DIRECTIVA (UE) 2017/2110 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 15 noiembrie 2017

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

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

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ([2]),

întrucât:

(1) Dreptul Uniunii privind sistemul de expertize obligatorii pentru operarea în condiții de siguranță a serviciilor regulate de nave de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiuni de pasageri de mare viteză datează din 1999. În prezent este necesară actualizarea cadrului juridic respectiv pentru a se ține seama de progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a regimului de control al statului portului instituit prin Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([3]), precum și de experiența dobândită în cursul aplicării Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului, semnat la Paris, la 26 ianuarie 1982.

(2) Potrivit verificării adecvării efectuate în contextul Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT), cadrul juridic al Uniunii privind siguranța navelor de pasageri a avut ca rezultat crearea unui nivel comun de siguranță pentru navele de pasageri în Uniune. De asemenea, verificarea adecvării a demonstrat că, întrucât dreptul Uniunii privind siguranța navelor de pasageri a evoluat în timp ca reacție la diverse exigențe și situații, există în prezent un anumit grad de suprapunere și de duplicare care poate și ar trebui să fie raționalizat și simplificat pentru a reduce sarcina administrativă cu care se confruntă armatorii și pentru a eficientiza efortul cerut administrațiilor maritime ale statelor membre.

(3) Majoritatea statelor membre combină deja, atunci când este posibil, expertizele obligatorii pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro care efectuează curse regulate cu alte tipuri de expertize și inspecții, și anume cu expertizele statului de pavilion și cu inspecțiile din cadrul controlului statului portului. Prin urmare, pentru a reduce și mai mult efortul de inspecție și pentru a prelungi la maximum perioada de exploatare comercială a navei sau ambarcațiunii, continuând totodată asigurarea unor standarde de siguranță ridicate, vasele care fac obiectul inspecțiilor din cadrul controlului statului portului ar trebui transferate în domeniul de aplicare al Directivei 2009/16/CE. Domeniul de aplicare al prezentei directive ar trebui limitat la navele care furnizează servicii regulate de nave de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiuni de pasageri de mare viteză între porturi din același stat membru sau între un port dintr-un stat membru și un port dintr-o țară terță, în cazul în care nava arborează pavilionul statului membru în cauză. În ceea ce privește vasele care efectuează servicii regulate de nave de pasageri de tip ro-ro și de ambarcațiuni de pasageri de mare viteză între un stat membru și o țară terță, Directiva 2009/16/CE ar trebui să se aplice în cazul în care pavilionul nu este identic cu cel al statului membru în cauză.

(4) Conceptul de „stat gazdă” a fost introdus de Directiva 1999/35/CE a Consiliului ([4]) pentru a facilita cooperarea cu țările terțe înainte de extinderea Uniunii în 2004. Acest concept nu mai este relevant și, prin urmare, ar trebui eliminat.

([1]) JO C 34, 2.2.2017, p. 176.
([2]) Poziția Parlamentului European din 4 octombrie 2017 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și decizia Consiliului din 23 octombrie 2017.
([3]) Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO L 131, 28.5.2009, p. 57).
([4]) 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 ruliu și ambarcațiuni rapide de pasageri (JO L 138, 1.6.1999, p. 1).

(5) Directiva 1999/35/CE a prevăzut obligația statelor gazdă de a efectua, o dată la 12 luni, o expertiză specifică și o expertiză în timpul serviciului regulat. Deși obiectivul acestei cerințe era de a garanta că cele două inspecții se efectuează la un interval de timp suficient una de cealaltă, verificarea adecvării din cadrul REFIT a demonstrat că lucrurile nu se întâmplă mereu astfel. Pentru a clarifica regimul de inspecție și pentru a asigura un cadru armonizat de inspecție care să asigure un nivel înalt de siguranță, ținând seama în același timp de necesitățile comune ale serviciilor pentru pasageri, ar trebui clarificat faptul că cele două inspecții anuale ar trebui efectuate la intervale regulate de aproximativ șase luni. Atunci când vasul se află în serviciu, intervalul între aceste inspecții consecutive ar trebui să fie de cel puțin patru luni și cel mult opt luni.

(6) Directiva 1999/35/CE se referă mai degrabă la „expertize" decât la „inspecții". Termenul de „expertiză" este utilizat în convențiile internaționale pentru a indica obligația statului de pavilion de a monitoriza conformitatea navelor cu standardele internaționale și de a emite sau de a reînnoi certificate dacă este cazul. Cu toate acestea, regimul special de inspecții pentru navele de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care efectuează servicii regulate nu poate fi considerat expertiză, iar formularele relevante emise în cadrul inspecțiilor nu sunt și nu pot fi considerate certificate de navigabilitate. Prin urmare, termenul de „expertiză" ar trebui înlocuit cu cel de „inspecție" atunci când se referă la anumite expertize prevăzute în prezent în Directiva 1999/35/CE.

(7) Având în vedere profilul de risc specific, navele de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunile de pasageri de mare viteză ar trebui să fie inspectate periodic în mod prioritar. Orice inspecții ale navelor de pasageri de tip ro-ro și ale ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care intră în domeniul de aplicare a Directivei 2009/16/CE ar trebui să fie incluse în numărul total de inspecții anuale efectuate de fiecare stat membru.

(8) Costurile aferente inspecțiilor care au ca rezultat interzicerea plecării navelor ar trebui să fie plătite de către companie.

(9) Pentru a se ține seama de evoluțiile de la nivel internațional și de experiența dobândită, ar trebui să i se delege Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește, neaplicarea, în sensul prezentei Directive, a modificărilor aduse instrumentelor internaționale, dacă este necesar, și actualizarea specificațiilor tehnice. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare ([1]). În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

(10) Directiva 2009/16/CE ar trebui modificată pentru a se asigura menținerea conținutului și a frecvenței inspecțiilor care vizează navele de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunile de pasageri de mare viteză. Prin urmare, dispozițiile specifice privind inspecțiile și verificările care vizează navele de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care efectuează servicii regulate care sunt eligibile pentru controlul statului portului ar trebui introduse în Directiva 2009/16/CE.

(11) Atunci când se efectuează inspecții în temeiul Directivei 2009/16/CE, se depun toate eforturile pentru evitarea reținerii sau a întârzierii nejustificate a unei nave.

(12) Este important să se țină seama de condițiile de muncă și de viață la bord ale echipajului și de formarea și calificările membrilor acestuia, dat fiind că sănătatea, siguranța și considerentele sociale sunt strâns legate între ele.

(13) În vederea realizării ciclului complet al vizitelor de monitorizare ale Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă, Comisia ar trebui să evalueze punerea în aplicare a prezentei directive în termen de cel mult șapte ani de la data-limită pentru transpunerea prezentei directive și să prezinte un raport în acest sens Parlamentului European și Consiliului. Statele membre ar trebui să coopereze cu Comisia în vederea reunirii tuturor informațiilor necesare pentru această evaluare.

(14) 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.

(15) Având în vedere faptul că obiectivele prezentei directive, și anume de a asigura operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, având în vedere latura pieței interne pe care

([1]) JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

o implică transportul maritim de pasageri și caracterul transfrontalier al operării acestor nave în Uniune și la nivel internațional, dar pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, prin stabilirea unui nivel comun de siguranță și prin evitarea denaturării concurenței, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor menționate.

(16) Pentru a spori claritatea juridică și coerența și având în vedere numărul de modificări preconizate, Directiva 1999/35/CE ar trebui abrogată, iar Directiva 2009/16/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Domeniul de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care efectuează:

(a) un serviciu regulat între un port dintr-un stat membru și un port dintr-o țară terță, în cazul în care nava arborează pavilionul statului membru în cauză; sau

(b) un serviciu regulat de curse interne, în zone maritime în care navele din clasa A pot opera în conformitate cu articolul 4 din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]).

(2) Prezenta directivă nu se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care intră sub incidența Directivei 2009/16/CE.

(3) Statele membre pot aplica prezenta directivă navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care efectuează un serviciu regulat de curse interne, în alte zone maritime decât cele menționate la alineatul (1) litera (b).

(4) 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, pot deroga de la dispozițiile prezentei directive, cu excepția obligației prevăzute la paragraful al doilea.

Statele membre care nu au porturi maritime comunică Comisiei, până la 21 decembrie 2019, numărul total de nave și numărul de nave de pasageri de tip ro-ro și de ambarcațiuni de pasageri de mare viteză care au făcut escală în porturile lor pe perioada de trei ani menționată la primul paragraf și, ulterior, informează anual Comisia cu privire la orice modificare ulterioară a cifrelor sus-menționate.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

1. „navă de pasageri de tip ro-ro” înseamnă o navă echipată cu dispozitive care permit îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri;

2. „ambarcațiune de pasageri de mare viteză” înseamnă o ambarcațiune astfel cum este definită în regula 1 de la capitolul X din SOLAS 74, care transportă mai mult de 12 pasageri;

3. „SOLAS 74” înseamnă Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare din 1974, inclusiv protocoalele și modificările acesteia, în versiunea sa actualizată;

([1]) Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (JO L 163, 25.6.2009, p. 1).

4. „Codul navelor de mare viteză” înseamnă „Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză”, inclus în Rezoluția MSC 36 (63) a OMI din 20 mai 1994, sau Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză, 2000 (Codul HSC 2000), inclus în Rezoluția MSC.97(73) a OMI din decembrie 2000, în versiunile lor actualizate;

5. „HSSC” înseamnă Orientările elaborate de OMI pentru expertiză potrivit sistemului armonizat de expertiză și certificare (Harmonized System of Survey and Certification), în versiunea actualizată;

6. „serviciu regulat” înseamnă o serie de traversări efectuate de navele de pasageri de tip ro-ro și de ambarcațiunile de pasageri de mare viteză în scopul deservirii traficului între aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de curse dinspre și înspre același port fără escale, fie:

   (a) conform unui orar publicat; sau

   (b) cu traversări atât de regulate sau de frecvente încât constituie o serie organizată care poate fi recunoscută;

7. „zonă maritimă” înseamnă orice zonă sau rută maritimă, stabilită în temeiul articolului 4 din Directiva 2009/45/CE;

8. „certificate” înseamnă:

   (a) în cazul navelor de pasageri de tip ro-ro și al ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză angajate în curse internaționale, certificatele de siguranță emise în temeiul SOLAS 74, respectiv în temeiul Codului navelor de mare viteză, împreună cu inventarul anexat relevant al echipamentelor;

   (b) în cazul navelor de pasageri de tip ro-ro și al ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză angajate în curse interne, certificatele de siguranță emise în conformitate cu Directiva 2009/45/CE, împreună cu inventarul anexat relevant al echipamentelor;

9. „administrația statului de pavilion” înseamnă autoritățile competente ale statului care acordă navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză dreptul de a arbora pavilionul acestuia;

10. „cursă internă” înseamnă o cursă pe mare de la un port al unui stat membru spre același port sau spre un alt port din statul membru în cauză;

11. „companie” înseamnă organizația sau persoana care a convenit să preia toate îndatoririle și responsabilitățile impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (ISM) în versiunea sa actualizată sau, în cazul în care nu se aplică capitolul IX din SOLAS 74, proprietarul navei de pasageri de tip ro-ro sau al ambarcațiunii de pasageri de mare viteză sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat de la proprietar responsabilitatea pentru operarea navei de pasageri de tip ro-ro sau a ambarcațiunii de pasageri de mare viteză;

12. „inspector” înseamnă un funcționar public sau o altă persoană care este autorizată în mod corespunzător de către autoritatea competentă a statului membru să efectueze inspecțiile prevăzute în prezenta directivă, este răspunzătoare în fața respectivei autorități competente și îndeplinește criteriile minime specificate în anexa XI la Directiva 2009/16/CE;

13. „autoritate competentă a statului membru” înseamnă autoritatea desemnată de statul membru în temeiul prezentei directive, responsabilă de sarcinile care îi sunt atribuite prin prezenta directivă.

Articolul 3

Inspecții preliminare

(1) Înainte ca o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză să își înceapă operarea în cadrul unui serviciu regulat reglementat prin prezenta directivă, autoritățile competente din statele membre efectuează o inspecție preliminară care constă în:

(a) verificarea conformității cu cerințele prevăzute în anexa I; și

(b) o inspecție în conformitate cu anexa II, ca să se convingă că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat.

(2) Inspecția preliminară este efectuată de către un inspector.

(3) La cererea unui stat membru, companiile prezintă dovezi privind conformitatea cu cerințele din anexa I înainte de inspecția preliminară, dar nu cu mai mult de o lună înaintea acesteia.

Articolul 4

Excepții de la obligația privind inspecția preliminară

(1) În cazul inspecției preliminare, un stat membru poate decide să nu aplice anumite cerințe sau proceduri din anexele I și II relevante pentru orice expertize sau inspecții anuale realizate de statul de pavilion, efectuate în cursul ultimelor șase luni, cu condiția respectării procedurilor și orientărilor relevante referitoare la expertize, specificate în HSSC, sau a procedurilor concepute în vederea atingerii aceluiași obiectiv. Statele membre transferă informațiile relevante către baza de date privind inspecțiile în conformitate cu articolul 10.

(2) Dacă o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză urmează să se angajeze într-un serviciu regulat, statul membru poate ține seama de inspecțiile și de expertizele efectuate anterior în ceea ce privește nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză pentru operarea unui alt serviciu regulat reglementat prin prezenta directivă. În cazul în care statul membru este satisfăcut de respectivele inspecții și expertize anterioare și dacă acestea sunt relevante pentru noile condiții operaționale, inspecțiile prevăzute la articolul 3 alineatul (1) nu trebuie efectuate înainte ca nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză să înceapă să opereze în cadrul noului serviciu regulat.

(3) La cererea unei companii, statele membre pot confirma anticipat că sunt de acord cu privire la relevanța inspecțiilor și a expertizelor anterioare pentru noile condiții operaționale.

(4) În cazul în care, din cauza unor circumstanțe neprevăzute, există o necesitate urgentă de a se introduce rapid o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză înlocuitoare pentru a asigura continuitatea serviciului, iar alineatul (2) nu se aplică, statul membru poate permite navei sau ambarcațiunii în cauză să înceapă operarea, în următoarele condiții:

(a) în urma unei inspecții vizuale și a verificării documentelor, nu apar suspiciuni cu privire la faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză nu îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță; și

(b) statul membru finalizează în termen de o lună inspecția preliminară prevăzută la articolul 3 alineatul (1).

Articolul 5

Inspecții periodice

(1) Statele membre efectuează, o dată la 12 luni:

(a) o inspecție în conformitate cu anexa II; și

(b) o inspecție în cursul unui serviciu regulat, având loc după minimum patru luni și maximum opt luni de la data inspecției menționate la litera (a) și care vizează elementele enumerate în anexa III și, în aprecierea profesională a inspectorului, constituie un număr suficient de elemente enumerate în anexele I și II pentru a asigura faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză continuă să îndeplinească toate cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță.

O inspecție preliminară în conformitate cu articolul 3 se consideră a fi o inspecție în sensul literei (a).

(2) Inspecția menționată la alineatul (1) litera (a) poate fi efectuată, dacă statul membru dorește acest lucru, simultan sau în paralel cu expertiza anuală a statului de pavilion, cu condiția de a fi efectuată în conformitate cu procedurile și orientările relevante referitoare la expertize, astfel cum sunt specificate în HSSC sau în conformitate cu proceduri concepute în vederea atingerii aceluiași obiectiv.

(3) Statele membre efectuează o inspecție în conformitate cu anexa II ori de câte ori nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză este supusă unor reparații, transformări sau modificări majore sau atunci când are loc o schimbare a conducerii sau un transfer de clasă. Cu toate acestea, în cazul schimbării conducerii sau al unui transfer de clasă, statul membru poate scuti nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză de inspecțiile prevăzute la prima teză de la prezentul alineat, după examinarea inspecțiilor efectuate anterior pe nava în cauză și cu condiția ca operarea acesteia în condiții de siguranță să nu fie afectată de schimbarea sau de transferul respectiv.

Articolul 6

Raportul de inspecție

(1) La terminarea oricărei inspecții efectuate în conformitate cu prezenta directivă, inspectorul întocmește un raport în conformitate cu anexa IX la Directiva 2009/16/CE.

(2) Informațiile conținute în raport se comunică bazei de date privind inspecțiile prevăzute la articolul 10. O copie a raportului de inspecție se pune, de asemenea, la dispoziția comandantului navei.

Articolul 7

Remedierea deficiențelor, interzicerea plecării și suspendarea inspecției

(1) Statele membre se asigură că eventualele deficiențe confirmate sau descoperite în cadrul unei inspecții efectuate în conformitate cu prezenta directivă sunt remediate.

(2) În cazul în care deficiențele sunt în mod clar periculoase pentru sănătate sau siguranță sau reprezintă un pericol imediat pentru sănătatea sau viața oamenilor, pentru nava de pasageri de tip ro-ro, pentru nava de pasageri de mare viteză sau pentru echipajul și pentru pasageri acestora, autoritatea competentă a statului membru se asigură că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză face obiectul unui ordin de interzicere a plecării (denumit în continuare „ordin de interzicere a plecării"). O copie a ordinului respectiv se pune, de asemenea, la dispoziția comandantului navei.

(3) Ordinul de interzicere a plecării nu se anulează decât după ce deficiența a fost remediată iar pericolul a fost îndepărtat într-un mod considerat satisfăcător de autoritatea competentă a statului membru sau după ce autoritatea competentă din statul membru stabilește că nava sau ambarcațiunea poate naviga, sub rezerva oricăror condiții necesare, sau că operarea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului ori pentru nava de pasageri de tip ro-ro sau pentru ambarcațiunea de pasageri de mare viteză și fără vreun risc pentru alte nave.

(4) Dacă o deficiență menționată la alineatul (2) nu poate fi remediată rapid în portul în care a fost confirmată sau descoperită, autoritatea competentă a statului membru poate fi de acord să permită navei sau ambarcațiunii să se deplaseze până la un șantier de reparații corespunzător, unde deficiența poate fi remediată rapid.

(5) În circumstanțe excepționale în care starea generală a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză nu respectă în mod evident standardele, autoritatea competentă a statului membru poate suspenda inspecția navei respective până când compania ia măsurile necesare pentru a se asigura că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză nu mai prezintă pericol imediat pentru siguranță sau sănătate și nu mai reprezintă niciun pericol imediat pentru viața echipajului și a pasagerilor sau pentru a se asigura că respectă cerințele relevante ale convențiilor internaționale aplicabile.

(6) În cazul în care autoritatea competentă a statului membru suspendă inspecția în conformitate cu alineatul (5), nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză face automat obiectul unui ordin de interzicere a plecării. Ordinul de interzicere a plecării se anulează dacă inspecția a fost reluată și s-a încheiat cu succes și dacă au fost îndeplinite condițiile prevăzute la alineatul (3) din prezentul articol sau la articolul 9 alineatul (2).

(7) Pentru a evita congestionarea portului, autoritatea competentă din statul membru poate autoriza transferarea către o altă parte a portului a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză care face obiectul unui ordin de interzicere a plecării, în cazul în care acest lucru poate fi realizat în condiții de siguranță. Cu toate acestea, riscul de congestionare a portului nu este luat în considerare atunci când se ia hotărârea de a emite sau de a anula un ordin de interzicere a plecării. Autoritățile sau organismele portuare facilitează adăpostirea acestor nave.

Articolul 8

Dreptul la o cale de atac

(1) Compania are dreptul la o cale de atac împotriva unui ordin de interzicere a plecării emis de autoritatea competentă a statului membru. O cale de atac nu atrage după sine anularea ordinului de interzicere a plecării, cu excepția cazului în care se acordă măsuri provizorii în conformitate cu dreptul intern. Statele membre instituie și mențin proceduri corespunzătoare în acest sens, în conformitate cu legislația lor națională.

(2) Autoritatea competentă a statului membru îl informează pe comandantul navei de pasageri de tip ro-ro sau al ambarcațiunii de pasageri de mare viteză care face obiectul unui ordin de interzicere a plecării despre dreptul la recurs și procedurile aplicabile. Atunci când, ca urmare a unui recurs, un ordin de interzicere a plecării este revocat sau modificat, statele membre se asigură că baza de date privind inspecțiile prevăzută la articolul 10 este actualizată în consecință fără întârziere.

Articolul 9

Costuri

(1) Dacă, în cursul inspecțiilor menționate la articolele 3 și 5, se confirmă sau se descoperă deficiențe care conduc la un ordin de interzicere a plecării, toate costurile aferente inspecțiilor sunt suportate de companie.

(2) Ordinul de interzicere a plecării nu se anulează decât după efectuarea plății integrale sau dacă se oferă o garanție suficientă pentru rambursarea costurilor.

Articolul 10

Rapoarte de inspecție

(1) Comisia dezvoltă, gestionează și actualizează o bază de date privind inspecțiile, la care trebuie să fie conectate toate statele membre și care conține toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții prevăzut în prezenta directivă. Această bază de date se va întemeia pe baza de date privind inspecțiile menționată la articolul 24 din Directiva 2009/16/CE și are funcții similare acesteia din urmă.

(2) Statele membre se asigură că informațiile referitoare la inspecțiile efectuate în conformitate cu prezenta directivă, inclusiv informațiile privind deficiențele și ordinele de interzicere a plecării, sunt transferate fără întârziere în baza de date privind inspecțiile de îndată ce este finalizat raportul de inspecție sau este anulat ordinul de interzicere a plecării. În ceea ce privește detaliile informațiilor, dispozițiile anexei XIII la Directiva 2009/16/CE se aplică *mutatis mutandis*.

(3) Statele membre se asigură că informațiile transferate în baza de date privind inspecțiile sunt validate, în scopul publicării, în termen de 72 de ore.

(4) Comisia se asigură că baza de date privind inspecțiile face posibilă recuperarea oricăror date relevante referitoare la punerea în aplicare a prezentei directive pe baza datelor privind inspecțiile, furnizate de statele membre.

(5) Statele membre au acces la toate informațiile înregistrate în baza de date privind inspecțiile care sunt relevante pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții prevăzut în prezenta directivă și în Directiva 2009/16/CE.

Articolul 11

Sancțiuni

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 asigura punerea în aplicare a sancțiunilor respective. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și disuasive.

Articolul 12

Procedura de modificare

(1) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, în conformitate cu articolul 13, privind modificarea anexelor la prezenta directivă, pentru a lua în considerare evoluțiile de la nivel internațional, în special din cadrul OMI, și pentru a îmbunătăți specificațiile tehnice din anexele respective, ținând seama de experiența dobândită.

(2) În situații excepționale, atunci când acest lucru este justificat de o analiză adecvată de către Comisie și pentru a se evita o amenințare gravă și inacceptabilă pentru siguranța maritimă, pentru sănătate, pentru condițiile de viață sau de muncă la bordul navelor sau pentru mediul marin sau pentru a se evita incompatibilitatea cu legislația maritimă a Uniunii, se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, în conformitate cu articolul 13, privind modificarea prezentei directive pentru a nu se aplica, în sensul prezentei directive, o modificare a instrumentelor internaționale menționate la articolul 2.

Actele de modificare respective se adoptă cu cel puțin trei luni înainte de expirarea termenului stabilit la nivel internațional pentru acceptarea tacită a modificării vizate sau înainte de data avută în vedere pentru intrarea în vigoare a unei astfel de modificări. În perioada care precedă intrarea în vigoare a unui astfel de act delegat, statele membre se abțin de la orice inițiativă menită să integreze modificarea respectivă în legislația lor națională sau să aplice modificarea instrumentului internațional în cauză.

Articolul 13

Exercitarea delegării de competențe

(1) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 12 este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 12 se conferă Comisiei pe o perioadă de șapte ani de la 20 decembrie 2017. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de șapte ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe prevăzută la articolul 12 poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de a adopta un act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 12 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European, nici Consiliul nu a formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 14

Modificări aduse Directivei 2009/16/CE

Directiva 2009/16/CE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2, se adaugă următoarele puncte:

„25. «navă de pasageri de tip ro-ro» înseamnă o navă echipată cu dispozitive care permit îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri;

26. «ambarcațiune de pasageri de mare viteză» înseamnă o ambarcațiune astfel cum este definită în regula 1 de la capitolul X din SOLAS 74, care transportă mai mult de 12 pasageri;

27. «serviciu regulat» înseamnă o serie de traversări efectuate de navele de pasageri de tip ro-ro și de ambarcațiunile de pasageri de mare viteză în scopul deservirii traficului între aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de curse dinspre și înspre același port fără escale, fie:

(i) conform unui orar publicat; fie

(ii) cu traversări atât de regulate sau de frecvente încât constituie o serie organizată care poate fi recunoscută;".

2. La articolul 3 alineatul (1), se adaugă următorul paragraf:

„Prezenta directivă se aplică, de asemenea, inspecțiilor navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză efectuate în exteriorul portului sau departe de o zonă de ancoraj, în cursul unui serviciu regulat în conformitate cu articolul 14a."

3. La articolul 13, partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Statele membre se asigură că navele selectate pentru inspecție în conformitate cu articolul 12 sau articolul 14a fac obiectul unei inspecții inițiale sau al unei inspecții mai amănunțite, după cum urmează:".

4. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 14a*

Inspectarea navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate

(1) Navele de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate sunt eligibile pentru inspecții în conformitate cu calendarul și cu alte cerințe stabilite în anexa XVII.

(2) Atunci când planifică o inspecție a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei nave de pasageri de mare viteză, statele membre acordă atenția cuvenită programului de navigație și de întreținere a navei în cauză.

(3) În cazul în care o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză a făcut obiectul unei inspecții în conformitate cu anexa XVII, această inspecție se înregistrează în baza de date privind inspecțiile și se ia în considerare în scopul aplicării articolelor 10, 11 și 12 și al calculării gradului de îndeplinire a angajamentului de inspecție de către fiecare stat membru. Ea este inclusă în numărul total de inspecții anuale efectuate de către fiecare stat membru, astfel cum este prevăzut la articolul 5.

(4) Articolul 9 alineatul (1), articolul 11 litera (a) și articolul 14 nu se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și care fac obiectul unei inspecții în conformitate cu prezentul articol.

(5) Autoritatea competentă se asigură că navele de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care fac obiectul unei inspecții suplimentare, în conformitate cu articolul 11 litera (b) sunt selectate pentru inspecție în conformitate cu anexa I partea II punctul 3A litera (c) și punctul 3B litera (c). Inspecțiile efectuate în temeiul prezentului alineat nu afectează intervalul de inspecție prevăzut la punctul 2 din anexa XVII.

(6) Inspectorul autorității competente a statului portului poate fi de acord ca, în cursul inspecției unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză, să fie însoțit de un inspector al statului portului din alt stat membru, în calitate de observator. În cazul în care nava arborează pavilionul statului membru în cauză, statul portului invită, la cerere, un reprezentant al statului de pavilion să fie prezent la inspecție, în calitate de observator.”

5. La articolul 15, alineatul (3) se elimină.

6. La articolul 16, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Un stat membru refuză accesul în porturile și în zonele sale de ancoraj oricărei nave care:

— arborează pavilionul unui stat care, din cauza ratei sale de reținere, figurează pe lista neagră adoptată în conformitate cu MOU Paris pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile și publicate anual de către Comisie, și care a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 36 de luni într-un port sau într-o zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MOU Paris; sau

— arborează pavilionul unui stat care, din cauza ratei sale de reținere, figurează pe lista gri adoptată în conformitate cu MOU Paris pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile publicate anual de către Comisie, și care a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 24 de luni într-un port sau într-o zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MOU Paris.

Primul paragraf nu se aplică în situațiile descrise la articolul 21 alinatul (6).

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

7. Se adaugă următoarea anexă:

„*ANEXA XVII*

Inspectarea navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate

1.1. Înainte de începerea operării unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate reglementate de prezenta directivă, statele membre efectuează o inspecție, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) din Directiva (UE) 2017/2110 (*), ca să se asigure că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză respectivă îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat.

1.2. Dacă o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză urmează să se angajeze într-un serviciu regulat, statul membru în cauză poate să țină seama de inspecțiile efectuate în cursul ultimelor opt luni de un alt stat membru în ceea ce privește nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză pentru operarea unui alt serviciu regulat reglementat prin prezenta directivă, cu condiția ca statul membru să fie convins, de fiecare dată, că inspecțiile anterioare respective sunt relevante pentru noile condiții operaționale, iar în timpul acestor inspecții au fost îndeplinite cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat. Inspecțiile prevăzute la punctul 1.1 nu trebuie efectuate înainte ca nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză să înceapă să opereze în cadrul noului serviciu regulat.

1.3. În cazurile în care ca urmare a unor circumstanțe neprevăzute apare o nevoie urgentă de introducere rapidă a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză înlocuitoare pentru a asigura continuitatea serviciului, iar punctul 1.2 nu este aplicabil, statul membru poate permite navei în cauză să înceapă operarea, dacă se îndeplinesc următoarele condiții:

(a) în urma unei inspecții vizuale și a verificării documentelor, nu apar suspiciuni cu privire la faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză nu îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță; și

(b) statul membru finalizează în termen de o lună inspecția preliminară prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Directiva (UE) 2017/2110.

2. O dată pe an, după minimum patru și maximum opt luni de la data inspecției anterioare, statele membre efectuează:

(a) o inspecție care să vizeze inclusiv cerințele din anexa II la Directiva (UE) 2017/2110 și din Regulamentul (UE) nr. 428/2010 al Comisiei (**), după caz; și

(b) o inspecție în cursul unui serviciu regulat. Această inspecție vizează elementele enumerate în anexa III la Directiva (UE) 2017/2110 și ceea ce în aprecierea profesională a inspectorului constituie un număr suficient de elemente enumerate în anexele I și II la Directiva (UE) 2017/2110, pentru a asigura faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză continuă să îndeplinească toate cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță.

3. În cazul în care o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză nu a făcut obiectul unei inspecții în conformitate cu punctul 2, nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză se consideră a fi navă de prioritate I.

4. O inspecție în conformitate cu punctul 1.1 se consideră a fi o inspecție în sensul punctului 2 litera (a) din prezenta anexă.

(*) Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului (JO L 315, 30.11.2017, p. 61).

(**) Regulamentul (UE) nr. 428/2010 al Comisiei din 20 mai 2010 de punere în aplicare a articolului 14 din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind inspecțiile extinse ale navelor (JO L 125, 21.5.2010, p. 2).”

Articolul 15

Abrogare

Directiva 1999/35/CE se abrogă.

Trimiterile la directiva abrogată se consideră trimiteri la prezenta directivă și se interpretează în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa IV.

Articolul 16

Revizuire

Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei directive și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului până la 21 decembrie 2026.

Articolul 17

Transpunere

(1) Statele membre adoptă și publică până la 21 decembrie 2019 actele necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Statele membre aplică aceste dispoziții începând cu 21 decembrie 2019.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de 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 18

Intrarea în vigoare

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

Articolul 19

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 15 noiembrie 2017.

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președintele	*Președintele*
A. TAJANI	M. MAASIKAS

ANEXA I

CERINȚE SPECIFICE PENTRU NAVELE CARE DESFĂȘOARĂ SERVICII REGULATE

(astfel cum sunt menționate la articolele 3 și 5)

Se verifică următoarele elemente:

1. înainte de plecarea în cursă a navei de pasageri de tip ro-ro sau a ambarcațiunii de pasageri de mare viteză, comandantul navei primește 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 punctele 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. comandantul 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 navei de pasageri de tip ro-ro sau a navei de pasageri de mare viteză, precum și orice deficiențe ale sistemelor de securizare a acestor porți, sunt aduse prompt la cunoștința administrației statului de pavilion 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 pasageri de tip ro-ro sau a navei de pasageri de mare viteză și la elaborarea orarului curselor se ține seama pe deplin 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 serviciile și asistența disponibile pentru persoanele în vârstă și cele cu handicap aflate la bord și care sunt disponibile în formate potrivite pentru persoanele cu deficiențe de vedere.

ANEXA II

PROCEDURI PENTRU INSPECȚII

(astfel cum sunt menționate la articolele 3 și 5)

1. Inspecțiile asigură 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 și de stabilitate, de protecția împotriva incendiilor, de numărul maxim de pasageri, de mijloacele de salvare a vieții și de transportul mărfurilor periculoase, de radiocomunicații și de navigație. În acest scop inspecțiile includ:

   — 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, atât prin comandă locală cât și prin telecomandă;

   — 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 se concentrează 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. Se verifică 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 al navei. 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 în domeniul siguranței, 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.

   Inspecția include o evaluare destinată să determine dacă programul de lucru și de odihnă provoacă o oboseală excesivă, în special în cazul personalului de cart.

3. Certificatele de competență ale membrilor echipajului care lucrează la bordul navelor care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive sunt conforme cu dispozițiile Directivei 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]).

([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 III

PROCEDURI PENTRU EFECTUAREA INSPECȚIILOR ÎN CURSUL UNUI SERVICIU REGULAT

(astfel cum sunt menționate la articolul 5)

Atunci când se efectuează inspecții în timpul serviciului regulat, se verifică următoarele elemente:

1. Informații referitoare la pasageri

   Dacă nu este depășit numărul de pasageri pentru care este certificată nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză (denumite în continuare „nava") și dacă înregistrarea informațiilor referitoare la pasageri respectă Directiva 98/41/CE a Consiliului ([1]). 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

   Dacă se respectă 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 provei, sistemele de închidere a porților de la prova, pupă și laterale, prezența indicatoarelor luminoase și a supravegherii TV care să indice situația acestora pe puntea de comandă. Ar trebui constatate și raportate orice dificultăți legate de funcționarea indicatoarelor luminoase, în special a întrerupătoarelor de la porți.

4. Anunțurile pentru măsuri de siguranță

   Dacă forma anunțurilor curente privind măsurile de siguranță și afișarea instrucțiunilor și a orientărilor privind procedurile de urgență au loc 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

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

6. Mărfuri periculoase

   Dacă orice încărcătură de mărfuri periculoase sau poluante este transportată în conformitate cu legislația relevantă, în special dacă este furnizată o declarație privind mărfurile periculoase și 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 țărm 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

([1]) 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).

a Consiliului ([1]) 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

Dacă se menține o patrulare eficientă astfel încât să se poată detecta imediat orice început de incendiu. Aceasta ar trebui să includă spațiile de categorie specială care nu sunt prevăzute cu un sistem fix de detectare a incendiilor și de alarmă. Spațiile respective pot fi patrulate 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 oricărora 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, dacă pasagerul și membrul echipajului nu folosesc o limbă comună;

(c) necesitatea posibilă de a comunica în timpul unei avarii prin alte mijloace (de exemplu atenționarea prin demonstrații, gesturi sau atenționare asupra locului instrucțiunilor, a posturilor de apel, a dispozitivelor de salvare a vieților omenești sau a căilor de evacuare, atunci când comunicarea verbală este impracticabilă);

(d) dacă 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

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

([1]) 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).

13. Echipamentul de protecție

Dacă echipamentul de salvare și de combatere a incendiilor, incluzând ușile de incendiu și alte elemente de protecție structurală împotriva 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

Dacă mijloacele de salvare, inclusiv căile de salvare, sunt marcate conform cerințelor aplicabile și iluminate, atât de la generatorul principal, cât și de la cel de avarie. Dacă sunt luate măsuri 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. Curățenia în compartimentul mașini

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

18. Evacuarea gunoiului

Dacă mijloacele pentru manipularea și evacuarea gunoiului sunt satisfăcătoare.

19. Planificarea întreținerii

Dacă toate companiile au cerințe specifice, cu un sistem de întreținere planificată, pentru toate elementele legate de siguranță, inclusiv ușile de la pravă și pupă și porțile laterale, împreună cu sistemele lor de închidere, dar care să includă și întreținerea compartimentului mașini și a echipamentului de protecție. Dacă există planuri pentru verificarea periodică a tuturor elementelor, astfel încât standardele de siguranță să fie menținute la cel mai înalt nivel. Dacă există 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 de deficiențe și să fie înștiințați de rectificarea acestora într-un termen determinat. Dacă verificarea periodică a funcționării sistemelor de închidere a porților interioare și exterioare de la pravă include 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.

20. Efectuarea unei curse

În timpul cursei, ar fi 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 IV

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Directiva 1999/35/CE	Prezenta directivă
Articolul 1	—
Articolul 2, literele (a), (b), (d), (e), (f), (g), (h), (j), (m), (o), (r)	Articolul 2 punctele 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12
Articolul 2 literele (c), (i), (k), (l), (n), (p), (q), (s)	—
Articolul 3	Articolul 1
Articolul 4	—
Articolul 5 punctul 1 litera (a)	Articolul 3
Articolul 5 punctul 1 litera (b) și punctul 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), (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), (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