II

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

DECIZII

COMISIE

DECIZIA COMISIEI

din 16 iunie 2009

privind criteriile aplicabile pentru a decide dacă performanța unui organism care acționează în numele unui stat de pavilion poate fi considerată o amenințare inacceptabilă pentru siguranță și mediu

[notificată cu numărul C(2009) 4398]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2009/491/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 94/57/CE a Consiliului din 22 noiembrie 1994 privind normele și standardele comune pentru organismele cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime [1], în special articolul 9 alineatul (2),

întrucât:

(1) Atunci când un stat membru decide, în ceea ce privește navele aflate sub pavilionul său, fie să autorizeze organisme care să desfășoare parțial sau integral inspecții și controale legate de certificate, în conformitate cu convențiile internaționale aplicabile și, acolo unde este cazul, să emită sau să reînnoiască certificatele aferente, fie să apeleze la organisme care să desfășoare parțial sau integral inspecții și controale, respectivul stat membru încredințează aceste sarcini doar organismelor recunoscute în conformitate cu articolul 4 din Directiva 94/57/CE.

(2) Rezultatele bune obținute de un organism recunoscut în materie de siguranță și de prevenire a poluării – măsurate pentru toate navele clasificate de acest organism, indiferent de pavilion – sunt un indicator important al performanței organismului respectiv.

(3) Fișele de performanță în materie de siguranță și prevenire a poluării ale organismelor recunoscute se stabilesc pe baza datelor furnizate de Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul de către statul de port și/sau de programe similare. Alte elemente de apreciere ar putea să provină dintr-o analiză a accidentelor care implică nave clasificate de către organismele recunoscute.

(4) Întrucât organismele recunoscute acționează în întreaga lume, ar trebui ca fișele lor de performanță să se bazeze pe o zonă geografică suficient de extinsă.

(5) Atât Garda de coastă a Statelor Unite, cât și Memorandumul de înțelegere de la Tokyo privind controlul de către statul de port publică periodic date bazate pe controlul exercitat de statul de port în același mod ca Memorandumul de înțelegere de la Paris. Acestea ar trebui considerate surse fiabile și comparabile în ceea ce privește continuitatea și acuratețea datelor pe baza cărora se poate stabil o evaluare a fișelor de performanță în materie de siguranță și prevenire a poluării ale organismelor recunoscute.

(6) Datele publicate de Memorandumul de înțelegere de la Paris, de Memorandumul de înțelegere de la Tokyo și de Garda de coastă a Statelor Unite fac obiectul unor mecanisme prealabile de recurs, care permit organismelor recunoscute vizate să le conteste. Prin urmare, aceste date ar trebui considerate surse suficient de fiabile și ar trebui folosite la stabilirea criteriilor de evaluare a performanței organismelor recunoscute în materie de siguranță și prevenire a poluării.

[1] JO L 319, 12.12.1994, p. 20.

(7) Analiza fișelor privind reținerea navelor, în cazul în care aceste informații sunt disponibile, ar trebui să țină seama în mod special de reținerile implicând un organism recunoscut. Această analiză ar trebui concepută astfel încât să reducă riscul ca populațiile mici și/sau care arborează un anumit pavilion, de exemplu flotele clasificate de anumite organisme cu recunoaștere limitată, să genereze distorsiuni statistice.

(8) Sursele de date trebuie să fie transparente, obiective și capabile să furnizeze informații suficient de fiabile, exhaustive și continue. Prin urmare, în absența unor surse publice complete, date privind accidentele maritime pot fi obținute din surse comerciale de date și pot fi luate în considerare cu condiția să existe o garanție rezonabilă că sunt îndeplinite criteriile menționate anterior.

(9) De asemenea, rapoartele întocmite de statele membre pe baza articolului 12 din Directiva 94/57/CE sunt luate în considerare la evaluarea fișelor de performanță ale organismelor în materie de siguranță și prevenire a poluării.

(10) Fișele de performanță în materie de siguranță și prevenire a poluării ale unui organism recunoscut, incluzând și alte indicații, precum accidentele maritime, ar trebui evaluate pentru a permite adoptarea unor decizii echitabile și proporționale, bazate pe capacitatea structurală a organismului de a atinge cele mai înalte standarde profesionale. Prin urmare, aceste fișe trebuie comparate pe parcursul unei perioade rezonabile de timp.

(11) Pentru a garanta utilitatea și echitabilitatea sistemului de evaluare, este necesar să se acorde o perioadă rezonabilă de timp pentru ca organismele recunoscute să includă sistemul în deciziile lor de management, Comisia având în același timp posibilitatea de a-i evalua modul de funcționare și a face ajustările necesare, după caz.

(12) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

În sensul prezentei decizii:

1. „organism recunoscut” înseamnă un organism recunoscut în conformitate cu articolul 4 din Directiva 94/57/CE;

2. „Memorandumul de înțelegere de la Paris” (denumit în continuare MOU de la Paris) înseamnă Memorandumul de înțelegere privind controlul de către statul de port, semnat la Paris la 26 ianuarie 1982, în forma în vigoare la data adoptării prezentei decizii;

3. „Memorandumul de înțelegere de la Tokyo” (denumit în continuare MOU de la Tokyo) înseamnă Memorandumul de înțelegere privind controlul de către statul de port în regiunea Asia-Pacific, semnat la Tokyo la 1 decembrie 1993, în forma în vigoare la data adoptării prezentei decizii;

4. „reținere implicând un organism recunoscut” înseamnă că organismul recunoscut al navei care a desfășurat controlul în cauză sau care a emis un certificat are o responsabilitate legată de deficiențele care, împreună sau separat, au condus la reținerea navei, conform instrucțiunilor aplicabile în cadrul sistemului relevant al controlului de către statul de port;

5. „accident maritim” înseamnă un accident maritim definit de rezoluția A. 849(20) a Organizației Maritime Internaționale.

Articolul 2

Criteriile aplicabile pentru a decide dacă performanța unui organism acționând în numele unui stat de pavilion poate fi considerată o amenințare inacceptabilă pentru siguranță și mediu sunt stabilite în anexa I.

Articolul 3

(1) Atunci când stabilește dacă un organism acționând în numele unui stat de pavilion trebuie considerat o amenințare inacceptabilă pentru siguranță și mediu, Comisia poate lua în calcul, pe lângă criteriile stabilite în anexa I, și cazurile care îi sunt aduse la cunoștință:

(a) atunci când se dovedește în fața unui tribunal sau în cursul unei proceduri de arbitraj că un accident maritim implicând o navă clasificată de un organism recunoscut a fost rezultatul unui act sau al unei omisiuni voluntare ori al unei neglijențe grave din partea respectivului organism recunoscut, a serviciilor sale, a personalului său ori a unor terți acționând în numele său; și

(b) atunci când se poate considera, pe baza informațiilor aflate la dispoziția Comisiei, că actul sau omisiunea voluntară ori neglijența gravă au fost cauzate de deficiențe la nivelul structurii, procedurilor sau controlului intern al organismului respectiv.

(2) Comisia ține seama de gravitatea cazului și caută să stabilească dacă recurența sau orice alte circumstanțe indică incapacitatea organismului de a remedia deficiențele menționate la alineatul (1) și de a-și îmbunătăți performanța.

Articolul 4

(1) La trei ani de la intrarea în vigoare a prezentei decizii, Comisia evaluează criteriile stabilite în anexa I.

(2) După caz și în conformitate cu procedura menționată la articolul 7 alineatul (2) din Directiva 94/57/CE, Comisia modifică anexa I pentru:

(a) a ajusta criteriile în cauză în vederea asigurării utilității și a echitabilității lor;

(b) a defini pragurile care declanșează aplicarea măsurilor prevăzute la articolul 9 alineatul (1) și la articolul 10 alineatul (2) din directiva menționată.

Articolul 5

Atunci când prezintă rapoarte Comisiei și celorlalte state membre în conformitate cu articolul 12 din Directiva 94/57/CE, statele membre utilizează modelul armonizat stabilit în anexa II.

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 16 iunie 2009.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Vicepreședinte

ANEXA I

1. **CONTROLUL DE CĂTRE STATUL DE PORT**

1.1. **Numărul de reţineri implicând organisme recunoscute în raport cu numărul total de inspecţii, într-o perioadă de 3 ani**

fiind

$U_l = N \cdot p + 0{,}5 + z \cdot [N \cdot p \cdot (1 - p)]^{1/2}$

$U_h = N \cdot p - 0{,}5 - z \cdot [N \cdot p \cdot (1 - p)]^{1/2}$

unde:

n = numărul de reţineri implicând organisme recunoscute

U_l = prag de performanţă scăzut către mediu

U_h = prag de performanţă mediu către ridicat

N = numărul total de inspecţii (numărul minim = 60)

p = coeficient fix = 0,02

z = factor de semnificaţie statistică = 1,645

1.1.1. *MOU de la Paris*

$n > U_l$	6 puncte
$U_l \geq n \geq U_h$	3 puncte
$U_h > n$	0 puncte

1.1.2. *Garda de coastă a Statelor Unite* [1]

$n > U_l$	6 puncte
$U_l \geq n \geq U_h$	3 puncte
$U_h > n$	0 puncte

1.1.3. *MOU de la Tokyo*

$n > U_l$	6 puncte
$U_l \geq n \geq U_h$	3 puncte
$U_h > n$	0 puncte

Dacă $U_h < 0$, atunci se consideră că $U_h = 0$.

If n = 0, atunci se acordă 0 puncte, indiferent de valoarea lui U_h.

1.2. **Procentul de reţineri implicând organisme recunoscute în raport cu numărul total de inspecţii**

1.2.1. *MOU de la Paris*

Anual – în comparaţie cu ultimii trei ani

a crescut	1 punct
nu s-a modificat	0 puncte
a scăzut	– 1 punct

[1] Atunci când se utilizează date provenite de la Garda de coastă a Statelor Unite, poate fi luat în considerare numărul total de sosiri ale navelor în locul numărului total al inspecţiilor, în cazul în care nu sunt disponibile date privind acest ultim număr.

1.2.2. *Garda de coastă a Statelor Unite* ([1])

Anual – în comparație cu ultimii trei ani

a crescut	1 punct
nu s-a modificat	0 puncte
a scăzut	– 1 punct

1.2.3. *MOU de la Tokyo*

Anual – în comparație cu ultimii trei ani

a crescut	1 punct
nu s-a modificat	0 puncte
a scăzut	– 1 punct

Atunci când un organism recunoscut prezintă o rată de 0 % a reținerilor pentru două perioade consecutive, aceasta este considerată o performanță pozitivă și se acordă același număr de puncte ca pentru o scădere a ratei deținerilor.

1.3. **Numărul de reținere în raport cu numărul total de inspecții, într-o perioadă de 3 ani**

fiind

$U_l = N \cdot p + 0{,}5 + z \cdot [N \cdot p \cdot (1 - p)]^{1/2}$

unde:

n = numărul de reținere

U_l = prag de performanță scăzut către mediu

N = numărul total de inspecții (numărul minim = 60)

p = coeficient fix = 0,05

z = factor de semnificație statistică = 1,645

1.3.1. *MOU de la Paris*

$n > U_l$	1 punct
$U_l \geq n$	0 puncte

1.3.2. *Garda de coastă a Statelor Unite* ([1])

$n > U_l$	1 punct
$U_l \geq n$	0 puncte

1.3.3. *MOU de la Tokyo*

$n > U_l$	1 punct
$U_l \geq n$	0 puncte

1.4. **Două reținere implicând un organism recunoscut în cazul aceleiași nave în ultimele 12 luni (anual și conform MOU de la Paris, Gărzii de coastă a Statelor Unite și MOU de la Tokyo)**

Număr de cazuri	puncte
1 sau 2	1 per navă
3 până la 5	2 per navă
> 5	3 per navă

1.5. **Două reținеri ale aceleiași nave implicând un organism recunoscut, în ultimele 24 luni (anual, pentru ultimele 24 de luni; conform MOU de la Paris, Gărzii de coastă a Statelor Unite și MOU de la Tokyo)**

1 punct pentru fiecare navă. Cazurile numărate deja la punctul 1.4 se exclud.

1.6. **Trei sau mai multe reținеri ale aceleiași nave implicând un organism recunoscut, în ultimele 24 luni (anual, pentru ultimele 24 de luni; conform MOU de la Paris, Gărzii de coastă a Statelor Unite și MOU de la Tokyo)**

3 puncte pentru fiecare navă – se adaugă punctelor acordate în temeiul punctului 1.4 sau 1.5.

1.7. **Diferențe de performanță pentru pavilioanele de pe lista neagră și cele de pe lista albă (reținеri implicând un organism recunoscut – nivel conform MOU de la Paris)**

Diferență în puncte procentuale

> 2	+ 3 puncte
1 – 2	+ 2 puncte
0,5 – 1	+ 1 punct
< 0,5	– 1 punct

Dacă datele sunt insuficiente pentru calcularea diferenței de performanță pentru un organism recunoscut, se atribuie 0 puncte.

2. **RAPOARTELE STATELOR MEMBRE**

1 punct pentru fiecare caz reportat, maximum 3 puncte.

ANEXA II

RAPORT

în conformitate cu articolul 12 din Directiva 94/57/CE a Consiliului

„În exercitarea drepturilor și a obligațiilor lor de inspecție, în calitate de state ale portului, statele membre raportează Comisiei și celorlalte state membre și informează statul de pavilion implicat, atunci când constată că au fost eliberate certificate valabile de către organizații care acționează în numele statului al cărui pavilion îl arborează nava, unei nave care nu îndeplinește cerințele în materie din convențiile internaționale și ori de câte ori constată că o navă care deține un certificat de clasificare valabil prezintă o deficiență în legătură cu elementele cuprinse în acel certificat. **În sensul prezentului articol, sunt raportate doar cazurile de nave care reprezintă o amenințare reală la adresa siguranței și mediului sau cele care fac dovada unei neglijențe speciale din partea organizațiilor**. Organizația recunoscută în cauză este informată despre caz în momentul inspecției inițiale, astfel încât aceasta să poată să întreprindă imediat măsurile de remediere corespunzătoare."

În scopul identificării cazurilor care trebuie raportate Comisiei, celorlalte state membre și statului de pavilion vizat, cazuri în care un organism recunoscut (denumit în continuare OR) nu a identificat defecțiuni grave ale stării navelor inspectate, se aplică următoarele criterii:

1. deficiența respectivă este legată de vizitele obligatorii realizate de OR și se datorează în mod manifest unei neglijențe grave, unei imprudențe sau unei omisiuni din partea OR;

2. defectele care nu au fost abordate în mod adecvat de OR implică elemente structurale ale corpului navei și/sau mașinile și/sau echipamentele de siguranță și sunt suficient de grave pentru a determina:

   (a) suspendarea, retragerea sau aprobarea condiționată a certificatului de siguranță de către statul de pavilion; sau

   (b) interzicerea operării în temeiul Directivei 1999/35/CE a Consiliului [1] sau emiterea de către statul gazdă sau cel de pavilion a unui ordin de reținere în temeiul Directivei 95/21/CE a Consiliului [2], atunci când deficiențele nu pot fi remediate în termen de 5 zile.

Raportul include o expunere a faptelor, în care se precizează de ce criteriile menționate anterior sunt considerate a fi îndeplinite.

De asemenea, trebuie atașate următoarele documente justificative, după caz:

1. o copie a certificatelor de siguranță;

2. documente privind activitățile statutare desfășurate de OR anterior detectării defectelor;

3. probe care atestă măsurile luate de statul de pavilionul, de statul de port sau de statul gazdă;

4. o copie a raportului de inspecție emis de societatea de clasificare în urma analizei navei după detectarea defectelor;

5. fotografii digitale ale zonelor care prezintă defecte.

Pentru raportare se utilizează formularul anexat.

Raportul se trimite Comisiei Europene, Agenției Europene pentru Siguranța Maritimă și tuturor statelor membre.

[1] JO L 138, 1.6.1999, p. 1.
[2] JO L 157, 7.7.1995, p. 1.

RAPORT

prezentat de (autoritatea de stat care raportează)

I. Informații generale	
Numele navei	
Numărul IMO	
Organismul recunoscut	
Tipul inspecției	
Portul în care s-a efectuat inspecția	
Data inspecției	
Acțiuni ulterioare	
Durata reținerii	
Durata pe care este interzisă operarea	

II. Explicație detaliată privind inspecția și/sau raportul de inspecție aferent controlului de către statul de port

III. Considerații privind comportamentul organismului recunoscut

IV. Acțiuni ulterioare întreprinse de statul care asigură inspecția, de statul de pavilion și de organismul recunoscut

V. Documente justificative furnizate