Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

►B 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)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Directiva 2009/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009	L 131	101	28.5.2009
►M2	Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009	L 131	114	28.5.2009
►M3	Directiva 2011/15/UE a Comisiei din 23 februarie 2011	L 49	33	24.2.2011
►M4	Directiva 2014/100/UE a Comisiei din 28 octombrie 2014	L 308	82	29.10.2014
►M5	Regulamentul (UE) 2019/1243 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019	L 198	241	25.7.2019

▼B

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

Articolul 1

Scopul

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

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

Articolul 2

Domeniu de aplicare

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

(2) ►**M1** Cu excepția cazului în care există dispoziții contrare, prezenta directivă nu se aplică: ◄

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

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

▼M1

(c) rezervoarelor de pe nave de un tonaj brut de mai puțin de 1 000 tone și proviziilor și echipamentelor pentru utilizare la bordul tuturor navelor.

▼B

Articolul 3

Definiții

În înțelesul prezentei directive,

(a) ►**M1** „Instrumente internaționale relevante” înseamnă următoarele instrumente, în versiunea lor actualizată: ◄

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

▼B

— SOLAS înseamnă Convenția internațională pentru siguranța vieților umane pe mare, împreună cu protocoalele și modificările la aceasta;

— Convenția internațională din 1969 privind măsurarea tonajului navelor;

— Convenția internațională din 1969 privind intervenția în largul mării în cazurile de accidente însoțite de poluarea cu petrol și protocolul său din 1973 privind intervenția în largul mării în cazurile de poluare cu alte substanțe decât petrolul;

— Convenția SAR înseamnă Convenția internațională din 1979 privind operațiile de căutare și salvare maritimă;

— Cod ISM înseamnă codul internațional de gestionare a siguranței;

— Codul IMDG înseamnă codul maritim internațional al mărfurilor periculoase;

— Codul IBC înseamnă codul internațional OMI pentru construcția și echiparea navelor care transportă substanțe chimice periculoase în vrac;

— Codul IGC înseamnă codul internațional OMI pentru construcția și echiparea navelor care transportă gaze lichefiate în vrac;

— Codul BC înseamnă codul OMI de practici sigure pentru încărcăturile solide în vrac;

— Codul INF înseamnă codul OMI pentru transportul în condiții de siguranță al combustibilului nuclear iradiat, al plutoniului și al deșeurilor de mare radioactivitate în recipiente la bordul navelor;

— Rezoluția A.851(20) a OMI înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 851(20) intitulată „Principii generale aplicabile sistemelor de raportare a navelor și cerințelor în materie de notificare, inclusiv linii directoare pentru raportarea incidentelor care implică mărfuri periculoase, substanțe dăunătoare și/sau poluanți marini”;

▼M1

— „Rezoluția A.917(22) a OMI” înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 917(22) intitulată „Linii directoare privind utilizarea AIS la bordul navelor”, astfel cum a fost modificată prin Rezoluția A.956(23) a OMI;

— „Rezoluția A.949(23) a OMI” înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 949(23) intitulată „Linii directoare privind locurile de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență”;

▼M1

— „Rezoluția A.950(23) a OMI” înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 950(23) intitulată „Servicii de asistență maritimă (MAS)”;

— „Liniile directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim” înseamnă liniile directoare anexate Rezoluției LEG. 3(91) a Comitetului juridic al OMI din 27 aprilie 2006 astfel cum sunt aprobate de Consiliul de administrație al Organizației Internaționale a Muncii în cea de-a 296-a sesiune a sa din 12-16 iunie 2006;

▼B

(b) „operator” înseamnă proprietarul sau administratorul unei nave;

(c) „agent” înseamnă o persoană mandatată sau autorizată să furnizeze informații în numele operatorului navei;

(d) „încărcător” înseamnă o persoană pentru care sau în numele căreia sau în contul căreia s-a încheiat un contract de transport de mărfuri cu un transportator;

(e) „companie” înseamnă o companie în sensul regulii 1 alineatul (2) din capitolul IX al Convenției SOLAS;

(f) „navă” înseamnă un vas sau o ambarcațiune maritimă;

(g) „mărfuri periculoase” înseamnă:

— mărfurile clasificate în codul IMDG;

— substanțele lichide periculoase enumerate în capitolul 17 din codul IBC;

— gazele lichefiate enumerate în capitolul 19 din codul IGC;

— substanțele solide menționate în apendicele B al codului BC.

Sunt incluse și mărfurile pentru al căror transport au fost stabilite condiții preliminare corespunzătoare în conformitate cu punctul 1.1.3 din codul IBC sau punctul 1.1.6 din codul IGC;

(h) „mărfuri poluante” înseamnă:

— hidrocarburile definite în anexa I la convenția MARPOL;

— substanțele lichide nocive definite în anexa II la convenția MARPOL;

— substanțele dăunătoare definite în anexa III la convenția MARPOL;

(i) „unitate de transport a încărcăturii” înseamnă un vehicul destinat transportului rutier al mărfurilor, un vagon de cale ferată pentru transport de marfă, un container de marfă, o cisternă pentru transport rutier, un vagon de cale ferată sau o cisternă portabilă;

▼B

(j) „adresă” înseamnă numele și legăturile de comunicare permițând stabilirea unui contact în caz de necesitate cu operatorul, agentul, autoritatea portuară, autoritatea competentă sau altă persoană autorizată sau organism deținând informații detaliate privind încărcătura navei;

▼M1

(k) „autorități competente” înseamnă autoritățile și organizațiile desemnate de statele membre să îndeplinească anumite funcții în temeiul prezentei directive;

▼B

(l) „autoritate portuară” înseamnă autoritatea sau organismul competent desemnat de statele membre pentru fiecare port pentru a primi și pune la dispoziție informațiile notificate în temeiul prezentei directive;

(m) „loc de refugiu” înseamnă un port, o parte dintr-un port sau altă dană sau ancoraj de protecție sau orice altă zonă adăpostită identificată ca atare de un stat membru pentru adăpostirea navelor în primejdie;

(n) „stație de coastă” înseamnă serviciul de trafic maritim, instalația de pe uscat responsabilă cu un sistem de notificare obligatorie aprobat de OMI sau un organism responsabil cu coordonarea operațiilor de căutare și salvare sau a operațiilor de combatere a poluării maritime, desemnat de statele membre în conformitate cu prezenta directivă;

(o) „serviciu de trafic maritim (STM)” înseamnă un serviciu destinat să îmbunătățească siguranța și eficiență și să protejeze mediul și care este în măsură să interacționeze cu traficul și să reacționeze la situațiile de trafic care apar în zona STM;

(p) „sistem de dirijare” a navelor înseamnă un sistem care acoperă una sau mai multe rute sau măsuri de dirijare a traficului menite să reducă riscul de accidentare; include sisteme de separare a traficului, rute cu sens dublu, rute recomandate, zone de evitat, zone de trafic de coastă, zone de ocolire, zone de precauție și rute maritime de adâncime;

(q) „nave tradiționale” înseamnă toate tipurile de nave istorice precum și copiile acestora, inclusiv cele concepute să î și să promoveze meseriile și navigația tradițională, care împreună reprezintă monumente culturale vii, exploatate conform principiilor tradiționale ale navigației și tehnicii;

(r) „accident” înseamnă un accident în sensul Codului OMI pentru anchetele asupra accidentelor și incidentelor maritime;

▼M1

(s) „SafeSeaNet” înseamnă sistemul comunitar de schimb de informații maritime creat de Comisie în cooperare cu statele membre pentru a asigura punerea în aplicare a legislației comunitare;

▼M1

(t) „serviciu regulat” înseamnă o serie de curse ale navelor organizate astfel încât să deservească traficul între aceleași două sau mai multe porturi, fie după un orar publicat, fie prin efectuarea unor curse cu o asemenea regularitate sau frecvență încât să constituie o serie sistematică ce poate fi recunoscută ca atare;

(u) „navă de pescuit” înseamnă orice navă echipată pentru exploatarea comercială a resurselor acvatice vii;

(v) „navă care are nevoie de asistență” înseamnă, fără a aduce atingere dispozițiilor Convenției SAR privind salvarea persoanelor, o navă aflată într-o situație care ar putea duce la pierderea sa sau la apariția unui pericol pentru mediu sau navigație;

(w) „LRIT” înseamnă un sistem de identificare și localizare la mare distanță a informațiilor, în conformitate cu regulamentul SOLAS V/19-1.

▼B

TITLUL I

SEMNALIZAREA ȘI URMĂRIREA NAVELOR

Articolul 4

Notificare înainte de intrarea în porturile statelor membre

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

(a) cu cel puțin 24 de ore în avans sau

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

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

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

Articolul 5

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

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

▼B

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

Articolul 6

Folosirea sistemelor de identificare automată

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

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

▼M1

Articolul 6a

Utilizarea sistemelor de identificare automată (AIS) de către navele de pescuit

Orice navă de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri care arborează pavilionul unui stat membru și este înmatriculată în Comunitate sau care operează în apele interioare sau pe marea teritorială a unui stat membru sau care își descarcă propria captură în porturile unui stat membru este echipată, în conformitate cu calendarul prezentat în anexa II partea I punctul 3, cu un AIS (clasa A) care să corespundă standardelor de performanță elaborate de OMI.

Navele de pescuit echipate cu AIS îl mențin permanent în funcțiune. În circumstanțe excepționale, AIS poate fi oprit din funcțiune în cazul în care comandantul consideră acest lucru necesar pentru siguranța sau securitatea navei sale.

Articolul 6b

Utilizarea sistemelor de identificare și urmărire a navelor la mare distanță (LRIT)

(1) Navele cărora li se aplică Regulamentul SOLAS V/19-1 și standardele de performanță și cerințele funcționale adoptate de OMI sunt dotate cu echipament LRIT care respectă regulamentul respectiv când face apel la un port dintr-un stat membru.

Statele membre și Comisia cooperează pentru a determina cerințele privind dotarea cu echipament de transmitere de informații LRIT la bordul navelor care navighează sub acoperirea stațiilor fixe AIS ale statelor membre și prezintă Organizației Maritime Internaționale orice măsuri adecvate.

(2) Comisia colaborează cu statele membre la instituirea unui Centru european de date LRIT, având ca responsabilitate procesarea informațiilor privind identificarea și urmărirea la mare distanță.

▼B

Articolul 7

Folosirea sistemelor de dirijare a navelor

(1) Statele membre monitorizează și iau toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura că toate navele care intră în zona supusă unui sistem de dirijare obligatorie a navelor adoptat de OMI conform regulii 10 din capitolul V al Convenției SOLAS și exploatat de unul sau mai multe state, dintre care cel puțin unul este un stat membru, folosesc sistemul în conformitate cu liniile directoare pertinente și criteriile elaborate de OMI.

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

Articolul 8

Monitorizarea respectării de către nave a serviciilor de trafic maritim

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

(a) participă la acel STM și se conformează normelor sale navele care intră în zona de aplicabilitate a unui STM exploatat de unul sau mai multe state, dintre care cel puțin unul este un stat membru, în apele lor teritoriale și bazat pe liniile directoare elaborate de OMI;

(b) se conformează normelor acelui STM navele care arborează pavilionul unui stat membru sau navele care se îndreaptă spre un port dintr-un stat membru și intră în zona de aplicabilitate a unui STM, în afara apelor teritoriale ale unui stat membru și bazat pe liniile directoare elaborate de OMI;

(c) respectă normele acelui STM ori de câte ori este posibil navele care, arborând pavilionul unui stat terț și neavând ca destinație un port dintr-un stat membru, intră într-o zonă STM din afara apelor teritoriale ale unui stat membru. Statele membre ar trebui să semnaleze statului de pavilion respectiv orice încălcare gravă și evidentă a acestor norme într-o astfel de zonă STM.

Articolul 9

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

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

▼B

(2) Procesul de instalare a tuturor echipamentelor și a instalațiilor de pe uscat necesare punerii în aplicare a prezentei directive se încheie până la sfârșitul anului 2007. Statele membre se asigură că toate echipamentele necesare pentru retransmiterea informațiilor și schimbul acestora între sistemele naționale ale statelor membre sunt operaționale cel târziu după un an de la această dată.

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

Articolul 10

Sisteme de înregistrare a datelor privind cursa

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

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

▼M2

▼B

TITLUL II

NOTIFICAREA MĂRFURILOR PERICULOASE SAU POLUANTE AFLATE LA BORDUL NAVELOR (HAZMAT)

▼M1

Articolul 12

Cerințe de informare privind transportul mărfurilor periculoase

(1) Nicio marfă periculoasă sau poluantă nu poate fi oferită pentru a fi transportată sau luată la bordul unei nave, indiferent de dimensiunea sa, într-un port al unui stat membru, dacă nu s-a prezentat comandantului sau operatorului navei și înainte de încărcarea mărfii la bord o declarație cuprinzând următoarele informații:

(a) informațiile enumerate în anexa I punctul 2;

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

▼M3

(b) pentru substanțele menționate în anexa I la convenția MARPOL, fișa cu date de securitate în care sunt prezentate caracteristicile fizico-chimice ale produselor, inclusiv, unde este cazul, vâscozitatea acestora, exprimată în cSt la 50 °C, și densitatea acestora la 15 °C, precum și alte date incluse în fișa cu date de securitate, în conformitate cu Rezoluția MSC.286(86) a OMI;

▼M1

(c) numerele de apel de urgență ale încărcătorului sau ale oricărei alte persoane sau organism care deține informații privind caracteristicile fizico-chimice ale produselor, precum și privind măsurile care trebuie luate în caz de urgență.

(2) Navele care provin dintr-un port din afara Comunității și care fac apel la un port al unui stat membru care au la bord mărfuri periculoase sau poluante trebuie să fie în posesia unei declarații din partea încărcătorului care să conțină informațiile cerute în conformitate cu alineatul (1) literele (a), (b) și (c).

(3) Este de datoria și responsabilitatea încărcătorului să prezinte această declarație căpitanului sau operatorului și să garanteze că încărcătura prezentată pentru transport este, într-adevăr, cea declarată în conformitate cu alineatul (1).

▼B

Articolul 13

Notificarea mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bord

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

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

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

Procedura instituită trebuie să asigure accesul autorității competente la informațiile indicate în anexa I punctul 3 în orice moment este nevoie de acestea. În acest scop, autoritatea portuară interesată păstrează informațiile prevăzute în anexa I punctul 3 o perioadă suficient de îndelungată pentru a permite folosirea lor în eventualitatea unui incident sau accident pe mare. Autoritatea portuară ia măsurile necesare pentru furnizarea acestor informații pe cale electronică și fără întârziere autorității competente, 24 de ore din 24, la cerere.

▼B

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

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

Articolul 14

Schimbul informatizat de date între statele membre

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

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

(a) schimbul de date trebuie să fie efectuat pe cale electronică și să permită receptarea și prelucrarea mesajelor notificate în conformitate cu articolul 13;

(b) sistemul trebuie să permită transmiterea informațiilor 24 de ore din 24;

▼M1

(c) la cerere, prin utilizarea SafeSeaNet, și dacă este necesar în scopul siguranței sau securității maritime sau protejării mediului maritim, statele membre trebuie să poată transmite informații, privind nava și mărfurile periculoase sau poluante aflate la bord, autorităților naționale sau locale competente ale unui alt stat membru, fără întârziere.

Articolul 15

Derogări

(1) Statele membre pot excepta serviciile regulate de transport maritim efectuate între porturi situate pe teritoriul lor de la obligativitatea îndeplinirii cerințelor prevăzute la articolele 4 și 13, dacă au fost îndeplinite următoarele condiții:

(a) compania care exploatează respectivele servicii regulate ține și actualizează o listă cu navele respective pe care o transmite autorității competente;

(b) pentru fiecare călătorie efectuată se pun la dispoziția autorității competente, la cerere, informațiile prevăzute la anexa I partea 1 sau 3, după caz. Compania stabilește un sistem intern care să garanteze 24 de ore din 24 transmiterea, la cerere, imediat ce a fost primită solicitarea, a acestor informații către autoritatea competentă, în format electronic, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) sau articolul 13 alineatul (4), după caz;

(c) orice deviere de la ora estimată de sosire în portul de destinație sau la stația pilot, egală sau mai mare de trei ore, se notifică portului de sosire sau autorității competente, în conformitate cu articolul 4 sau cu articolul 13, după caz;

(d) se acordă exceptări numai navelor aflate într-un serviciu specific.

▼M1

În sensul primului paragraf, serviciul se consideră regulat numai dacă este prevăzută funcționarea acestuia timp de minimum o lună.

Derogările de la cerințele stabilite la articolele 4 și 13 se limitează la călătorii cu o durată planificată de cel mult 12 ore.

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

(3) Statele membre verifică periodic îndeplinirea condițiilor stabilite la alineatele (1) și (2). În cazul în care cel puțin una din aceste condiții încetează să mai fie îndeplinită, statele membre retrag imediat beneficiul derogării companiei respective.

(4) Statele membre transmit Comisiei o listă a companiilor și navelor cărora li s-a acordat o derogare în temeiul prezentului articol, precum și orice actualizări ale acestei liste.

▼B

TITLUL III

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

Articolul 16

Transmiterea informațiilor privind anumite nave

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

(a) navele care, în timpul călătoriei:

— au fost implicate în incidentele sau accidentele pe mare menționate la articolul 17 sau

— nu au respectat cerințele de notificare și raportare impuse de prezenta directivă sau

— au încălcat regulile aplicabile din sistemele de dirijare a navelor și STM aflate în responsabilitatea unui stat membru;

(b) navele în privința cărora există dovezi sau prezumții cu privire la deversarea deliberată de hidrocarburi sau alte încălcări ale Convenției MARPOL în apele aflate în jurisdicția unui stat membru;

(c) navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile statelor membre sau care au făcut obiectul unui raport sau a unei notificări de către un stat membru în conformitate cu anexa I punctul 1 la Directiva 95/21/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind controlul navigației de către statul portului ([1]);

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

▼M1

(d) navele care nu au comunicat certificate de asigurare sau care nu dețin garanții financiare în conformitate cu oricare din dispozițiile legislației comunitare și normele internaționale;

(e) navele care au fost raportate de către piloți sau de autoritățile portuare ca prezentând deficiențe evidente care pot compromite navigarea lor în siguranță sau care ar putea reprezenta un risc pentru mediu.

▼B

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

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

Articolul 17

Raportarea incidentelor și accidentelor produse pe mare

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

(a) orice incident sau accident care afectează siguranța navei, cum ar fi o coliziune, eșuare, avarie, defectare sau pană, inundare sau deplasare a încărcăturii, orice defecte în corpul navei sau defecte de structură;

(b) orice incident sau accident care compromite siguranța navigației, cum sunt deficiențele susceptibile să afecteze capacitatea de manevră sau de navigație a navei sau defectele care afectează sistemul de propulsie sau transmisia de cârmă, sistemul de generare a electricității, echipamentele de navigație sau echipamentele de comunicații;

(c) orice situație de natură să determine poluarea apelor sau a țărmului unui stat membru, cum ar fi deversarea sau riscul de deversare de produse poluante în mare;

(d) orice pată de produse poluante si containere sau colete care se observă plutind în derivă pe mare.

▼B

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

Articolul 18

Măsuri în caz de condiții meteorologice extrem de nefavorabile

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

(a) este cazul să furnizeze, dacă este posibil, căpitanului oricărei nave aflate în zona portuară respectivă cu intenția de a intra sau de a părăsi portul, informații complete despre starea mării și condițiile meteorologice și, după caz și dacă este posibil, despre riscul pe care acestea îl pot prezenta pentru nava sa, ca și pentru încărcătura, echipajul și pasagerii acesteia;

(b) pot lua, fără a aduce atingere îndatoririi de a acorda ajutor navelor în primejdie și în conformitate cu articolul 20, orice alte măsuri ce se impun, care pot cuprinde o recomandare sau interdicție fie pentru o anume navă, fie pentru nave în general de a intra sau părăsi portul în zonele afectate, până când se constată că a dispărut riscul pentru viețile umane și/sau pentru mediu;

(c) iau măsuri corespunzătoare pentru a limita cât mai mult posibil sau, dacă este necesar, pentru a interzice alimentarea cu combustibil a navelor în apele lor teritoriale.

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

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

▼M1

Articolul 18a

Măsuri în caz de riscuri cauzate de prezența gheții

(1) Dacă autoritățile competente consideră, având în vedere starea gheții, că există o amenințare gravă la adresa siguranței vieții omenești pe mare ori a zonelor lor maritime sau costiere ori a zonelor maritime sau costiere ale altor state, aceștia:

(a) transmit comandanților navelor aflate în zona lor de competență sau care intenționează să intre sau să iasă dintr-unul din porturile lor

▼M1

informații adecvate privind starea gheții, rutele recomandate și serviciile de spargere a gheții din zona lor de competență;

(b) pot solicita, fără a aduce atingere datoriei de a acorda asistență navelor care au nevoie de asistență și altor obligații care decurg din normele internaționale relevante, ca o navă aflată în zona respectivă și care intenționează să intre sau să iasă dintr-un port sau terminal sau să părăsească o zonă de ancoraj, să dovedească faptul că îndeplinește cerințele de rezistență și de putere adecvate stării gheții din zona respectivă.

(2) Măsurile luate în temeiul alineatului (1) se bazează, în ceea ce privește datele referitoare la starea gheții, pe prognozele privind starea gheții și condițiile meteorologice furnizate de un serviciu de informare meteorologică calificat, recunoscut de statul membru.

▼B

Articolul 19

Măsuri referitoare la incidente sau accidente pe mare

(1) În cazul incidentelor sau accidentelor pe mare menționate la articolul 17, statele membre iau toate măsurile corespunzătoare în conformitate cu dreptul internațional pentru a asigura, dacă este necesar, siguranța maritimă și siguranța persoanelor și pentru a apăra mediul marin și costier.

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

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

▼M1

În acest scop, aceștia comunică autorităților naționale competente, la cerere, informațiile menționate la articolul 12.

▼B

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

▼M1

(4) În conformitate cu legislația lor națională, statele membre iau în considerare prevederile relevante ale Liniilor directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim în apele din jurisdicția lor.

▼M1

Articolul 20

Autoritățile competente pentru primirea navelor care au nevoie de asistență

(1) Statele membre desemnează una sau mai multe autorități competente, care au, la momentul operațiunii de salvare, experiența și competența necesare pentru a lua decizii din proprie inițiativă privind primirea navelor care au nevoie de asistență.

(2) Autoritatea sau autoritățile menționate la alineatul (1) pot, după caz și în special în caz de amenințare la adresa siguranței maritime și protecției mediului, lua oricare dintre măsurile incluse în lista din anexa IV care este nelimitativă.

(3) Autoritatea sau autoritățile menționate la alineatul (1) au reuniuni regulate pentru a face schimb de experiență și a ameliora măsurile luate în temeiul prezentului articol. Acestea se pot reuni oricând este necesar, în cazul unor circumstanțe specifice.

Articolul 20a

Planuri pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență

(1) Statele membre elaborează planuri pentru adăpostirea navelor pentru a reacționa față de riscurile create de navele care au nevoie de asistență aflate în apele din jurisdicția lor, inclusiv, unde este cazul, față de riscurile pentru viața umană și mediu. Autoritatea sau autoritățile menționate la articolul 20 alineatul (1) participă la elaborarea și realizarea planurilor respective.

(2) Planurile menționate la alineatul (1) se elaborează după consultarea părților interesate, pe baza Rezoluțiilor A.949(23) și A.950(23) ale OMI, și conțin cel puțin următoarele elemente:

(a) identitatea autorității sau autorităților responsabile cu primirea și gestionarea semnalelor de alertă;

(b) identitatea autorității competente pentru evaluarea situației și pentru luarea unei decizii cu privire la acordul sau refuzul de adăpostire a unei nave care are nevoie de asistență în locul de refugiu ales;

(c) informații privind zona de coastă a teritoriului statelor membre și toate elementele care favorizează o evaluare prealabilă și luarea rapidă a unei decizii privind alegerea locului de refugiu pentru o navă care are nevoie de asistență, inclusiv descrierea factorilor de mediu, economici și sociali și a condițiilor naturale;

(d) procedurile de evaluare în vederea acordului sau refuzului de a adăposti o navă care are nevoie de asistență într-un loc de refugiu;

(e) resursele și instalațiile corespunzătoare pentru asistență, salvare și combatere a poluării;

(f) procedurile de coordonare și de luare a deciziilor la nivel internațional;

(g) procedurile privind garanțiile financiare și răspunderea aplicabile navelor adăpostite într-un loc de refugiu.

(3) Statele membre publică denumirea și adresele de contact ale autorităților menționate la articolul 20 alineatul (1), precum și ale autorităților desemnate pentru primirea și gestionarea semnalelor de alertă.

▼M1

La cerere, statele membre comunică statelor membre vecine informațiile relevante privind planurile.

Atunci când pun în aplicare procedurile prevăzute în planurile pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență, statele membre se asigură că informațiile relevante sunt puse la dispoziția părților implicate în operațiuni.

Dacă li se solicită acest lucru din partea statelor membre, cei care primesc informații în conformitate cu al doilea și al treilea paragraf sunt supuși obligației de confidențialitate.

(4) Până la 30 noiembrie 2010, statele membre informează Comisia în legătură cu măsurile luate în vederea punerii în aplicare a prezentului articol.

Articolul 20b

Decizii privind adăpostirea navelor

Autoritatea sau autoritățile menționate la articolul 20 alineatul (1) hotărăsc asupra acceptării unei nave într-un loc de refugiu în urma unei evaluări prealabile a situației realizate pe baza planurilor menționate la articolul 20a. Autoritatea sau autoritățile se asigură că navele sunt adăpostite într-un loc de refugiu, în cazul în care consideră că aceasta este acțiunea cea mai adecvată pentru protejarea vieții omenești și a mediului.

Articolul 20c

Garanție financiară și despăgubire

(1) Absența unui certificat de asigurare în sensul articolului 6 din Directiva 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime [1] nu exonerează un stat membru de la realizarea evaluării prealabile menționate la articolul 20b și nu se consideră a fi, pentru un stat membru, un motiv suficient de a refuza să adăpostească o navă într-un loc de refugiu.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), la primirea unei nave într-un loc de refugiu, un stat membru poate solicita operatorului, agentului sau comandantului navei să prezinte un certificat de asigurare în sensul articolului 6 din Directiva 2009/20/CE. Solicitarea acestui certificat nu trebuie să ducă la întârzierea primirii navei.

Articolul 20d

Examinarea de către Comisie

Comisia examinează mecanismele existente în statele membre pentru despăgubirea pentru pierderile economice potențiale suferite de un port sau un organism, în urma unei decizii luate în temeiul articolului 20 alineatul (1). Pe baza acestei examinări, Comisia prezintă și evaluează diferite opțiuni de politică. Până la 31 decembrie 2011, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului privind rezultatele acestei examinări.

[1] JO L 131, 28.5.2009, p. 128.

▼B

Articolul 21

Informarea părților interesate

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

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

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

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

TITLUL IV

MĂSURI ADIACENTE

Articolul 22

Desemnarea și publicarea listei organismelor competente

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

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

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

▼M1

Articolul 22a

SafeSeaNet

(1) Statele membre creează, la nivel național sau local, sisteme de gestionare a informațiilor maritime pentru prelucrarea informațiilor menționate în prezenta directivă.

▼M1

(2) Sistemele create în conformitate cu alineatul (1) permit utilizarea operațională a informațiilor culese și îndeplinesc, în special, cerințele stabilite la articolul 14.

(3) Pentru a garanta un schimb eficient al informațiilor menționate în prezenta directivă, statele membre se asigură că sistemele naționale sau locale înființate pentru culegerea, prelucrarea și păstrarea acestor informații pot fi interconectate cu SafeSeaNet. Comisia se asigură că SafeSeaNet funcționează 24 de ore pe zi. Descrierea și principiile de bază ale SafeSeaNet sunt stabilite în anexa III.

(4) Fără a aduce atingere alineatului (3), atunci când operează în cadrul acordurilor intracomunitare sau al proiectelor transfrontaliere interregionale sau transnaționale în interiorul Comunității, statele membre se asigură că sistemele sau rețelele de informații create respectă cerințele prezentei directive și sunt compatibile cu SafeSeaNet și conectate la acesta.

▼B

Articolul 23

Cooperarea între statele membre și Comisie

Statele membre și Comisia cooperează pentru atingerea următoarelor obiective:

(a) optimizarea folosirii informațiilor notificate în conformitate cu prezenta directivă, în special prin dezvoltarea de legături telematice corespunzătoare între stațiile de coastă și autoritățile portuare în vederea efectuării de schimburi de date privind circulația navelor, ora estimată a sosirii acestora în porturi și încărcătura transportată;

(b) dezvoltarea și consolidarea eficienței legăturilor telematice între stațiile de coastă ale statelor membre, în vederea obținerii unei imagini mai clare a traficului, îmbunătățirea monitorizării navelor în tranzit, armonizarea și, în măsura posibilului, fluidizarea transmiterii rapoartelor cerute navelor aflate pe traseu;

▼M1

(c) extinderea acoperirii și/sau actualizarea sistemului comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor în vederea unei mai bune identificări și monitorizări a navelor, ținându-se cont de progresele înregistrate în domeniul tehnologiilor informației și comunicațiilor. În acest scop, statele membre și Comisia cooperează pentru a introduce, după caz, sisteme de raportare obligatorii, servicii de trafic maritim obligatorii și sisteme de dirijare corespunzătoare pentru nave, urmărind să le supună OMI spre aprobare. De asemenea, acestea cooperează, în cadrul organismelor regionale sau internaționale interesate, în vederea dezvoltării sistemelor de identificare și urmărire la mare distanță;

▼B

(d) elaborarea, dacă este cazul, de planuri concertate pentru primirea navelor în primejdie;

▼M1

(e) asigurarea interconectării și interoperabilității sistemelor naționale folosite pentru gestionarea informațiilor menționate în anexa I, precum și dezvoltarea și actualizarea SafeSeaNet.

▼M1

Articolul 23a

Prelucrarea și gestionarea informațiilor privind siguranța maritimă

(1) Comisia asigură, dacă este necesar, prelucrarea, exploatarea și diseminarea către autoritățile desemnate de statele membre, a informațiilor culese în temeiul prezentei directive.

(2) Dacă este cazul, Comisia contribuie la dezvoltarea și la buna funcționare a sistemelor de culegere și diseminare a datelor privind siguranța maritimă, în special prin intermediul sistemului „Equasis” sau al oricărui alt sistem public asemănător.

Articolul 24

Confidențialitatea informațiilor

(1) În conformitate cu legislația comunitară sau națională, statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura confidențialitatea informațiilor care le sunt trimise în temeiul prezentei directive și folosesc aceste informații numai cu respectarea prevederilor prezentei directive.

(2) Comisia investighează posibilele probleme de securitate a rețelelor și a informațiilor și propune modificări ale anexei III pentru îmbunătățirea securității rețelei.

▼B

Articolul 25

Monitorizarea aplicării prezentei directive și sancțiuni

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

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

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

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

▼B

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

Articolul 26

Evaluarea

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

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

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

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

DISPOZIȚII FINALE

▼M5

Articolul 27

Modificări

(1) În limitele domeniului de aplicare al prezentei directive, astfel cum este definit la articolul 2, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27a în ceea ce privește modificarea trimiterilor la instrumente ale Uniunii și ale OMI din prezenta directivă, a definițiilor de la articolul 3 și a anexelor, în vederea alinierii acestora la dispozițiile Uniunii sau ale dreptului internațional care au fost adoptate, modificate sau care au intrat în vigoare.

(2) În limitele domeniului de aplicare al prezentei directive, astfel cum este definit la articolul 2, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27a în ceea ce privește modificarea anexelor I, III și IV, ținând seama de progresele tehnice și de experiența acumulată în ceea ce privește directiva respectivă.

▼M5

Articolul 27a

Exercitarea delegării de competențe

(1) Competența de a adopta acte delegate se conferă Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 27 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 26 iulie 2019. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 27 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de 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 de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare ([1]).

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

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 27 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții 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 obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

▼B

Articolul 29

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

La adoptarea de către statele membre a acestor dispoziții, acestea includ o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

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

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

▼B

Articolul 30

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

Articolul 31

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

Articolul 32

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

▼B

ANEXA I

LISTA INFORMAȚIILOR CARE TREBUIE NOTIFICATE

1. **Informațiile care trebuie notificate în conformitate cu articolul 4 – Informații generale:**

   (a) identificarea navei (numele, codul de apel, numărul de identificare OMI sau numărul MMSI);

   (b) portul de destinație;

   (c) ora probabilă a sosirii în portul de destinație sau la stația de pilotaj, după cum cere autoritatea competentă, și ora probabilă a plecării din acel port;

   (d) numărul total al persoanelor de la bord.

2. **Informațiile care trebuie notificate în conformitate cu articolul 12 – Informații privind încărcătura:**

   (a) denumirile tehnice corecte ale mărfurilor periculoase sau poluante, numerele Națiunilor Unite (ONU) atribuite, dacă există, clasele de risc OMI în conformitate cu Codurile IMDG, IBC și IGC și, după caz, categoria de navă necesară pentru încărcăturile INF potrivit definiției din Regulamentul VII/14.2, cantitățile de astfel de mărfuri și, dacă sunt transportate în unități de transport de marfă altele decât cisternele, numărul de identificare al acestora;

   (b) adresa de la care pot fi obținute informații detaliate cu privire la încărcătură.

3. **Informații care trebuie notificate în conformitate cu articolul 13:**

   A. Informații generale:

      (a) identificarea navei (numele, codul de apel, numărul de identificare OMI sau numărul MMSI);

      (b) portul de destinație;

      (c) pentru o navă care părăsește un port dintr-un stat membru: ora probabilă a plecării din portul de plecare sau de la stația de pilotaj, după cum cere autoritatea competentă, și ora probabilă a sosirii în portul de destinație;

      (d) pentru o navă care vine dintr-un port situat în afara Comunității și se îndreaptă spre un port dintr-un stat membru: ora probabilă a sosirii în portul de destinație sau la stația de pilotaj, după cum cere autoritatea competentă;

      (e) numărul total al persoanelor de la bord.

   B. Informații privind încărcătura:

      (a) denumirile tehnice corecte ale mărfurilor periculoase sau poluante, numerele Națiunilor Unite (ONU) atribuite, dacă există, clasele de risc OMI în conformitate cu Codurile IMDG, IBC și IGC și, după caz, categoria de navă potrivit definiției în Regulamentul VII/14.2, cantitățile de astfel de mărfuri și amplasamentul lor la bord și, dacă sunt transportate în unități de transport de marfă altele decât cisternele, numărul de identificare al acestora;

      (b) confirmarea prezenței la bord a unei liste sau unui manifest sau a unui plan de încărcare corespunzător, care să ofere detalii despre mărfurile periculoase sau poluante transportate și despre amplasamentul lor la bord;

      (c) adresa de la care pot fi obținute informații detaliate cu privire la încărcătură.

▼B

4. **Informațiile prevăzute la articolul 5:**

— A. identificarea navei (numele, codul de apel, numărul de identificare OMI sau numărul MMSI);

— B. data și ora;

— C sau D. poziția în grade latitudine și longitudine sau relevment real și distanța în mile nautice pornind de la un punct de reper clar identificat;

— E. cap;

— F. viteză;

— I. port de destinație și ora probabilă a sosirii;

— P. încărcătură și, în cazul prezenței la bord a unor mărfuri periculoase, cantitatea și clasa OMI;

— T. adresa pentru transmiterea informațiilor privind încărcătura;

— W. numărul total al persoanelor de la bord;

▼M1

— X. Diverse:

— caracteristicile și cantitatea estimată de combustibil pentru propulsia navei, în cazul navelor cu tonaj brut mai mare de 1 000 de tone,

— stare de navigație.

▼B

5. Căpitanul navei trebuie să informeze imediat autoritatea competentă sau autoritatea portuară interesată cu privire la orice modificare privind informațiile notificate în conformitate cu prezenta anexă.

▼M3

ANEXA II

Cerințe aplicabile echipamentelor de bord

I. NAVELE DE PESCUIT

Navele de pescuit cu o lungime totală de peste 15 metri trebuie să fie echipate cu un sistem de identificare automată (AIS), astfel cum se prevede la articolul 6a, în conformitate cu următorul orar:

— navele de pescuit cu o lungime totală de 24 de metri sau mai mare, dar mai mică de 45 de metri: până la 31 mai 2012;

— navele de pescuit cu o lungime totală de 18 metri sau mai mare, dar mai mică de 24 de metri: până la 31 mai 2013;

— navele de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 de metri, dar mai mică de 18 metri: până la 31 mai 2014;

— navele de pescuit noi cu o lungime totală mai mare de 15 metri sunt supuse cerinței privind dotarea cu echipament prevăzută la articolul 6a până la 30 noiembrie 2010.

II. NAVE CARE EFECTUEAZĂ CURSE INTERNAȚIONALE

Navele de pasageri, indiferent de dimensiuni, și toate navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut de 300 și mai mare, care efectuează voiaje internaționale și care intră într-un port al unui stat membru trebuie să fie echipate cu un sistem de identificare automată (AIS), în conformitate cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la capitolul V din SOLAS. Navele de pasageri, indiferent de dimensiuni, și toate navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut de 3 000 și mai mare, care efectuează voiaje internaționale și care intră într-un port al unui stat membru trebuie să fie echipate cu un înregistrator de date privind voiajul (VDR), în conformitate cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la capitolul V din SOLAS. În cazul cargourilor construite înainte de 1 iulie 2002, sistemul VDR poate fi unul simplificat (S-VDR) care să respecte standardele tehnice și de performanță elaborate în conformitate cu capitolul V din SOLAS.

III. NAVE CARE NU EFECTUEAZĂ VOIAJE INTERNAȚIONALE

1. **Sisteme de identificare automată (AIS)**

Navele de pasageri, indiferent de dimensiuni, și toate navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut de 300 și mai mare, care nu efectuează voiaje internaționale trebuie să fie echipate cu un sistem de identificare automată (AIS) conform cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la capitolul V din SOLAS.

2. **Sisteme înregistratoare de date privind voiajul (VDR)**

(a) Navele de pasageri, indiferent de dimensiuni, și toate navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut de 3 000 și mai mare, construite la data de 1 iulie 2002 sau ulterior și care nu efectuează voiaje internaționale trebuie să fie echipate cu un înregistrator de date privind voiajul (VDR) conform cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la capitolul V din SOLAS.

(b) Cargourile cu un tonaj brut 3 000 și mai mare, construite înainte de 1 iulie 2002, care nu efectuează voiaje internaționale, trebuie să fie echipate cu un înregistrator de date privind voiajul (VDR) sau cu un înregistrator simplificat de date privind voiajul (S-VDR) conform cu standardele tehnice și de performanță elaborate în conformitate cu capitolul V din SOLAS.

▼M3

IV. EXCEPTĂRI

1. **Exceptări de la cerința de dotare la bord cu echipamente AIS**

(a) Statele membre pot excepta de la aplicarea cerinței privind AIS prevăzută în prezenta anexă navele de pasageri cu lungimea mai mică de 15 metri sau cu un tonaj brut mai mic de 300, care nu efectuează voiaje internaționale.

(b) Statele membre pot scuti de la aplicarea cerințelor de dotare cu echipamente privind AIS prevăzute în prezenta anexă navele de pasageri cu un tonaj brut de 300 și mai mare, dar mai mic de 500, care navighează exclusiv în apele interne ale unui stat membru și pe rute externe utilizate de obicei de alte nave dotate cu echipamente AIS.

2. **Exceptări de la cerința de dotare la bord cu echipamente VDR sau S-VDR**

Statele membre pot acorda exceptări de la cerința de dotare la bord cu un sistem VDR sau S-VDR, după cum urmează:

(a) Navele de pasageri pot fi exceptate de la cerințele de dotare cu un sistem VDR numai pentru voiaje în zonele maritime neincluse la categoria A, după cum se menționează la articolul 4 din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]).

(b) Navele, altele decât navele de pasageri cu punte ruliu, construite înainte de 1 iulie 2002, pot fi exceptate de la cerința privind dotarea cu un sistem VDR în cazul în care se poate demonstra că realizarea unei interfețe între un sistem VDR și echipamentul existent pe navă este nerezonabilă și impracticabilă.

(c) Cargourile construite înainte de 1 iulie 2002, indiferent dacă efectuează sau nu voiaje internaționale, pot fi exceptate de la cerința privind echiparea cu un sistem VDR dacă aceste nave urmează să fie scoase definitiv din uz în termen de doi ani de la data implementării menționată la capitolul V din SOLAS.

([1]) JO L 163, 25.6.2009, p. 1.

▼M4

ANEXA III

MESAJELE ELECTRONICE ȘI SISTEMUL DE SCHIMB DE INFORMAȚII MARITIME AL UNIUNII (SAFESEANET)

1. **Conceptul general și arhitectura**

Sistemul de schimb de informații maritime al Uniunii, SafeSeaNet, permite recepționarea, stocarea, extragerea și schimbul de informații în scopul siguranței maritime, al securității maritime și portuare, al protejării mediului marin și al eficientizării traficului și transportului maritim.

SafeSeaNet este un sistem specializat, creat pentru a facilita schimbul de informații în format electronic între statele membre și pentru a furniza Comisiei și statelor membre informațiile relevante în conformitate cu legislația Uniunii. Acesta se compune dintr-o rețea de sisteme naționale SafeSeaNet în fiecare stat membru și un sistem central SafeSeaNet care acționează ca punct nodal.

Rețeaua de schimb de informații maritime a Uniunii leagă între ele toate sistemele naționale SafeSeaNet, instituite în conformitate cu prezenta directivă, și include sistemul central SafeSeaNet.

2. **Gestionare, exploatare, dezvoltare și întreținere**

2.1. *Responsabilități*

2.1.1. Sistemele naționale SafeSeaNet

Statele membre creează și întrețin un sistem SafeSeaNet național care permite schimbul de informații maritime între utilizatorii autorizați sub responsabilitatea unei autorități naționale competente (ANC).

ANC este responsabilă pentru gestionarea sistemului național, ceea ce include coordonarea la nivel național a utilizatorilor și a furnizorilor de date, precum și asigurarea că sunt desemnate UN LOCODES și că sunt create și întreținute atât infrastructura națională IT, cât și procedurile necesare descrise în Documentul privind controlul interfeței și al funcționalităților menționat la punctul 2.3.

Sistemul național SafeSeaNet permite interconectarea utilizatorilor autorizați sub responsabilitatea ANC și poate fi făcut accesibil unor actori identificați din sectorul naval (armatori, agenți, comandanți, expeditori și alții), atunci când aceștia sunt autorizați în acest sens de ANC, în special pentru a facilita transmiterea și primirea pe cale electronică a rapoartelor în conformitate cu legislația Uniunii.

2.1.2. Sistemul central SafeSeaNet

Comisia este responsabilă pentru gestionarea și dezvoltarea, la nivel de politici, a sistemului central SafeSeaNet, precum și pentru supravegherea acestuia, în cooperare cu statele membre; în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului [1], Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă, în cooperare cu statele membre și cu Comisia, este responsabilă pentru:

— documentația și implementarea tehnică a SafeSeaNet;

— elaborarea, exploatarea și integrarea datelor și a mesajelor electronice, precum și întreținerea interfețelor între sistemul SafeSeaNet central, inclusiv datele AIS colectate prin satelit, și diferitele sisteme de informații din prezenta directivă, menționate la punctul 3.

[1] Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă (JO L 208, 5.8.2002, p. 1).

▼M4

Sistemul central SafeSeaNet, care acționează ca un punct nodal, interconectează toate sistemele naționale SafeSeaNet și instituie infrastructura IT și procedurile necesare descrise în Documentul privind controlul interfeței și al funcționalităților menționat la punctul 2.3.

2.2. *Principiile de gestionare*

Comisia înființează un grup de coordonare la nivel înalt, care își adoptă regulamentul de procedură, compus din reprezentanți ai statelor membre și ai Comisiei, pentru:

— a formula recomandări în vederea îmbunătățirii eficacității și securității sistemului;

— a formula îndrumări corespunzătoare pentru dezvoltarea sistemului;

— a asista Comisia la analizarea performanței sistemului;

— a furniza îndrumări corespunzătoare pentru dezvoltarea platformei interoperabile pentru schimbul de date prin combinarea informațiilor de la SafeSeaNet cu informații de la alte sisteme de informații, menționate la punctul 3;

— a aproba Documentul privind controlul interfeței și al funcționalităților menționat la punctul 2.3 și orice modificări ale acestuia;

— a adopta orientări pentru colectarea și distribuirea prin SafeSeaNet a informațiilor referitoare la autoritățile competente desemnate de statele membre să îndeplinească funcții relevante în temeiul prezentei directive;

— a menține contactul cu alte foruri de lucru relevante, în special cu Grupul pentru simplificare administrativă și servicii electronice de informații în domeniul maritim.

2.3. *Documentul privind controlul interfeței și al funcționalităților și documentația tehnică*

Comisia elaborează și menține, în strânsă cooperare cu statele membre, un Document privind controlul interfeței și al funcționalităților (DCIF).

DCIF descrie în detaliu cerințele privind performanțele sistemului și procedurile aplicabile elementelor naționale și centrale ale sistemului SafeSeaNet concepute pentru a asigura conformitatea cu legislația relevantă a Uniunii.

DCIF include norme referitoare la:

— îndrumări privind drepturile de acces pentru managementul calității datelor;

— integrarea datelor menționate la punctul 3 și distribuirea acestora prin intermediul sistemului SafeSeaNet;

— procedurile operaționale pentru agenție și pentru statele membre, care definesc mecanismele de control al calității datelor SafeSeaNet;

— specificațiile de securitate pentru transmiterea și schimbul de date; și

— arhivarea informațiilor la nivel național și central.

DCIF indică modalitățile de stocare și disponibilitatea informațiilor privind mărfurile periculoase sau poluante în legătură cu serviciile regulate pentru care s-a acordat o derogare în conformitate cu articolul 15.

Documentația tehnică referitoare la SafeSeaNet, cum ar fi standardele pentru formatul în care se realizează schimbul de date, interoperabilitatea cu alte sisteme și aplicații, manualele de utilizare, specificațiile privind securitatea rețelei și bazele de date de referință utilizate în sprijinul obligațiilor de raportare, este elaborată și menținută de agenție, în cooperare cu statele membre.

▼M4

3. **Schimbul și partajarea datelor**

Sistemul folosește standardele sectorului și trebuie să poată interacționa cu sistemele publice și private utilizate pentru a crea, a furniza sau a primi informații în cadrul SafeSeaNet.

Comisia și statele membre cooperează pentru a examina fezabilitatea și dezvoltarea funcționalităților care vor asigura, în cea mai mare măsură posibilă, ca transmiterea informațiilor de către furnizorii de date, inclusiv comandanții, armatorii, agenții, operatorii, expeditorii și autoritățile relevante, să nu fie necesară decât o singură dată, ținând seama în mod corespunzător de obligațiile prevăzute în Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]) și în alte acte legislative relevante ale Uniunii. Statele membre se asigură că informațiile transmise sunt disponibile pentru a fi utilizate în toate raportările, notificările, schimburile de informații și sistemele VTMIS.

Statele membre creează și mențin interfețele necesare pentru transmiterea automată a datelor, prin mijloace electronice, către SafeSeaNet.

Sistemul SafeSeaNet central este utilizat pentru distribuirea de date și de mesaje electronice schimbate sau partajate în conformitate cu prezenta directivă și cu legislația relevantă a Uniunii, între altele:

— Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([2]), în ceea ce privește articolul 12 alineatul (3);

— Directiva 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([3]), în ceea ce privește articolul 10;

— Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([4]), în ceea ce privește articolul 24;

— Directiva 2010/65/UE, în măsura în care se aplică articolul 6.

Funcționarea sistemului SafeSeaNet ar trebui să sprijine facilitarea și crearea spațiului european de transport maritim fără bariere.

În cazul în care există norme adoptate la nivel internațional care permit transmiterea de informații LRIT privind navele din țări terțe, rețelele SafeSeaNet se utilizează pentru a distribui între statele membre, la un nivel de securitate adecvat, informațiile LRIT primite în conformitate cu articolul 6b din prezenta directivă.

4. **Securitate și drepturi de acces**

Sistemul central și sistemele naționale SafeSeaNet se conformează cerințelor din prezenta directivă referitoare la confidențialitatea informațiilor, precum și principiilor și specificațiilor de securitate descrise în DCIF, în special în ceea ce privește drepturile de acces.

Statele membre identifică toți utilizatorii pentru care se atribuie un rol și un set de drepturi de acces în conformitate cu DCIF.

([1]) Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre și de abrogare a Directivei 2002/6/CE (JO L 283, 29.10. p. 1).

([2]) Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură (JO L 332, 28.12.2000, p. 81).

([3]) Directiva 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni, inclusiv sancțiuni penale, pentru infracțiunile de poluare (JO L 255, 30.9.2005, p. 11).

([4]) 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).

▼**M3**

ANEXA IV

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

[în conformitate cu articolul 19 alineatul (1)]

Dacă în urma unui incident sau a unei situații de genul celei descrise la articolul 17 care afectează o navă, autoritatea competentă a statului membru în cauză consideră, în temeiul dreptului internațional, că este necesar să evite, să atenueze sau să elimine un risc grav și iminent care îi amenință litoralul sau interesele conexe, siguranța altor nave, precum și pe cea a echipajelor și pasagerilor sau a persoanelor de pe țărm sau să protejeze mediul marin, autoritatea respectivă poate, în special:

(a) să restricționeze mișcările navei sau să îi impună un itinerar stabilit. Această cerință nu afectează responsabilitatea comandantului în ce privește manevrarea navei sale în condiții de siguranță;

(b) să transmită un avertisment oficial comandantului navei, cerându-i să pună capăt riscului pentru mediu sau siguranța maritimă;

(c) să trimită o echipă de evaluare la bordul navei pentru a evalua gradul de risc, a-l ajuta pe căpitan să remedieze situația și a transmite în permanență stației de coastă competente informații despre situația respectivă;

(d) să dea căpitanului instrucțiuni de adăpostire într-un loc de refugiu în cazul unui pericol iminent sau să impună pilotajul sau remorcarea navei.

În cazul unei nave care este remorcată în cadrul unui acord de remorcare sau de salvare, măsurile luate de autoritatea competentă a unui stat membru în temeiul prevederilor de la literele (a) și (d) pot să se adreseze, de asemenea, societăților de asistență, salvare și remorcare implicate.