor și a rezoluțiilor internaționale.

- (5) În acest sens, în conformitate cu Decizia 2007/431/CE a Consiliului din 7 iunie 2007 de autorizare a ratificării de către statele membre, în interesul Comunității Europene, a Convenției din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim (5), statele membre ar trebui să depună eforturi pentru a ratifica, în ceea ce privește părțile care sunt de competența Comunității, convenția respectivă, cât mai repede posibil, de preferință înainte de 31 decembrie 2010.
- (6) Răspunderea pentru monitorizarea conformității navelor cu standardele internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor revine, în principal, statului de pavilion. Apelând, după caz, la organizații recunoscute, statul de pavilion garantează pe deplin integralitatea și eficiența inspecțiilor și a controalelor efectuate în vederea eliberării certificatelor relevante. Răspunderea pentru întreținerea stării navei și a echipamentelor acesteia după control pentru a îndeplini cerințele convențiilor aplicabile navei revine companiei a cărei îi aparține nava. Cu toate acestea, o serie de state de pavilion întâmpină serioase dificultăți în a pune în aplicare și a asigura respectarea standardelor internaționale. De aceea, ca o a doua linie de apărare în ceea ce privește navele care nu corespund standardelor, monitorizarea conformității cu standardele internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bord ar trebui, de asemenea, asigurată de statul portului, recunoscând în același timp că inspecțiile statului portului nu au valoarea unui control și că rapoartele de inspecție relevante nu sunt echivalente cu un certificat de navigabilitate.
- (7) Adoptarea unei abordări armonizate privind aplicarea eficientă de către statele membre a standardelor internaționale privind navele care navighează în apele lor teritoriale și folosesc porturile lor nu ar trebui să ducă la denaturări ale concurenței.
- (8) Industria navală este vulnerabilă la acte de terorism. Măsurile de securitate a transportului ar trebui puse în aplicare în mod eficient, iar statele membre ar trebui să monitorizeze vigilent respectarea normelor de securitate prin intermediul controalelor de securitate.

(1) JO C 318, 23.12.2006, p. 195.

(2) JO C 229, 22.9.2006, p. 38.

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

(4) JO L 157, 7.7.1995, p. 1.

(5) JO L 161, 22.6.2007, p. 63.

- (9) Ar trebui să se valorifice experiența dobândită în timpul aplicării Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului (MOU Paris), semnat la Paris la 26 ianuarie 1982.
- (10) Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA), instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁾, ar trebui să ofere sprijinul necesar asigurării unei aplicări convergente și eficiente a sistemului de control al statului portului. EMSA ar trebui să contribuie, în special, la dezvoltarea și punerea în aplicare de către statele membre a bazei de date privind inspecțiile instituită în conformitate cu prezenta directivă și a unui sistem comunitar armonizat de formare și evaluare a competențelor inspectorilor pentru controlul statului portului.
- (11) Un sistem eficient de control al statului portului ar trebui să asigure inspecția periodică a tuturor navelor care fac escală într-un port și într-o zonă de ancoraj din Comunitate. Inspecțiile ar trebui să se concentreze asupra navelor care nu corespund standardelor, în timp ce navele care respectă standardele de calitate, și anume cele ale căror rapoarte de inspecție sunt satisfăcătoare sau care arborează pavilionul unui stat care se conformează sistemului voluntar de audit al statelor membre ale Organizației Maritime Internaționale (OMI), ar trebui să fie recompensate prin scăderea frecvenței inspecțiilor. În special în acest sens, statele membre ar trebui să acorde prioritate generală inspecției navelor cu profil de risc ridicat.
- (12) Aceste dispoziții noi în materie de inspecție ar trebui incluse în sistemul comunitar de control al statului portului, imediat ce diferite aspecte ale acestuia au fost definite, pe baza unui sistem de repartizare a inspecțiilor, prin care fiecare stat membru contribuie în mod echitabil la realizarea obiectivului comunitar de punere în aplicare a unui sistem de inspecție global și prin care volumul inspecțiilor este repartizat în mod echitabil între statele membre. Această schemă de împărțire a inspecțiilor ar trebui revizuită luând în considerare experiența câștigată cu noul sistem de control al statului portului pentru îmbunătățirea eficienței sale. În plus, statele membre ar trebui să angajeze și să mențină un număr corespunzător de angajați, inclusiv inspectorii calificați, ținând seama de volumul și caracteristicile traficului naval din fiecare port.
- (13) Sistemul de inspecție stabilit prin prezenta directivă ia în considerare activitățile întreprinse în cadrul MOU Paris. Având în vedere că orice evoluție ulterioară care are la bază MOU Paris ar trebui să facă obiectul unui acord la nivel comunitar înainte de a deveni aplicabilă în Uniunea Europeană, ar trebui să se stabilească o strânsă coordonare între Comunitate și MOU Paris, în vederea facilitării maximei convergențe posibile.
- (14) Comisia ar trebui să gestioneze și să actualizeze baza de date privind inspecțiile, în strânsă colaborare cu MOU Paris. Baza de date privind inspecțiile ar trebui să includă date ale statelor membre și ale tuturor semnatărilor MOU Paris privind inspecțiile. Până când sistemul comunitar de schimb de informații maritime, SafeSeaNet, nu este pe deplin operațional și nu permite înregistrarea automată a datelor privind escelele navelor în baza de date privind inspecțiile, statele membre ar trebui să pună la dispoziția Comisiei informațiile necesare pentru asigurarea monitorizării corespunzătoare a aplicării directivei, în special cu privire la circulația navelor. Pe baza datelor privind inspecțiile furnizate de statele membre, Comisia ar trebui să extragă din baza de date privind inspecțiile date referitoare la profilul de risc al navelor, la navele care trebuie inspectate și la circulația navelor și ar trebui să calculeze obligațiile de inspecție ale fiecărui stat membru. Baza de date privind inspecțiile ar trebui să fie, de asemenea, capabilă să asigure interconectarea cu alte baze de date comunitare pentru siguranța maritimă.
- (15) Statele membre ar trebui să depună eforturi în vederea revizuirii metodei de elaborare a listei albe/gri/negre a statelor de pavilion în cadrul MOU Paris pentru a se asigura că aceasta este echitabilă, în special în ceea ce privește tratamentul aplicat statelor de pavilion cu flote mici.
- (16) Normele și procedurile pentru inspecțiile efectuate în cadrul controlului statului portului, inclusiv criteriile de reținere a navelor, ar trebui armonizate pentru a asigura o eficiență constantă în toate porturile, ceea ce ar reduce semnificativ folosirea selectivă a anumitor porturi de destinație pentru a evita controalele corespunzătoare.
- (17) Inspecțiile periodice și suplimentare ar trebui să includă verificarea unei serii de aspecte identificate în prealabil pentru fiecare navă, care vor varia în funcție de tipul navei, de tipul inspecției și de constatările inspecțiilor anterioare efectuate în cadrul controlului statului portului. În baza de date privind inspecțiile ar trebui să se precizeze elementele necesare identificării domeniilor de risc supuse verificării în cadrul fiecărei inspecții.
- (18) Anumite categorii de nave prezintă un risc major de accident sau poluare după ce ating o anumită vechime și, prin urmare, ar trebui să facă obiectul unei inspecții extinse. Este necesară stabilirea detaliilor privind aceste inspecții extinse.
- (19) În cadrul sistemului de inspecție instituit prin prezenta directivă, intervalele dintre inspecțiile periodice ale navelor depind de profilul de risc al acestora, care este determinat de anumiți parametri generici și istorici. În cazul navelor cu profil ridicat de risc, acest interval nu ar trebui să depășească 6 luni.
- (20) Pentru a pune la dispoziția autorităților competente să efectueze controlul statului portului informații privind navele din porturi sau zonele de ancoraj, autoritățile sau organismele portuare ori autoritățile sau organismele desemnate în acest scop ar trebui să transmită notificări privind sosirile navelor, în măsura în care este posibil.

(1) JO L 208, 5.8.2002, p. 1.

- (21) Anumite nave prezintă un risc evident pentru siguranța maritimă și pentru siguranța mediului marin din cauza stării lor precare, a performanței și antecedentelor pavilionului. Prin urmare, Comunitatea este îndreptățită să descurajeze intrarea acestor nave în porturile și zonele de ancoraj ale statelor membre. Refuzul accesului ar trebui să fie proporțional și ar putea conduce la refuzul permanent al accesului dacă, în mod sistematic, operatorul navei nu ia măsuri corective, în pofida mai multor refuzuri ale accesului și rețineri în porturi și în zonele de ancoraj comunitare. Al treilea refuz al accesului poate fi retras numai în cazul în care sunt îndeplinite o serie de condiții destinate să garanteze faptul că nava în cauză poate fi operată în apele comunitare în condiții de siguranță, în special cu privire la statul de pavilion și la compania care o administrează. Altfel, navei ar trebui să i se refuze permanent accesul în porturi și zone de ancoraj ale statelor membre. În orice caz, orice reținere ulterioară a navei respective ar trebui să conducă la refuzul permanent al accesului în porturi și zone de ancoraj ale statelor membre. Pentru asigurarea transparenței, lista navelor cărora li s-a refuzat accesul în porturile și zonele de ancoraj comunitare ar trebui făcută publică.
- (22) În vederea reducerii sarcinilor impuse anumitor administrații și companii prin inspecții repetate, controalele efectuate în temeiul Directivei 1999/35/CE din 29 aprilie 1999 privind sistemul de expertize obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi cu punte ruliu și ambarcațiuni rapide de pasageri⁽¹⁾ asupra navelor de tip ro-ro ferry sau a navelor de pasageri de mare viteză de către un stat-gazdă care nu este statul de pavilion al vasului, care cuprind cel puțin toate elementele unei inspecții extinse, ar trebui luate în considerare la calcularea profilului de risc al navei, a intervalelor dintre inspecții și a îndeplinirii obligațiilor de inspecție ale fiecărui stat membru. În plus, Comisia ar trebui să examineze dacă este oportună modificarea în viitor a Directivei 1999/35/CE în vederea creșterii nivelului de siguranță necesar pentru operarea navelor de tip ro-ro ferry și a navelor de pasageri de mare viteză către și dinspre porturi ale statelor membre.
- (23) Deficiențele datorate nerespectării dispozițiilor convențiilor relevante ar trebui remediate. Navele care trebuie să facă obiectul unor măsuri corective ar trebui, în cazul în care deficiențele observate prezintă un risc evident pentru siguranță, sănătate sau mediu, să fie reținute până la remedierea deficiențelor.
- (24) Ar trebui să se prevadă dreptul de a contesta ordinele de reținere luate de autoritățile competente, în vederea evitării emiterii unor decizii nerezonabile care pot duce la întârzieri sau rețineri nejustificate. Statele membre ar trebui să coopereze pentru a se asigura că se dă curs contestațiilor într-un termen rezonabil, în conformitate cu legislația lor națională.
- (25) Autoritățile și inspectorii implicați în activități de control al statului portului nu ar trebui să se afle în conflict de interese cu portul de inspecție sau cu navele inspectate și nu ar trebui să aibă interese conexe. Inspectorii ar trebui să dețină calificări adecvate și să beneficieze de o formare corespunzătoare pentru a-și menține și îmbunătăți nivelul de competență în desfășurarea inspecțiilor. Statele membre ar trebui să coopereze în vederea elaborării și promovării unui sistem comunitar armonizat de formare și evaluare a competențelor inspectorilor.
- (26) Piloților și autorităților portuare ar trebui să li se permită să furnizeze informații utile privind deficiențele evidente constatate la bordul navelor.
- (27) Plângerile, provenind de la persoane care au un interes legitim, privind condițiile de viață și de muncă la bordul navelor ar trebui cercetate. Autorul unei astfel de plângeri ar trebui informat cu privire la acțiunile întreprinse ca urmare a acesteia.
- (28) Este necesară cooperarea între autoritățile competente ale statelor membre și alte autorități sau organizații pentru a asigura o monitorizare atentă în ceea ce privește navele cu deficiențe cărora li s-a permis plecarea și pentru schimbul de informații privind navele din port.
- (29) Deoarece baza de date privind inspecțiile este o parte esențială a controlului statului portului, statele membre ar trebui să se asigure că această bază este actualizată periodic ținând seama de cerințele comunitare.
- (30) Publicarea informațiilor privind navele și companiile sau operatorii acestora care nu respectă standardele internaționale privind siguranța, sănătatea și protecția mediului marin, luând în considerare mărimea flotei exploatate de companii, poate fi un mijloc eficient de a descuraja expeditorii să folosească asemenea nave și un stimulent pentru proprietarii acestora în vederea luării măsurilor corective. În ceea ce privește informațiile care urmează a fi puse la dispoziție, Comisia ar trebui să stabilească o colaborare strânsă cu MOU Paris și să ia în considerare orice informații publicate pentru a evita suprapunerile inutile. Statele membre ar trebui să furnizeze informațiile relevante o singură dată.
- (31) Toate costurile de inspecție a navelor care justifică reținerea și costurile pentru anularea ordinului de refuz al accesului ar trebui suportate de proprietar sau de operator.

(¹) JO L 138, 1.6.1999, p. 1.

- (32) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽¹⁾.
- (33) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să modifice prezenta directivă în vederea aplicării modificărilor ulterioare la convențiile, codurile și rezoluțiile internaționale aflate în legătură cu aceasta și să adopte normele de aplicare a dispozițiilor din articolele 8 și 10. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele, prin completarea acestora cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (34) Deoarece obiectivele prezentei directive, și anume reducerea numărului de nave care nu corespund standardelor și care navighează în ape aflate în jurisdicția statelor membre, prin ameliorarea sistemului comunitar de inspecții pentru navele maritime și dezvoltarea mijloacelor de întreprindere a acțiunilor preventive în domeniul poluării mărilor, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot să fie realizate mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (35) Obligația de transpunere a prezentei directive în dreptul intern ar trebui limitată la acele dispoziții care reprezintă schimbări de fond în comparație cu Directiva 95/21/CE. Obligația de a transpune dispozițiile nemodificate decurge din directiva respectivă.
- (36) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere obligațiilor statelor membre cu privire la termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor indicate în anexa XV partea B.
- (37) Sistemul de control al statului portului instituit în conformitate cu prezenta directivă ar trebui să fie pus în aplicare la aceeași dată în toate statele membre. În acest context, Comisia ar trebui să asigure adoptarea de măsuri pregătitoare corespunzătoare, inclusiv testarea bazei de date privind inspecțiile și formarea inspectorilor.
- (38) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legiferare ⁽²⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, în interes propriu și în interesul Comunității, propriile tabele care să ilustreze, pe cât posibil, corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere și să le facă publice.
- (39) Pentru a nu impune o sarcină administrativă disproporționată statelor membre care nu au ieșire la mare, o regulă *de minimis* ar trebui să permită acestor state membre să deroge de la dispozițiile prezentei directive, ceea ce înseamnă că aceste state membre nu sunt obligate să transpună prezenta directivă atât timp cât îndeplinesc anumite criterii.
- (40) Pentru a lua în considerare faptul că departamentele franceze de peste mări aparțin unei alte zone geografice, sunt, în mare măsură, părți la alte memorandumuri regionale privind controlul statului portului decât MOU Paris și au fluxuri de trafic foarte reduse cu Europa continentală, statului membru respectiv ar trebui să i se permită excluderea acelor porturi din sistemul de control al statului portului, aplicat în interiorul Comunității,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiectivul

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

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

⁽¹⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive se aplică următoarele definiții:

1. „convenții” înseamnă următoarele convenții, precum și protocoalele și modificările la acestea și codurile aferente cu caracter obligatoriu, în versiunea lor actualizată:
 - (a) Convenția internațională asupra liniilor de încărcare, 1966 (LL 66);
 - (b) Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, 1974 (SOLAS 74);
 - (c) Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 1973 și Protocolul de modificare din 1978 (MARPOL 73/78);
 - (d) Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, 1978 (STCW 78/95);
 - (e) Convenția referitoare la regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare, 1972 (Colreg 72);
 - (f) Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor, 1969 (ITC 69);
 - (g) Convenția privind standardele minime la bordul navelor comerciale, 1976 (OIM nr. 147);
 - (h) Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992 (CLC 92);
2. „MOU Paris” înseamnă Memorandumul de înțelegere privind controlul statului portului, semnat la Paris la 26 ianuarie 1982, în versiunea sa actualizată;
3. „cadru și procedurile pentru sistemul de audit voluntar al statelor membre ale OMI” înseamnă Rezoluția Adunării OMI A.974(24);
4. „regiune aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris” înseamnă zona geografică în care semnatarii MOU Paris efectuează inspecții în cadrul stabilit de MOU Paris;
5. „navă” înseamnă orice navă maritimă căreia i se aplică una sau mai multe convenții și care arborează pavilionul altui stat decât cel al statului portului;
6. „interfață navă/port” înseamnă interacțiunile care au loc atunci când o navă este direct și imediat afectată de acțiuni care presupun circulația persoanelor sau a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare către sau dinspre navă;
7. „navă într-o zonă de ancoraj” înseamnă o navă aflată într-un port sau într-o altă zonă aflată în jurisdicția unui port, dar nu în dană, care nu efectuează o interfață navă/port;
8. „inspector” înseamnă un angajat din sectorul public sau altă persoană, autorizat corespunzător de către autoritatea competentă a unui stat membru să efectueze inspecții în cadrul controlului statului portului și care răspunde în fața autorității competente respective;
9. „autoritate competentă” înseamnă o autoritate maritimă responsabilă de controlul statului portului în conformitate cu prezenta directivă;
10. „timp de noapte” înseamnă orice perioadă de minimum șapte ore, astfel cum este definită de dreptul intern, care trebuie să includă, în orice caz, intervalul cuprins între miezul nopții și ora 5 dimineața;
11. „inspecție inițială” înseamnă o vizită efectuată la bordul unei nave de un inspector pentru a verifica respectarea convențiilor și reglementărilor aplicabile, care cuprinde cel puțin verificările prevăzute la articolul 13 alineatul (1);
12. „inspecție mai amănunțită” înseamnă o inspecție prin care nava, echipamentele și echipajul, luate integral sau, după caz, parțial, sunt supuse, în circumstanțele menționate la articolul 13 alineatul (3), unei verificări aprofundate ce acoperă construcția navei, echipamentele, echipajul, condițiile de viață și de muncă și respectarea procedurilor operaționale la bord;
13. „inspecție extinsă” înseamnă o inspecție care include cel puțin punctele enumerate în anexa VII. O inspecție extinsă poate include o inspecție mai amănunțită atunci când există motive întemeiate, în conformitate cu articolul 13 alineatul (3);
14. „plângere” înseamnă orice informație sau raport depus de orice persoană sau organizație care are un interes legitim în ceea ce privește siguranța navei, inclusiv în ceea ce privește siguranța echipajului sau riscurile pentru sănătatea acestuia, condițiile de viață și de muncă la bordul navei, precum și prevenirea poluării;
15. „reținere” înseamnă interdicția formală de a pleca din port impusă unei nave din cauza deficiențelor constatate, care, individual sau cumulate, determină ca nava să nu fie considerată în stare de navigabilitate;

16. „ordin de refuz al accesului” înseamnă o decizie adresată comandantului navei, companiei responsabile pentru navă și statului de pavilion, prin care li se notifică faptul că navei îi va fi refuzat accesul în toate porturile și zonele de ancoraj din Comunitate;
17. „oprirea unei operațiuni” înseamnă interdicția formală de a continua o operațiune, impusă unei nave din cauza deficiențelor constatate care, individual sau cumulate, ar face riscantă continuarea operațiunii;
18. „companie” înseamnă proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlitorul navei nude (bare boat) care și-a asumat responsabilitatea față de proprietar pentru operarea navei și care, odată cu asumarea acestei responsabilități, a fost de acord să preia toate sarcinile și obligațiile impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării („codul ISM”);
19. „organizație recunoscută” înseamnă o societate de clasificare sau alt organism privat care exercită atribuții de reglementare în numele administrației statului de pavilion;
20. „certificat statutar” înseamnă un certificat eliberat de un stat de pavilion sau în numele unui stat de pavilion, în conformitate cu convențiile;
21. „certificat de clasă” înseamnă un document eliberat de o organizație recunoscută prin care se confirmă conformitatea cu capitolul II-1 partea A-1 Regula 3-1 din SOLAS 74;
22. „baza de date privind inspecțiile” înseamnă sistemul de informații care contribuie la punerea în aplicare a sistemului de control al statului în cadrul Comunității și care cuprinde datele legate de inspecțiile efectuate în Comunitate și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris.

Articolul 3

Domeniu de aplicare

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Articolul 4

Competențele de inspecție

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

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

Articolul 5

Sistemul inspecțiilor și obligațiile anuale de inspecție

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

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

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

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

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

Articolul 6

Modalități de respectare a obligațiilor de inspecție

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

(a) 5 % din numărul total de nave de prioritate I cu profil de risc ridicat care fac escală în porturile și zonele sale de ancoraj;

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

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

Fără a aduce atingere procentelor menționate la literele (a) și (b), în ceea ce privește navele de prioritate I care fac escală în zonele

de ancoraj, statele membre acordă prioritate la inspecție navelor cu profil de risc ridicat care, în conformitate cu informațiile furnizate de baza de date privind inspecțiile, nu fac escală în mod frecvent în porturi din Comunitate.

Articolul 7

Modalități care permit o cotă echilibrată de inspecții în cadrul Comunității

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

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

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

Articolul 8

Amânarea inspecțiilor și circumstanțe excepționale

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

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

(b) în cazul în care inspecția poate fi efectuată în termen de 15 zile într-un alt port de escală din Comunitate sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris, cu condiția ca statul în care este situat acest port de escală să fi acceptat în avans să efectueze inspecția.

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

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

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

(a) în opinia autorității competente, efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei, a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin; sau

(b) esca la navei are loc numai pe timp de noapte. Cu toate acestea, în acest caz statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că navele care fac escală în mod repetat pe timpul nopții sunt inspectate în mod corespunzător.

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

(a) nava este inspectată, în termen de 15 zile, într-un alt port sau zonă de ancoraj din Comunitate sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris, în conformitate cu anexa I; sau

(b) esca la navei are loc numai pe timp de noapte sau durata acesteia este prea mică pentru a permite efectuarea corespunzătoare a inspecției și motivul neefectuării inspecției este consemnat în baza de date privind inspecțiile; sau

(c) în opinia autorității competente, efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei, a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin și motivul neefectuării inspecției este consemnat în baza de date privind inspecțiile.

(4) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia, privind normele de punere în aplicare a prezentului articol se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 31 alineatul (3).

Articolul 9

Notificarea sosirii navelor

(1) Operatorul, agentul sau comandantul unei nave eligibile pentru o inspecție extinsă, în conformitate cu articolul 14, care se îndreaptă spre un port sau zonă de ancoraj dintr-un stat membru, notifică sosirea navei în conformitate cu dispozițiile prevăzute în anexa III.

(2) La primirea notificării menționate la alineatul (1) din prezentul articol și la articolul 4 din Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime ⁽¹⁾, organismul ori autoritatea portuară sau organismul ori autoritatea desemnată în acest scop transmite aceste informații autorității competente.

(3) Mijloacele electronice sunt utilizate ori de câte ori este posibil pentru orice fel de comunicare prevăzută în prezentul articol.

(4) Procedurile și modelele elaborate de statele membre în sensul anexei III la prezenta directivă sunt conforme dispozițiilor relevante din Directiva 2002/59/CE cu privire la notificările navelor.

Articolul 10

Profilul de risc al navei

(1) Oricărei nave care face escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj dintr-un stat membru i se atribuie în baza de date privind inspecțiile un profil de risc care determină nivelul de prioritate al acesteia în efectuarea inspecției, intervalele de timp dintre inspecții și amplexarea acestora.

(2) Profilul de risc al unei nave este determinat de o combinație de parametri generici și istorici, după cum urmează:

(a) Parametri generici

Parametrii generici se bazează pe tipul, vechimea și pavilionul navei, pe organizațiile recunoscute implicate și pe performanța companiei, în conformitate cu anexa I partea I.1 și cu anexa II.

(b) Parametri istorici

Parametrii istorici se bazează pe numărul de deficiențe și rețineri pe o perioadă dată, în conformitate cu anexa I partea I.2 și cu anexa II.

⁽¹⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

(3) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale din prezenta directivă, printre altele, prin completarea acesteia, referitoare la normele de punere în aplicare a prezentului articol, în special:

(a) criteriile privind statul de pavilion,

(b) criteriile privind performanța companiei,

se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 31 alineatul (3) și se întemeiază pe experiența acumulată în cadrul MOU Paris.

Articolul 11

Frecvența inspecțiilor

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

(a) Navele sunt supuse unor inspecții periodice la intervale prestabilite, în funcție de profilul lor de risc, în conformitate cu anexa I partea I. Intervalul dintre inspecțiile periodice ale navelor crește pe măsură ce gradul de risc scade. Pentru navele cu risc ridicat, acest interval nu depășește șase luni.

(b) Navele fac obiectul unor inspecții suplimentare indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică, după cum urmează:

— Autoritatea competentă se asigură că navele cărora li se aplică factorii prioritari enumerați în anexa I partea II punctul 2A fac obiectul unei inspecții.

— Navele cărora li se aplică factorii neprevăzuți enumerați în anexa I partea II punctul 2B pot face obiectul unei inspecții. Decizia de a efectua o astfel de inspecție suplimentară este lăsată la aprecierea profesională a autorității competente.

Articolul 12

Selectarea navelor pentru inspecție

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

În scopul inspecției navelor, autoritatea competentă:

(a) selectează navele care trebuie să facă obiectul unei inspecții obligatorii, denumite nave „de prioritate I”, în conformitate

cu sistemul de selecție descris în anexa I partea II punctul 3A;

(b) poate selecta navele care sunt eligibile pentru inspecții, denumite nave „de prioritate II”, în conformitate cu anexa I partea II punctul 3B.

Articolul 13

Inspecția inițială și inspecția mai amănunțită

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

1. La fiecare inspecție inițială a unei nave, autoritatea competentă se asigură că inspectorul realizează cel puțin următoarele operații:

(a) verifică certificatele și documentele enumerate în anexa IV, care trebuie să se găsească la bord, în conformitate cu legislația maritimă comunitară și cu convențiile privind siguranța și securitatea;

(b) verifică, atunci când este cazul, dacă deficiențele constatate la inspecțiile anterioare efectuate de un stat membru sau de un stat semnatar al MOU Paris au fost remediate;

(c) se asigură că starea generală a navei, inclusiv condițiile de igienă de la bord, din sala mașinilor și din spațiile de locuit, este adecvată.

2. În cazul în care, în urma unei inspecții efectuate conform punctului 1, deficiențele care trebuie remediate în portul următor de escală au fost înregistrate în baza de date privind inspecțiile, autoritatea competentă din acel port poate decide să nu efectueze verificările menționate la punctul 1 literele (a) și (c).

3. Ori de câte ori, după inspecția prevăzută la punctul 1, există motive întemeiate pentru a crede că starea navei, a echipamentelor sale sau a echipajului nu îndeplinește în totalitate cerințele relevante ale uneia dintre convenții, se efectuează o inspecție mai amănunțită, inclusiv verificarea suplimentară a conformității cu cerințele operaționale la bord.

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

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

Articolul 14

Inspecții extinse

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

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

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

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

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

(4) Amploarea unei inspecții extinse, inclusiv elementele de risc care trebuie acoperite, este stabilită în anexa VII. Comisia adoptă, în conformitate cu procedurile menționate la articolul 31 alineatul (2), măsurile pentru punerea în aplicare a anexei VII.

Articolul 15

Linii directe și proceduri privind siguranța și securitatea

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

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

(3) Dispozițiile articolului 14 din prezenta directivă cu privire la inspecțiile extinse sunt aplicabile navelor de tip ro-ro ferry și

navelor de pasageri de mare viteză menționate la articolul 2 literele (a) și (b) din Directiva 1999/35/CE.

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

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

(4) Dacă este necesar, Comisia poate adopta, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 31 alineatul (2), normele de aplicare armonizată a alineatelor (1) și (2) din prezentul articol.

Articolul 16

Măsuri privind refuzul accesului pentru anumite nave

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

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

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

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

⁽¹⁾ JO L 129, 29.4.2004, p. 6.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Articolul 17

Raportul de inspecție pentru comandant

La finalizarea unei inspecții, a unei inspecții mai amănunțite sau a unei inspecții extinse, inspectorul întocmește un raport în

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

conformitate cu anexa IX. O copie a raportului de inspecție se pune la dispoziția comandantului navei.

Articolul 18

Plângeri

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

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

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

Identitatea persoanei care a depus plângerea nu trebuie dezvăluită comandantului sau proprietarului navei în cauză. Inspectorul asigură confidențialitatea în cursul discuțiilor cu membrii echipajului.

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

Articolul 19

Remediarea deficiențelor și reținerea

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

(2) În cazul deficiențelor care prezintă un pericol clar pentru siguranță, sănătate sau mediu, autoritatea competentă din statul portului în care se inspectează nava se asigură că nava este reținută sau că operațiunea în cursul căreia s-au descoperit deficiențele este oprită. Ordinul de reținere sau oprirea unei operațiuni nu se anulează decât în momentul în care pericolul este îndepărtat sau până când o astfel de autoritate stabilește că nava, sub rezerva oricăror condiții necesare impuse de către aceasta, poate naviga sau că operațiunea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără vreun risc pentru alte nave sau fără să prezinte o amenințare deosebită pentru mediul marin.

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

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

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

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

(6) În cazul reținerii, autoritatea competentă informează imediat, în scris și atașând raportul de inspecție, administrația statului de pavilion sau, dacă acest lucru nu este posibil, consulul sau, în absența acestuia, cel mai apropiat reprezentant diplomatic al aceluși stat cu privire la toate circumstanțele care au determinat necesitatea intervenției. În plus, sunt notificați și controlorii nominalizați sau organizațiile recunoscute responsabile pentru eliberarea certificatelor de clasă sau a certificatelor statutare, în conformitate cu convențiile.

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

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

(9) Pentru a evita congestiunea portului, o autoritate competentă poate permite ca o navă reținută să fie transferată într-o altă parte a portului în cazul în care acest lucru se poate face în condiții de siguranță. Cu toate acestea, riscul de conges-

tionare a portului nu trebuie considerat un criteriu atunci când se ia decizia de reținere sau de încetare a reținerii.

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

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

Articolul 20

Dreptul la contestație

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

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

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

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

(a) statele membre se asigură că baza de date privind inspecțiile este modificată imediat în consecință;

(b) statul membru în care a fost emis ordinul de reținere sau de refuz al accesului se asigură în termen de 24 de ore de la emiteria deciziei respective că informațiile publicate în conformitate cu articolul 26 sunt rectificate.

Articolul 21

Proceduri ulterioare inspecțiilor și reținerilor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(6) Prin derogare de la dispozițiile alineatului (4), accesul într-un anumit port sau zonă de ancoraj poate fi autorizat de autoritatea competentă a statului portului în caz de forță majoră, din motive prioritare de siguranță, pentru a reduce sau minimiza

riscul de poluare sau pentru a remedia deficiențele, cu condiția ca proprietarul, operatorul sau comandantul navei în cauză să fi luat măsuri adecvate, care să satisfacă cerințele autorității competente din statul membru respectiv, pentru a asigura intrarea navei în port în deplină siguranță.

Articolul 22

Profilul profesional al inspectorilor

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ JO L 196, 7.8.1996, p. 8.

Articolul 23

Rapoarte întocmite de piloți și autoritățile portuare

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

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

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

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

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

(5) În conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 31 alineatul (2), Comisia poate adopta măsuri de punere în aplicare a prezentului articol, inclusiv un format electronic armonizat și proceduri de raportare a deficiențelor evidente de către piloți și autoritățile sau organismele portuare și a măsurilor de remediere adecvate, luate de statele membre.

Articolul 24

Baza de date privind inspecțiile

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

Baza de date privind inspecțiile trebuie să conțină toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de

inspecții instituit prin prezenta directivă și trebuie să cuprindă toate funcțiile stabilite în anexa XII.

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

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

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

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

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

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

Articolul 25

Schimbul de informații și cooperarea

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

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

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

Articolul 26

Publicarea informațiilor

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

Articolul 27

Publicarea listei companiilor cu performanțe scăzute și foarte scăzute

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

Comisia adoptă, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 31 alineatul (2), normele de aplicare a prezentului articol, specificând mai ales modalitățile de publicare.

Articolul 28

Rambursarea cheltuielilor

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

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

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

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

Articolul 29

Date pentru monitorizarea aplicării

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

Articolul 30

Monitorizarea conformității și performanței statelor membre

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

Articolul 31

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, avându-se în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Articolul 32

Procedura de modificare

Comisia:

(a) adaptează anexele, cu excepția anexei I, astfel încât să se ia în considerare modificările la legislația comunitară privind siguranța și securitatea maritimă care au intrat în vigoare, cât și la convențiile, codurile internaționale și rezoluțiile organizațiilor internaționale relevante, precum și evoluțiile din cadrul MOU Paris;

⁽¹⁾ JO L 332, 28.12.2000, p. 81.

⁽²⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

(b) modifică definițiile referitoare la convențiile, codurile și rezoluțiile internaționale, precum și la legislația comunitară, relevante în sensul prezentei directive.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 31 alineatul (3).

Modificările aduse instrumentelor internaționale menționate la articolul 2 pot fi excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive, în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.

Articolul 33

Norme de executare

Cu ocazia stabilirii normelor de executare menționate la articolul 8 alineatul (4), articolul 10 alineatul (3), articolul 14 alineatul (4), articolul 15 alineatul (4), articolul 23 alineatul (5) și la articolul 27, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 31 alineatele (2) și (3), Comisia are în vedere în mod special ca aceste norme să țină seama de cunoștințele și experiența acumulate prin sistemul de inspecții comunitar și sistemul din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris.

Articolul 34

Sancțiuni

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

Articolul 35

Evaluare

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

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

Articolul 36

Punere în aplicare și notificare

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

Statele membre aplică respectivele acte de la 1 ianuarie 2011.

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

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

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

Articolul 37

Abrogare

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

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

Articolul 38

Intrare în vigoare

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

Articolul 39

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 23 aprilie 2009.

Pentru Parlamentul European

Președintele

H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu

Președintele

P. NEČAS

ANEXA I

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

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

I. Profilul de risc al navei

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

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

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

(b) Vechimea navei

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

(c) Performanța statului de pavilion

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

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

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

(d) Organizații recunoscute

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

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

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

(e) Performanța companiei

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

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

2. Parametri istorici

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

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

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

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

II. Inspecția navelor

1. Inspecții periodice

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

Statele membre efectuează o inspecție periodică asupra:

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

2. Inspecții suplimentare

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

2A. Factori prioritari

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

- navele cărora li s-a suspendat sau retras clasa, din motive de siguranță, de la ultima inspecție efectuată în Comunitate sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris;
- navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei notificări din partea unui alt stat membru;
- navele care nu pot fi identificate în baza de date privind inspecțiile;

- navele care:
 - au fost implicate într-o coliziune, punere pe uscat sau eșuare în timp ce navigau către port;
 - au fost acuzate de o presupusă încălcare a dispozițiilor privind deversarea de substanțe dăunătoare sau efluenți nocivi; sau
 - au efectuat manevre în mod necontrolat sau nesigur, fără a respecta măsurile de organizare a traficului adoptate de OMI sau practicile și procedurile pentru siguranța navigației.

2B. Factori neprevăzuți

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

Navele:

- care nu au respectat versiunea aplicabilă a Recomandării OMI privind navigația prin intrările în Marea Baltică;
- care dețin certificate emise de către o organizație recunoscută anterior a cărei recunoaștere a fost retrasă de la ultima inspecție efectuată în Comunitate sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris;
- care sunt semnalate de piloți sau autoritățile ori organismele portuare ca prezentând deficiențe evidente care pot compromite siguranța navigației sau pot constitui o amenințare la adresa mediului în conformitate cu articolul 23 din prezenta directivă;
- care nu respectă cerințele relevante referitoare la notificări în conformitate cu articolul 9 din prezenta directivă, cu Directivele 2000/59/CE și 2002/59/CE și, dacă este cazul, cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004;
- care au făcut obiectul unui raport sau al unei plângeri din partea comandantului, a unui membru al echipajului sau a oricărei persoane sau organism care are un interes legitim în legătură cu operarea în siguranță a navei, cu condițiile de viață și de muncă la bord sau cu prevenirea poluării, cu excepția cazului în care statul membru respectiv consideră raportul sau plângerea în mod evident nefondate;
- care au făcut obiectul unei rețineri cu mai mult de trei luni înainte;
- care au fost semnalate ca prezentând deficiențe neremediate, cu excepția navelor în cazul cărora deficiențele trebuie remediate în termen de 14 zile de la plecarea sau înaintea plecării;
- în legătură cu care au fost semnalate probleme de încărcătură, în special în cazul încărcăturilor nocive și periculoase;
- care au fost operate într-un mod care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu;
- despre care există informații dintr-o sursă sigură că parametri săi de risc diferă de cei înregistrați și al căror profil de risc este, prin urmare, mai ridicat.

3. Sistemul de selecție

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

(a) Se efectuează o inspecție extinsă:

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

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

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

(c) În cazul unui factor prioritar:

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

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

(a) Se efectuează o inspecție extinsă:

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

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

- pe orice navă alta decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai veche de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu a fost inspectată în ultimele 10 luni; sau
- pe orice navă alta decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai veche de 12 ani, cu un profil de risc scăzut, care nu a fost inspectată în ultimele 24 luni.

(c) În cazul unui factor neprevăzut:

- se efectuează o inspecție mai amănunțită sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a inspectorului, pe orice navă cu un profil de risc ridicat sau pe orice navă de pasageri, navă pentru transportul produselor petroliere, navă pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachiere, mai veche de 12 ani;
- se efectuează o inspecție mai amănunțită pe orice navă alta decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai veche de 12 ani.

—

ANEXA II

ALCĂȚUIREA PROFILULUI DE RISC AL NAVEI

[menționată la articolul 10 alineatul (2)]

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

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

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

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

ANEXA III

NOTIFICARE

[menționată la articolul 9 alineatul (1)]

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

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

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

ANEXA IV

LISTA CERTIFICATELOR ȘI A DOCUMENTELOR

[menționată la articolul 13 alineatul (1)]

1. Certificatul internațional de tonaj (1969).
2. — Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri;
 - Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri;
 - Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri;
 - Certificatul de siguranță radio pentru nava de mărfuri;
 - Certificatul de scutire, inclusiv lista de mărfuri, dacă este cazul;
 - Certificatul de siguranță pentru nava de mărfuri.
3. Certificatul internațional de securitate a navei (ISSC).
4. Registrul Sinoptic Permanent.
5. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac;
 - Certificatul de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac.
6. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac;
 - Certificatul de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac.
7. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi.
8. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării la transportul substanțelor lichide nocive în vrac.
9. Certificatul internațional asupra liniilor de încărcare (1966).
 - Certificatul internațional de scutire asupra liniilor de încărcare.
10. Jurnal de înregistrare a hidrocarburilor, părțile I și II.
11. Jurnal de înregistrare a mărfii.
12. Certificat de echipaj minim de siguranță.
13. Certificate sau orice alte documente emise în conformitate cu dispozițiile STCW 78/95.
14. Certificatele de sănătate (a se vedea Convenția OIM nr. 73 privind examinarea medicală a navigatorilor).
15. Tabelul privind programul de lucru la bordul navei (Convenția OIM nr. 180 și STCW 78/95).
16. Evidența orelor de lucru și de odihnă ale personalului navigant (Convenția OIM nr. 180).
17. Informația de stabilitate.
18. Copie a Documentului de conformitate și Certificatul de management al siguranței, eliberate în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (SOLAS 74, capitolul IX).
19. Certificatele navei pentru corp și mașini, emise de organizația recunoscută în cauză (necesare doar în cazul în care nava își menține clasa pentru o organizație recunoscută).

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

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

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

ANEXA V

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

A. Exemple de motive întemeiate pentru o inspecție mai amănunțită

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

B. Exemple de motive întemeiate pentru controlul navelor în materie de securitate

1. În cursul inspecției PSC inițiale, inspectorul poate stabili motive întemeiate pentru măsuri suplimentare de control al securității, după cum urmează:
 - 1.1. ISSC nu este valabil sau a expirat;
 - 1.2. nava prezintă un nivel de securitate mai scăzut decât cel al portului;
 - 1.3. exercițiile legate de securitatea navei nu au fost efectuate;
 - 1.4. evidența ultimelor 10 activități de interfață navă/port sau navă/navă este incompletă;
 - 1.5. s-a dovedit sau s-a observat că membrii-cheie ai echipajului navei nu pot comunica eficient între ei;
 - 1.6. există dovezi, pe baza observațiilor, cu privire la anumite deficiențe grave ale măsurilor de securitate;

⁽¹⁾ JO L 323, 3.12.2008, p. 33.

- 1.7. informații furnizate de terți, precum rapoarte sau plângeri privind informațiile referitoare la securitate;
 - 1.8. nava deține un al doilea Certificat internațional interimar de securitate a navei (ISSC) eliberat consecutiv, iar în opinia profesională a inspectorului, unul dintre scopurile în care nava sau compania a solicitat un astfel de certificat este evitarea respectării pe deplin, după expirarea perioadei de valabilitate a primului certificat interimar, a dispozițiilor SOLAS 74 capitolul XI-2 și ale Codului ISPS Partea A. Codul ISPS partea A precizează situațiile în care se poate elibera un certificat interimar.
 2. În cazul în care există motive întemeiate, precum cele descrise anterior, inspectorul informează imediat autoritatea competentă în materie de securitate (cu excepția cazului în care inspectorul este și un ofițer de securitate pe deplin autorizat). Autoritatea competentă în materie de securitate decide ce alte măsuri de control sunt necesare, ținând seama de nivelul de securitate în conformitate cu SOLAS 74 capitolul XI regula 9.
 3. Motivele întemeiate, altele decât cele menționate anterior, țin de competența ofițerului de securitate pe deplin autorizat.
-

ANEXA VI

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

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

- Instrucțiunea 33/2000/02: Controlul operațional al feriboturilor și al navelor de pasageri,
- Instrucțiunea 35/2002/02: Linii directoare pentru inspectorii PSC privind hărțile electronice,
- Instrucțiunea 36/2003/08: Ghid de inspecție privind condițiile de viață și de muncă,
- Instrucțiunea 37/2004/02: Linii directoare în conformitate cu Convenția STCW 78/95 cu modificările sale,
- Instrucțiunea 37/2004/05: Linii directoare privind inspectarea orelor de lucru/de odihnă,
- Instrucțiunea 37/2004/10: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind aspecte de securitate,
- Instrucțiunea 38/2005/02: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind sistemul de înregistrare a parametrilor de navigație (VDR),
- Instrucțiunea 38/2005/05: Linii directoare privind MARPOL 73/78 anexa I,
- Instrucțiunea 38/2005/07: Linii directoare privind inspecția CAS a navelor cu corp simplu pentru transportul produselor petroliere,
- Instrucțiunea 39/2006/01: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind codul ISM,
- Instrucțiunea 39/2006/02: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind controlul GMDSS,
- Instrucțiunea 39/2006/03: Optimizarea listei interdicțiilor și notificărilor,
- Instrucțiunea 39/2006/10: Ghidul pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind examinarea tancurilor de balast și simularea defectării principalei surse de energie (testul penei de curent),
- Instrucțiunea 39/2006/11: Ghidul pentru verificarea structurii vrachierelor,
- Instrucțiunea 39/2006/12: Codul de bună practică pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului,
- Instrucțiunea 40/2007/04: Criterii de evaluare a răspunderii organizațiilor recunoscute (R/O),
- Instrucțiunea 40/2007/09: Liniile directoare pentru inspecțiile efectuate în cadrul controlului statului portului în vederea conformării cu anexa VI la MARPOL 73/78.

ANEXA VII

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

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

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

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

ANEXA VIII

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

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

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

6. În cazul în care reținerea care a dus la emiterea ordinului de refuz al accesului a inclus deficiențe ale structurii navei, autoritatea competentă care a emis ordinul de refuz al accesului poate solicita ca anumite spații, inclusiv cele pentru mărfuri și tancurile, să fie disponibile în vederea examinării în cursul noii inspecției.
7. Noua inspecție este efectuată de autoritatea competentă a statului membru care a emis ordinul de refuz al accesului sau de autoritatea competentă a portului de destinație cu acordul autorității competente a statului membru care a emis ordinul de refuz al accesului. Autoritatea competentă poate solicita un preaviz pentru noua inspecție de maximum 14 zile. Statului membru i se furnizează dovezi satisfăcătoare cu privire la faptul că nava respectă pe deplin cerințele aplicabile ale convențiilor.
8. Noua inspecție constă într-o inspecție extinsă care trebuie să acopere cel puțin aspectele relevante prevăzute în anexa VII.
9. Toate costurile determinate de inspecția extinsă vor fi suportate de proprietar sau de operator.
10. În cazul în care rezultatul inspecției extinse este satisfăcător pentru statul membru în conformitate cu anexa VII, ordinul de refuz al accesului trebuie să fie revocat, iar compania căreia îi aparține nava trebuie informată în scris asupra deciziei luate.
11. De asemenea, autoritatea competentă notifică în scris decizia luată administrației statului de pavilion, societății de clasificare respective, celorlalte state membre, celorlalți semnatori ai MOU Paris, Comisiei și secretariatului MOU Paris. De asemenea, autoritatea competentă trebuie să actualizeze fără întârziere baza de date privind inspecțiile cu informații privind anularea ordinului de refuz al accesului.
12. Informațiile cu privire la navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile comunitare trebuie puse la dispoziție în baza de date privind inspecțiile și trebuie să fie publicate în conformitate cu dispozițiile articolului 26 și ale anexei XIII.

ANEXA IX

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

Raportul de inspecție trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente.

I. Generalități

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

II. INFORMAȚII PRIVIND INSPECȚIA

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

III. Informații suplimentare în cazul reținerii

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

ANEXA X

CRITERII PENTRU REȚINEREA UNEI NAVE**[menționate la articolul 19 alineatul (3)]**

INTRODUCERE

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

Punctul 3 include exemple de deficiențe care pot autoriza direct reținerea navei implicate [a se vedea articolul 19 alineatul (4)].

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

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

1. Criterii principale

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

Sincronizarea:

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

Criteriu:

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

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

2. Aplicarea criteriilor principale

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

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

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

3. să navigheze în condiții de siguranță pe durata călătoriei următoare;
4. să manevreze și să transporte încărcătura în deplină siguranță și să monitorizeze starea acestuia pe durata călătoriei următoare;

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

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

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

3.1. Generalități

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

3.2. Elemente prevăzute de Convenția SOLAS 74

1. Funcționarea defectuoasă a sistemului de propulsie sau a altui mecanism esențial, precum și a instalațiilor electrice.
2. Curățenie insuficientă în sala mașinilor, cantitate excesivă de amestecuri apă/ulei din santine, izolația tubulaturilor, inclusiv a tubulaturilor de evacuare din sala mașinilor, contaminate cu hidrocarburi, funcționarea necorespunzătoare a pompei de santină și a accesoriilor acesteia.
3. Defecțiuni ale generatorului de avarie, ale instalației de iluminat, ale bateriilor sau ale contactorilor.
4. Funcționarea necorespunzătoare a instalației principale de guvernare și a guvernării de avarie.
5. Absența, capacitatea insuficientă sau deteriorarea gravă a echipamentelor individuale de salvare, a bărcilor de salvare și a dispozitivelor de lansare a acestora.
6. Absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a sistemului de detectare a incendiilor, a alarmelor de incendiu, a echipamentului de stingere a incendiilor, a instalației fixe de stingere a incendiilor, a supapelor de ventilare, a obturatorilor de incendiu, a dispozitivelor rapide de închidere, în măsura în care acestea nu corespund standardelor de utilizare în scopurile pentru care au fost create.
7. Absența, deteriorarea substanțială sau defecțiunea sistemului de protecție împotriva incendiilor în zona de operare a încărcăturii pe navele-tanc.
8. Absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a luminilor, a semnalelor optice sau sonore.
9. Absența sau defectarea echipamentului de radiocomunicații pentru situații de pericol și comunicații de siguranță.

10. Absența sau defectarea echipamentului de navigație, ținând seama de dispozițiile din regula V/16.2 din SOLAS 74.
 11. Absența hărților corectate de navigație și/sau a altor publicații nautice relevante, necesare pentru călătoria prevăzută, ținând seama de faptul că un sistem de afișare a hărților electronice și de informare (ECDIS) aprobat, care utilizează informații oficiale, poate fi folosit ca înlocuitor al hărților.
 12. Absența sitelor antiscânteie de la sistemul de ventilație din camera pompelor de marfă.
 13. O deficiență gravă în ceea ce privește cerințele operaționale, astfel cum sunt descrise în secțiunea 5.5 din anexa 1 la MOU Paris.
 14. Numărul, componența sau certificarea echipajului nu corespund cu documentul de echipaj minim de siguranță.
 15. Nefectuarea programului de inspecții intensificate în conformitate cu dispozițiile capitolului XI regula 2 din SOLAS 74.
- 3.3. *Elemente prevăzute de Codul IBC*
1. Transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informațiilor despre încărcătură.
 2. Lipsa sau avarierea dispozitivelor de siguranță de înaltă presiune.
 3. Instalațiile electrice nesigure sau care nu corespund cerințelor codului.
 4. Surse de aprindere în locuri periculoase.
 5. Nerespectarea cerințelor speciale.
 6. Depășirea încărcăturii maxime admise pentru fiecare tanc.
 7. Protecția insuficientă la căldură pentru produsele sensibile.
- 3.4. *Elemente prevăzute de Codul IGC*
1. Transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informațiilor despre încărcătură.
 2. Lipsa dispozitivelor de închidere pentru spațiile de locuit sau de lucru.
 3. Pereții transversali neetanși la gaze.
 4. Defectarea închizătoarelor de aer.
 5. Lipsa sau defectarea valvulelor cu închidere rapidă.
 6. Lipsa sau defectarea valvulelor de siguranță.
 7. Instalațiile electrice nesigure sau care nu corespund cerințelor codului.
 8. Ventilatoarele din zona încărcăturii nu funcționează.
 9. Alarmerile de presiune pentru tancurile de marfă nu funcționează.
 10. Defectarea detectoarelor de gaz și/sau a detectoarelor de gaz toxic.
 11. Transportul substanțelor care trebuie inhibitate fără un certificat valabil pentru inhibitor.
- 3.5. *Elemente prevăzute de Convenția LL 66*
1. Zone semnificative avariate, corodate sau cu pete de rugină pe filele de tablă sau pe zonele de întărire ale punții și corpului navei, care afectează starea de navigabilitate sau rezistența la sarcinile încărcate local, exceptând cazul în care s-au efectuat reparații temporare necesare pentru un voiaj spre un port în care vor fi realizate reparații definitive.

2. Un caz identificat de stabilitate insuficientă.
 3. Lipsa unor informații suficiente și credibile, într-o formă aprobată, care, prin mijloace rapide și simple, permit comandantului să încarce și să balasteze nava astfel încât să se mențină limitele stabilității în toate momentele și în orice condiții pe timpul voiajului și să se evite orice suprasolicitare inacceptabilă a structurii navei.
 4. Absența, deteriorarea sau defectarea dispozitivelor de închidere, a dispozitivelor de închidere a capacelor de magazie și a ușilor etanșe.
 5. Încărcarea peste limita maximă admisă.
 6. Absența scărilor de pescaj sau imposibilitatea citirii pescajelor.
- 3.6. *Elemente prevăzute de MARPOL 73/78, anexa I*
1. Absența, deteriorarea sau defectarea echipamentelor de filtrare a amestecurilor de apă/hidrocarburi, a sistemului de control și monitorizare a deversării de hidrocarburi și a sistemului de alarmă de 15 ppm.
 2. Capacitate insuficientă de stocare în tancul de reziduuri lichide sau solide pentru voiajul intenționat.
 3. Absența jurnalului de înregistrare a hidrocarburilor.
 4. Existența unui baipas pentru deversare neautorizat.
 5. Lipsa dosarului cu rapoartele de inspecție sau neconformitatea acestuia cu Regula 13G(3)(b) din MARPOL 73/78.
- 3.7. *Elemente prevăzute de MARPOL 73/78, anexa II*
1. Absența Manualului P&A.
 2. Încărcătura nu este clasificată.
 3. Absența registrului de marfă.
 4. Transportul substanțelor similare hidrocarburilor fără a respecta cerințele sau fără a avea un certificat modificat corespunzător.
 5. Existența unui baipas pentru deversare neautorizat.
- 3.8. *Elementele prevăzute de MARPOL 73/78, anexa V*
1. Absența unui plan de gestiune a deșeurilor.
 2. Absența jurnalului de înregistrare a deșeurilor.
 3. Personalul navei nu cunoaște cerințele privind eliminarea/descărcarea prevăzute de planul de gestiune a deșeurilor.
- 3.9. *Elemente prevăzute de STCW 78/95 și Directiva 2008/106/CE*
1. Navigatorii nu pot prezenta un certificat, nu pot dovedi că dețin un certificat corespunzător sau o dispensă valabilă ori nu pot dovedi cu acte că s-a trimis la administrația statului de pavilion o cerere de atestare.
 2. Dovezi privind obținerea în mod fraudulos a unui certificat sau posesorul unui certificat nu este persoana pentru care a fost emis inițial acel certificat.
 3. Nu sunt respectate dispozițiilor administrației statului de pavilion cu privire la echipajul minim de siguranță.
 4. Nu sunt respectate cerințele administrației statului de pavilion privind efectuarea serviciului de cart la punte și la mașină.

5. Absența din serviciul de cart a unei persoane calificate să opereze echipamentele vitale pentru siguranța navigației, radiocomunicațiile de siguranță sau prevenirea poluării marine.
6. Personalul navigant nu poate face dovada calificărilor profesionale cerute de sarcinile care le-au fost încredințate pentru siguranța navei și prevenirea poluării.
7. Imposibilitatea de a asigura, la primul serviciu de cart la începutul unei călătorii și pentru următoarele carturi, persoane suficient de odihnite și apte pentru serviciu.

3.10. *Elemente prevăzute de Convențiile OIM*

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

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

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

ANEXA XI

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

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

ANEXA XII

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

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

ANEXA XIII

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

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

ANEXA XIV

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

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

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

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

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

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

2. Statele membre trebuie:

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

și

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

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

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

ANEXA XV

PARTEA A

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

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

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

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

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

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

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

Numai articolul 4

PARTEA B

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

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

ANEXA XVI

Tabel de corespondență
(menționat la articolul 37)

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

Directiva 95/21/CE	Prezenta directivă
-	Articolul 2 alineatul (20)
-	Articolul 2 alineatul (21)
-	Articolul 2 alineatul (22)
Articolul 3 alineatul (1) primul paragraf	Articolul 3 alineatul (1) primul paragraf
-	Articolul 3 alineatul (1) al doilea paragraf
-	Articolul 3 alineatul (1) al treilea paragraf
Articolul 3 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 3 alineatul (1) al patrulea paragraf
-	Articolul 3 alineatul (1) al cincilea paragraf
-	Articolul 3 alineatul (1) al șaselea paragraf
Articolul 3 alineatele (2)-(4)	Articolul 3 alineatele (2)-(4)
-	Articolul 4 alineatul (1)
Articolul 4	Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 5	-
-	Articolul 5
-	Articolul 6
-	Articolul 7
-	Articolul 8
-	Articolul 9
-	Articolul 10
-	Articolul 11
-	Articolul 12
Articolul 6 alineatul (1) teza introductivă	-
-	Articolul 13 punctul 1 teza introductivă
Articolul 6 alineatul (1) litera (a)	Articolul 13 punctul 1 litera (a)
-	Articolul 13 punctul 1 litera (b)
Articolul 6 alineatul (1) litera (b)	Articolul 13 punctul 1 litera (c)
Articolul 6 alineatul (2)	-
-	Articolul 13 punctul 2
Articolul 6 alineatul (3)	Articolul 13 punctul 3
Articolul 6 alineatul (4)	-
Articolul 7	-
Articolul 7a	-
Articolul 7b	-
-	Articolul 14
-	Articolul 15
-	Articolul 16
Articolul 8	Articolul 17

Directiva 95/21/CE	Prezenta directivă
–	Articolul 18
Articolul 9 alineatele (1) și (2)	Articolul 19 alineatul (1) și (2)
Articolul 9 alineatul (3) prima frază	Articolul 19 alineatul (3)
Articolul 9 alineatul (3) a doua, a treia și a patra frază	Articolul 19 alineatul (4)
Articolul 9 alineatele (4)-(7)	Articolul 19 alineatele (5)-(8)
–	Articolul 19 alineatul (9) și alineatul (10)
Articolul 9a	–
Articolul 10 alineatele (1)-(3)	Articolul 20 alineatele (1)-(3)
–	Articolul 20 alineatul (4)
Articolul 11 alineatul (1)	Articolul 21 alineatul (1)
–	Articolul 21 alineatul (1)
Articolul 11 alineatul (2)	Articolul 21 alineatul (3) primul paragraf
Articolul 11 alineatul (3) primul paragraf	–
Articolul 11 alineatul (3) al doilea paragraf	Articolul 21 alineatul (3) al doilea paragraf
Articolul 11 alineatele (4)-(6)	Articolul 21 alineatele (4)-(6)
Articolul 12 alineatele (1)-(3)	Articolul 22 alineatele (1)-(3)
Articolul 12 alineatul (4)	Articolul 22 alineatul (4)
–	Articolul 22 alineatele (5)-(7)
Articolul 13 alineatele (1)-(2)	Articolul 23 alineatele (1)-(2)
–	Articolul 23 alineatele (3)-(5)
Articolul 14	–
Articolul 15	–
–	Articolul 24
–	Articolul 25
–	Articolul 26
–	Articolul 27
Articolul 16 alineatele (1) și (2)	Articolul 28 alineatele (1) și (2)
Articolul 16 alineatul (2a)	Articolul 28 alineatul (3)
Articolul 28 alineatul (3)	Articolul 28 alineatul (4)
Articolul 17	Articolul 29
–	Articolul 30
Articolul 18	Articolul 31
Articolul 19	Articolul 32
–	Articolul 33
Articolul 19a	Articolul 34
–	Articolul 35
Articolul 20	Articolul 36

Directiva 95/21/CE	Prezenta directivă
–	Articolul 37
Articolul 21	Articolul 38
Articolul 22	Articolul 39
Anexa I	–
–	Anexa I
–	Anexa II
–	Anexa III
Anexa II	Anexa IV
Anexa III	Anexa V
Anexa IV	Anexa VI
Anexa V	Anexa VII
Anexa VI	Anexa X
Anexa VII	Anexa XI
–	Anexa XII
Anexa VIII	Anexa XIII
Anexa IX	Anexa IX
Anexa X	Anexa XIV
Anexa XI	Anexa VIII
Anexa XII	–
–	Anexa XV
–	Anexa XVI

DIRECTIVA 2009/17/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**din 23 aprilie 2009****de modificare a Directivei 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime****(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽³⁾, având în vedere textul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 3 februarie 2009,

întrucât:

(1) Prin adoptarea Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾, Uniunea Europeană și-a consolidat capacitatea de prevenire a situațiilor care pun în pericol siguranța vieții omenești pe mare și protecția mediului marin.

(2) Având în vedere faptul că prezenta directivă vizează modificarea Directivei 2002/59/CE, cea mai mare parte a obligațiilor prevăzute în prezenta directivă nu vor fi aplicabile statelor membre fără ieșire și porturi la mare. Prin urmare, singurele obligații aplicabile Austriei, Republicii Cehe, Ungariei, Luxemburgului sau Slovaciei sunt cele privind navele care arborează pavilionul acestor state membre, fără a aduce atingere datoriei de cooperare a statelor membre pentru a asigura coerența între serviciile de gestionare a traficului maritim și serviciile de gestionare a traficului altor moduri de transport, în special serviciile de informare fluvială.

⁽¹⁾ JO C 318, 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229, 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 25 aprilie 2007 (JO C 74 E, 20.3.2008, p. 533), Poziția comună a Consiliului din 6 iunie 2008 (JO C 184 E, 22.7.2008, p. 1), Poziția Parlamentului European din 24 septembrie 2008 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Decizia Consiliului din 26 februarie 2009 și Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 11 martie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

(3) În temeiul prezentei directive, statele membre care sunt state de coastă ar trebui să aibă posibilitatea de a face schimb de informații pe care le culeg pe parcursul misiunilor de monitorizare a traficului maritim pe care le desfășoară în zonele lor de competență. Sistemul comunitar de schimb de informații maritime „SafeSeaNet” („SafeSeaNet”), elaborat de Comisie în acord cu statele membre, cuprinde, pe de o parte, o rețea de schimb de date, iar pe de altă parte o standardizare a principalelor informații disponibile privind navele și încărcătura acestora (preavize și raportări). Astfel, acesta permite localizarea la sursă și comunicarea către orice autoritate a unor informații exacte și actualizate despre navele aflate în apele europene, despre mișcările lor, despre încărcăturile periculoase sau poluante ale acestora, precum și despre incidentele maritime.

(4) Prin urmare, pentru a se asigura exploatarea operațională a acestor informații, este esențial ca infrastructurile necesare culegerii și schimbului de date menționate în această directivă și puse în aplicare de administrațiile naționale să fie integrate în SafeSeaNet.

(5) În cadrul informațiilor notificate și comunicate în temeiul Directivei 2002/59/CE, cele care se referă la caracteristicile exacte ale mărfurilor periculoase sau poluante transportate pe mare au o importanță deosebită. În acest context și având în vedere recentele accidente maritime, ar fi necesar ca autorităților de coastă să li se permită un acces mai ușor la informațiile privind caracteristicile hidrocarburilor transportate pe mare, factor esențial în alegerea tehnicilor de control celor mai potrivite, și să li se asigure, în caz de urgență, o legătură directă cu operatorii care dețin cele mai multe cunoștințe despre mărfurile transportate.

(6) Sistemele de identificare automată a navelor (AIS – Automatic Identification System) menționate în Convenția Internațională pentru siguranța vieții pe mare din 1 noiembrie 1974 permit nu numai îmbunătățirea posibilităților de monitorizare a acestor nave, ci și, mai ales, creșterea siguranței lor în situații de navigare la mică distanță una de cealaltă. În consecință, AIS au fost integrate în partea dispozitivă a Directivei 2002/59/CE. Având în vedere numărul mare de coliziuni în care au fost implicate nave de pescuit, care, în mod cert, nu au fost observate de navele comerciale sau care nu au observat navele comerciale aflate în apropiere, ar fi de dorit extinderea acestei măsuri la navele de pescuit cu o lungime mai mare de 15 metri. În cadrul Fondului

European pentru Pescuit, se poate furniza asistență financiară pentru dotarea navelor de pescuit cu echipamente de siguranță cum ar fi AIS. Organizația Maritimă Internațională (OMI) a recunoscut faptul că publicarea în scopuri comerciale, pe internet sau prin alte mijloace, a datelor AIS transmise de către nave poate prejudicia siguranța și securitatea navelor și a instalațiilor portuare și a cerut guvernelor statelor membre ca, în cadrul legislațiilor naționale respective, să-i descurajeze pe cei care pun datele AIS la dispoziția unor terți în scopul publicării pe internet sau prin alte mijloace. Mai mult decât atât, ar trebui să se asigure confidențialitatea informațiilor trimise statelor membre în temeiul prezentei directive, iar statele membre ar trebui să utilizeze aceste informații cu respectarea prezentei directive.

- (7) Obligația de dotare cu AIS ar trebui interpretată ca implicând, de asemenea, cerința de a menține permanent în funcțiune AIS, cu excepția cazurilor în care normele sau standardele internaționale prevăd protecția informațiilor referitoare la navigație.
- (8) Un stat membru ar trebui să poată obține, la cerere, informații din partea altui stat membru referitoare la o navă și la marfa periculoasă sau poluantă pe care o transportă. Aceste informații ar trebui să fie disponibile prin utilizarea SafeSeaNet și nu ar trebui să fie cerute decât în scopul siguranței sau securității maritime sau al protecției mediului maritim. De aceea, este esențial ca Comisia să investigheze posibilele probleme de securitate a rețelelor și a informațiilor.
- (9) Directiva 2002/59/CE prevede ca statele membre să adopte măsuri speciale în ceea ce privește navele care prezintă un potențial risc din cauza funcționării sau a stării în care se află. În acest sens, ar fi de dorit ca în lista acestor nave să fie adăugate acelea care nu dețin o asigurare sau garanții financiare satisfăcătoare sau care au fost raportate de către piloți sau de autoritățile portuare ca prezentând deficiențe evidente care ar putea compromite navigarea lor în siguranță sau care ar putea reprezenta un risc pentru mediu.
- (10) În conformitate cu Directiva 2002/59/CE, în ceea ce privește riscurile pe care le prezintă condițiile meteorologice extrem de nefavorabile, este necesar să se ia în considerare potențialul pericol pe care îl prezintă formarea gheții pentru navigație. Prin urmare, în cazul în care o autoritate competentă desemnată de un stat membru consideră, pe baza prognozelor privind starea gheții furnizate de un serviciu de informații meteorologice competent, că din cauza condițiilor de navigație se creează o amenințare gravă la adresa siguranței vieții omenești sau un risc de poluare, aceasta ar trebui să informeze comandanții navelor aflate în zona sa de competență sau care intenționează să intre sau să iasă din portul (porturile) aflat(e) în zona respectivă. Autoritatea respectivă ar trebui să aibă posibilitatea de a lua toate măsurile corespunzătoare pentru a garanta siguranța vieții omenești și protecția mediului. Statele membre ar trebui să aibă de asemenea posibilitatea de a verifica dacă documentația necesară aflată la bord dovedește că nava respectă cerințele de rezistență și de putere adecvate stării gheții din zona respectivă.
- (11) Directiva 2002/59/CE prevede că statele membre elaborează planuri pentru adăpostire, atunci când situația o cere, a navelor aflate în primejdie, în porturile lor sau în orice alt loc protejat, în cele mai bune condiții posibile, pentru a limita consecințele accidentelor pe mare. Cu toate acestea, luând în considerare Linii directoare privind locurile de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență anexate la Rezoluția A.949(23) a Organizației Maritime Internaționale din 13 decembrie 2003 („Rezoluția A.949(23) a OMI”), care au fost adoptate ulterior Directivei 2002/59/CE și care fac referire la navele care au nevoie de asistență, și nu la navele aflate în primejdie, respectiva directivă ar trebui modificată în consecință. Prezenta directivă nu afectează normele care se aplică operațiunilor de salvare astfel cum au fost stabilite de Convenția internațională privind căutarea și salvarea pe mare, când este în joc siguranța vieții omenești.
- (12) În scopul prevederilor privind navele care au nevoie de asistență, astfel cum sunt menționate în Rezoluția OMI A.949(23), una sau mai multe autorități competente ar trebui desemnate pentru a lua decizii menite reducerii riscurilor la adresa siguranței maritime, siguranței vieții omenești și mediului.
- (13) Pe baza Rezoluției A.949(23) a OMI și în urma eforturilor depuse în comun de Comisie, de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă („agenția”) și de statele membre, este necesar să se stabilească dispozițiile de bază pe care ar trebui să le conțină planurile pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență, pentru a asigura o aplicare armonizată și eficientă a acestor măsuri și pentru a clarifica domeniul de aplicare a obligațiilor care le revin statelor membre.
- (14) Rezoluția A.949(23) a OMI stă la baza tuturor planurilor elaborate de statele membre cu scopul de a răspunde cu eficacitate amenințărilor pe care le prezintă navele care au nevoie de asistență. Cu toate acestea, cu ocazia evaluării riscurilor asociate unor astfel de amenințări, statele membre, având în vedere condițiile speciale ale acestora, pot lua în considerare și alți factori precum utilizarea apei de mare pentru producerea apei potabile, precum și a electricității.

- (15) Navigatorii sunt recunoscuți ca o categorie specială de lucrători și, având în vedere natura globală a activității de navigație și diferitele jurisdicții cu care aceștia pot intra în contact, navigatorii au nevoie de o protecție specială, în special în privința contactelor cu autoritățile publice. În interesul unei siguranțe maritime crescute, navigatorii ar trebui să poată conta pe un tratament echitabil în caz de accident maritim. Drepturile omului și demnitatea acestora ar trebui să fie protejate în orice împrejurare și toate investigațiile privind siguranța ar trebui să fie realizate într-o manieră echitabilă și expeditivă. În acest scop, statele membre ar trebui ca, în conformitate cu legislația lor națională, să ia în considerare prevederile relevante ale liniilor directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim.
- (16) În cazul în care o navă are nevoie de asistență, poate fi necesară luarea unei decizii cu privire la adăpostirea într-un loc de refugiu a navei respective. Acest lucru este deosebit de important în cazul unei situații care ar putea duce la pierderea navei sau la apariția unui pericol pentru mediu sau navigație. Într-un astfel de caz, este necesar să existe posibilitatea de a apela la o autoritate într-un stat membru, în funcție de structura statului membru respectiv, care să aibă experiența și competența de a lua decizii independente, în ceea ce privește adăpostirea navelor într-un loc de refugiu. Este de asemenea important ca decizia să fie luată după o evaluare preliminară a situației, pe baza informațiilor incluse în planul corespunzător pentru adăpostirea navelor într-un loc de refugiu. Este preferabil ca autoritățile competente să aibă o natură permanentă.
- (17) Planurile de adăpostire a navelor care au nevoie de asistență ar trebui să descrie cu precizie mecanismul decizional privind alertarea și gestionarea situațiilor respective. Autoritățile implicate și atribuțiile acestora ar trebui descrise clar, la fel ca și mijloacele de comunicare între părțile implicate. Procedurile aplicabile ar trebui să asigure luarea rapidă a unei decizii adecvate pe baza cunoștințelor specifice din domeniul maritim și a informațiilor adecvate de care dispune autoritatea competentă.
- (18) Porturile care primesc o navă ar trebui să poată conta pe o despăgubire promptă pentru costurile și orice prejudicii generate de operațiune. În acest scop, este important ca convențiile internaționale relevante să fie aplicate. Statele membre ar trebui să depună eforturi pentru instituirea unui cadru juridic conform căruia ar putea, în circumstanțe excepționale și în conformitate cu legislația comunitară, să despăgubească un port sau o altă entitate pentru costurile și pierderile economice suferite ca urmare a adăpostirii unei nave. În plus, Comisia ar trebui să examineze mecanismele existente în statele membre pentru despăgubirea pentru pierderile economice potențiale suferite de un port sau un organism și ar trebui, pe baza acestei examinări, să prezinte și să evalueze diferite opțiuni de politică.
- (19) La elaborarea planurilor, statele membre ar trebui să culegă informații despre potențialele locuri de refugiu de-a lungul coastei, astfel încât, în caz de accident sau de incident pe mare, autoritatea competentă să poată identifica cu exactitate și rapid zonele cele mai potrivite pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență. Astfel de informații relevante ar trebui să conțină în special o descriere privind anumite caracteristici ale locurilor luate în considerare, precum și echipamentele și instalațiile disponibile pentru facilitarea adăpostirii navelor care au nevoie de asistență sau pentru combaterea consecințelor unui accident sau ale poluării.
- (20) Este important ca lista autorităților competente care au responsabilitatea de a decide asupra adăpostirii unei nave într-un loc de refugiu și lista autorităților responsabile cu primirea și gestionarea semnalelor de alertă să fie publicate în mod corespunzător. De asemenea, se poate dovedi util ca părțile implicate într-o operațiune de asistență maritimă, inclusiv companiile de asistență și de remorcare, și autoritățile statelor membre vecine care ar putea fi afectate de o situație de pericol pe mare să aibă acces la informațiile relevante.
- (21) Absența asigurărilor financiare nu exonerează statele membre de obligația de a efectua o evaluare preliminară și de a decide acceptarea unei nave într-un loc de refugiu. Deși autoritățile competente pot verifica dacă nava este acoperită de o asigurare sau de orice altă formă eficientă de securitate financiară care să permită despăgubirea corespunzătoare pentru costurile și prejudiciile aferente primirii în locul de refugiu, solicitarea în sine a acestor informații nu trebuie să întârzie operațiunea de salvare.
- (22) Rolul specific al măsurilor de monitorizare și de dirijare a traficului navelor este de a permite statelor membre să obțină informații reale privind navele care folosesc apele aflate în jurisdicția lor și, astfel, să ia măsuri de prevenire a potențialelor riscuri, dacă este cazul. Comunicarea reciprocă a informațiilor culese ajută la ameliorarea calității acestora și facilitează prelucrarea lor.
- (23) În conformitate cu Directiva 2002/59/CE, statele membre și Comisia au înregistrat un real progres privind armonizarea schimburilor electronice de date, în special în ceea ce privește transportul mărfurilor periculoase sau poluante. SafeSeaNet, aflat în dezvoltare din 2002, ar trebui stabilit, în prezent, ca rețea de referință la nivel comunitar. SafeSeaNet ar trebui să urmărească diminuarea poverii administrative și financiare pentru întreprinderi și statele membre. De asemenea, aceasta ar trebui să urmărească facilitarea unei implementări uniforme, dacă este adecvat, a normelor internaționale de raportare și notificare.

- (24) Progresul înregistrat în domeniul noilor tehnologii, în special în ceea ce privește aplicațiile spațiale ale acestora, precum sistemele de monitorizare a navelor cu ajutorul balizelor, sistemele de captare a imaginii sau sistemul global de navigație prin satelit (GNSS), permite, în prezent, extinderea monitorizării traficului și mai departe în larg și, astfel, o mai bună acoperire a apelor europene, inclusiv prin intermediul sistemelor de identificare și urmărire la mare distanță (LRIT). Va fi necesară o cooperare deplină la nivel comunitar dacă aceste instrumente vor deveni o parte integrantă a sistemului de monitorizare și informare privind traficul navelor instituit prin Directiva 2002/59/CE.
- (25) Pentru a permite reducerea costurilor și a evita echiparea inutilă a navelor care navighează în zonele maritime acoperite de stațiile fixe AIS, statele membre și Comisia ar trebui să coopereze pentru a determina cerințele privind instalarea de echipamente necesare transmiterii de informații către LRIT și ar trebui să prezinte OMI orice măsuri adecvate.
- (26) Publicarea datelor AIS și LRIT transmise de către nave nu ar trebui să pericliteze siguranța, securitatea sau protecția mediului.
- (27) Pentru a asigura exploatarea optimă și armonizată la nivel comunitar a informațiilor culese în temeiul Directivei 2002/59/CE privind siguranța maritimă, Comisia ar trebui să aibă posibilitatea, dacă este necesar, de a prelucra și utiliza respectivele informații și de a le transmite autorităților desemnate de statele membre.
- (28) În acest context, dezvoltarea sistemului „Equasis” a demonstrat cât de importantă este promovarea unei culturi a siguranței maritime, în special în rândurile operatorilor de transport maritim. Comisia ar trebui să poată contribui la difuzarea, mai ales prin intermediul acestui sistem, a oricăror informații cu privire la siguranța maritimă.
- (29) Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) ⁽¹⁾ centralizează sarcinile comitetelor înființate în temeiul legislației comunitare aplicabile în domeniul siguranței maritime, al prevenirii poluării de către nave și al protejării condițiilor de viață și muncă la bordul navelor. Prin urmare, actualul comitet ar trebui înlocuit cu COSS.
- (30) Modificările aduse instrumentelor internaționale menționate ar trebui să fie, de asemenea, luate în considerare.
- (31) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽²⁾.
- (32) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să modifice Directiva 2002/59/CE în vederea aplicării modificărilor ulterioare la convențiile internaționale, protocoalele, codurile și rezoluțiile aflate în legătură cu aceasta. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale respectivei directive, printre altele, prin completarea acesteia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (33) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă ⁽³⁾, agenția oferă Comisiei și statelor membre sprijinul necesar pentru punerea în aplicare a Directivei 2002/59/CE.
- (34) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legiferare ⁽⁴⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele și în interesul Comunității, propriile tabele care să ilustreze, pe cât posibil, corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere a acesteia și să le facă publice.
- (35) Directiva 2002/59/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări

Directiva 2002/59/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 alineatul (2) se modifică după cum urmează:

(a) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Cu excepția cazului în care există dispoziții contrare, prezenta directivă nu se aplică.”;

⁽²⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

⁽¹⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

(b) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) rezervoarelor de pe nave de un tonaj brut de mai puțin de 1 000 tone și proviziilor și echipamentelor pentru utilizare la bordul tuturor navelor.”

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se modifică după cum urmează:

(i) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Instrumente internaționale relevante» înseamnă următoarele instrumente, în versiunea lor actualizată.”;

(ii) se adaugă următoarele liniițe:

— «Rezoluția A.917(22) a OMI» înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 917(22) intitulată «Linii directoare privind utilizarea AIS la bordul navelor», astfel cum a fost modificată prin Rezoluția A.956(23) a OMI;

— «Rezoluția A.949(23) a OMI» înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 949(23) intitulată «Linii directoare privind locurile de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență»;

— «Rezoluția A.950(23) a OMI» înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 950(23) intitulată «Servicii de asistență maritimă (MAS)»;

— «Liniile directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim» înseamnă liniile directoare anexate Rezoluției LEG. 3(91) a Comitetului juridic al OMI din 27 aprilie 2006 astfel cum sunt aprobate de Consiliul de administrație al Organizației Internaționale a Muncii în cea de-a 296-a sesiune a sa din 12-16 iunie 2006.”;

(b) litera (k) se înlocuiește cu următorul text:

„(k) «autorități competente» înseamnă autoritățile și organizațiile desemnate de statele membre să îndeplinească anumite funcții în temeiul prezentei directive.”;

(c) se adaugă următoarele litere:

„(s) «SafeSeaNet» înseamnă sistemul comunitar de schimb de informații maritime creat de Comisie în cooperare cu statele membre pentru a asigura punerea în aplicare a legislației comunitare;

(t) «serviciu regulat» înseamnă o serie de curse ale navelor organizate astfel încât să deservească

traficul între aceleași două sau mai multe porturi, fie după un orar publicat, fie prin efectuarea unor curse cu o asemenea regularitate sau frecvență încât să constituie o serie sistematică ce poate fi recunoscută ca atare;

(u) «navă de pescuit» înseamnă orice navă echipată pentru exploatarea comercială a resurselor acvatice vii;

(v) «navă care are nevoie de asistență» înseamnă, fără a aduce atingere dispozițiilor Convenției SAR privind salvarea persoanelor, o navă aflată într-o situație care ar putea duce la pierderea sa sau la apariția unui pericol pentru mediu sau navigație;

(w) «LRIT» înseamnă un sistem de identificare și localizare la mare distanță a informațiilor, în conformitate cu regulamentul SOLAS V/19-1.”

3. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 6a

Utilizarea sistemelor de identificare automată (AIS) de către navele de pescuit

Orice navă de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri care arborează pavilionul unui stat membru și este înmatriculată în Comunitate sau care operează în apele interioare sau pe marea teritorială a unui stat membru sau care își descarcă propria captură în porturile unui stat membru este echipată, în conformitate cu calendarul prezentat în anexa II partea I punctul 3, cu un AIS (clasa A) care să corespundă standardelor de performanță elaborate de OMI.

Navele de pescuit echipate cu AIS îl mențin permanent în funcțiune. În circumstanțe excepționale, AIS poate fi oprit din funcțiune în cazul în care comandantul consideră acest lucru necesar pentru siguranța sau securitatea navei sale.

Articolul 6b

Utilizarea sistemelor de identificare și urmărire a navelor la mare distanță (LRIT)

(1) Navele cărora li se aplică Regulamentul SOLAS V/19-1 și standardele de performanță și cerințele funcționale adoptate de OMI sunt dotate cu echipament LRIT care respectă regulamentul respectiv când face apel la un port dintr-un stat membru.

Statele membre și Comisia cooperează pentru a determina cerințele privind dotarea cu echipament de transmitere de informații LRIT la bordul navelor care navighează sub acoperirea stațiilor fixe AIS ale statelor membre și prezintă Organizației Maritime Internaționale orice măsuri adecvate.

(2) Comisia colaborează cu statele membre la instituirea unui Centru european de date LRIT, având ca responsabilitate procesarea informațiilor privind identificarea și urmărirea la mare distanță.”

4. Articolul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 12

Cerințe de informare privind transportul mărfurilor periculoase

(1) Nicio 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 comandantului sau operatorului navei și înainte de încărcarea mărfii la bord o declarație cuprinzând următoarele informații:

(a) informațiile enumerate în anexa I punctul 2;

(b) pentru substanțele menționate în anexa I la convenția MARPOL, fișa datelor de siguranță în care sunt prezentate caracteristicile fizico-chimice ale produselor, inclusiv, unde este cazul, vâscozitatea acestora, exprimată în cSt la 50 °C, și densitatea acestora la 15 °C, precum și alte date incluse în fișa tehnică de siguranță în conformitate cu Rezoluția MSC.150(77) a OMI;

(c) numerele de apel de urgență ale încărcătorului sau ale oricărei alte persoane sau organism care deține informații privind caracteristicile fizico-chimice ale produselor, precum și privind măsurile care trebuie luate în caz de urgență.

(2) Navele care provin dintr-un port din afara Comunității și care fac apel la un port al unui stat membru care au la bord mărfuri periculoase sau poluante trebuie să fie în posesia unei declarații din partea încărcătorului care să conțină informațiile cerute în conformitate cu alineatul (1) literele (a), (b) și (c).

(3) Este de datoria și responsabilitatea încărcătorului să prezinte această declarație căpitanului sau operatorului și să garanteze că încărcătura prezentată pentru transport este, într-adevăr, cea declarată în conformitate cu alineatul (1).”

5. La al doilea alineat din articolul 14, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) la cerere, prin utilizarea SafeSeaNet, și dacă este necesar în scopul siguranței sau securității maritime sau protejării mediului maritim, statele membre trebuie să poată transmite informații, privind nava și mărfurile

periculoase sau poluante aflate la bord, autorităților naționale sau locale competente ale unui alt stat membru, fără întârziere.”;

6. Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15

Derogări

(1) Statele membre pot excepta serviciile regulate de transport maritim efectuate între porturi situate pe teritoriul lor de la obligativitatea îndeplinirii cerințelor prevăzute la articolele 4 și 13, dacă au fost îndeplinite următoarele condiții:

(a) compania care exploatează respectivele servicii regulate ține și actualizează o listă cu navele respective pe care o transmite autorității competente;

(b) pentru fiecare călătorie efectuată se pun la dispoziția autorității competente, la cerere, informațiile prevăzute la anexa I partea 1 sau 3, după caz. Compania stabilește un sistem intern care să garanteze 24 de ore din 24 transmiterea, la cerere, imediat ce a fost primită solicitarea, a acestor informații către autoritatea competentă, în format electronic, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) sau articolul 13 alineatul (4), după caz;

(c) orice deviere de la ora estimată de sosire în portul de destinație sau la stația pilot, egală sau mai mare de trei ore, se notifică portului de sosire sau autorității competente, în conformitate cu articolul 4 sau cu articolul 13, după caz;

(d) se acordă exceptări numai navelor aflate într-un serviciu specific.

În sensul primului paragraf, serviciul se consideră regulat numai dacă este prevăzută funcționarea acestuia timp de minimum o lună.

Derogările de la cerințele stabilite la articolele 4 și 13 se limitează la călătorii cu o durată planificată de cel mult 12 ore.

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

(3) Statele membre verifică periodic îndeplinirea condițiilor stabilite la alineatele (1) și (2). În cazul în care cel puțin una din aceste condiții încetează să mai fie îndeplinită, statele membre retrag imediat beneficiul derogării companiei respective.

(4) Statele membre transmit Comisiei o listă a companiilor și navelor cărora li s-a acordat o derogare în temeiul prezentului articol, precum și orice actualizări ale acestei liste.”

7. La articolul 16 alineatul (1) se adaugă următoarele litere:

„(d) navele care nu au comunicat certificate de asigurare sau care nu dețin garanții financiare în conformitate cu oricare din dispozițiile legislației comunitare și normele internaționale;

(e) navele care au fost raportate de către piloți sau de autoritățile portuare ca prezentând deficiențe evidente care pot compromite navigarea lor în siguranță sau care ar putea reprezenta un risc pentru mediu.”

8. Se introduce următorul articol:

„Articolul 18a

Măsuri în caz de riscuri cauzate de prezența gheții

(1) Dacă autoritățile competente consideră, având în vedere starea gheții, că există o amenințare gravă la adresa siguranței vieții omenești pe mare ori a zonelor lor maritime sau costiere ori a zonelor maritime sau costiere ale altor state, aceștia:

(a) transmit comandanților navelor aflate în zona lor de competență sau care intenționează să intre sau să iasă dintr-unul din porturile lor informații adecvate privind starea gheții, rutele recomandate și serviciile de spargere a gheții din zona lor de competență;

(b) pot solicita, fără a aduce atingere datoriei de a acorda asistență navelor care au nevoie de asistență și altor obligații care decurg din normele internaționale relevante, ca o navă aflată în zona respectivă și care intenționează să intre sau să iasă dintr-un port sau terminal sau să părăsească o zonă de ancoraj, să dove-

dească faptul că îndeplinește cerințele de rezistență și de putere adecvate stării gheții din zona respectivă.

(2) Măsurile luate în temeiul alineatului (1) se bazează, în ceea ce privește datele referitoare la starea gheții, pe prognozele privind starea gheții și condițiile meteorologice furnizate de un serviciu de informare meteorologică calificat, recunoscut de statul membru.”

9. Articolul 19 se modifică după cum urmează:

(a) următorul paragraf se adaugă la alineatul (2):

„În acest scop, aceștia comunică autorităților naționale competente, la cerere, informațiile menționate la articolul 12.”;

(b) se adaugă următorul alineat:

„(4) În conformitate cu legislația lor națională, statele membre iau în considerare prevederile relevante ale Liniilor directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim în apele din jurisdicția lor.”

10. Articolul 20 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 20

Autoritățile competente pentru primirea navelor care au nevoie de asistență

(1) Statele membre desemnează una sau mai multe autorități competente, care au, la momentul operațiunii de salvare, experiența și competența necesare pentru a lua decizii din proprie inițiativă privind primirea navelor care au nevoie de asistență.

(2) Autoritatea sau autoritățile menționate la alineatul (1) pot, după caz și în special în caz de amenințare la adresa siguranței maritime și protecției mediului, lua oricare dintre măsurile incluse în lista din anexa IV care este nelimitativă.

(3) Autoritatea sau autoritățile menționate la alineatul (1) au reuniuni regulate pentru a face schimb de experiență și a ameliora măsurile luate în temeiul prezentului articol. Acestea se pot reuni oricând este necesar, în cazul unor circumstanțe specifice.”;

11. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 20a

Planuri pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență

(1) Statele membre elaborează planuri pentru adăpostirea navelor pentru a reacționa față de riscurile create de navele care au nevoie de asistență aflate în apele din jurisdicția lor, inclusiv, unde este cazul, față de riscurile pentru viața umană și mediu. Autoritatea sau autoritățile menționate la articolul 20 alineatul (1) participă la elaborarea și realizarea planurilor respective.

(2) Planurile menționate la alineatul (1) se elaborează după consultarea părților interesate, pe baza Rezoluțiilor A.949(23) și A.950(23) ale OMI, și conțin cel puțin următoarele elemente:

- (a) identitatea autorității sau autorităților responsabile cu primirea și gestionarea semnalelor de alertă;
- (b) identitatea autorității competente pentru evaluarea situației și pentru luarea unei decizii cu privire la acordul sau refuzul de adăpostire a unei nave care are nevoie de asistență în locul de refugiu ales;
- (c) informații privind zona de coastă a teritoriului statelor membre și toate elementele care favorizează o evaluare prealabilă și luarea rapidă a unei decizii privind alegerea locului de refugiu pentru o navă care are nevoie de asistență, inclusiv descrierea factorilor de mediu, economici și sociali și a condițiilor naturale;
- (d) procedurile de evaluare în vederea acordului sau refuzului de a adăposti o navă care are nevoie de asistență într-un loc de refugiu;
- (e) resursele și instalațiile corespunzătoare pentru asistență, salvare și combatere a poluării;
- (f) procedurile de coordonare și de luare a deciziilor la nivel internațional;
- (g) procedurile privind garanțiile financiare și răspunderea aplicabile navelor adăpostite într-un loc de refugiu.

(3) Statele membre publică denumirea și adresele de contact ale autorităților menționate la articolul 20 alineatul (1), precum și ale autorităților desemnate pentru primirea și gestionarea semnalelor de alertă.

La cerere, statele membre comunică statelor membre vecine informațiile relevante privind planurile.

Atunci când pun în aplicare procedurile prevăzute în planurile pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență, statele membre se asigură că informațiile relevante sunt puse la dispoziția părților implicate în operațiuni.

Dacă li se solicită acest lucru din partea statelor membre, cei care primesc informații în conformitate cu al doilea și al treilea paragraf sunt supuși obligației de confidențialitate.

(4) Până la 30 noiembrie 2010, statele membre informează Comisia în legătură cu măsurile luate în vederea punerii în aplicare a prezentului articol.

Articolul 20b

Decizii privind adăpostirea navelor

Autoritatea sau autoritățile menționate la articolul 20 alineatul (1) hotărăsc asupra acceptării unei nave într-un loc de refugiu în urma unei evaluări prealabile a situației realizate pe baza planurilor menționate la articolul 20a. Autoritatea sau autoritățile se asigură că navele sunt adăpostite într-un loc de refugiu, în cazul în care consideră că aceasta este acțiunea cea mai adecvată pentru protejarea vieții omenești și a mediului.

Articolul 20c

Garanție financiară și despăgubire

(1) Absența unui certificat de asigurare în sensul articolului 6 din Directiva 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime (*) nu exonerează un stat membru de la realizarea evaluării prealabile menționate la articolul 20b și nu se consideră a fi, pentru un stat membru, un motiv suficient de a refuza să adăpostească o navă într-un loc de refugiu.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), la primirea unei nave într-un loc de refugiu, un stat membru poate solicita operatorului, agentului sau comandantului navei să prezinte un certificat de asigurare în sensul articolului 6 din Directiva 2009/20/CE. Solicitarea acestui certificat nu trebuie să ducă la întârzierea primirii navei.

*Articolul 20d***Examinarea de către Comisie**

Comisia examinează mecanismele existente în statele membre pentru despăgubirea pentru pierderile economice potențiale suferite de un port sau un organism, în urma unei decizii luate în temeiul articolului 20 alineatul (1). Pe baza acestei examinări, Comisia prezintă și evaluează diferite opțiuni de politică. Până la 31 decembrie 2011, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului privind rezultatele acestei examinări.

(*) JO L 131, 28.5.2009, p. 128.”

12. Se introduce următorul articol:

*„Articolul 22a***SafeSeaNet**

(1) Statele membre creează, la nivel național sau local, sisteme de gestionare a informațiilor maritime pentru prelucrarea informațiilor menționate în prezenta directivă.

(2) Sistemele create în conformitate cu alineatul (1) permit utilizarea operațională a informațiilor culese și îndeplinesc, în special, cerințele stabilite la articolul 14.

(3) Pentru a garanta un schimb eficient al informațiilor menționate în prezenta directivă, statele membre se asigură că sistemele naționale sau locale înființate pentru culegerea, prelucrarea și păstrarea acestor informații pot fi interconectate cu SafeSeaNet. Comisia se asigură că SafeSeaNet funcționează 24 de ore pe zi. Descrierea și principiile de bază ale SafeSeaNet sunt stabilite în anexa III.

(4) Fără a aduce atingere alineatului (3), atunci când operează în cadrul acordurilor intracomunitare sau al proiectelor transfrontaliere interregionale sau transnaționale în interiorul Comunității, statele membre se asigură că sistemele sau rețelele de informații create respectă cerințele prezentei directive și sunt compatibile cu SafeSeaNet și conectate la acesta.”

13. Articolul 23 se modifică după cum urmează:

(a) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) extinderea acoperirii și/sau actualizarea sistemului comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor în vederea unei mai bune identi-

ficări și monitorizări a navelor, ținându-se cont de progresele înregistrate în domeniul tehnologiilor informației și comunicațiilor. În acest scop, statele membre și Comisia cooperează pentru a introduce, după caz, sisteme de raportare obligatorii, servicii de trafic maritim obligatorii și sisteme de dirijare corespunzătoare pentru nave, urmărind să le supună OMI spre aprobare. De asemenea, acestea cooperează, în cadrul organismelor regionale sau internaționale interesate, în vederea dezvoltării sistemelor de identificare și urmărire la mare distanță;”;

(b) se adaugă următoarea literă:

„(e) asigurarea interconectării și interoperabilității sistemelor naționale folosite pentru gestionarea informațiilor menționate în anexa I, precum și dezvoltarea și actualizarea SafeSeaNet.”

14. Se introduce următorul articol:

*„Articolul 23a***Prelucrarea și gestionarea informațiilor privind siguranța maritimă**

(1) Comisia asigură, dacă este necesar, prelucrarea, exploatarea și diseminarea către autoritățile desemnate de statele membre, a informațiilor culese în temeiul prezentei directive.

(2) Dacă este cazul, Comisia contribuie la dezvoltarea și la buna funcționare a sistemelor de culegere și diseminare a datelor privind siguranța maritimă, în special prin intermediul sistemului «Equasis» sau al oricărui alt sistem public asemănător.”

15. Articolul 24 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 24***Confidențialitatea informațiilor**

(1) În conformitate cu legislația comunitară sau națională, statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura confidențialitatea informațiilor care le sunt trimise în temeiul prezentei directive și folosesc aceste informații numai cu respectarea prevederilor prezentei directive.

(2) Comisia investighează posibilele probleme de securitate a rețelelor și a informațiilor și propune modificări ale anexei III pentru îmbunătățirea securității rețelei.”

16. Articolele 27 și 28 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 27

Modificări

(1) Trimiterile la instrumentele comunitare și ale OMI din prezenta directivă, definițiile prevăzute la articolul 3 și anexele la aceasta pot fi modificate pentru a le alinia la legislația comunitară sau internațională care a fost adoptată, modificată sau care a intrat în vigoare, în măsura în care aceste modificări nu largesc domeniul de aplicare a prezentei directive.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 28 alineatul (2).

(2) Anexele I, III și IV pot fi modificate, luându-se în considerare experiența câștigată în aplicarea prezentei directive, în măsura în care aceste modificări nu extind domeniul de aplicare a prezentei directive.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 28 alineatul (2).

Articolul 28

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului (*).

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

(*) JO L 324, 29.11.2002, p. 1.”

17. La anexa I partea 4, liniuța X se înlocuiește cu următorul text:

„— X. Diverse:

- caracteristicile și cantitatea estimată de combustibil pentru propulsia navei, în cazul navelor cu tonaj brut mai mare de 1 000 de tone;

— stare de navigație.”

18. La anexa II partea I se adaugă următorul punct:

„3. Nave de pescuit

Navele de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri sunt supuse cerinței de dotare cu echipament prevăzută la articolul 6a, în conformitate cu următorul calendar:

— navele de pescuit cu o lungime totală de 24 de metri sau mai mare, dar mai mică de 45 de metri: până la 31 mai 2012;

— navele de pescuit cu o lungime totală de 18 de metri sau mai mare, dar mai mică de 24 de metri: până la 31 mai 2013;

— navele de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 de metri, dar mai mică de 18 de metri: până la 31 mai 2014.

Navele de pescuit noi cu o lungime totală mai mare de 15 metri sunt supuse cerinței de dotare cu echipament prevăzută la articolul 6a până la 30 noiembrie 2010.”

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

Articolul 2

Transpunerea

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 30 noiembrie 2010. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor măsuri.

Atunci când statele membre adoptă respectivele măsuri, acestea cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre transmit Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul vizat de prezenta directivă.

Articolul 3

Intrarea în vigoare

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

*Articolul 4***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 23 aprilie 2009.

Pentru Parlamentul European

Președintele

H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu

Președintele

P. NEČAS

ANEXĂ

„ANEXA III

MESAJELE ELECTRONICE ȘI SAFESEANET**1. Conceptul general și structura**

Sistemul comunitar de informare și schimb de informații maritime, SafeSeaNet, permite recepționarea, stocarea, extragerea și schimbul de informații în scopul siguranței maritime, securității maritime și a porturilor și protejării mediului maritim și al eficienței traficului și transportului maritim.

SafeSeaNet este un sistem specializat, creat pentru a facilita schimbul de informații în format electronic între statele membre și pentru a-i furniza Comisiei informațiile relevante în conformitate cu legislația comunitară. Aceasta se compune dintr-o rețea de sisteme naționale SafeSeaNet din fiecare stat membru și un sistem central SafeSeaNet, care acționează ca punct nodal.

Rețeaua SafeSeaNet conectează între ele toate sistemele naționale SafeSeaNet și include sistemul central SafeSeaNet.

2. Gestionarea, funcționarea, dezvoltarea și întreținerea SafeSeaNet**2.1. Responsabilități****2.1.1. Sistemele naționale SafeSeaNet**

Statele membre creează și întrețin un sistem SafeSeaNet național care permite schimbul de informații maritime între utilizatorii autorizați și care se află sub responsabilitatea unei autorități naționale competente (ANC).

ANC este responsabilă de gestionarea sistemului național, care include coordonarea la nivel național a utilizatorilor și furnizorilor de date, precum și asigurarea că UN LOCOCODES sunt proiectate și că infrastructura națională de tehnologie a informațiilor și că procedurile, astfel cum sunt descrise în Documentul privind controlul interfeței și a funcționalităților (DCIF) menționat la punctul 2.3., sunt stabilite și întreținute.

Sistemul național SafeSeaNet permite interconectarea utilizatorilor autorizați sub responsabilitatea ANC și poate fi făcut accesibil actorilor identificați din sectorul naval (armatori, agenți, comandanți, încărcători și alții), atunci când aceștia sunt autorizați în acest sens de ANC, în special pentru a facilita trimiterea electronică a rapoartelor în conformitate cu legislația comunitară.

2.1.2. Sistemul central SafeSeaNet

„Comisia este responsabilă de gestionarea și dezvoltarea, la nivel de politici, a sistemului central SafeSeaNet, precum și de supravegherea acestuia, în cooperare cu statele membre, în timp ce în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾, agenția, în cooperare cu statele membre și cu Comisia, este responsabilă de punerea în aplicare la nivel tehnic.”

Sistemul central SafeSeaNet, care acționează ca un punct nodal, interconectează toate sistemele naționale SafeSeaNet și stabilește infrastructura de tehnologie a informațiilor și procedurile astfel cum sunt descrise în Documentul privind controlul interfeței și a funcționalităților menționat la punctul 2.3.

2.2. Principiile de gestionare

Comisia înființează un grup de comandă la nivel înalt, care își adoptă regulamentul de procedură, compus din reprezentanți ai statelor membre și ai Comisiei, pentru:

- formularea de recomandări în vederea îmbunătățirii eficacității și a securității SafeSeaNet;
- formularea unor îndrumări corespunzătoare pentru dezvoltarea SafeSeaNet;
- asistarea Comisiei în examinarea performanței SafeSeaNet;
- aprobarea Documentului privind controlul interfeței și a funcționalităților menționat la punctul 2.3 și modificările ulterioare ale acestuia.

⁽¹⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 1.

2.3. Documentul privind controlul interfeței și a funcționalităților și documentația tehnică pentru SafeSeaNet

Comisia dezvoltă și întreține, în strânsă cooperare cu statele membre, un „Document privind controlul interfeței și a funcționalităților” (DCIF).

DCIF descrie în detaliu cerințele privind performanțele sistemului și procedurile aplicabile elementelor naționale și centrale ale SafeSeaNet concepute pentru a asigura conformarea cu legislația comunitară relevantă.

DCIF include norme privind:

- îndrumările privind drepturile de acces pentru managementul calității datelor;
- specificațiile de securitate pentru transmisia și schimbul de date; și
- arhivarea informațiilor la nivel național și central.

DCIF indică modalitățile de stocare și disponibilitatea informațiilor privind mărfurile periculoase sau poluante în legătură cu serviciile regulate pentru care s-a acordat o derogare în conformitate cu articolul 15.

Documentația tehnică referitoare la SafeSeaNet, cum ar fi standardele pentru formatul în care se realizează schimbul de date, manualele de utilizare și specificațiile privind securitatea rețelei, este elaborată și întreținută de agenție, în cooperare cu statele membre.

3. Schimbul de date prin SafeSeaNet

Sistemul utilizează standardele sectorului maritim și trebuie să poată interacționa cu sistemele publice și private utilizate pentru crearea, furnizarea sau primirea informațiilor în cadrul SafeSeaNet.

Comisia și statele membre cooperează în vederea examinării fezabilității și dezvoltării funcționalităților care vor asigura, în cât mai mare măsură posibil, ca trimiterea informațiilor de către furnizorii de date, inclusiv căpitanii, armatorii, agenții, operatorii, expeditorii și autoritățile relevante să nu fie necesară decât o singură dată. Statele membre se asigură că informațiile trimise sunt disponibile pentru utilizare în toate raportările, notificările și sistemele VTMS.

Mesajele electronice trimise în conformitate cu prezenta directivă și legislația comunitară relevantă se distribuie prin SafeSeaNet. În acest scop, statele membre creează și întrețin interfețele necesare pentru transmiterea automată a datelor prin mijloace electronice către SafeSeaNet.

În cazul în care norme adoptate la nivel internațional admit trimiterea de informații LRIT privind nave din statele terțe, rețelele SafeSeaNet se utilizează pentru a distribui în statele membre, la un nivel de securitate adecvat, informațiile LRIT primite în conformitate cu articolul 6b din prezenta directivă.

4. Securitate și drepturi de acces

Sistemul central și sistemele naționale SafeSeaNet se conformează cerințelor din prezenta directivă în ceea ce privește confidențialitatea informațiilor, precum și principiile și specificațiile de securitate descrise în DCIF, în special în privința drepturilor de acces.

Statele membre identifică toți utilizatorii pentru care se atribuie un rol și un set de drepturi de acces în conformitate cu DCIF.”

DIRECTIVA 2009/18/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**din 23 aprilie 2009****de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului****(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

(3) Parlamentul European, în rezoluția sa din 21 aprilie 2004 privind creșterea siguranței maritime⁽⁴⁾, a îndemnat Comisia să prezinte o propunere de directivă privind investigarea accidentelor de navigație.

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

(4) Articolul 2 din Convenția Organizației Națiunilor Unite din 1982 privind dreptul mării din 10 decembrie 1982 (denumită în continuare „UNCLOS”) stabilește dreptul statelor de coastă de a investiga cauza oricărui accident maritim care are loc în apele sale teritoriale și care ar putea pune în pericol viața oamenilor sau mediul, ar putea implica autoritățile sale de coastă responsabile cu operațiunile de căutare și salvare sau ar putea afecta în alt fel statul de coastă în cauză.

având în vedere propunerea Comisiei,

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

(5) Articolul 94 din UNCLOS prevede ca, în cazul anumitor accidente sau incidente de navigație survenite în marea liberă, statele de pavilion solicită efectuarea de investigații de către sau sub autoritatea uneia sau a mai multor persoane având calificarea corespunzătoare.

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat, având în vedere textul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 3 februarie 2009⁽³⁾,

(6) Regula I/21 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare din 1 noiembrie 1974 (denumită în continuare „SOLAS 74”), Convenția internațională privind liniile de încărcare din 5 aprilie 1966 și Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 2 noiembrie 1973 stabilesc responsabilitățile statelor de pavilion în ceea ce privește efectuarea de investigații în caz de accidente și comunicarea constatrilor relevante către Organizația Maritimă Internațională (OMI).

întrucât:

(1) Ar trebui să se mențină un nivel general ridicat de siguranță în transportul maritim din Europa și ar trebui să se depună toate eforturile pentru a reduce numărul de accidente și incidente maritime.

(7) Codul de punere în aplicare a instrumentelor obligatorii ale OMI anexat la Rezoluția A.996(25) a Adunării OMI din 29 noiembrie 2007 reamintește obligația statelor de pavilion de a lua măsurile necesare pentru a asigura efectuarea de investigații privind siguranța maritimă de către anchetatori având calificarea corespunzătoare, competenți în chestiunile legate de accidente și incidentele maritime. De asemenea, codul respectiv impune statelor de pavilion să fie pregătite să pună la dispoziție anchetatori calificați în acest scop, indiferent de locul în care s-a produs accidentul sau incidentul.

⁽¹⁾ JO C 318, 23.12.2006, p. 195.⁽²⁾ JO C 229, 22.9.2006, p. 38.⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 25 aprilie 2007 (JO C 74 E, 30.3.2008, p. 546), Poziția comună a Consiliului din 6 iunie 2008 (JO C 184 E, 22.7.2008, p. 23), Poziția Parlamentului European din 24 septembrie 2008 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Decizia Consiliului din 26 februarie 2009 și Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 11 martie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).⁽⁴⁾ JO C 104 E, 30.4.2004, p. 730.

- (8) Ar trebui să se aibă în vedere dispozițiile Codului pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime, anexat la Rezoluția A.849(20) a Adunării OMI din 27 noiembrie 1997 (denumit în continuare „Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime”), care prevede aplicarea unei abordări comune în ceea ce privește investigațiile privind siguranța în caz de accidente și incidente maritime, precum și cooperarea între state pentru identificarea factorilor care conduc la producerea unor accidente și incidente maritime. Ar trebui să se ia, de asemenea, în considerare Rezoluția A.861(20) a Adunării OMI din 27 noiembrie 1997 și Rezoluția MSC.163(78) a Comitetului OMI pentru siguranță maritimă din 17 mai 2004, care prevăd o definiție pentru „înregistratoare de date privind voiajul”.
- (9) Navigatorii sunt recunoscuți ca o categorie specială de lucrători și, având în vedere natura globală a activității industriei navale și diferitele jurisdicții cu care aceștia pot intra în contact, aceștia au nevoie de o protecție specială, în special în privința contactelor cu autoritățile publice. În interesul asigurării unui nivel ridicat de siguranță maritimă, navigatorii ar trebui să se poată baza pe un tratament echitabil în caz de accident maritim. Drepturile fundamentale ale acestora, precum și demnitatea umană ar trebui să le fie respectate în orice moment și toate investigațiile legate de siguranța maritimă ar trebui să se desfășoare în mod echitabil și cu celeritate. În acest scop, statele membre ar trebui să ia în considerare, în conformitate cu legislația lor națională, dispozițiile relevante ale liniilor directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim.
- (10) Statele membre, acționând în cadrul sistemelor lor juridice, ar trebui să asigure protecția martorilor în ceea ce privește declarațiile acestora făcute ca urmare a unui accident și să împiedice folosirea acestor declarații în alte scopuri decât investigațiile privind siguranța, având drept obiectiv evitarea oricăror măsuri discriminatorii sau represive împotriva martorilor ca urmare a participării acestora la investigațiile respective.
- (11) 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⁽¹⁾ impune statelor membre să definească, în cadrul sistemelor lor juridice, un statut juridic care să le permită acestora sau oricărui alt stat membru interesat în mod deosebit, să participe, să coopereze sau, dacă este prevăzut în Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime, să desfășoare investigații asupra oricărui accident sau incident maritim în care sunt implicate navele de tip feribot ro-ro sau navele de pasageri de mare viteză.
- (12) 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⁽²⁾ impune statelor membre să respecte Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime și să se asigure că rezultatele investigațiilor privind accidentele sunt publicate cât mai curând posibil, după finalizarea acestora.
- (13) Efectuarea în mod nepărtinitor a unor investigații privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor care implică nave maritime sau alte nave din porturi sau zone maritime cu acces limitat are o importanță crucială în stabilirea împrejurărilor și cauzelor unor astfel de accidente sau incidente. Investigațiile respective ar trebui, prin urmare, efectuate de către anchetatori calificați, sub controlul unui organ sau al unei entități independente care să dețină competențele necesare, pentru a se evita orice conflict de interese.
- (14) Statele membre ar trebui să ia măsurile necesare, cu respectarea dispozițiilor lor legale în vigoare privind prerogativele autorităților competente să desfășoare anchete judiciare și, dacă este necesar, prin colaborarea cu autoritățile respective, pentru a permite responsabililor cu investigațiile tehnice să își îndeplinească sarcinile în cele mai bune condiții.
- (15) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date⁽³⁾.
- (16) Statele membre ar trebui să ia măsurile necesare astfel încât sistemele lor juridice să le permită acestora și oricăror alte state membre interesate în mod deosebit să participe sau să coopereze la efectuarea de investigații asupra accidentelor sau să efectueze astfel de investigații, pe baza dispozițiilor Codului OMI pentru investigarea accidentelor maritime.
- (17) În principiu, orice accident sau incident maritim ar trebui să facă obiectul unei singure investigații desfășurate de către un stat membru sau de către un stat membru care conduce investigația cu participarea oricăror alte state membre interesate în mod deosebit. În cazuri excepționale, justificate în mod corespunzător, care implică două sau mai multe state membre în legătură cu pavilionul navei în cauză, locul în care s-a produs accidentul sau naționalitatea victimelor, ar putea fi desfășurate mai multe investigații în paralel.
- (18) Un stat membru poate delega către alt stat membru sarcina de a desfășura o investigație privind siguranța în caz de accident sau incident maritim (denumite în continuare „investigații privind siguranța”) sau de a îndeplini sarcini precise în cadrul unei investigații, în cazul în care acest lucru se stabilește de comun acord.

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

(2) JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

(3) JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

- (19) Statele membre ar trebui să depună toate eforturile necesare pentru a nu solicita acoperirea costurilor asistenței solicitate în cadrul desfășurării de investigații privind siguranța care implică participarea a două sau mai multe state membre. În cazul în care se solicită asistența din partea unui stat membru care nu este implicat în investigația privind siguranța, statele membre ar trebui să hotărască de comun acord asupra rambursării cheltuielilor ocazionate.
- (20) În temeiul Regulii V/20 din Convenția SOLAS 74, navele de pasageri, precum și alte nave decât cele de pasageri, cu un tonaj brut de minimum 3 000, construite începând cu 1 iulie 2002, trebuie să fie echipate cu înregistratoare de date privind voiajul, în vederea facilitării investigării accidentelor. Având în vedere importanța acestora în elaborarea unei politici de prevenire a accidentelor de navigație, echipamentele respective ar trebui să fie, în mod obligatoriu, prezente la bordul navelor care efectuează curse naționale sau internaționale cu escale în porturile comunitare.
- (21) Informațiile furnizate de înregistratoarele de date privind voiajul, precum și de alte dispozitive electronice, pot fi utilizate atât retrospectiv, după un accident sau incident maritim, în vederea investigării cauzelor sale, cât și preventiv, pentru a câștiga experiență în privința circumstanțelor care pot conduce la asemenea evenimente. Statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru a asigura utilizarea în mod corespunzător a acestor date, în ambele scopuri, atunci când sunt disponibile.
- (22) Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ impune Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (denumită în continuare „agenția”) să coopereze cu statele membre în vederea dezvoltării de soluții tehnice și să ofere asistență tehnică legată de punerea în aplicare a legislației comunitare. În domeniul investigării accidentelor, agenția are sarcina precisă de a facilita cooperarea între statele membre și Comisie, în dezvoltarea unei metodologii comune de investigare a accidentelor maritime, în conformitate cu principiile agreate la nivel internațional, ținându-se totodată seama de diversele sisteme juridice ale statelor membre.
- (23) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002, agenția facilitează cooperarea în ceea ce privește acordarea de sprijin de către statele membre în activitățile conexe investigațiilor și efectuarea de analize ale rapoartelor existente de investigare a accidentelor.
- (24) La elaborarea sau modificarea metodologiei comune de investigare a accidentelor și incidentelor maritime ar trebui să se țină seama de toate concluziile relevante la care s-a ajuns în cadrul investigării accidentelor.
- (25) Recomandările privind siguranța care rezultă în urma unei investigații privind siguranța ar trebui luate în considerare în mod adecvat de către statele membre și de către Comunitate.
- (26) Deoarece scopul investigațiilor tehnice privind siguranța este de a preveni accidentele și incidentele maritime pe viitor, concluziile și recomandările privind siguranța nu ar trebui utilizate pentru a stabili răspunderea sau culpa.
- (27) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume îmbunătățirea siguranței maritime în cadrul Comunității și, prin urmare, reducerea riscului unor accidente maritime pe viitor, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea sau efectele acțiunii, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității așa cum este enunțat în respectivul articolul, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (28) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽²⁾.
- (29) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să modifice prezenta directivă în vederea aplicării modificărilor ulterioare la convențiile internaționale, protocoalele, codurile și rezoluțiile aflate în legătură cu aceasta și să adopte sau să modifice metodologia comună de investigare a accidentelor și incidentelor maritime. Deoarece respectivele măsuri au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele, prin completarea acesteia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (30) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legiferare ⁽³⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele însele și în interesul Comunității, propriile tabele care să ilustreze, în măsura posibilității, corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere, precum și să le facă publice,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiectul

- (1) Obiectivul prezentei directive îl reprezintă îmbunătățirea siguranței maritime și prevenirea poluării cauzate de nave, reducându-se astfel riscul unor accidente maritime pe viitor, prin următoarele măsuri:

⁽²⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

⁽¹⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 1.

(a) facilitarea efectuării prompte a unor investigații privind siguranța și a unei examinări corespunzătoare a accidentelor și incidentelor maritime în scopul determinării cauzelor acestora; și

(b) asigurarea unei comunicări precise și în timp util a rezultatelor investigațiilor privind siguranța, precum și a unor propuneri de remediere a situației.

(2) Investigațiile reglementate de prezenta directivă nu au ca obiect stabilirea răspunderii sau a culpei. Cu toate acestea, statele membre iau măsurile necesare astfel încât organul sau organismul de anchetă (denumit în continuare „organul de anchetă”) să nu efectueze rapoarte incomplete privind cauzele accidentului sau incidentului maritim datorită faptului că răspunderea sau culpa s-ar putea deduce din constatările investigației.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică în cazul accidentelor și incidentelor maritime care:

(a) implică nave aflate sub pavilionul unuia dintre statele membre; sau

(b) se produc în apele teritoriale și apele interioare ale statelor membre, astfel cum sunt definite în UNCLOS; sau

(c) implică alte interese majore ale statelor membre.

(2) Prezenta directivă nu se aplică în cazul accidentelor și incidentelor maritime care implică numai:

(a) nave de război și militare sau alte nave care aparțin sau sunt în exploatarea unui stat membru și sunt folosite exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale;

(b) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave din lemn construite cu metode rudimentare, iahturi sau ambarcațiuni de agrement neimplicate în activități comerciale, cu excepția cazurilor în care acestea au sau vor avea un echipaj și transportă sau vor transporta mai mult de 12 pasageri în scopuri comerciale;

(c) nave de navigație interioară care operează pe căi navigabile interioare;

(d) nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri;

(e) platforme fixe de foraj în larg.

Articolul 3

Definiții

În înțelesul prezentei directive:

1. „Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime” înseamnă Codul pentru investigarea accidentelor

și incidentelor maritime, anexat la Rezoluția A.849(20) a Adunării OMI din 27 noiembrie 1997, în versiunea sa actualizată;

2. următorii termeni se înțeleg în conformitate cu definițiile conținute de Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime:

(a) „accident maritim”;

(b) „accident foarte grav”;

(c) „incident maritim”;

(d) „investigații privind siguranța în caz de accidente și incidente maritime”;

(e) „stat care conduce investigația”;

(f) „stat interesat în mod deosebit”;

3. termenul „accident grav” se înțelege în conformitate cu definiția actualizată din Circulara MSC-MEPC.3/Circ.3 a Comitetului OMI pentru siguranța maritimă și a Comitetului OMI pentru protecția mediului marin din 18 decembrie 2008;

4. „Linii directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim” înseamnă liniile directoare astfel cum sunt anexate la Rezoluția LEG. 3(91) a Comitetului juridic al OMI din 27 aprilie 2006 și aprobate de organul de conducere al Organizației Internaționale a Muncii în cadrul celei de a 296-a reuniuni ale sale din 12-16 iunie 2006;

5. termenii „navă de tip feribot ro-ro” și „navă de pasageri de mare viteză” se înțeleg în conformitate cu definițiile de la articolul 2 din Directiva 1999/35/CE;

6. termenul „înregistrator de date privind voiajul” (denumit în continuare „VDR”) se înțelege în conformitate cu definiția din Rezoluțiile A.861(20) a Adunării OMI și Rezoluția MSC.163(78) a Comitetului OMI pentru siguranța maritimă;

7. „recomandare privind siguranța” înseamnă orice propunere, inclusiv în scopul înregistrării și controlului, efectuată de:

(a) organul de anchetă al statului care desfășoară sau conduce investigațiile privind siguranța pe baza informațiilor rezultate din investigația în cauză; sau, după caz,

(b) Comisie, acționând pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor investigațiilor privind siguranța desfășurate.

Articolul 4

Statutul investigațiilor privind siguranța

(1) Statele membre definesc, în conformitate cu propriile sisteme juridice interne, statutul juridic al investigațiilor privind siguranța astfel încât respectivele investigații să poată fi efectuate cât mai rapid și mai eficient cu putință.

Statele membre se asigură că, în conformitate cu legislația lor și, dacă este necesar, în colaborare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, investigațiile privind siguranța:

(a) sunt independente de orice anchete penale sau alte investigații desfășurate în paralel pentru stabilirea răspunderii sau a culpei; și

(b) nu sunt împiedicate, suspendate sau întârziate în mod nejustificat din cauza unor astfel de anchete.

(2) Normele care urmează a fi instituite de către statele membre includ dispoziții care să permită, conform cadrului de cooperare permanentă menționat la articolul 10:

(a) cooperarea și asistența reciprocă în cadrul investigațiilor privind siguranța desfășurate de alte state membre sau delegarea către un alt stat membru a sarcinii de a desfășura astfel de investigații, în conformitate cu articolul 7; și

(b) coordonarea activităților organelor lor de anchetă, în măsura în care este necesar pentru îndeplinirea obiectivelor prezentei directive.

Articolul 5

Obligația de a desfășura investigații

(1) Fiecare stat membru se asigură că are loc o investigație privind siguranța, desfășurată de organul de anchetă menționat la articolul 8 în urma unor accidente maritime foarte grave:

(a) care implică o navă aflată sub pavilionul său, indiferent de locul accidentului; sau

(b) care se produc în apele sale teritoriale sau interne, astfel cum sunt definite în UNCLOS, indiferent de pavilionul navei sau navelor implicate în accident; sau

(c) care implică un interes deosebit al statului membru în cauză, indiferent de locul accidentului și de pavilionul navei sau navelor implicate.

(2) De asemenea, în cazul unor accidente grave, organul de anchetă realizează o evaluare preliminară pentru a decide dacă se va efectua sau nu o investigație privind siguranța. În cazul în care organul de anchetă decide să nu efectueze o investigație

privind siguranța, motivele pe care se întemeiază o astfel de decizie se înregistrează și se notifică în conformitate cu articolul 17 alineatul (3).

În orice alte cazuri de accidente sau incidente maritime, organul de anchetă decide dacă se va efectua sau nu o investigație privind siguranța.

La luarea deciziilor menționate la primul și la al doilea paragraf, organul de anchetă ia în considerare gravitatea accidentului sau incidentului maritim, tipul de navă și/sau încărcătura în cauză și rolul pe care rezultatele investigației privind siguranța îl pot avea în prevenirea accidentelor și incidentelor pe viitor.

(3) Domeniul de aplicare și modalitățile practice de desfășurare a investigațiilor privind siguranța sunt determinate de organul de anchetă al statului membru care conduce investigația, în cooperare cu organele similare ale celorlalte state interesate în mod deosebit, în maniera care pare cea mai potrivită pentru îndeplinirea obiectivului prezentei directive și în vederea prevenirii unor accidente și incidente pe viitor.

(4) În desfășurarea investigațiilor privind siguranța, organul de anchetă urmează metodologia comună de investigare a accidentelor și incidentelor maritime elaborată în temeiul articolului 2 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 1406/2002. Organele de anchetă se pot îndepărta de la metodologia respectivă în anumite cazuri în care respectiva abordare se justifică din perspectiva necesității, în conformitate cu opinia lor profesională, și atunci când este necesar pentru atingerea obiectivelor investigației. Comisia adoptă sau modifică metodologia în vederea atingerii obiectivelor prezentei directive, luând în considerare orice concluzii relevante la care s-a ajuns ca urmare a investigațiilor privind siguranța.

Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale din prezenta directivă, printre altele, prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 19 alineatul (3).

(5) O investigație privind siguranța se inițiază cât mai curând posibil după producerea accidentului sau incidentului maritim și, în orice caz, nu mai târziu de două luni de la producerea acestuia.

Articolul 6

Obligația de notificare

Un stat membru prevede, în cadrul sistemului său juridic intern, informarea fără întârziere a organului său de anchetă, de către autoritățile competente și/sau de către părțile implicate, privind producerea oricăror accidente sau incidente care intră în sfera de aplicare a prezentei directive.

*Articolul 7***Conducerea de investigații privind siguranța și participarea la acestea**

(1) În principiu, orice accident sau incident maritim face obiectul unei singure investigații desfășurate de către un stat membru sau de către un stat membru care conduce investigația cu participarea oricărui alt stat membru interesat în mod deosebit.

În cazul unor investigații privind siguranța în care sunt implicate două sau mai multe state membre, statele membre în cauză cooperează în consecință pentru a decide rapid și de comun acord, care este statul membru care să conducă investigațiile. Acestea depun toate eforturile pentru a ajunge la un acord asupra procedurilor de investigare. În cadrul acestui acord, alte state interesate în mod deosebit au aceleași drepturi și acces la martori și la dovezi în mod egal cu statul membru care conduce investigația privind siguranța. Statele respective au, de asemenea, dreptul de a le fi luat în considerare punctul de vedere de către statul membru care conduce investigațiile.

Desfășurarea de investigații privind siguranța în paralel asupra aceluiași accident sau incident maritim se limitează în mod strict la situații excepționale. În astfel de situații, statele membre notifică Comisiei motivele care au stat la baza desfășurării unor astfel de investigații în paralel. Statele membre care desfășoară investigații în paralel cooperează între ele. În special organele de anchetă implicate fac schimb de informații pertinente culese pe parcursul investigațiilor, în special pentru a ajunge la concluzii comune, în măsura în care acest lucru este posibil.

Statele membre se abțin, de asemenea, de la adoptarea oricărei măsuri care ar putea împiedica, suspenda sau întârzia în mod nejustificat desfășurarea unei investigații privind siguranța care intră în sfera de aplicare a prezentei directive.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), fiecare stat membru păstrează responsabilitatea desfășurării investigației privind siguranța și a coordonării cu alte state membre interesate în mod deosebit, până în momentul stabilirii de comun acord a statului care să conducă investigația.

(3) Fără a aduce atingere obligațiilor asumate în temeiul prezentei directive și al dreptului internațional, un stat membru poate, de la caz la caz, să delege în baza unui acord reciproc către alt stat membru sarcina de a conduce o investigație privind siguranța sau de a îndeplini sarcini precise în cadrul desfășurării unei astfel de investigații.

(4) În cazul în care o navă de tip feribot ro-ro sau o navă de pasageri de mare viteză este implicată într-un accident sau incident maritim, investigația privind siguranța este lansată de către statul membru în ale cărui ape teritoriale sau interioare, astfel cum sunt definite în UNCLOS, s-a produs accidentul sau incidentul sau, dacă acesta se produce în alte ape, de către ultimul stat membru prin apele căruia a trecut nava de tip feribot ro-ro sau nava de pasageri. Statul respectiv răspunde

de investigația privind siguranța și de coordonarea cu alte state membre interesate în mod deosebit, până în momentul în care se stabilește de comun acord statul care să conducă investigațiile.

*Articolul 8***Organe de anchetă**

(1) Statele membre se asigură că investigațiile privind siguranța sunt efectuate sub responsabilitatea unui organ permanent și imparțial de anchetă care dispune de competențele necesare, și de către anchetatori având calificări corespunzătoare, competenți în chestiunile legate de accidente și incidente maritime.

În vederea desfășurării de investigații obiective privind siguranța, organul de anchetă este independent din punct de vedere organizațional, juridic și al luării deciziilor față de orice parte ale cărei interese ar putea veni în conflict cu sarcina ce i-a fost încredințată.

Statele membre fără ieșire la mare care nu posedă nave sau ambarcațiuni care navighează sub pavilionul lor stabilesc un punct central de cooperare în cadrul investigațiilor, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (c).

(2) Organul de anchetă ia măsurile necesare pentru a se asigura că anchetatorii au cunoștințe și experiență practică în domeniile relevante pentru sarcinile lor de investigare normale. În plus, organul de anchetă asigură accesul prompt la informații de specialitate, în cazul în care este necesar.

(3) Activitățile încredințate organului de anchetă pot fi extinse la culegerea și analiza informațiilor privind siguranța maritimă, în special în scopuri preventive, în măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței acestuia și nu determină asumarea de responsabilități în probleme de reglementare, administrative sau de standardizare.

(4) Statele membre, acționând în cadrul propriilor sisteme juridice, iau măsurile necesare pentru ca anchetatorilor din cadrul organelor lor de anchetă sau al oricărui alt organ de anchetă căruia i-au delegat sarcina de investigare privind siguranța, iar atunci când este cazul, în cooperare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, să li se pună la dispoziție toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației privind siguranța și, prin urmare, să fie autorizați:

- (a) să aibă liber acces la orice zonă relevantă sau la locul accidentului, precum și la orice navă, epavă sau structură, inclusiv la încărcătură, echipament sau resturi;
- (b) să asigure alcătuirea imediată a unei liste de probe, precum și căutarea și înlăturarea controlată a epavei, a resturilor sau a altor componente sau substanțe, în vederea examinării sau analizării acestora;
- (c) să solicite examinarea sau analiza elementelor enunțate la litera (b) și să aibă acces liber la rezultatele examinării sau analizei respective;

- (d) să aibă acces liber la toate informațiile utile și datele înregistrate, inclusiv la datele VDR, legate de navă, voiaj, încărcătură, echipaj sau orice altă persoană, obiect, condiție sau circumstanță, precum și să copieze și să utilizeze informațiile și datele respective;
- (e) să aibă acces liber la rezultatele examinării corpurilor victimelor sau ale testelor realizate asupra probelor prelevate de la acestea;
- (f) să solicite și să aibă acces liber la rezultatele examinărilor asupra persoanelor implicate în manevrarea navei sau asupra oricărei alte persoane implicate sau ale testelor efectuate asupra probelor care provin de la persoanele respective;
- (g) să examineze martorii în absența oricărei persoane ale cărei interese s-ar putea considera că împiedică investigația privind siguranța;
- (h) să obțină registrele de control și orice altă informație relevantă deținută de statul de pavilion, armatori, societăți de clasificare sau orice altă parte implicată, ori de câte ori părțile respective sau reprezentanții lor sunt stabiliți în statul membru;
- (i) să solicite asistență autorităților competente din statele respective, inclusiv inspectorilor statului de pavilion și ai statului portului, ofițerilor pazei de coastă, operatorilor serviciului de trafic naval, echipelor responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, piloților sau personalului altor servicii portuare sau maritime.
- (5) Organul de anchetă este autorizat să acționeze de îndată ce este informat cu privire la un accident, indiferent de moment și să obțină suficiente resurse pentru a-și îndeplini funcțiile în mod independent. Anchetatorilor săi li se acordă un statut prin care să le fie garantată independența.
- (6) Organul de anchetă poate îmbina sarcinile pe care i le atribuie prezenta directivă cu activitatea de investigare legată de alte evenimente decât accidentele maritime, cu condiția ca astfel de investigații să nu îi pună în pericol independența.

Articolul 9

Confidențialitatea

Fără a aduce atingere Directivei 95/46/CE, statele membre, acționând în cadrul sistemelor lor juridice, se asigură că următoarele informații nu sunt disponibile decât în scopurile investigației privind siguranța, cu excepția cazurilor în care autoritatea competentă din statul membru respectiv hotărăște că există un interes public prioritar în favoarea divulgării următoarelor:

- (a) orice declarații ale martorilor, precum și alte declarații, procese-verbale și note înregistrate sau primite de către organul de anchetă în cursul investigațiilor privind siguranța;

- (b) informații care dezvăluie identitatea persoanelor care au furnizat probe în contextul investigației privind siguranța;
- (c) informații privind persoanele implicate în accidentul sau incidentul maritim, care sunt deosebit de sensibile sau de natură privată, inclusiv informațiile privind sănătatea acestora.

Articolul 10

Cadrul de cooperare permanentă

- (1) Statele membre stabilesc, în strânsă colaborare cu Comisia, un cadru de cooperare permanentă care să permită organelor lor de anchetă privind siguranța să coopereze între ele, în măsura necesară atingerii obiectivului prezentei directive.
- (2) În ceea ce privește regulamentul de procedură al cadrului de cooperare permanentă și modalitățile de organizare impuse de acesta se ia o decizie în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 19 alineatul (2).
- (3) În interiorul cadrului de cooperare permanentă, organele de anchetă ale statelor membre stabilesc, de comun acord, în special cele mai bune modalități de cooperare în următoarele scopuri:
- (a) pentru a permite organelor de anchetă să folosească în comun aparatura, spațiile și echipamentul necesar investigațiilor de natură tehnică asupra epavei și echipamentului navei și asupra altor obiecte utile investigației privind siguranța, inclusiv extragerea și analiza informațiilor din VDR și din alte dispozitive electronice;
- (b) pentru a-și oferi reciproc asistență sau expertiză tehnică, necesare pentru a îndeplini anumite sarcini;
- (c) pentru a obține și utiliza în comun informațiile relevante pentru analiza datelor privind accidentele și pentru a face recomandările adecvate privind siguranța la nivel comunitar;
- (d) pentru a elabora principii comune pentru monitorizarea respectării recomandărilor privind siguranța și pentru adaptarea metodelor de investigare la progresul tehnic și științific;
- (e) pentru a gestiona în mod adecvat alertele rapide menționate la articolul 16;
- (f) pentru a institui norme de confidențialitate pentru utilizarea în comun, cu respectarea normelor naționale, a declarațiilor martorilor și pentru prelucrarea datelor și a altor informații prevăzute la articolul 9, inclusiv în relația cu statele terțe;
- (g) pentru a organiza, în cazul în care este necesar, activități de formare corespunzătoare pentru anchetatori;

- (h) pentru a promova cooperarea cu organele de anchetă ale țărilor terțe și cu organizațiile internaționale de investigare a accidentelor maritime în domeniile reglementate de prezenta directivă;
- (i) pentru a pune la dispoziția organelor de anchetă care desfășoară investigațiile privind siguranța orice informații pertinente.

Articolul 11

Cheltuieli

- (1) În cazul investigațiilor privind siguranța care implică două sau mai multe state membre, activitățile corespunzătoare se efectuează cu titlu gratuit.
- (2) În cazul în care se solicită asistența unui stat membru care nu este implicat în investigația privind siguranța, statele membre hotărăsc de comun acord asupra rambursării cheltuielilor suportate.

Articolul 12

Cooperarea cu țări terțe interesate în mod deosebit

- (1) Statele membre cooperează, în cea mai mare măsură posibilă, cu alte țări terțe interesate în mod deosebit în cadrul investigațiilor privind siguranța.
- (2) Țările terțe interesate în mod deosebit sunt autorizate, de comun acord, să participe în cadrul unei investigații privind siguranța conduse de un stat membru în temeiul prezentei directive, în orice stadiu al investigației.
- (3) Cooperarea unui stat membru în cadrul unei investigații privind siguranța efectuate de către o țară terță interesată în mod deosebit nu aduce atingere modului de desfășurare a investigațiilor privind siguranța și cerințelor de raportare în cadrul acestora prevăzute de prezenta directivă. În cazul în care o țară terță interesată în mod deosebit desfășoară o investigație privind siguranța care implică unul sau mai multe state membre, statele membre pot decide să nu efectueze în paralel investigații privind siguranța, cu condiția ca investigația desfășurată de țara terță să fie efectuată în conformitate cu Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime.

Articolul 13

Protejarea dovezilor

Statele membre adoptă măsuri pentru a garanta că părțile implicate în accidente și incidente care intră în sfera de aplicare a prezentei directive depun toate eforturile necesare:

- (a) pentru a proteja toate informațiile provenind din hărțile maritime, jurnalele de bord, înregistrările electronice și magnetice, casetele video, inclusiv informațiile provenind din VDR și din alte dispozitive electronice privind perioada anterioară sau ulterioară accidentului, precum și perioada concomitentă cu acesta;

- (b) pentru a preveni ștergerea informațiilor respective sau alte modificări ale acestora;
- (c) pentru a preveni interferența cu orice alt echipament care ar putea fi, în mod rezonabil, considerat util investigării accidentului din punctul de vedere al siguranței;
- (d) pentru a culege și proteja prompt toate dovezile destinate investigațiilor privind siguranța.

Articolul 14

Rapoarte privind accidentele

- (1) Investigațiile privind siguranța desfășurate în temeiul prezentei directive se finalizează cu publicarea unui raport prezentat în forma stabilită de organul de anchetă competent și în conformitate cu secțiunile relevante din anexa I.

Organele de anchetă pot decide ca un raport simplificat să fie publicat, în cazul unei investigații privind siguranța care nu privește un accident foarte grav sau, după caz, un accident grav maritim și ale cărei rezultate nu ar putea contribui la prevenirea accidentelor și incidentelor pe viitor.

- (2) Organele de anchetă depun toate eforturile necesare pentru a pune la dispoziția publicului, și în special sectorului maritim, raportul menționat la alineatul (1), inclusiv concluziile sale și orice eventuale recomandări, în termen de 12 luni de la data accidentului. În cazul în care raportul final nu poate fi elaborat în intervalul de timp menționat, în termen de 12 luni de la data accidentului se publică un raport intermediar.

- (3) Organul de anchetă din statul membru care conduce investigația trimite Comisiei o copie a raportului final, a celui simplificat sau a celui intermediar. Organul de anchetă ia în considerare eventualele observații tehnice ale Comisiei privind rapoartele finale, care nu privesc fondul constatărilor pentru îmbunătățirea calității raportului, astfel încât să se faciliteze îndeplinirea obiectivului prezentei directive.

Articolul 15

Recomandări privind siguranța

- (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind siguranța ale organelor de anchetă de către destinatarii acestora, precum și, dacă este cazul, monitorizarea corespunzătoare a respectării acestora, în conformitate cu dreptul comunitar și internațional.

- (2) Dacă este cazul, un organ de anchetă sau Comisia elaborează recomandări privind siguranța pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor generale ale investigațiilor privind siguranța desfășurate.

- (3) O recomandare privind siguranța nu stabilește, în nici un caz, culpa sau răspunderea pentru un accident.

Articolul 16

Sistemul de alertă rapidă

Fără a aduce atingere dreptului de a lansa o alertă rapidă, organul de anchetă dintr-un stat membru informează de îndată Comisia, în orice stadiu al investigației privind siguranța, în cazul în care consideră că este necesară adoptarea unor măsuri urgente la nivel comunitar pentru prevenirea riscului de noi accidente.

Dacă este necesar, Comisia înaintează o notă de avertizare în atenția autorităților din toate celelalte state membre, a industriei de transport maritim și a oricărei alte părți interesate.

Articolul 17

Baza de date europeană privind accidentele maritime

(1) Datele privind accidentele și incidentele maritime sunt stocate și analizate cu ajutorul unei baze de date electronice la nivel european, care urmează a fi creată de Comisie și va fi cunoscută sub numele de Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime (EMCIP).

(2) Statele membre comunică Comisiei autoritățile autorizate să acceseze baza de date menționată.

(3) Organele de anchetă din statele membre informează Comisia cu privire la accidentele și incidentele maritime, respectând modelul care figurează în anexa II. De asemenea, acestea furnizează Comisiei datele provenite din investigațiile privind siguranța, în conformitate cu sistemul bazei de date EMCIP.

(4) Comisia și statele membre elaborează sistemul bazei de date și o metodologie de notificare a datelor într-un termen corespunzător.

Articolul 18

Tratamentul echitabil al navigatorilor

Statele membre iau în considerare, în conformitate cu legislația lor națională, dispozițiile relevante ale liniilor directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în cazul unui accident maritim în apele aflate sub jurisdicția lor.

Articolul 19

Comitetul

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 ⁽¹⁾.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

⁽¹⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la două luni.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Articolul 20

Competențe de modificare

Comisia poate să actualizeze definițiile din prezenta directivă, precum și trimiterile la actele comunitare și la instrumentele OMI, în conformitate cu procedura menționată la articolul 18 alineatul (2), în vederea alinierii acestora la măsurile comunitare sau la măsurile OMI care au intrat în vigoare, cu respectarea limitelor impuse de prezenta directivă.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele, prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 19 alineatul (3).

În temeiul aceleiași proceduri, Comisia poate, de asemenea, modifica anexele.

Modificările aduse Codului OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime pot fi excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive, în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.

Articolul 21

Măsuri suplimentare

Nicio dispoziție a prezentei directive nu împiedică un stat membru să adopte măsuri suplimentare privind siguranța maritimă care nu sunt reglementate de aceasta, cu condiția ca astfel de măsuri să nu încalce prezenta directivă sau să aducă atingere în orice mod îndeplinirii obiectivului acesteia sau să pună în pericol realizarea obiectivului acesteia.

Articolul 22

Sanțiuni

Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor interne adoptate în aplicarea prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.

Articolul 23

Raportul privind punerea în aplicare

La fiecare cinci ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și conformarea cu prezenta directivă și, după caz, propune măsuri suplimentare în lumina recomandărilor cuprinse în raport.

*Articolul 24***Modificări aduse actelor existente**

- (1) Articolul 12 din Directiva 1999/35/CE se elimină.
- (2) Articolul 11 din Directiva 2002/59/CE se elimină.

*Articolul 25***Transpunerea**

- (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 17 iunie 2011.

Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

- (2) Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

*Articolul 26***Intrarea în vigoare**

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

*Articolul 27***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 23 aprilie 2009.

Pentru Parlamentul European,
Președintele
H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu
Președintele
P. NEČAS

ANEXA I

Conținutul raportului investigației privind siguranța

Introducere

Această parte definește obiectivul unic al investigației privind siguranța și indică faptul că o recomandare privind siguranța nu dă naștere, în niciun caz, unei prezumții de răspundere sau culpă și că raportul nu a fost întocmit, atât în ceea ce privește conținutul, cât și forma, cu intenția de a fi folosit pentru acțiuni în justiție.

(Raportul nu ar trebui să facă nicio referire la vreo depoziție a martorilor și nici să stabilească vreo legătură între persoanele menționate în raport și persoanele care au adus dovezi pe parcursul investigației privind siguranța.)

1. REZUMAT

Această parte expune faptele esențiale ale accidentului sau incidentului maritim: când, unde, ce și cum s-a întâmplat; și menționează, de asemenea, dacă în urma accidentului au rezultat decese, vătămări, pagube aduse navei, încărcăturii, unor terțe părți sau mediului.

2. INFORMAȚII FAPTICE

Această parte include mai multe subcategorii distincte, care furnizează suficiente informații pe care organul de anchetă le consideră ca fiind factice, conferind consistență analizei și facilitând înțelegerea.

Subcategoriile menționate includ, în special, următoarele informații:

2.1. Informații privind nava

Pavilionul/registrul de înmatriculare;

Datele de identificare;

Principalele caracteristici;

Armatorul și administratorul;

Informații privind construcția;

Echipajul minim de siguranță;

Încărcătura autorizată.

2.2. Informații privind voiajul

Porturile de escală;

Tipul voiajului;

Informații privind încărcătura;

Echipajul.

2.3. Informații privind accidentul sau incidentul maritim

Tipul accidentului sau incidentului maritim;

Data și ora;

Poziția și locul accidentului sau incidentului maritim;

Contextul extern și intern;

Exploatarea navei și segmentul voiajului;

Locul la bord;

Informații referitoare la factorul uman;

Consecințe (suferite de oameni, navă, încărcătură, mediu și altele).

2.4. Intervenția autorității de coastă și măsuri de urgență

Persoanele implicate;

Mijloacele folosite;

Viteza de reacție;
Măsurile întreprinse;
Rezultatele obținute.

3. EXPUNERE

Această parte reconstituie accidentul sau incidentul maritim cu ajutorul unei serii ordonate cronologic de evenimente care au condus la accidentul sau incidentul maritim, s-au desfășurat în timpul sau după accidentul sau incidentul respectiv, precum și rolul fiecărui factor (de exemplu: persoana, materialul, mediul, echipamentul sau agenții externi). Perioada acoperită de expunere depinde de momentul în care s-au produs evenimentele care au contribuit în mod direct la producerea accidentului sau incidentului maritim. Această parte mai include și orice informații relevante asupra investigației privind siguranța efectuate, inclusiv rezultatele examenelor sau testelor.

4. ANALIZĂ

Această parte include mai multe subcategorii distincte, care furnizează o analiză a fiecărui eveniment legat de accident, însoțită de comentarii referitoare la rezultatele tuturor testelor și examinărilor relevante realizate pe parcursul investigației privind siguranța și la acțiunile privind siguranța care ar fi putut fi deja întreprinse pentru a preveni viitoarele accidente maritime.

Aceste subcategorii ar trebui să includă subiecte precum:

- contextul și cadrul accidentului;
- erorile umane și omisiunile, evenimente implicând materiale periculoase, efectele asupra mediului, avarii ale echipamentelor și factori externi;
- factorii contributivi care implică funcții legate de persoane, operațiuni la bord, gestiunea de pe uscat sau influența mediului de reglementare.

Analiza și comentariul fac posibilă elaborarea, în cadrul raportului, de concluzii logice care expun toți factorii contributivi, inclusiv cei care implică riscuri pentru care măsurile de protecție existente, care vizează prevenirea evenimentelor care pot conduce la accident și/sau eliminarea sau reducerea consecințelor acestora, sunt considerate a fi inexistente sau neadecvate.

5. CONCLUZII

Această parte rezumă factorii contributivi determinați și măsurile de protecție inexistente sau neadecvate (materiale, funcționale, simbolice sau de procedură) față de care ar trebui întreprinse acțiuni privind siguranța pentru a preveni accidentele maritime pe viitor.

6. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Dacă este cazul, această parte a raportului conține recomandări de siguranță care decurg din analiză și concluzii și sunt legate de anumite domenii specifice, cum ar fi legislația, concepția, procedurile, inspecția, gestionarea, sănătatea și siguranța la locul de muncă, formarea, reparațiile, întreținerea, asistența pe uscat și măsurile de urgență.

Recomandările de siguranță se adresează persoanelor care sunt cel mai bine plasate pentru a le pune în aplicare, cum ar fi armatorii, managerii, organizațiile recunoscute, autoritățile maritime, serviciile de trafic maritim, organele de intervenție în cazuri de urgență, organizațiile maritime internaționale și instituțiile europene, în vederea prevenirii unor viitoare accidente maritime.

Această parte include, de asemenea, toate recomandările intermediare privind siguranța care ar fi putut fi făcute sau orice acțiuni privind siguranța care ar fi putut fi întreprinse în cursul investigației privind siguranța.

7. ANEXE

Atunci când este cazul, următoarea listă neexhaustivă de informații se atașează la raport, în formă tipărită și/sau în format electronic:

- fotografii, imagini video, înregistrări audio, hărți maritime și planuri;
 - standarde aplicabile;
 - termeni tehnici și abrevieri utilizate;
 - studii speciale privind siguranța;
 - informații diverse.
-

ANEXA II

INFORMAȚII CUPRINSE ÎN NOTIFICAREA PRIVIND ACCIDENTELE ȘI INCIDENTELE MARITIME

(Fragment din Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime)

Notă: Numerele subliniate indică faptul că informațiile respective ar trebui furnizate pentru fiecare navă în parte, în cazul în care sunt implicate mai multe nave în accidentul sau incidentul maritim respectiv.

01. Statul membru responsabil/persoana de contact
02. Statul membru însărcinat cu investigarea
03. Rolul statutului membru
04. Statul de coastă afectat
05. Numărul de state interesate în mod deosebit
06. Statele interesate în mod deosebit
07. Entitatea care notifică
08. Momentul notificării
09. Data notificării
10. Denumirea navei
11. Numărul/literele distinctive OMI
12. Pavilionul navei
13. Tipul accidentului sau incidentului maritim
14. Tipul navei
15. Data accidentului sau incidentului maritim
16. Ora accidentului sau incidentului maritim
17. Poziția – latitudinea
18. Poziția – longitudinea
19. Locul accidentului sau incidentului maritim
20. Portul de plecare
21. Portul de destinație
22. Sistemul de separare a traficului
23. Segmentul voiajului
24. Exploatarea navei
25. Locul la bord
26. Pierderile de vieți omenești:
 - Echipaj
 - Pasageri
 - Altele
27. Răniurile grave:
 - Echipaj
 - Pasageri
 - Altele

-
28. Poluarea
 29. Pagubele asupra navei
 30. Pagubele asupra încărcăturii
 31. Alte pagube
 32. Scurtă descriere a accidentului sau incidentului maritim
 33. Scurtă descriere a motivelor de a nu desfășura o investigație privind siguranța.
-

DIRECTIVA 2009/20/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 23 aprilie 2009
privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime
(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

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

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Unul dintre elementele politicii comunitare de transport maritim constă în îmbunătățirea calității transportului maritim comercial printr-o mai mare responsabilizare a tuturor operatorilor economici.
- (2) S-au adoptat deja anumite măsuri cu efect de descurajare prin Directiva 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare ⁽⁴⁾.
- (3) La 9 octombrie 2008, statele membre au adoptat o declarație în care recunosc în unanimitate importanța aplicării Protocolului din 1996 la Convenția din 1976 privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime de către toate statele membre.
- (4) Obligația de a avea o asigurare ar trebui să permită asigurarea unei mai bune protecții a victimelor. Aceasta ar contribui, de asemenea, la eliminarea navelor care nu corespund standardelor și ar permite restabilirea concurenței între operatori. În plus, în Rezoluția A.898(21), Organizația Maritimă Internațională a invitat statele să îndemne proprietarii de nave să dețină asigurări corespunzătoare.

(5) Nerespectarea dispozițiilor prezentei directive ar trebui remediată. Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (reformare) ⁽⁵⁾ prevede deja reținerea navelor în cazul absenței certificatelor care trebuie să se găsească la bordul acestora. Cu toate acestea, este necesar să se acorde posibilitatea expulzării unei nave care nu are la bord certificatul de asigurare. Modalitățile de expulzare ar trebui să permită remedierea situației într-o perioadă de timp rezonabilă.

(6) Deoarece obiectivele prezentei directive, și anume instituirea și punerea în aplicare a unor măsuri adecvate în domeniul politicii de transport maritim, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot fi realizate mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiect

Prezenta directivă stabilește norme aplicabile anumitor aspecte ale obligațiilor proprietarilor de nave în ceea ce privește asigurarea acestora cu privire la creanțele maritime.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică navelor cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 300.

(2) Prezenta directivă nu se aplică navelor de război, navelor de război auxiliare sau altor nave deținute de un stat sau exploatare de către acesta și utilizate pentru un serviciu public necomercial.

(3) Prezenta directivă nu aduce atingere regimurilor instituite prin instrumentele aflate în vigoare în statele membre vizate și enumerate în anexă.

⁽¹⁾ JO C 318, 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229, 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 29 martie 2007 (JO C 27 E, 31.1.2008, p. 166), Poziția comună a Consiliului din 9 decembrie 2008 (JO C 330 E, 30.12.2008, p. 7) și Poziția Parlamentului European din 11 martie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 255, 30.9.2005, p. 11.

⁽⁵⁾ A se vedea pagina 57 din prezentul Jurnal Oficial.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

- (a) „proprietar al navei” înseamnă proprietarul înregistrat al unei nave maritime sau orice altă persoană, cum ar fi navlositorul navei nude care răspunde de operarea navei;
- (b) „asigurare” înseamnă asigurarea cu sau fără franciză și cuprinde, de exemplu, asigurarea de despăgubire de tipul celei puse la dispoziție în prezent de membrii Grupului Internațional al Cluburilor de Protecție și Indemnizare (International Group of P&I Clubs), precum și alte forme efective de asigurare (inclusiv dovada deținerii unei asigurări individuale) și o garanție financiară care oferă condiții similare de acoperire;
- (c) „Convenția din 1996” înseamnă textul consolidat al Convenției din 1976 privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime, adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI), astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1996.

Articolul 4

Asigurarea pentru creanțe maritime

- (1) Fiecare stat membru solicită proprietarilor de nave care arborează pavilionul său să dețină o asigurare care să acopere navele respective.
- (2) Fiecare stat membru solicită proprietarilor de nave care arborează pavilionul unui alt stat să dețină o asigurare valabilă în momentul în care navele respective intră într-un port aflat sub jurisdicția statului membru respectiv. Acest fapt nu împiedică statele membre, în conformitate cu dreptul internațional, să solicite respectarea acestei obligații atunci când navele respective se află în apele lor teritoriale.
- (3) Asigurarea menționată la alineatele (1) și (2) acoperă creanțele maritime care fac obiectul limitării prevăzute în Convenția din 1996. Valoarea asigurării pentru fiecare navă pentru fiecare incident este egală cu valoarea maximă relevantă aplicabilă pentru limitarea răspunderii, astfel cum prevede Convenția din 1996.

Articolul 5

Inspecții, respectare, expulzarea din porturi și refuzarea accesului în porturi

- (1) Fiecare stat membru se asigură că orice inspecție a unei nave într-un port aflat sub jurisdicția sa în conformitate cu

Directiva 2009/16/CE cuprinde verificarea prezenței la bordul navei a unuia din certificatele menționate la articolul 6.

(2) În cazul în care certificatul menționat la articolul 6 nu se află la bordul navei și fără a aduce atingere Directivei 2009/16/CE care prevede reținerea navelor atunci când sunt în joc aspecte legate de siguranță, autoritatea competentă poate să emită un ordin de expulzare a navei, ordinul fiind notificat Comisiei, celorlalte state membre și statului de pavilion implicat. În urma emiterii unui astfel de ordin de expulzare, toate statele membre refuză intrarea navei respective în oricare dintre porturile lor până la notificarea de către proprietarul navei a certificatului menționat la articolul 6.

Articolul 6

Certificatele de asigurare

- (1) Existența asigurării menționate la articolul 4 se dovedește printr-unul sau mai multe certificate eliberate de furnizorul acestora și păstrate la bordul navei.
- (2) Certificatele emise de furnizorul asigurării cuprind următoarele informații:
 - (a) denumirea navei, numărul OMI și portul de înmatriculare;
 - (b) numele și sediul principal al proprietarului navei;
 - (c) tipul și durata asigurării;
 - (d) numele și sediul principal al furnizorului asigurării și, dacă este cazul, sediul la care a fost încheiată asigurarea.
- (3) În cazul în care limba folosită în certificate nu este nici engleza, nici franceza, nici spaniola, textul include o traducere într-una din aceste limbi.

Articolul 7

Sancțiuni

În sensul articolului 4 alineatul (1), statele membre stabilesc un sistem de sancțiuni pentru încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive și adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceste sancțiuni sunt aplicate. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.

Articolul 8

Rapoarte

Din trei în trei ani și pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 2015, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive.

*Articolul 9***Transpunere**

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive, până la 1 ianuarie 2012. Statele membre informează de îndată Comisia în această privință.

Atunci când statele membre adoptă măsurile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

*Articolul 10***Intrarea în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

*Articolul 11***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 23 aprilie 2009.

Pentru Parlamentul European

Președintele

H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu

Președintele

P. NEČAS

ANEXĂ

- Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru daunele provocate de poluarea cu hidrocarburi, 1992.
 - Convenția internațională privind răspunderea și despăgubirile pentru prejudiciile în legătură cu transportul pe mare al substanțelor periculoase și nocive, 1996 (Convenția HNS).
 - Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru prejudiciile provocate de poluarea cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei, 2001 (Convenția „Bunker Oil”).
 - Convenția internațională de la Nairobi privind ridicarea epavelor, 2007 (Convenția „Ridicarea epavelor”).
 - Regulamentul (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare.
-

DIRECTIVA 2009/21/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**din 23 aprilie 2009****privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion****(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Siguranța transporturilor maritime ale Comunității și a cetățenilor care le folosesc și protecția mediului ar trebui asigurate în permanență.
- (2) În ceea ce privește transportul maritim internațional, a fost instituit un cadru amplu care îmbunătățește siguranța maritimă și protecția mediului împotriva poluării de către nave prin adoptarea mai multor convenții al căror depozitar este Organizația Maritimă Internațională („OMI”).
- (3) În conformitate cu dispozițiile Convenției Organizației Națiunilor Unite din 1982 privind dreptul mării (UNCLOS) și ale convențiilor al căror depozitar este OMI (denumite în continuare „convențiile OMI”), statele care sunt părți la aceste instrumente au obligația de a adopta actele cu putere de lege și actele administrative și de a lua toate celelalte măsuri necesare pentru ca aceste instrumente să producă efecte depline astfel încât să se

asigure că, din punctul de vedere al siguranței vieții pe mare și al protecției mediului marin, o navă este aptă pentru asigurarea serviciului pentru care este destinată și că echipajul acesteia este format din personal navigant competent.

- (4) Este necesar să se țină seama, în mod corespunzător, de Convenția privind munca în domeniul maritim, adoptată în 2006 de Organizația Internațională a Muncii (OIM), care se referă, de asemenea, la obligațiile conexe ale statelor de pavilion.
- (5) La 9 octombrie 2008, statele membre au adoptat o declarație în care au recunoscut în unanimitate importanța aplicării convențiilor internaționale privind obligațiile statelor de pavilion în scopul de a îmbunătăți siguranța maritimă și de a contribui la prevenirea poluării cauzate de nave.
- (6) Punerea în aplicare a procedurilor recomandate de către OMI în MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 din 20 decembrie 2004 privind transferul navelor între state ar trebui să consolideze eficacitatea dispozițiilor privind schimbarea pavilionului din convențiile OMI și din legislația comunitară în domeniul siguranței maritime și ar trebui să mărească transparența în relațiile dintre statele de pavilion, în interesul siguranței maritime.
- (7) Disponibilitatea informațiilor referitoare la navele care arborează pavilionul unui stat membru, precum și cele referitoare la navele radiate din registrul unui stat membru ar trebui să îmbunătățească transparența performanțelor unei flote de înaltă calitate și să contribuie la o monitorizare mai bună a obligațiilor statelor de pavilion și la asigurarea unor condiții de egalitate pentru administrații.
- (8) Pentru a ajuta statele membre să-și îmbunătățească în continuare performanțele în calitate de state de pavilion, acestea ar trebui să își auditeze periodic administrațiile.

⁽¹⁾ JO C 318, 23.12.2006, p. 195.⁽²⁾ JO C 229, 22.9.2006, p. 38.⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 29 martie 2007 (JO C 27 E, 31.1.2008, p. 140), Poziția comună a Consiliului din 9 decembrie 2008 (JO C 330 E, 30.12.2008, p. 13) și Poziția Parlamentului European din 11 martie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

- (9) Certificarea calității procedurilor administrative în conformitate cu standardele stabilite de Organizația Internațională pentru Standardizare (ISO) sau cu alte standarde echivalente ar trebui să asigure, de asemenea, condiții de egalitate între administrațiile maritime.

(10) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor de exercitare a competențelor de executare conferite Comisiei ⁽¹⁾.

(11) Deoarece obiectivele prezentei directive, și anume instituirea și punerea în aplicare a măsurilor adecvate în domeniul politicii de transport maritim, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea și efectele acesteia, pot fi realizate mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiect

(1) Obiectivul prezentei directive este:

(a) de a asigura că statele membre își respectă efectiv și în mod sistematic obligațiile care le revin în calitate de state de pavilion;

(b) de a asigura îmbunătățirea siguranței și prevenirea poluării de către navele care arborează pavilionul unui stat membru.

(2) Prezenta directivă nu aduce atingere actelor legislative comunitare în domeniul maritim, astfel cum sunt enumerate în articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) ⁽²⁾, și nici Directivei 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiat între Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST) ⁽³⁾.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

Prezenta directivă se aplică administrației statului membru al cărui pavilion este arborat de navă.

⁽¹⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

⁽³⁾ JO L 167, 2.7.1999, p. 33.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

(a) „navă” înseamnă o navă sau o ambarcațiune care arborează pavilionul unui stat membru, care intră sub incidența convențiilor OMI și pentru care este necesar un certificat;

(b) „administrație” înseamnă autoritățile competente din statul membru al cărui pavilion este arborat de navă;

(c) „organizație recunoscută” înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor (reformare) ⁽⁴⁾;

(d) „certIFICATE” înseamnă certificatele statutare eliberate în conformitate cu convențiile relevante ale OMI;

(e) „audit al OMI” înseamnă un audit desfășurat în conformitate cu dispozițiile Rezoluției A.974 (24) adoptată de Adunarea OMI la 1 decembrie 2005.

Articolul 4

Condiții de autorizare pentru operarea unei nave după acordarea dreptului de a arbora pavilionul unui stat membru

(1) Înainte de a permite operarea unei nave căreia i-a fost acordat dreptul de a arbora pavilionul său, statul membru respectiv ia măsurile pe care le consideră adecvate pentru a se asigura că nava în cauză respectă normele și reglementările internaționale aplicabile. În special, acesta verifică rapoartele privind nivelul de siguranță al navei prin toate mijloacele rezonabile. Acesta se consultă, dacă este cazul, cu administrația statului de pavilion precedent pentru a stabili dacă deficiențele sau aspectele legate de siguranță nesoluționate, identificate de acesta din urmă, au rămas nerezolvate.

(2) Ori de câte ori administrația unui stat de pavilion solicită informații privind o navă care arbora înainte pavilionul unui stat membru, administrația statului membru în cauză trimite cu promptitudine administrației statului de pavilion solicitant informații privind deficiențele nesoluționate și privind orice alte aspecte relevante legate de siguranță.

⁽⁴⁾ A se vedea pagina 11 din prezentul Jurnal Oficial.

Articolul 5

Reținerea unei nave care arborează pavilionul unui stat membru

Atunci când administrația unui stat membru este informată că o navă care arborează pavilionul statului membru respectiv a fost reținută de statul portului, aceasta supraveghează, în conformitate cu procedurile pe care le-a stabilit în acest sens, luarea măsurilor corespunzătoare pentru ca nava respectivă să respecte convențiile OMI aplicabile.

Articolul 6

Măsurile de însoțire

Statele membre se asigură că cel puțin următoarele informații privind navele care arborează pavilionul lor sunt și rămân ușor accesibile în sensul prezentei directive:

- (a) informații privind nava (denumirea, numărul OMI etc.);
- (b) datele de efectuare a inspecțiilor, inclusiv a inspecțiilor complementare și suplimentare, dacă au fost efectuate, precum și a auditurilor;
- (c) identitatea organizațiilor recunoscute implicate în certificarea și clasificarea navei;
- (d) identitatea autorității competente care a inspectat nava în conformitate cu dispozițiile privind controlul statului portului și datele inspecțiilor;
- (e) rezultatul inspecțiilor efectuate ca urmare a controlului statului portului (deficiențe: da sau nu, rețineri: da sau nu);
- (f) informații privind accidentele maritime;
- (g) identitatea navelor care au încetat să arboreze pavilionul respectivului stat membru în decursul ultimelor 12 luni.

Articolul 7

Procedura de audit a statului de pavilion

Statele membre iau măsurile necesare pentru realizarea unui audit al OMI asupra administrației lor cel puțin o dată la șapte ani, sub rezerva unui răspuns pozitiv din partea OMI la o cerere depusă de statul membru în cauză în timp util, și publică rezultatele auditului, în conformitate cu dispozițiile legislației naționale relevante privind confidențialitatea.

Aplicarea prezentului articol expiră cel târziu la sau la o dată anterioară, astfel cum a fost stabilit de Comisie în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 10 alineatul (2), în cazul în care a intrat în vigoare un sistem OMI obligatoriu de audit al statelor membre..

Articolul 8

Sistemul de gestionare a calității și de evaluare internă

(1) Până la 17 iunie 2012, fiecare stat membru dezvoltă, pune în aplicare și menține un sistem de gestionare a calității pentru părțile operative ale activităților administrației proprii legate de statul de pavilion. Un astfel de sistem de gestionare a calității se certifică în conformitate cu standardele internaționale aplicabile în materie de calitate.

(2) Statele membre care figurează pe lista neagră sau care figurează timp de doi ani consecutivi pe lista gri publicată în cel mai recent raport anual al Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului (denumit în continuare „MOU Paris”) trimit Comisiei un raport privind performanța lor în calitate de state de pavilion, cel târziu în termen de patru luni de la publicarea raportului anual respectiv.

Raportul identifică și analizează principalele motive ale lipsei de conformare care au dus la reținerile și la deficiențele care au determinat includerea pe lista neagră sau pe cea gri.

Articolul 9

Rapoarte

La fiecare cinci ani și pentru prima dată la 17 iunie 2012, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive.

Raportul conține o evaluare a performanței statelor membre în calitate de state de pavilion.

Articolul 10

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS), instituit prin articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la două luni.

*Articolul 11***Transpunere**

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 17 iunie 2011. Statele membre informează de îndată Comisia în această privință.

Atunci când statele membre adoptă măsurile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre transmit Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

*Articolul 12***Intrarea în vigoare**

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

*Articolul 13***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 23 aprilie 2009.

Pentru Parlamentul European

Președintele

H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu

Președintele

P. NEČAS

**Prețul abonamentului în 2009
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)**

Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 000 EUR pe an (*)
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	100 EUR pe lună (*)
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, versiunea tipărită + CD-ROM, ediție anuală (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	700 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	70 EUR pe lună
Jurnalul Oficial al UE, seria C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	400 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	40 EUR pe lună
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, CD-ROM, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	500 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), CD-ROM, ediție bisăptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	360 EUR pe an (= 30 EUR pe lună)
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

(*) Preț cu amănuntul:

- până la 32 de pagini: 6 EUR
- de la 33 la 64 de pagini: 12 EUR
- peste 64 de pagini: preț fixat după caz

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur CD-ROM multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un „Anunț pentru cititori” inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Distribuire și abonamente

Publicațiile destinate vânzării, editate de Oficiul pentru Publicații Oficiale ale Comunităților Europene, pot fi procurate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_ro.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă un acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>