



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 6.6.2016
COM(2016) 371 final

ANNEXES 1 to 4

ANEXE

la

DIRECTIVA PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de tip ro-ro ferry și a navelor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate, de modificare a Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind controlul statului portului și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului

ANEXA 1
CERINȚE SPECIFICE PENTRU NAVELE CARE FURNIZEAZĂ SERVICII
REGULATE

(menționate la articolele 3 și 5)

Se verifică următoarele elemente:

1. înainte de plecarea în cursă a navei de tip ro-ro ferry sau a navei de pasageri de mare viteză, comandantul navei are acces la informațiile corespunzătoare privind disponibilitatea sistemelor de coastă pentru dirijarea navigației și a altor sisteme de informații care îl pot ajuta la efectuarea în siguranță a curselor și utilizează sistemele de dirijare a navigației și de informații instituite de către statele membre;
2. sunt aplicate dispozițiile relevante de la alineatele 2-6 din Circulara MSC 699 din 17 iulie 1995, „Orientări revizuite pentru instrucțiunile de securitate destinate pasagerilor”;
3. un tabel cu programul de lucru la bordul navei este plasat într-un loc ușor accesibil și conține:
 - (a) programul de serviciu pe mare și serviciu în port și
 - (b) numărul maxim de ore de lucru sau numărul minim de ore de odihnă necesare pentru ofițerii de cart;
4. comandantul nu este împiedicat să ia orice decizie pe care, pe baza raționamentului său profesional, o consideră necesară pentru navigarea și operarea în siguranță a navei, în special în condiții meteorologice periculoase și în mare agitată;
5. comandatul ține evidența activităților și incidentelor de navigație care sunt importante pentru siguranța navigației;
6. orice defecțiune sau deformare permanentă a porților din bordaj și a bordajului metalic conex al corpului navei care poate afecta integritatea feribotului sau a navei, precum și orice deficiențe ale sistemelor de securizare a acestor porți, sunt aduse prompt la cunoștința administrației statului pavilionului și a statului portului și sunt reparate prompt, într-un mod considerat satisfăcător de către acestea;
7. un orar actualizat al curselor este disponibil înaintea plecării în cursă a navei de tip ro-ro ferry sau a navei de pasageri de mare viteză. La elaborarea orarului curselor, trebuie să se țină seama în întregime de orientările prevăzute în Rezoluția A.893(21) a Adunării OMI din 25 noiembrie 1999, „Orientări referitoare la planificarea curselor”;
8. sunt aduse la cunoștința pasagerilor informații generale referitoare la asistența pentru persoanele în vârstă și a celor cu handicap aflate la bord și care sunt disponibile în formate potrivite pentru persoanele cu deficiențe de vedere.

ANEXA 2
PROCEDURI DE INSPECTIE

(menționate la articolele 3 și 5)

1. Inspecțiile trebuie să asigure îndeplinirea cerințelor legale emise de către sau în numele statului de pavilion, în special a celor legate de construcție, de compartimentare și stabilitate, de mașini și instalații electrice, de încărcare, de stabilitate, de protecția contra incendiilor, de numărul maxim de pasageri, de mijloacele de salvare a vieții și de transportul mărfurilor periculoase, de radiocomunicații și de navigație. Inspecțiile trebuie să includă, în acest scop:
 - pornirea generatorului de avarie,
 - inspecția iluminatului de avarie,
 - inspecția sursei de alimentare de avarie pentru stațiile radio,
 - o testare a sistemului de comunicare cu publicul,
 - un exercițiu de incendiu, care să includă o demonstrare a capacității de a utiliza echipamentul pentru pompieri,
 - punerea în funcțiune a pompei de incendiu de avarie cu două furtunuri conectate la conducta principală de stins incendiul,
 - testarea opririi de urgență de la distanță a alimentării cu combustibil a caldarinelor, a motoarelor principale și auxiliare și a ventilatoarelor,
 - testarea comenzilor de la distanță și locale pentru închiderea clapetelor antifoc,
 - testarea sistemelor de detectare a incendiilor și de alarmă,
 - testarea închiderii corespunzătoare a ușilor de incendiu,
 - funcționarea pompelor de santină,
 - închiderea ușilor pereților etanși de compartimentare, atât prin comandă locală, cât și de la distanță,
 - o demonstrație care să arate că membrii-cheie ai echipajului sunt familiarizați cu planul de vitalitate al navei,
 - coborârea la apă cel puțin a unei plute de salvare și a unei bărci de salvare, pornirea și verificarea sistemului lor de propulsie și de guvernare și recuperarea lor din apă și arimarea lor în poziția normală de la bord,
 - verificarea inventarului tuturor bărcilor și a plutelor de salvare,
 - testarea instalației de guvernare a navei sau ambarcațiunii și a sistemului auxiliar de guvernare.
2. Inspecțiile trebuie să includă verificarea sistemului de întreținere planificată de la bord.
3. Inspecțiile trebuie să se concentreze asupra familiarizării membrilor echipajului cu procedurile de siguranță, procedurile în caz de urgență, tehnicile de întreținere și de lucru, siguranța pasagerilor, procedurile pentru puntea de navigație a navei și operațiunile legate de transportul mărfurilor și vehiculelor, precum și asupra eficienței cu care le aplică. Trebuie verificată capacitatea navigatorilor de a înțelege și, atunci când este cazul, de a da ordine și instrucțiuni și de a raporta în limba de

lucru comună indicată în jurnalul de bord. Se verifică documentele care atestă că membrii echipajului au urmat cu succes o pregătire specială, îndeosebi referitoare la:

- cursuri de gestionare a mulțimilor,
- cursuri de familiarizare,
- cursuri de siguranță, pentru personalul care furnizează asistență directă pasagerilor în spațiile destinate acestora, în special persoanelor în vârstă și celor cu handicap, în caz de urgență și
- cursuri de gestionare a situațiilor de criză și de comportament uman.

Inspekția trebuie să includă o evaluare destinată să determine dacă programul de lucru și de odihnă provoacă o oboseală nejustificată, în special în cazul personalului de cart.

4. Certificatele de competență ale membrilor echipajului care lucrează la bordul navelor care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive trebuie să fie conforme cu dispozițiile Directivei 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹.

¹ Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind nivelul minim de formare a navigatorilor (JO L 323, 3.12.2008, p. 33).

ANEXA 3
PROCEDURI PENTRU EFECTUAREA INSPECȚIILOR ÎN CURSUL UNUI
SERVICIU REGULAT

(menționate la articolul 5)

1. *Informații referitoare la pasageri*

Mijloacele utilizate pentru a se asigura că nu este depășit numărul de pasageri pentru care nava de tip ro-ro ferry sau nava de pasageri de mare viteză (denumite în continuare „navă”) este certificată. Mijloacele de înregistrare a informațiilor referitoare la pasageri respectă Directiva 98/41/CE a Consiliului². Modalitatea în care informațiile referitoare la numărul total de pasageri sunt transmise comandantului și, dacă este cazul, modalitatea prin care pasagerii care efectuează o traversare dublă fără a debarca sunt incluși în numărul total la cursa de întoarcere.

2. *Informații privind încărcarea și stabilitatea*

Dacă sunt instalate indicatoare de pescaj fiabile și dacă acestea sunt utilizate. Dacă se iau măsuri pentru a se asigura că nava nu este supraîncărcată și că linia de încărcare maximă de compartimentare nu se află sub nivelul apei. Dacă evaluarea încărcării și a stabilității se efectuează corespunzător. Dacă vehiculele cu mărfuri și alte încărcături se cântăresc atunci când este necesar și cifrele sunt transmise navei pentru a fi utilizate la evaluarea încărcării și stabilității. Dacă planurile de vitalitate sunt expuse în permanență și dacă sunt prevăzute broșuri cu informații despre planul de vitalitate pentru ofițerii de pe navă.

3. *Securitatea pe mare*

Procedura pentru a garanta că nava întrunește toate condițiile de securitate pentru a naviga înainte să părăsească dana, care ar trebui să includă o procedură prin care să se confirme faptul că toate porțile din bordaj etanșe la apă și intemperii sunt închise. Dacă toate porțile punților cu vehicule sunt închise înainte ca nava să părăsească dana sau rămân deschise doar atât timp cât să permită închiderea vizorului probei, sistemele de închidere a porților de la provă, pupă și laterale, prezența indicatoarelor luminoase și a supravegherii TV care să indice situația acestora pe puntea de comandă. Trebuie constatate și raportate orice dificultăți legate de funcționarea indicatoarelor luminoase, în special a întrerupătoarelor de la porți.

4. *Anunțurile pentru măsuri de siguranță*

Forma anunțurilor curente privind măsurile de siguranță și afișarea instrucțiunilor și a orientărilor privind procedurile de urgență în limba sau limbile corespunzătoare. Dacă anunțurile curente privind măsurile de siguranță se fac la începutul cursei și pot fi auzite în toate spațiile publice, inclusiv pe punțile deschise, la care au acces pasagerii.

5. *Înregistrările în jurnalul de bord*

Se examinează jurnalul de bord pentru a se asigura că s-au efectuat înregistrări referitoare la închiderea porților de la provă, pupă și a altor porți etanșe la apă și la intemperii, testarea porților de la compartimentele etanșe la apă, testarea instalației

² Directiva 98/41/CE a Consiliului din 18 iunie 1998 privind înregistrarea persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri care operează în porturile de destinație sau de plecare din statele membre ale Comunității (JO L 188, 2.7.1998, p. 35).

de guvernare etc. De asemenea, dacă se înregistrează pescajele, bordul liber și stabilitatea, precum și limba de lucru comună pentru echipaj.

6. *Mărfuri periculoase*

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

Dacă vehiculele care transportă mărfuri periculoase și poluante sunt placate și asigurate corespunzător. Dacă, atunci când se transportă mărfuri periculoase și poluante, există la țarm o copie a listei cu încărcătura sau a planului de stivuire relevant. Dacă cerințele de notificare conform Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului³ și instrucțiunile privind procedurile de urgență care trebuie urmate și cele de acordare a primului ajutor în cazul unui incident care implică mărfuri periculoase sau poluanți marini sunt cunoscute de către comandant. Dacă dispozitivele de ventilație a punților pentru vehicule funcționează tot timpul, dacă funcționează mai intens atunci când motoarele vehiculelor sunt în funcțiune și dacă există un indicator pe punte care să arate că ventilația punților pentru vehicule este în funcțiune.

7. *Fixarea vehiculelor de marfă*

Modul în care sunt fixate vehiculele de marfă, de exemplu, dacă sunt arimate în bloc sau sunt legate individual. Dacă sunt disponibile suficiente puncte de fixare. Sistemele de fixare a vehiculelor de marfă, în cazul în care are loc sau se preconizează vreme nefavorabilă. Metode pentru fixarea autocarelor și a motocicletelor, dacă există. Dacă nava are un manual pentru fixarea încărcăturii.

8. *Punțile pentru vehicule*

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

9. *Închiderea porților etanșe la apă*

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

10. *Patrulele contra incendiilor*

³ Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

Trebuie să fie confirmat că se menține o patrulare eficientă astfel încât să se poată detecta imediat orice început de incendiu. Aceasta trebuie să includă spațiile de categorie specială care nu sunt prevăzute cu un sistem fix de detectare a incendiilor și de alarmă, spații care pot fi patrolate în conformitate cu punctul 8.

11. *Comunicațiile în caz de avarie*

Dacă există suficienți membri ai echipajului, conform planului rolurilor, care să ajute pasagerii în caz de avarie și dacă membrii respectivi pot fi identificați cu ușurință și pot să comunice cu pasagerii în caz de avarie, luând în considerație o combinație corespunzătoare și adecvată a oricăroră dintre următorii factori:

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

12. *Limba de lucru comună între membrii echipajului*

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

13. *Echipamentul de protecție*

Dacă echipamentul de salvare și de combatere a incendiilor, incluzând ușile de incendiu și alte elemente de protecție structurală contra incendiilor, care pot fi ușor inspectate, sunt întreținute corespunzător. Dacă sunt afișate în permanență planuri pentru stingerea incendiilor sau sunt puse la dispoziția ofițerilor navei broșuri cu informații echivalente. Dacă vestele de salvare sunt stocate corespunzător și dacă localizarea vestelor de salvare pentru copii poate fi ușor identificată. Dacă încărcătura vehiculelor nu împiedică acționarea dispozitivelor de stingere a incendiilor, a întrerupătoarelor de urgență, a dispozitivelor de control pentru clapetele de furtună etc. care se pot afla pe punțile cu vehicule.

14. *Echipamentul de navigație și radio*

Dacă echipamentele de navigație și de comunicații radio, inclusiv radiobalizele EPIRB, sunt în stare de funcționare.

15. *Indicatoarele luminoase suplimentare pentru avarii*

Dacă sunt prevăzute indicatoare luminoase suplimentare pentru avarii, atunci când reglementările o impun, și dacă se ține o evidență a deficiențelor.

16. *Mijloacele de salvare*

Marcajul mijloacelor de salvare, conform cerințelor aplicabile, și prezența unor indicatoare luminoase, alimentate atât de la generatorul principal, cât și de la cel de avarie. Măsurile luate pentru ca vehiculele să nu încurce căile de salvare, în cazul în care căile de salvare traversează punțile cu vehicule sau trec prin acestea. Dacă ieșirile, în special cele de la magazinele scutite de taxe vamale, care sunt uneori blocate de mărfuri în exces, sunt menținute libere.

17. *Manualul de operațiuni*

Dacă sunt furnizate copii ale manualului de operațiuni comandantului și fiecărui ofițer de grad superior și dacă există copii disponibile pentru toți membrii echipajului. De asemenea, dacă există liste de control care să cuprindă pregătirea pentru plecarea navei și alte operațiuni.

18. *Curățenia în compartimentul mașini*

Dacă în compartimentul mașini este păstrată curățenia în conformitate cu procedurile de întreținere.

19. *Evacuarea gunoiului*

Dacă mijloacele pentru manipularea și evacuarea gunoiului sunt satisfăcătoare.

20. *Planificarea întreținerii*

Toate companiile trebuie să aibă cerințe specifice, cu un sistem de întreținere planificată, pentru toate elementele legate de siguranță, inclusiv ușile de la provă și pupă și porțile laterale, împreună cu sistemele lor de închidere, dar care să includă și întreținerea compartimentului mașini și a echipamentului de protecție. Trebuie să existe planuri pentru verificarea periodică a tuturor elementelor, astfel încât standardele de siguranță să fie menținute la cel mai înalt nivel. Trebuie să existe proceduri pentru înregistrarea deficiențelor și confirmarea rectificării lor corespunzătoare, astfel încât comandantul și persoana desemnată de pe uscat din structura administrației companiei să aibă cunoștință despre deficiențe și să fie înștiințați de rectificarea acestora într-un termen determinat. Verificarea periodică a funcționării sistemelor de închidere a porților interioare și exterioare de la provă trebuie să includă indicatoarele, echipamentul de supraveghere și toate orificiile de scurgere a apei de pe punte din spațiile dintre vizorul provei și poarta interioară, în special mecanismele de închidere și sistemele hidraulice ale acestora.

21. *Efectuarea unei curse*

În timpul cursei, este oportun să se verifice supraaglomerarea, inclusiv disponibilitatea locurilor și blocarea culoarelor, a scărilor și a ieșirilor de urgență de bagaje și de pasageri care nu își găsesc locurile. De asemenea, trebuie să se verifice dacă pasagerii sunt evacuați de pe puntea cu vehicule înaintea ieșirii navei în larg și dacă aceștia nu revin decât imediat înainte de acostarea navei.

Anexa 4
TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Directiva 1999/35/CE	Noua directivă
Articolul 1	--
Articolul 2 literele (a), (b), (d), (e), (f), (g), (h), (j), (m), (n), (o), (r)	Articolul 2 alineatele (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11)
Articolul 2 literele (c), (i), (k), (l), (p), (q), (s)	--
Articolul 3	Articolul 1
Articolul 4	--
Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 3
Articolul 5 alineatul (1) litera (b) și alineatul (2)	--
Articolul 6	Articolul 3
Articolul 7	Articolul 4
Articolul 8 alineatul (1)	Articolul 5 alineatul (1)
Articolul 8 alineatul (2)	Articolul 5 alineatul (3)
Articolul 8 alineatul (3)	Articolul 9 alineatul (1)
Articolul 9	Articolul 6
Articolul 10 alineatul (1) literele (a), (b) și (c)	Articolul 7
Articolul 10 alineatul (1) litera (d)	--
Articolul 10 alineatul (2)	Articolul 7
Articolul 10 alineatul (3)	Articolul 8
Articolul 10 alineatul (4)	--
Articolul 11 alineatele (1), (2), (3), (4), (5), (7), (8)	--
Articolul 11 alineatul (6)	Articolul 6 alineatul (1)
Articolul 13 alineatele (1), (2), (4) și (5)	--
Articolul 13 alineatul (3)	Articolul 6 alineatul (2) și articolul 10

Articolul 14	--
Articolul 15	--
Articolul 16	--
Articolul 17	Articolul 12
Articolul 18	Articolul 11
Articolul 19	Articolul 17
Articolul 20	Articolul 16
Articolul 21	Articolul 18
Articolul 22	Articolul 19
Anexa I	Anexa I
Anexa II	--
Anexa III	Anexa II
Anexa IV	Anexa III
Anexa V	--