

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

C 184 E

Anul 51

Ediția în limba română

Comunicări și informări

22 iulie 2008

<u>Numărul informării</u>	Cuprins	Pagina
	III <i>Acte pregătitoare</i>	
	CONSILIU	
2008/C 184 E/01	Poziția comună (CE) nr. 15/2008 din 6 iunie 2008, adoptată de Consiliu hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, în vederea adoptării unei Directive a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime ⁽¹⁾	1
2008/C 184 E/02	Poziția comună (CE) nr. 16/2008 din 6 iunie 2008, adoptată de Consiliu hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, în vederea adoptării unei Directive a Parlamentului European și a Consiliului privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime (reformare) ⁽¹⁾	11
2008/C 184 E/03	Poziția comună (CE) nr. 17/2008 din 6 iunie 2008, adoptată de Consiliu hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, în vederea adoptării unei Directive a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivelor 1999/35/CE și 2002/59/CE ⁽¹⁾	23

RO

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

III

(Acte pregătitoare)

CONSILIU

POZIȚIA COMUNĂ (CE) NR. 15/2008

adoptată de Consiliu la 6 iunie 2008

în vederea adoptării Directivei 2008/.../CE a Parlamentului European și a Consiliului din ... de modificare a Directivei 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/C 184 E/01)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

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

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽³⁾,

întrucât:

(1) Prin adoptarea Directivei 2002/59/CE ⁽⁴⁾, Uniunea Europeană și-a consolidat capacitatea de prevenire a situațiilor care pun în pericol siguranța vieții omenești pe mare și protecția mediului marin.

(2) Având în vedere faptul că prezenta directivă vizează modificarea Directivei 2002/59/CE, cea mai mare parte a obligațiilor prevăzute în prezenta directivă nu vor fi aplicabile statelor membre fără ieșire și porturi la mare. Prin urmare, singurele obligații aplicabile Austriei, Republicii Cehe, Ungariei, Luxemburgului sau Slovaciei sunt cele privind navele care arborează pavilionul acestor state

membre, fără a aduce atingere datoriei de cooperare a statelor membre pentru a asigura coerența între serviciile de gestionare a traficului maritim și serviciile de gestionare a traficului altor moduri de transport, în special serviciile de informare fluvială.

(3) În temeiul prezentei directive, statele membre care sunt state de coastă ar trebui să aibă posibilitatea de a face schimb de informațiile pe care le culeg pe parcursul misiunilor de monitorizare a traficului maritim pe care le desfășoară în zonele lor de competență. Sistemul comunitar de schimb de informații maritime „SafeSeaNet” (denumit în continuare „SafeSeaNet”), elaborat de Comisie în acord cu statele membre, cuprinde, pe de o parte, o rețea de schimb de date, iar pe de altă parte o standardizare a principalelor informații disponibile privind navele și încărcătura acestora (preavize și raportări). Astfel, acesta permite localizarea la sursă și comunicarea către orice autoritate a unor informații exacte și actualizate despre navele aflate în apele europene, despre mișcările lor, despre încărcăturile periculoase sau poluante ale acestora, precum și despre incidentele maritime.

(4) Prin urmare, pentru a se asigura exploatarea operațională a acestor informații, este esențial ca infrastructurile necesare culegerii și schimbului de date menționate în această directivă și puse în aplicare de administrațiile naționale să fie integrate în SafeSeaNet.

(5) În cadrul informațiilor notificate și comunicate în temeiul Directivei 2002/59/CE, cele care se referă la caracteristicile exacte ale mărfurilor periculoase sau poluante transportate pe mare au o importanță deosebită. În acest context și având în vedere recentele accidente maritime, ar fi necesar ca autorităților de coastă să li se permită un

⁽¹⁾ JO C 318, 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229, 9.22.2006, p. 38.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 25 aprilie 2007 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial), Poziția comună a Consiliului din 6 iunie 2008 și Poziția Parlamentului European ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

- acces mai ușor la informațiile privind caracteristicile hidrocarburilor transportate pe mare, factor esențial în alegerea tehnicilor de control celor mai potrivite, și să li se asigure, în caz de urgență, o legătură directă cu operatorii care dețin cele mai multe cunoștințe despre mărfurile transportate.
- (6) Sistemele de identificare automată a navelor (AIS — Automatic Identification System) menționate în Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare de la 1 noiembrie 1974 permit nu numai îmbunătățirea posibilităților de monitorizare a acestor nave, ci și, mai ales, creșterea siguranței lor în situații de navigare la mică distanță una de cealaltă. În consecință, AIS au fost integrate în partea dispozitivă a Directivei 2002/59/CE. Având în vedere numărul mare de coliziuni în care au fost implicate nave de pescuit, care, în mod cert, nu au fost observate de navele comerciale sau care nu au observat navele comerciale aflate în apropiere, ar fi de dorit extinderea acestei măsuri la navele de pescuit cu o lungime mai mare de 15 metri. În cadrul Fondului European pentru Pescuit, se poate furniza asistență financiară pentru dotarea navelor de pescuit cu echipamente de siguranță cum ar fi AIS.
- (7) Obligația de dotare cu AIS ar trebui interpretată ca implicând, de asemenea, cerința de a menține permanent în funcțiune AIS, cu excepția cazurilor în care normele sau standardele internaționale prevăd protecția informațiilor referitoare la navigație.
- (8) Ar fi utilă studierea eventualelor sinergii existente între AIS și sistemele de poziționare și comunicare folosite în cadrul politicii comune în domeniul pescuitului, precum sistemul de monitorizare a navelor prin satelit. În acest scop, Comisia, în cooperare cu statele membre, ar trebui să studieze fezabilitatea și să stabilească modalitățile detaliate de integrare a AIS în cadrul sistemelor de poziționare și comunicare folosite în cadrul politicii comune în domeniul pescuitului. Analizarea posibilităților de integrare a acestor sisteme ar trebui să țină cont de necesitățile și cerințele de control al flotelor de pescuit, în special în ceea ce privește siguranța și confidențialitatea datelor transmise.
- (9) Directiva 2002/59/CE prevede ca statele membre să adopte măsuri speciale în ceea ce privește navele care prezintă un potențial risc din cauza funcționării sau a stării în care se află. În acest sens, ar fi de dorit ca în lista acestor nave să fie adăugate acelea care nu dețin o asigurare sau garanții financiare satisfăcătoare sau care au fost raportate de către piloți sau de autoritățile portuare ca prezentând deficiențe evidente care ar putea compromite navigarea lor în siguranță sau care ar putea reprezenta un risc pentru mediu.
- (10) În conformitate cu Directiva 2002/59/CE, în ceea ce privește riscurile pe care le prezintă condițiile meteorologice extrem de nefavorabile, este necesar să se ia în considerare potențialul pericol pe care îl prezintă formarea gheții pentru navigație. Prin urmare, în cazul în care o autoritate competentă desemnată de un stat membru consideră, pe baza prognozelor privind starea gheții furnizate de un serviciu de informații meteorologice competent, că din cauza condițiilor de navigație se creează o amenințare gravă la adresa siguranței vieții omenești sau un risc de poluare, aceasta ar trebui să informeze comandanții navelor aflate în zona sa de competență sau care intenționează să intre sau să iasă din portul (porturile) aflat(e) în zona respectivă. Autoritatea respectivă ar trebui să aibă posibilitatea de a lua toate măsurile corespunzătoare pentru a garanta siguranța vieții omenești și protecția mediului.
- (11) Directiva 2002/59/CE prevede că statele membre elaborează planuri pentru adăpostire atunci când situația o cere, a navelor aflate în primejdie, în porturile lor sau în orice alt loc protejat, în cele mai bune condiții posibile, pentru a limita consecințele accidentelor pe mare. Cu toate acestea, luând în considerare Liniile directoare privind locurile de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență anexate la Rezoluția A.949(23) a Organizației Maritime Internaționale din 13 decembrie 2003 (denumită în continuare „Rezoluția A.949(23)a OMI”), care au fost adoptate ulterior Directivei 2002/59/CE și care fac referire în primul rând la navele care au nevoie de asistență, în situații care nu implică siguranța vieții, decât la navele aflate în primejdie, respectiva directivă ar trebui modificată în consecință.
- (12) Pe baza Rezoluției A.949(23) a OMI și în urma eforturilor depuse în comun de Comisie, de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (denumită în continuare „agenția”) și de statele membre, este necesar să se stabilească pozițiile de bază pe care ar trebui să le conțină planurile pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență, pentru a asigura o aplicare armonizată și eficientă a acestei măsuri și pentru a clarifica domeniul de aplicare a obligațiilor care le revin statelor membre.
- (13) Rezoluția A.949(23) a OMI stă la baza tuturor planurilor elaborate de statele membre cu scopul de a răspunde cu eficacitate amenințărilor pe care le prezintă navele care au nevoie de asistență. Cu toate acestea, cu ocazia evaluării riscurilor asociate unor astfel de amenințări, statele membre, având în vedere condițiile speciale ale acestora, pot lua în considerare și alți factori precum utilizarea apei de mare pentru producerea apei potabile, precum și a electricității.
- (14) În cazul în care o navă are nevoie de asistență, poate fi necesară luarea unei decizii cu privire la adăpostirea într-un loc de refugiu a navei respective. În acest scop, autoritatea în cauză ar trebui să efectueze o evaluare preliminară a situației, pe baza informațiilor incluse în planul corespunzător pentru adăpostirea navelor într-un „loc de refugiu”.
- (15) Planurile de adăpostire a navelor care au nevoie de asistență ar trebui să descrie cu precizie mecanismul decizional privind alertarea și gestionarea situațiilor respective. Autoritățile implicate și atribuțiile acestora ar trebui descrise clar, la fel ca și mijloacele de comunicare între părțile implicate. Procedurile aplicabile ar trebui să asigure luarea rapidă a unei decizii adecvate pe baza cunoștințelor și a informațiilor adecvate de care dispune autoritatea competentă.

- (16) La elaborarea planurilor, statele membre ar trebui să culegă informații despre potențialele locuri de refugiu de-a lungul coastei, astfel încât, în caz de accident sau de incident pe mare, autoritatea competentă să poată identifica cu exactitate și rapid zonele cele mai potrivite pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență. Astfel de informații relevante ar trebui să conțină în special o descriere privind anumite caracteristici ale locurilor luate în considerare, precum și echipamentele și instalațiile disponibile pentru facilitarea adăpostirii navelor care au nevoie de asistență sau pentru combaterea consecințelor unui accident sau ale poluării.
- (17) Este important ca lista autorităților competente care au responsabilitatea de a decide asupra adăpostirii unei nave într-un loc de refugiu și lista autorităților responsabile cu primirea și gestionarea semnalelor de alertă să fie publicate corespunzător. De asemenea, se poate dovedi util ca părțile implicate într-o operațiune de asistență maritimă, inclusiv companiile de asistență și de remorcare, și autoritățile statelor membre vecine care ar putea fi afectate de o situație de pericol pe mare să aibă acces la informațiile relevante.
- (18) Rolul specific al măsurilor de monitorizare și de dirijare a traficului navelor este de a permite statelor membre să obțină informații reale privind navele care folosesc apele aflate în jurisdicția lor și, astfel, să ia măsuri de prevenire a potențialelor riscuri, dacă este cazul. Comunicarea reciprocă a informațiilor culese ajută la ameliorarea calității acestora și facilitează prelucrarea lor.
- (19) În conformitate cu Directiva 2002/59/CE, statele membre și Comisia au înregistrat un real progres privind armonizarea schimburilor electronice de date, în special în ceea ce privește transportul mărfurilor periculoase sau poluante. SafeSeaNet, aflat în dezvoltare din 2002, ar trebui stabilit, în prezent, ca rețea de referință la nivel comunitar.
- (20) Progresul înregistrat în domeniul noilor tehnologii, în special în ceea ce privește aplicațiile spațiale ale acestora, precum sistemele de monitorizare a navelor cu ajutorul balizelor, sistemele de captare a imaginii sau sistemul global de navigație prin satelit (GNSS), permite, în prezent, extinderea monitorizării traficului și mai departe în larg și, astfel, o mai bună acoperire a apelor europene, inclusiv prin intermediul sistemelor de identificare și urmărire la mare distanță (LRIT). Va fi necesară o cooperare deplină la nivel comunitar dacă aceste instrumente vor deveni o parte integrantă a sistemului de monitorizare și informare privind traficul navelor instituit prin Directiva 2002/59/CE.
- (21) Pentru a asigura exploatarea optimă și armonizată la nivel comunitar a informațiilor culese în temeiul Directivei 2002/59/CE privind siguranța maritimă, Comisia ar trebui să aibă posibilitatea, dacă este necesar, de a prelucra și utiliza aceste date și de a le transmite autorităților desemnate de statele membre.
- (22) În acest context, dezvoltarea sistemului „Equasis” a demonstrat cât de importantă este promovarea unei culturi a siguranței maritime, în special în rândurile operatorilor de transport maritim. Comisia ar trebui să poată contribui la difuzarea, mai ales prin intermediul acestui sistem, a oricăror informații cu privire la siguranța maritimă.
- (23) Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) ⁽¹⁾ centralizează sarcinile comitetelor înființate în temeiul legislației comunitare aplicabile în domeniul siguranței maritime, al prevenirii poluării de către nave și al protejării condițiilor de viață și muncă la bordul navelor. Prin urmare, actualul comitet ar trebui înlocuit cu COSS.
- (24) Modificările aduse instrumentelor internaționale menționate ar trebui să fie, de asemenea, luate în considerare.
- (25) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽²⁾.
- (26) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să modifice Directiva 2002/59/CE în vederea aplicării modificărilor ulterioare la convențiile internaționale, protocoalele, codurile și rezoluțiile aflate în legătură cu aceasta. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale respectivei directive, printre altele, prin completarea acesteia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (27) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă ⁽³⁾, agenția oferă Comisiei și statelor membre sprijinul necesar pentru punerea în aplicare a Directivei 2002/59/CE.
- (28) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legiferare ⁽⁴⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele și în interesul Comunității, propriile tabele care să ilustreze, pe cât posibil, corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere a acesteia și să le facă publice.

⁽¹⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 93/2007 al Comisiei (JO L 22, 31.1.2007, p. 12).

⁽²⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

⁽³⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1891/2006 (JO L 394, 30.12.2006, p. 1).

⁽⁴⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

(29) Directiva 2002/59/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări

Directiva 2002/59/CE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2 alineatul (2), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Cu excepția cazului în care există dispoziții contrare, prezenta directivă nu se aplică.”.

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se modifică după cum urmează:

(i) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Instrumente internaționale relevante» înseamnă următoarele instrumente, în versiunea lor actualizată.”;

(ii) se adaugă următoarele liniițute:

„— Rezoluția A.917(22) a OMI înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 917(22) intitulată «Linii directe 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 directe privind locurile de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență»;

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

(b) litera (k) se înlocuiește după cum urmează:

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

(c) se adaugă următoarele litere:

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

(t) «serviciu regulat» înseamnă o serie de curse ale navelor organizate astfel încât să deservească traficul între aceleași două sau mai multe porturi, fie după un orar publicat, fie prin efectuarea unor curse cu o asemenea regularitate sau frecvență încât să constituie o serie sistematică evidentă;

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

(v) «navă care are nevoie de asistență» înseamnă o navă aflată într-o situație care ar putea duce la pierderea navei sau la apariția unui pericol pentru mediu sau navigație, cu excepția acelor situații care presupun salvarea persoanelor aflate la bord.”.

3. Se introduce următorul articol:

„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.”.

4. Articolul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 12

Obligațiile încărcătorului

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 o declarație cuprinzând următoarele informații:

(a) informațiile enumerate în anexa I punctul (2);

(b) pentru substanțele menționate în anexa I la convenția MARPOL, fișa datelor de siguranță în care sunt prezentate caracteristicile fizico-chimice ale produselor, inclusiv vâscozitatea acestora, exprimată în cSt la 50 °C, și densitatea acestora la 15 °C;

(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.

Este de datoria încărcătorului să prezinte această declarație comandantului sau operatorului și să garanteze că încărcătura prezentată pentru transport este, într-adevăr, cea declarată în conformitate cu primul alineat.”.

5. La articolul 16 alineatul (1), se adaugă următoarele litere:

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

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

6. Se introduce următorul articol:

„Articolul 18a

Măsuri în caz de riscuri cauzate de prezența gheții

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

(a) transmit comandanților navelor aflate în zona lor de competență sau care intenționează să intre sau să iasă dintr-unul din porturile lor informații adecvate privind starea gheții, rutele recomandate și serviciile de spargere a gheții din zona lor de competență;

(b) pot solicita, fără a aduce atingere datoriei de a acorda asistență navelor care au nevoie de asistență și altor obligații care decurg din normele internaționale relevante, ca o navă aflată în zona respectivă și care intenționează să intre sau să iasă dintr-un port sau terminal sau să părăsească o zonă de ancoraj să corespundă cerințelor 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.”.

7. La articolul 19 alineatul (2) se adaugă următorul paragraf:

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

8. Articolul 20 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 20

Adăpostirea navelor care au nevoie de asistență în locuri de refugiu

(1) Acordul sau refuzul de a adăposti o navă care are nevoie de asistență într-un loc de refugiu face obiectul unei

evaluări prealabile a situației efectuate pe baza planului menționat la articolul 20a și al unei decizii luate de o autoritate competentă.

(2) Autoritățile menționate la alineatul (2) se reunesc în mod regulat pentru a face schimb de experiență și pentru a îmbunătăți măsurile luate în temeiul acestui articol. Acestea se pot reuni în orice moment, ținând cont de circumstanțele specifice.”.

9. Se introduce următorul articol:

„Articolul 20a

Planuri pentru adăpostire a navelor care au nevoie de asistență

(1) Statele membre elaborează planuri pentru a reacționa față de riscurile create de navele care au nevoie de asistență aflate în apele din jurisdicția lor.

(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, care vor ajuta la evaluarea situației unei nave care are nevoie de asistență aflate într-un loc de refugiu, 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 autorității competente menționate la articolul 20 alineatul (1), precum și denumirile autorităților desemnate pentru primirea și gestionarea semnalelor de alertă.

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

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

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

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

10. Se introduce următorul articol:

„Articolul 22a

SafeSeaNet

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

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

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

11. Articolul 23 se modifică după cum urmează:

(a) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) extinderea acoperirii și/sau actualizarea sistemului comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor în vederea unei mai bune 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) se adaugă următoarea literă:

(*) 18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

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

12. Se introduce următorul articol:

„Articolul 23a

Prelucrarea și gestionarea informațiilor privind siguranța maritimă

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

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

13. Articolul 28 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 28

Comitetul

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

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

(**) JO L 324, 29.11.2002, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 93/2007 al Comisiei (JO L 22, 31.1.2007, p. 12).”

14. La anexa II partea I, se adaugă următorul punct:

„3. Nave de pescuit

Navele de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri sunt supuse cerinței de dotare cu echipament prevăzută la articolul 6a, în conformitate cu următorul calendar:

— navele de pescuit cu o lungime totală de 24 de metri sau mai mare, dar mai mică de 45 de metri: în termen de ... (**);

— navele de pescuit cu o lungime totală de 18 de metri sau mai mare, dar mai mică de 24 de metri: în termen de ... (***)

(**) 3 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(***) 4 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

— navele de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 de metri, dar mai mică de 18 de metri: în termen de ... (*).

Navele de pescuit noi cu o lungime totală mai mare de 15 metri sunt supuse cerinței de dotare cu echipament prevăzută la articolul 6a în termen de ... (**).”.

Articolul 2

Transpunerea

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la ... (**). Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor măsuri.

Atunci când statele membre adoptă respectivele măsuri, acestea cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre transmit Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul vizat de prezenta directivă.

Articolul 3

Intrarea în vigoare

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

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la ...

Pentru Parlamentul European

Președintele

...

Pentru Consiliu

Președintele

...

(*) 5 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(**) 18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(***) 18 luni după intrarea în vigoare a prezentei directive.

EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

I. INTRODUCERE

În noiembrie 2005, Comisia a adoptat propunerea sa ⁽¹⁾ de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime. Propunerea respectivă a fost transmisă Consiliului la 13 ianuarie 2006.

Parlamentul European a adoptat avizul său la prima lectură la 25 aprilie 2007.

Comitetul Economic și Social European a adoptat avizul său la 13 septembrie 2006 ⁽²⁾.

Comitetul Regiunilor a adoptat avizul său la 15 iunie 2006 ⁽³⁾.

În cadrul procedurii de codecizie (articolul 251 din TCE), la 7 iunie 2007, Consiliul a ajuns la un acord politic cu privire la proiectul de directivă. În urma revizuirii de către experții juriști-lingviști, Consiliul a adoptat poziția sa comună la 6 iunie 2008.

II. OBIECTIV

Principalul obiectiv al directivei propuse este de a modifica Directiva 2002/59/CE pentru a include măsuri suplimentare în vederea consolidării siguranței navelor și a protecției mediului, precum și în vederea armonizării punerii în aplicare a „locurilor de refugiu”.

Propunerea cuprinde, în special, dezvoltarea sistemului comunitar de schimb de informații privind siguranța maritimă (SafeSeaNet), desemnarea de către statele membre a unei autorități independente pentru adăpostirea navelor aflate în primejdie, măsurile care trebuie luate în prezența gheții, precum și tratamentul aplicabil navelor neasigurate. De asemenea, propunerea recomandă ca utilizarea sistemelor de identificare automată (AIS) să devină obligatorie în cazul navelor de pescuit cu o lungime mai mare de 15 metri, precum și consolidarea obligațiilor de informare ale încărcătorilor.

III. ANALIZA POZIȚIEI COMUNE

Observații generale

Poziția comună privind propunerea sus-menționată, astfel cum a fost convenită de către Consiliu, actualizează directiva în vigoare pentru a contribui la sporirea siguranței maritime. Deși Consiliul este de acord cu Comisia în ceea ce privește obiectivul propunerii, abordarea acestuia a implicat o serie de adaptări vizând sporirea siguranței în ceea ce privește navele de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri, echipându-le pe acestea cu sisteme de identificare automată (AIS), stabilind normele pentru acceptarea sau refuzarea navelor care necesită asistență în locuri de refugiu și facilitând monitorizarea navelor prin intermediul sistemului de schimb de informații SafeSeaNet.

Ar trebui să se ia notă de faptul că poziția comună cuprinde, de asemenea, o serie de modificări care nu se numără printre cele avute în vedere în avizul la prima lectură al Parlamentului European, întrucât anumite dispoziții din propunerea Comisiei au fost completate cu elemente noi sau complet reformulate.

De asemenea, o serie de modificări de redactare urmăresc doar să clarifice textul sau să asigure coerența de ansamblu a directivei.

Pe parcursul dezbaterilor care au avut loc în cadrul organismelor competente ale Consiliului, două chestiuni principale au fost considerate de importanță majoră, și anume echiparea navelor de pescuit cu sisteme de identificare automată (AIS) și adăpostirea navelor în locuri de refugiu.

Aspecte specifice

A. Utilizarea sistemelor de identificare automată (AIS)

Utilizarea sistemelor de identificare automată (AIS, clasa A) de către navele de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri, care constituie unul dintre principalele elemente ale directivei modificate, a fost acceptată de către Consiliu. Cu toate acestea, Consiliul consideră că este necesar să se stabilească în mod clar căror nave li se aplică obligația respectivă. În acest scop, poziția comună a Consiliului modifică propunerea Comisiei și stabilește cu precizie condițiile în care se aplică respectiva dispoziție cu caracter obligatoriu.

⁽¹⁾ Doc. 5171/06 — COM(2005) 589 final.

⁽²⁾ JO C 318, 23.12.2006.

⁽³⁾ JO C 229, 22.9.2006.

De asemenea, Consiliul a acceptat amendamentul 17 al Parlamentului European și, prin urmare, în directivă se face trimitere la Rezoluția A.917(22) a OMI (Linii directoare privind utilizarea AIS la bordul navelor).

Totodată, Consiliul a revizuit calendarul de punere în aplicare [anexa II (I)] propus de Comisie, pentru a se asigura că termenele-limită pot fi respectate de către părțile implicate. În opinia Consiliului, este necesar să se precizeze faptul că navele de pescuit echipate cu AIS trebuie să mențină acest sistem în funcțiune în mod permanent, cu excepția unor cazuri speciale.

B. Adăpostirea navelor în locuri de refugiu

Consiliul este de părere că, în ceea ce privește adăpostirea navelor în locuri de refugiu, statele membre ar trebui să pună în aplicare liniile directoare ale OMI privind locurile de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență [Rezoluția OMI A.949(23)], care stipulează că statul membru are dreptul de a aproba sau de a refuza accesul unei nave la un loc de refugiu. Modificarea adusă de Consiliu la propunerea Comisiei stabilește în mod clar că aprobarea sau refuzarea accesului unei nave care necesită asistență la un loc de refugiu trebuie să facă obiectul unei evaluări preliminare a situației, desfășurată pe baza planului pentru adăpostirea navelor și a unei decizii luate de către autoritatea competentă. În opinia Consiliului, este necesar să se asigure că planurile pentru adăpostirea navelor sunt elaborate pe baza rezoluțiilor OMI A.949(23) (Liniile directoare ale OMI privind locurile de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență), respectiv A.950(23) (Servicii de asistență maritimă).

De asemenea, Consiliul, spre deosebire de Comisie, este de părere că planurile pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență ar trebui să conțină informații privind zona de coastă a statelor membre, care ar trebui să ajute la evaluarea situației unei nave care are nevoie de asistență aflate într-un loc de refugiu. Referitor la comunicarea acestor planuri statelor membre învecinate, Consiliul a introdus posibilitatea ca statele membre să impună confidențialitatea acestora.

O altă chestiune abordată pe parcursul dezbaterilor din cadrul organismelor Consiliului, cu privire la adăpostirea în locurile de refugiu, a fost rolul „autorității competente”. Consiliul a adăugat o definiție suplimentară a „autorității competente”, vizând o mai bună înțelegere a acestui termen și conținând o descriere a rolului autorității competente. Obiectivul Consiliului este de a acorda statelor membre suficientă flexibilitate pentru a-și organiza autoritatea competentă, ținând, totodată, seama în mod corespunzător, de structurile lor administrative și organizaționale interne.

Alte aspecte

Pe lângă cele două chestiuni principale sus-menționate, Consiliul a modificat și alte aspecte ale propunerii Comisiei, în special cu privire la măsurile care trebuie luate în cazul prezenței gheții. În acest sens, s-a precizat că autoritățile competente ar trebui să acționeze fără a aduce atingere obligației de a acorda asistență și normelor internaționale relevante.

În ceea ce privește dispoziția propusă privind garanțiile financiare, prin care li se acordă statelor membre posibilitatea de a solicita operatorului navei un certificat de asigurare sau o garanție financiară, Consiliul consideră că nu este oportun să se facă trimitere la o altă propunere a Comisiei, aflată în curs de examinare în cadrul procedurii de codecizie (propunerea privind răspunderea civilă și garanțiile financiare ale armatorilor).

În ceea ce privește intrarea în vigoare a directivei modificate, termenul acordat statelor membre pentru a asigura intrarea în vigoare a măsurilor naționale de punere în aplicare a prezentului proiect de directivă a fost prelungit de la 12 la 18 luni.

În ceea ce privește SafeSeaNet, poziția comună a Consiliului cuprinde o dispoziție, pe baza amendamentului 65 al Parlamentului European, conform căreia Comisia trebuie să se asigure că SafeSeaNet funcționează în regim de 24 de ore pe zi.

IV. AMENDAMENTELE PARLAMENTULUI EUROPEAN

Poziția comună înglobează unele dintre amendamentele la prima lectură ale Parlamentului European, prin care se ameliorează sau se clarifică textul directivei propuse.

Consiliul a acceptat integral amendamentele 17 și 65 ale Parlamentului European (astfel cum sunt prevăzute în doc. 8724/07) și a convenit să reformuleze amendamentele 22 și 23, astfel încât articolul 6a, alineatul (2) să fie formulat după cum urmează: „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.”

Cu toate acestea, poziția comună nu reflectă toate celelalte amendamente ale Parlamentului European. Din diferite motive, acestea nu au fost acceptate de către Consiliu. Astfel, de exemplu amendamentele 10, 11, 15, 18, 35 și 45 nu au putut fi acceptate de către Consiliu întrucât vizează extinderea domeniului de aplicare a directivei. Amendamentele 5, 31, 32, 33 și 34, referitoare la autoritatea competentă, nu pot fi acceptate de către Consiliu întrucât au un caracter prea specific și detaliat. Acestea ar duce la o inflexibilitate organizațională și nu permit să se ia în considerare specificitățile statelor membre. În ceea ce privește utilizarea AIS de către navele de pescuit, Consiliul sprijină lungimea propusă de către Comisie, ținând seama, de asemenea, de modificările suplimentare ale acesteia incluse în poziția comună. Prin urmare, amendamentele 24, 50 și 51 nu au putut fi sprijinite de către Consiliu. Amendamentele 8, 9, 38, 39, 40 și 41 au fost considerate inoportune de către Consiliu, întrucât fac trimitere la o altă propunere din cadrul celui de-al treilea pachet privind siguranța maritimă, care se află încă în curs de examinare în cadrul procedurii de codecizie. În ceea ce privește schimbul de informații confidențiale (amendamentele 7, 37, 44, 47 și 64), Consiliul este de părere că aceste amendamente ar putea ridica anumite probleme referitoare la caracterul confidențial al informațiilor respective. În cele din urmă, în ceea ce privește amendamentele 50, 52, 53 și 54, în care se stabilesc condițiile în care diferite nave de pescuit fac obiectul dispozițiilor prezentei directive, Consiliul consideră că, pentru părțile implicate, calendarul de punere în aplicare prevăzut în poziția comună ar putea fi mai adecvat.

Consiliul consideră, de asemenea, că unele dintre amendamente, cum ar fi amendamentele 42 și 43, ar fi mai adecvate pe post de considerente.

V. CONCLUZII

În opinia Consiliului, poziția comună permite statelor membre să ia măsuri adecvate și preventive, precum și să reacționeze în mod corect în caz de pericol.

Consiliul așteaptă cu interes discuțiile constructive cu Parlamentul European în vederea adoptării rapide a directivei.

POZIȚIA COMUNĂ (CE) NR. 16/2008**adoptată de Consiliu la 6 iunie 2008****în vederea adoptării Directivei 2008/.../CE a Parlamentului European și a Consiliului din ... privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime (reformare)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2008/C 184 E/02)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Directiva 94/57/CE a Consiliului din 22 noiembrie 1994 privind normele și standardele comune pentru organisme cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime ⁽⁴⁾ a fost modificată de mai multe ori în mod semnificativ. Deoarece sunt necesare și alte modificări, se recomandă reformarea acesteia din motive de claritate.
- (2) Având în vedere natura dispozițiilor Directivei 94/57/CE se dovedește oportună reformarea dispozițiilor acesteia prin intermediul a două instrumente juridice comunitare diferite, și anume printr-o directivă și un regulament.
- (3) În rezoluția sa din 8 iunie 1993 privind o politică comună în domeniul siguranței maritime, Consiliul a stabilit ca obiectiv eliminarea din apele comunitare a tuturor navelor care nu se conformează standardelor, acordând prioritate acțiunilor comunitare destinate să asigure punerea în aplicare efectivă și unitară a normelor internaționale, prin elaborarea unor standarde comune pentru societățile de clasificare.
- (4) Siguranța maritimă și prevenirea poluării marine pot fi ameliorate în mod eficient prin aplicarea strictă a convențiilor, rezoluțiilor și codurilor internaționale, urmărindu-se în același timp obiectivul asigurării libertății de a presta servicii.
- (5) Statului de pavilion și statului portului le revine răspunderea asigurării controlului dacă navele respectă standardele unitare internaționale în materie de siguranță maritimă și de prevenire a poluării marine.
- (6) Este responsabilitatea statelor membre de a elibera certificate internaționale de siguranță și de prevenire a poluării

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

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

(8) La nivel mondial un număr mare de societăți de clasificare existente nu asigură nici punerea în aplicare corespunzătoare a normelor și nici un grad de fiabilitate suficient atunci când acționează în numele autorităților naționale, având în vedere că nu dispun de structurile și experiența adecvate și fiabile care sunt necesare și a putea îndeplini atribuțiile ce le revin la un înalt nivel de profesionalism.

(9) În conformitate cu Convenția SOLAS 74 capitolul II-1, partea A-1, Regula 3-1, este responsabilitatea statelor membre să se asigure că navele care arborează pavilionul lor sunt proiectate, construite și întreținute în conformitate cu cerințele structurale, mecanice și electrice stabilite de societățile de clasificare care sunt recunoscute de administrații. În consecință, aceste societăți elaborează și pun în aplicare normele referitoare la proiectarea, construcția, întreținerea și inspecția navelor și sunt responsabile de inspectarea navelor în numele statelor de pavilion și de certificarea conformității acestor nave cu cerințele convențiilor internaționale pentru eliberarea certificatelor aferente. Pentru a putea îndeplini această sarcină în mod satisfăcător, aceste organizații trebuie să beneficieze de independență deplină și să dispună de competențe tehnice de înaltă specializare și de o gestionare riguroasă a calității.

(10) Organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor ar trebui să aibă posibilitatea să își ofere serviciile pe întreg teritoriul Comunității și să concureze între ele, asigurând același nivel de siguranță și protecție a mediului. Prin urmare, standardele profesionale necesare activităților desfășurate de acestea ar trebui stabilite și aplicate uniform în Comunitate.

⁽¹⁾ JO C 318, 23.12.2006, p. 195.⁽²⁾ JO C 229, 22.9.2006, p. 38.⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 25 aprilie 2007 (JO C 74 E, 20.3.2008, p. 632), poziția comună a Consiliului din 6 iunie 2008 și Poziția Parlamentului European din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).⁽⁴⁾ JO L 319, 12.12.1994, p. 20. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2002/84/CE (JO L 324, 29.11.2002, p. 53).

- (11) Eliberarea certificatului de siguranță a sistemelor de radio-comunicații pentru navele comerciale poate fi încredințată organizațiilor private care dispun de experiență suficientă și de personal calificat.
- (12) Un stat membru poate restrânge numărul organizațiilor recunoscute pe care le autorizează în funcție de necesitățile sale, în temeiul unor motive transparente și obiective, sub rezerva controlului exercitat de Comisie, în conformitate cu procedura comitetului.
- (13) Având în vedere că prezenta directivă ar trebui să asigure libertatea de a presta servicii în Comunitate, Comunitatea ar trebui să fie abilitată să negocieze, cu acele țări terțe în care sunt amplasate anumite organizații recunoscute, pentru a asigura aplicarea unui tratament egal pentru organizațiile recunoscute aflate în Comunitate.
- (14) Este necesară implicarea îndeaproape a administrațiilor naționale în controlul navelor și în eliberarea certificatelor aferente pentru a se asigura deplina conformitate cu normele internaționale de siguranță, chiar dacă statele membre se bazează pe organizații recunoscute care nu fac parte din administrațiile lor pentru a îndeplini atribuții reglementare. Prin urmare, este necesar să se stabilească o relație de colaborare strânsă între administrații și organizațiile recunoscute autorizate de acestea, ceea ce poate presupune ca organizațiile recunoscute să fie reprezentate la nivel local pe teritoriul statului membru în numele căruia își îndeplinesc atribuțiile.
- (15) Divergențele între regimurile de răspundere financiară a organizațiilor recunoscute care își desfășoară activitatea în numele statelor membre ar împiedica punerea în aplicare adecvată a prezentei directive. Pentru a contribui la rezolvarea acestei probleme, este oportună asigurarea la nivel comunitar a unui anumit grad de armonizare a răspunderii pentru orice accident maritim cauzat de o organizație recunoscută, astfel cum s-a stabilit printr-o hotărâre a unei instanțe judecătorești, inclusiv prin soluționarea unui litigiu prin arbitraj.
- (16) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽¹⁾.
- (17) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să modifice prezenta directivă pentru a incorpora modificări ulterioare la convențiile internaționale, protocoalele, codurile și rezoluțiile aferente. Având în vedere că măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, *inter alia*, prin completarea acesteia cu noi elemente neesențiale, aceste măsuri trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (18) Cu toate acestea, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a suspenda sau de a retrage autorizația acordată unei organizații recunoscute, informând totodată Comisia și celelalte state membre cu privire la decizia luată și la motivele întemeiate care au stat la baza acesteia.
- (19) Statele membre ar trebui să evalueze periodic activitatea organizațiilor recunoscute care acționează în numele lor și să furnizeze Comisiei și celorlalte state membre informații precise referitoare la activitatea acestora.
- (20) Statele membre, în calitate de autorități portuare, au obligația de a ameliora condițiile de siguranță și de prevenire a poluării în apele comunitare prin inspectarea cu prioritate a navelor ale căror certificate au fost eliberate de organizații care nu respectă criteriile comune, asigurându-se astfel că navele care arborează pavilionul unui stat terț nu beneficiază de un tratament mai favorabil.
- (21) În prezent nu există standarde internaționale unitare pe care să trebuiască să le îndeplinească toate navele fie în etapa de construcție, fie pe întreaga durată de funcționare a acestora în ceea ce privește corpul navei, mașinile, instalațiile electrice și de control. Astfel de standarde pot fi stabilite în conformitate cu normele organizațiilor recunoscute sau cu standarde echivalente stabilite de administrațiile naționale în conformitate cu procedura stabilită în Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice și în domeniul normelor privind serviciile societății informaționale ⁽²⁾.
- (22) Având în vedere că obiectivul prezentei directive, și anume stabilirea măsurilor care trebuie respectate de către statele membre în relația lor cu organizațiile însărcinate cu inspectia, controlul și certificarea navelor care își desfășoară activitatea în Comunitate, nu poate fi îndeplinit în mod satisfăcător de statele membre și, ținând seama de amploarea acțiunii, poate fi realizat mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (23) Obligația de a transpune prezenta directivă în legislația națională ar trebui limitată la acele dispoziții care reprezintă o schimbare substanțială în comparație cu Directiva 94/57/CE. Obligația de a transpune dispozițiile nemodificate decurge din respectiva directivă.
- (24) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere obligațiilor statelor membre referitoare la termenele de transpunere în legislația națională a directivelor prevăzute în anexa I, partea B.

⁽¹⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

⁽²⁾ JO L 204, 21.7.1998, p. 37. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE a Consiliului (JO L 363, 20.12.2006, p. 81).

- (25) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legiferare ⁽¹⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, în interesul lor și în interesul Comunității, propriile tabele care, pe cât posibil, să ilustreze corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere și să le facă publice.
- (26) Măsurile care trebuie respectate de către organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor sunt stabilite în Regulamentul (CE) nr. .../... al Parlamentului European și al Consiliului din...privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor ⁽²⁾.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

Articolul 2

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

- (a) „navă” înseamnă o navă care intră în domeniul de aplicare al convențiilor internaționale;
- (b) „navă care arborează pavilionul unui stat membru” înseamnă o navă înregistrată într-un stat membru și care arborează pavilionul acestui stat membru în conformitate cu legislația acestuia. Navele care nu corespund acestei definiții sunt asimilate navelor care arborează pavilionul unei țări terțe;
- (c) „inspecții și controale” înseamnă inspecțiile și controalele care sunt obligatorii în temeiul convențiilor internaționale;
- (d) „convenții internaționale” înseamnă Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare din 1 noiembrie 1974 (SOLAS 74), cu excepția capitolului XI-2 din anexa la aceasta, Convenția internațională privind liniile de încărcare din 5 aprilie 1966 și Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 2 noiembrie 1973 (MARPOL), împreună cu protocoalele și modificările la acestea și codurile conexe cu statut obligatoriu în toate statele membre, în versiunile actualizate;
- (e) „organizație” înseamnă o entitate juridică, filialele sale și orice altă entitate aflată sub controlul acesteia, care îndeplinește, separat sau în comun, sarcini care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive;
- (f) „control” înseamnă, în sensul literei (e), drepturi, contracte sau orice alte mijloace, de drept sau de fapt, fie separate, fie combinate, care oferă posibilitatea de exercitare a unei influențe decisive asupra unei entități juridice sau care îi permit entității respective să îndeplinească sarcini care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive;
- (g) „organizație recunoscută” înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. .../...;
- (h) „autorizație” înseamnă un act prin care un stat membru acordă o autorizație sau delegă competențe unei organizații recunoscute;
- (i) „certificat statutar” înseamnă un certificat eliberat de un stat membru de pavilion sau în numele unui stat membru de pavilion în conformitate cu convențiile internaționale;

⁽¹⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

⁽²⁾ JOL ...

- | | |
|---|---|
| (j) „norme și proceduri” | înseamnă cerințele stabilite de o organizație recunoscută referitoare la proiectarea, construcția, echipamentul, întreținerea și controlul navelor; |
| (k) „certificat de clasă” | înseamnă un document eliberat de o organizație recunoscută, prin care se atestă că nava poate fi utilizată într-un anumit scop sau pentru un anumit serviciu în conformitate cu normele și procedurile stabilite și făcute publice de către respectiva organizație recunoscută; |
| (l) „certificat de siguranță a sistemelor de radiocomunicații ale navelor comerciale” | înseamnă certificatul introdus prin Protocolul din 1988 de modificare a SOLAS adoptat de Organizația Maritimă Internațională (OMI). |

Articolul 3

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

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

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

statul membru conferă aceste competențe numai organizațiilor recunoscute.

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

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

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

Articolul 4

(1) În aplicarea articolului (3) alineatul (2), statele membre nu refuză, în principiu, să autorizeze orice organizație recunoscută

să îndeplinească astfel de funcții, sub rezerva dispozițiilor de la alineatul (2) al prezentului articol și de la articolele 5 și 9. Cu toate acestea, acestea pot să limiteze numărul organizațiilor pe care le autorizează în conformitate cu necesitățile lor, cu condiția să aibă motive transparente și obiective pentru a proceda astfel.

La solicitarea unui stat membru, Comisia adoptă măsurile corespunzătoare, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 6 alineatul (2).

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

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

Articolul 5

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

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

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

(b) următoarele dispoziții privind răspunderea financiară:

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

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

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

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

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

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

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

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

Articolul 6

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

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

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

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

Articolul 7

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) (JO L 324, 29.11.2002, p. 1). Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 93/2007 al Comisiei (JO L 22, 31.1.2007, p. 12).

Articolul 8

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

Articolul 9

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

(2) Fiecare stat membru își îndeplinește atribuțiile menționate la alineatul (1) cel puțin la nivel bienal și transmite celorlalte state membre și Comisiei un raport cu privire la rezultatele acestei monitorizări, cel târziu până la data de 31 martie a fiecărui an care urmează anilor pentru care a fost evaluată conformitatea.

Articolul 10

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

Articolul 11

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

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

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

Articolul 12

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

Articolul 13

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

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

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

Articolul 14

Directiva 94/57/CE, astfel cum a fost modificată prin directivele enumerate în anexa I partea A, se abrogă începând cu ... (**), fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre privind termenele de transpunere în legislația națională a directivelor prevăzute în anexa I partea B.

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

Articolul 15

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

Articolul 16

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la ...

Pentru Parlamentul European

Președintele

...

Pentru Consiliu

Președintele

...

(*) 24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

(**) Data intrării în vigoare a prezentei directive.

ANEXA I

Partea A

Directiva abrogată și modificările ulterioare aduse acesteia
(menționate la articolul 14)

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

Partea B

Lista termenelor de transpunere în legislația națională
(menționate la articolul 14)

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

ANEXA II

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Directiva 94/57/EC	Prezenta directivă	Regulamentul (CE) nr .../...
Articolul 1	Articolul 1	Articolul 1
Articolul 2 litera (a)	Articolul 2 litera (a)	Articolul 2 litera (a)
Articolul 2 litera (b)	Articolul 2 litera (b)	—
Articolul 2 litera (c)	Articolul 2 litera (c)	—
Articolul 2 litera (d)	Articolul 2 litera (d)	Articolul 2 litera (b)
Articolul 2 litera (e)	Articolul 2 litera (e)	Articolul 2 litera (c)
—	Articolul 2 litera (f)	Articolul 2 litera (d)
Articolul 2 litera (f)	Articolul 2 litera (g)	Articolul 2 litera (e)
Articolul 2 litera (g)	Articolul 2 litera (h)	Articolul 2 litera (f)
Articolul 2 litera (h)	Articolul 2 litera (i)	Articolul 2 litera (g)
Articolul 2 litera (i)	Articolul 2 litera (k)	Articolul 2 litera (i)
—	Articolul 2 litera (j)	Articolul 2 litera (h)
Articolul 2 litera (j)	Articolul 2 litera (l)	—
Articolul 2 litera (k)	—	Articolul 2 litera (j)
Articolul 3	Articolul 3	—
Articolul 4 alineatul (1) prima teză	—	Articolul 3 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (1) a doua teză	—	Articolul 3 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (1) a treia teză	—	—
Articolul 4 alineatul (1) a patra teză	—	Articolul 4 alineatul (1)
—	—	Articolul 3 alineatul (3)
—	—	Articolul 4 alineatele (2), (3) și (4)
—	—	Articolul 5
—	—	Articolul 6
—	—	Articolul 7
Articolul 5 alineatul (1)	Articolul 4 alineatul (1)	—
Articolul 5 alineatul (3)	Articolul 4 alineatul (2)	—
Articolul 6 alineatele (1), (2), (3) și (4)	Articolul 5 alineatele (1), (2), (3) și (4)	—
Articolul 6 alineatul (5)	—	—
Articolul 7	Articolul 6	Articolul 12

Directiva 94/57/EC	Prezenta directivă	Regulamentul (CE) nr .../...
Articolul 8 alineatul (1) prima liniuță	Articolul 7 alineatul (1) primul paragraf litera (a)	—
Articolul 8 alineatul (1) a doua liniuță	—	Articolul 13 alineatul (1)
Articolul 8 alineatul (1) a treia liniuță	Articolul 7 alineatul (1) primul paragraf litera (b)	—
—	Articolul 7 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 13 alineatul (1) al doilea paragraf
Articolul 8 alineatul (2)	Articolul 7 alineatul (2)	—
Articolul 8 alineatul (2) al doilea paragraf	—	Articolul 13 alineatul (2)
Articolul 9 alineatul (1)	—	—
Articolul 9 alineatul (2)	—	—
Articolul 10 alineatul (1) fraza introductivă	Articolul 8	—
Articolul 10 alineatul (1) literele (a), (b), (c) și alineatele (2), (3) și (4)	—	—
Articolul 11 alineatele (1), (2)	Articolul 9 alineatele (1) și (2)	—
Articolul 11 alineatele (3) și (4)	—	Articolul 8 alineatele (1) și (2)
Articolul 12	Articolul 10	—
Articolul 13	—	—
Articolul 14	Articolul 11 alineatele (1) și (2)	—
—	Articolul 11 alineatul (3)	—
—	Articolul 12	—
—	—	Articolul 9
Articolul 15 alineatul (1)	—	—
—	—	Articolul 10 alineatele (1) și (2)
Articolul 15 alineatul (2)	—	Articolul 10 alineatul (3)
Articolul 15 alineatul (3)	—	Articolul 10 alineatul (4)
Articolul 15 alineatul (4)	—	Articolul 10 alineatul (5)
Articolul 15 alineatul (5)	—	Articolul 10 alineatul (6) primul, al doilea, al treilea și al cincilea paragraf
—	—	Articolul 10 alineatul (6) al patrulea paragraf
Articolul 16	Articolul 13	—
Articolul 17	Articolul 16	—
—	Articolul 14	—
—	Articolul 15	—
—	—	Articolul 11
—	—	Articolul 14

Directiva 94/57/EC	Prezenta directivă	Regulamentul (CE) nr .../...
—	—	Articolul 15
—	—	Articolul 16
—	—	Articolul 17
—	—	Articolul 18
—	—	Articolul 19
Anexa	—	Anexa I
—	Anexa I	—
—	Anexa II	Anexa II

EXPUNEREA MOTIVELOR CONSILIULUI

I. INTRODUCERE

În cadrul procedurii de codecizie (art. 251 TCE), la 30 noiembrie 2007 Consiliul a obținut un acord politic privind două instrumente juridice distincte care au la bază propunerea conexă a Comisiei ⁽¹⁾: un proiect de directivă privind normele și standardele comune pentru organismele cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime (reformare) și un regulament privind normele și standardele comune pentru organismele cu rol de inspecție și control al navelor (reformare). Acest document se referă la acea parte din propunerea Comisiei care constituie directiva de reformare ⁽²⁾.

În urma revizuirii textului de către experții juriști/lingviști, Consiliul a adoptat poziția sa comună la 6 iunie 2008.

În cadrul adoptării poziției sale, Consiliul a luat notă de avizul Comitetului Economic și Social European ⁽³⁾ și de cel al Comitetului Regiunilor ⁽⁴⁾. Un număr mare de amendamente ale Parlamentului European, adoptate la 25 aprilie 2007 ⁽⁵⁾, în cadrul primei lecturi, au fost integrate sau reflectate în textul conex, fie că acestea fac parte din directivă, fie din regulament, în funcție de poziția Consiliului.

Propunerea urmărește să reformuleze modificările succesive aduse Directivei 94/57/CE care stabilește normele și standardele comune pentru organismele cu rol de inspecție al navelor și de eliberare a certificatelor pentru nave, așa-numitele, „organisme recunoscute”. În plus, anumite dispoziții ale directivei actuale sunt modificate în vederea simplificării sau armonizării, precum și a consolidării normelor actuale, de exemplu, prin întărirea controlului organismelor recunoscute și prin reforma sistemului de penalizare a organismelor recunoscute care nu îndeplinesc criteriile minime de recunoaștere.

II. ANALIZA POZIȚIEI COMUNE

a) Forma actului juridic

Principala chestiune ridicată în decursul discuțiilor din cadrul organismelor Consiliului a privit forma actului juridic propus de către Comisie. Mai multe dispoziții din directiva propusă trebuie înțelese, fie ca impunând obligații în mod direct, fie ca atribuind Comisiei competența de a impune astfel de obligații unor persoane, în acest caz organisme recunoscute. Acest lucru a fost confirmat de către Serviciul Juridic al Consiliului în avizul său din 8 octombrie 2007 (doc. 13616/07) care recomandă adoptarea actului în forma unui regulament sau reformularea dispozițiilor respective, sau împărțirea actului în o directivă și un regulament.

În acordul său politic, Consiliul a acceptat împărțirea textului în două instrumente distincte, o directivă și un regulament. Directiva include dispozițiile adresate statelor membre privind relația acestora cu organisme recunoscute; iar regulamentul conține toate dispozițiile privind recunoașterea la nivel comunitar, de exemplu, acordarea și retragerea recunoașterii de către Comisie, obligațiile și criteriile care trebuie îndeplinite de către organisme pentru a fi eligibile pentru recunoașterea la nivel comunitar, precum și sancțiunile posibile împotriva organismelor recunoscute care nu îndeplinesc aceste obligații și criterii.

b) Principalele chestiuni privind directiva

Consiliul a putut să ajungă la un consens cu privire la aproape toate elementele principale ale propunerii Comisiei privind relația statelor membre cu organismelor însărcinate cu inspectarea, controlul și certificarea navelor. Dispozițiile conexe conțin doar puține modificări față de dispozițiile corespunzătoare ale actualei Directive 94/57/CE.

⁽¹⁾ La 30 ianuarie 2006, Comisia a transmis propunerea sa pentru o directivă reformată privind normele și standardele comune pentru organismele cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime (doc. 5912/06 MAR 11 ENV 50 CODEC 95).

⁽²⁾ Poziția comună a Consiliului privind proiectul de regulament figurează în doc. 5726/08, iar expunerea de motive conexă în doc. 5726/08 ADD 1.

⁽³⁾ CESE 1177/2006 din 13.9.2006 (JO C 318, 23.12.2006, pp. 195-201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 din 15.6.2006 (JO C 229, 22.9.2006, p. 38).

⁽⁵⁾ Doc. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

Modificările aduse textului de către Consiliu fie erau necesare din motive de redactare sau terminologice, fie privesc următoarele chestiuni:

În primul rând, în conformitate cu actualul sistem comunitar, în cadrul căruia statele membre își pot delega competențele proprii organismelor recunoscute de a inspecta navele și de elibera certificate pentru nave în cadrul convențiilor internaționale, Consiliul consideră că, în cazul în care un stat membru nu mai dorește să autorizeze un anumit organism recunoscut să acționeze în numele său, respectivului stat membru îi revine sarcina de a-i suspenda acesteia sau de a-i retrage autorizația. Textul poziției comune nu specifică nicio procedură, cu excepția obligației de a informa fără întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la suspendarea sau la retragerea autorizației și a obligației de a motiva justificat această măsură.

În al doilea rând, în conformitate cu decizia modificată privind comitologia ⁽¹⁾, Consiliul introduce în poziția sa comună procedura de reglementare cu control pentru a adapta directiva la modificări, convenții internaționale, protocoale, coduri și rezoluții.

În al treilea rând, Consiliul a considerat adecvat să specifice termenul pentru informarea de către Comisie cu privire la transpunerea directivei în statele membre și prevede ca aceasta să fie efectuată din doi în doi ani.

III. AMANDAMENTE

Consiliul a luat act de punctele de vedere exprimate de către Parlamentul European în cadrul primei sale lecturi a propunerii. Următoarele elemente din avizul Parlamentului European sunt reflectate în poziția comună a Consiliului, unele dintre acestea parțial sau în principiu: amendamentele 3, 7, 9, 11, 13, 20, 29, 30, 31, 34, 35, 36, 37 și 51.

Consiliul nu a putut accepta o serie de amendamente (4, 5, 8, 27 și 48) din motive terminologice. Consiliul consideră că amendamentele 30 și 31 nu sunt acceptabile, deoarece ar modifica în mod considerabil normele actuale privind armonizarea responsabilității financiare a organismelor recunoscute declarată în urma unui incident. Consiliul nu este de acord cu amendamentele 46 și 47 deoarece acestea sunt prea riguroase și neconforme cu abordarea Consiliului privind delegarea competențelor atribuite statelor membre. În sfârșit, amendamentele 1, 21, 28, 33 și 49 nu sunt foarte clare sau par redundante.

IV. CONCLUZIE

Consiliul consideră că poziția sa comună reprezintă o modalitate adecvată de a prevedea, prin intermediul acestei directive, măsuri care să fie urmate de către statele membre în cadrul relației acestora cu organismele recunoscute, iar toate dispozițiile privind recunoașterea acestor organisme la nivel comunitar sunt stabilite în regulamentul paralel directivei.

Textul poziției comune reflectă un număr mare de amendamente ale Parlamentului European. Consiliul așteaptă cu interes să participe la discuții constructive cu Parlamentul European în vederea adoptării directivei cât mai curând posibil.

⁽¹⁾ Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei, astfel cum a fost modificată prin Decizia 2006/512/CE a Consiliului din 17 iulie 2006 (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

POZIȚIA COMUNĂ (CE) NR. 17/2008**adoptată de Consiliu la 6 iunie 2008****în vederea adoptării Directivei 2008/.../CE a Parlamentului European și a Consiliului din ... de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivelor 1999/35/CE și 2002/59/CE****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2008/C 184 E/03)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Ar trebui să se mențină un nivel general ridicat de siguranță în transportul maritim din Europa și ar trebui să se depună toate eforturile pentru a reduce numărul de accidente și incidente maritime.
- (2) Efectuarea promptă a unor investigații tehnice în caz de accidente maritime îmbunătățește siguranța maritimă, întrucât contribuie la prevenirea repetării unor astfel de accidente care duc la pierderi de vieți omenești și de nave, precum și la poluarea mediului marin.
- (3) Parlamentul European, în rezoluția sa din 21 aprilie 2004 privind creșterea siguranței maritime ⁽⁴⁾, a îndemnat Comisia să prezinte o propunere de directivă privind investigarea accidentelor de navigație.
- (4) Articolul 2 din Convenția Organizației Națiunilor Unite din 1982 privind dreptul mării din 10 decembrie 1982 (denumită în continuare „UNCLOS”) stabilește dreptul statelor de coastă de a investiga cauza oricărui accident maritim care are loc în apele sale teritoriale și care ar putea pune în pericol viața oamenilor sau mediul, ar putea implica autoritățile sale de coastă responsabile cu operațiunile de căutare și salvare sau ar putea afecta în alt fel statul de coastă în cauză.
- (5) Articolul 94 din UNCLOS prevede ca, în cazul anumitor accidente sau incidente de navigație survenite în marea liberă, statele de pavilion solicită efectuarea de investigații de către sau sub autoritatea uneia sau a mai multor persoane având calificarea corespunzătoare.

- (6) Regula I/21 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare din 1 noiembrie 1974 (denumită în continuare „SOLAS 74”), Convenția internațională privind liniile de încărcare din 5 aprilie 1966 și Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 2 noiembrie 1973 stabilesc responsabilitățile statelor de pavilion în ceea ce privește efectuarea de investigații în caz de accidente și comunicarea constatărilor relevante către Organizația Maritimă Internațională (OMI).
- (7) Codul de punere în aplicare a instrumentelor obligatorii ale OMI anexat la Rezoluția A.973(24) a Adunării OMI din 1 decembrie 2005 reamintește obligația statelor de pavilion de a lua măsurile necesare pentru a asigura efectuarea de investigații privind siguranța maritimă de către anchetatori având calificarea corespunzătoare, competenți în chestiunile legate de accidente și incidentele maritime. De asemenea, codul respectiv impune statelor de pavilion să fie pregătite să pună la dispoziție anchetatori calificați în acest scop, indiferent de locul în care s-a produs accidentul sau incidentul.
- (8) Ar trebui să se aibă în vedere dispozițiile Codului pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime, anexat la Rezoluția A.849(20) a Adunării OMI din 27 noiembrie 1997 (denumit în continuare Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime), care prevede aplicarea unei abordări comune în ceea ce privește investigațiile privind siguranța în caz de accidente și incidente maritime, precum și cooperarea între state pentru identificarea factorilor care conduc la producerea unor accidente și incidente maritime. Ar trebui să se ia, de asemenea, în considerare Rezoluția A.861(20) a Adunării OMI din 27 noiembrie 1997 și Rezoluția MSC.163(78) a Comitetului pentru siguranță maritimă din cadrul OMI din 17 mai 2004, care prevăd o definiție pentru „înregistratoare de date privind voiajul”.
- (9) La desfășurarea de investigații privind siguranța maritimă asupra accidentelor și incidentelor maritime, statele membre ar trebui să aibă în vedere „Liniile directoare privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim” anexate la Rezoluția A. 987(24) a Adunării OMI și a organismului de conducere al Organizației Internaționale a Muncii din 1 decembrie 2005 sau orice alte recomandări sau instrumente privind factorul uman adoptate de organizațiile internaționale relevante, în măsura în care acestea sunt aplicabile în cazul investigațiilor privind siguranța tehnică.

⁽¹⁾ JO C 318, 23.12.2006, p. 195.⁽²⁾ JO C 229, 22.9.2006, p. 38.⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 25 aprilie 2007 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial), Poziția comună a Consiliului din 6 iunie 2008 și Poziția Parlamentului European din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).⁽⁴⁾ JO C 104 E, 30.4.2004, p. 730.

- (10) Directiva 1999/35/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind sistemul de expertize obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi cu punte rului și ambarcațiuni rapide de pasageri ⁽¹⁾ impune statelor membre să definească, în cadrul sistemelor lor juridice, un statut juridic care să le permită acestora sau oricărui alt stat membru interesat în mod deosebit, să participe, să coopereze sau, dacă este prevăzut în Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime, să desfășoare investigații asupra oricărui accident sau incident maritim în care sunt implicate navele de tip feribot ro-ro sau navele de pasageri de mare viteză.
- (11) Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime ⁽²⁾ impune statelor membre să respecte Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime și să se asigure că rezultatele investigațiilor privind accidentele sunt publicate cât mai curând posibil, după finalizarea acestora.
- (12) Efectuarea în mod nepărtinitor a unei investigații privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor care implică nave maritime sau alte nave din porturi sau zone maritime cu acces limitat are o importanță crucială în stabilirea împrejurărilor și cauzelor unui astfel de accident sau incident. Investigațiile respective ar trebui, prin urmare, efectuate de către anchetatori calificați, sub controlul unui organ sau al unei entități independente pentru a evita orice conflict de interese.
- (13) Statele membre ar trebui să ia măsurile necesare, cu respectarea dispozițiilor lor legale în vigoare privind prerogativele autorităților competente să desfășoare anchete judiciare și, dacă este necesar, prin colaborarea cu autoritățile respective, pentru a permite responsabililor cu investigațiile tehnice să își îndeplinească sarcinile în cele mai bune condiții.
- (14) Statele membre ar trebui să ia măsurile necesare astfel încât sistemele lor juridice să le permită acestora și oricărui alt stat membru interesat în mod deosebit să participe sau să coopereze la efectuarea de investigații asupra accidentelor sau să efectueze astfel de investigații, pe baza dispozițiilor Codului OMI pentru investigarea accidentelor maritime.
- (15) Un stat membru poate delega către alt stat membru sarcina de a desfășura o investigație privind siguranța în caz de accident sau incident maritim (denumite în continuare: „investigații privind siguranța”) sau de a îndeplini sarcini precise în cadrul unei investigații, în cazul în care acest lucru se stabilește de comun acord.
- (16) Statele membre ar trebui să depună toate eforturile necesare pentru a nu solicita acoperirea costurilor asistenței solicitate în cadrul desfășurării de investigații privind siguranța care implică participarea a două sau mai multe state membre. În cazul în care se solicită asistența din partea unui stat membru care nu este implicat în investigația privind siguranța, statele membre ar trebui să hotărască de comun acord asupra rambursării cheltuielilor ocazionale.
- (17) În temeiul Regulii V/20 din Convenția SOLAS 74, navele de pasageri, precum și alte nave decât cele de pasageri, cu un tonaj brut de minimum 3000, construite începând cu 1 iulie 2002, trebuie să fie echipate cu înregistratoare de date privind voiajul, în vederea facilitării investigării accidentelor. Având în vedere importanța acestora în elaborarea unei politici de prevenire a accidentelor de navigație, echipamentele respective ar trebui să fie, în mod obligatoriu, prezente la bordul navelor care efectuează curse naționale sau internaționale cu escale în porturile comunitare.
- (18) Informațiile furnizate de înregistratoarele de date privind voiajul, precum și de alte dispozitive electronice, pot fi utilizate atât retrospectiv, după un accident sau incident maritim, în vederea investigării cauzelor sale, cât și preventiv, pentru a câștiga experiență în privința circumstanțelor care pot conduce la asemenea evenimente. Statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru a asigura utilizarea în mod corespunzător a acestor date, în ambele scopuri, atunci când sunt disponibile.
- (19) Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 ⁽³⁾ impune Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (denumită în continuare „agenția”) să coopereze cu statele membre în vederea dezvoltării de soluții tehnice și să ofere asistență tehnică legată de punerea în aplicare a legislației comunitare. În domeniul investigării accidentelor, agenția are sarcina precisă de a facilita cooperarea între statele membre și Comisie, în dezvoltarea unei metodologii comune de investigare a accidentelor maritime, în conformitate cu principiile agreate la nivel internațional, ținându-se totodată seama de diversele sisteme juridice ale statelor membre.
- (20) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002, agenția facilitează cooperarea în ceea ce privește acordarea de sprijin de către statele membre în activitățile conexe investigațiilor și efectuarea de analize ale rapoartelor existente de investigare a accidentelor.
- (21) Recomandările privind siguranța care rezultă în urma unei investigații privind siguranța ar trebui luate în considerare în mod adecvat de către statele membre.
- (22) Având în vedere că scopul investigațiilor tehnice privind siguranța este de a preveni accidentele și incidentele maritime pe viitor, concluziile și recomandările privind siguranța nu ar trebui utilizate pentru a stabili răspunderea sau culpa.
- (23) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume îmbunătățirea siguranței maritime în cadrul Comunității și, prin urmare, reducerea riscului unor accidente maritime pe viitor, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea sau efectele acțiunii, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității așa cum este enunțat în respectivul articolul, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv.

⁽¹⁾ JO L 138, 1.6.1999, p. 1. Directivă modificată prin Directiva 2002/84/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 324, 29.11.2002, p. 53).

⁽²⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

⁽³⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1891/2006 (JO L 394, 30.12.2006, p. 1).

- (24) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽¹⁾.
- (25) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să modifice prezenta directivă în vederea aplicării modificărilor ulterioare la convențiile internaționale, protocoalele, codurile și rezoluțiile aflate în legătură cu aceasta și să adopte sau să modifice metodologia comună de investigare a accidentelor și incidentelor maritime. Deoarece respectivele măsuri au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele, prin completarea acesteia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (26) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legiferare ⁽²⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele însele și în interesul Comunității, propriile tabele care să ilustreze, în măsura posibilității, corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere, precum și să le facă publice.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiectul

- (1) Obiectivul prezentei directive îl reprezintă îmbunătățirea siguranței maritime și prevenirea poluării cauzate de nave, reducându-se astfel riscul unor accidente maritime pe viitor, prin următoarele măsuri:
- (a) facilitarea efectuării prompte a unor investigații privind siguranța și a unei examinări corespunzătoare a accidentelor și incidentelor maritime în scopul determinării cauzelor acestora; și
- (b) asigurarea unei comunicări precise și în timp util a rezultatelor investigațiilor privind siguranța, precum și a unor propuneri de remediere a situației.
- (2) Investigațiile reglementate de prezenta directivă nu au ca obiect stabilirea răspunderii sau a culpei. Cu toate acestea, statele membre iau măsurile necesare astfel încât organul sau organismul de anchetă (denumit în continuare „organul de anchetă”) să nu efectueze rapoarte incomplete privind cauzele accidentului sau incidentului datorită faptului că răspunderea sau culpa s-ar putea deduce din constatările investigației.

⁽¹⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

⁽²⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

- (1) Prezenta directivă se aplică în cazul accidentelor și incidentelor maritime care:
- (a) implică nave aflate sub pavilionul unuia dintre statele membre; sau
- (b) se produc în apele teritoriale și apele interioare ale statelor membre, astfel cum sunt definite în UNCLOS; sau
- (c) implică alte interese majore ale statelor membre.
- (2) Prezenta directivă nu se aplică în cazul accidentelor și incidentelor maritime care implică numai:
- (a) nave de război și militare sau alte nave care aparțin sau sunt în exploatarea unui stat membru și sunt folosite exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale;
- (b) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave din lemn construite cu metode rudimentare, iahturi sau ambarcațiuni de agrement neimplicate în activități comerciale, cu excepția cazurilor în care acestea au sau vor avea un echipaj și transportă sau vor transporta mai mult de 12 pasageri în scopuri comerciale;
- (c) nave de navigație interioară care operează pe căi navigabile interioare;
- (d) nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri;
- (e) platforme fixe de foraj în larg.

Articolul 3

Definiții

În înțelesul prezentei directive:

- „Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime” înseamnă Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime, anexat la Rezoluția A.849(20) a Adunării OMI din 27 noiembrie 1997, în versiunea sa actualizată.
- Următorii termeni se înțeleg în conformitate cu definițiile conținute de Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime:
 - „accident maritim”;
 - „accident foarte grav”;
 - „incident maritim”;
 - „investigații privind siguranța în caz de accidente și incidente maritime”;
 - „stat care conduce investigația”;
 - „stat interesat în mod deosebit”.
- Termenii „navă de tip feribot ro-ro” și „navă de pasageri de mare viteză” se interpretează în conformitate cu definițiile de la articolul 2 din Directiva 1999/35/CE.

4. Termenul „înregistrator de date privind voiajul” (denumit în continuare „VDR”) se interpretează în conformitate cu definiția din Rezoluțiile A.861 (20) a Adunării OMI și Rezoluția MSC.163 (78) a Comitetului pentru siguranța maritimă din cadrul OMI.
5. „Recomandare privind siguranța” înseamnă orice propunere făcută de oricare dintre următorii:
- organul de anchetă al statului care desfășoară sau conduce investigațiile privind siguranța pe baza informațiilor rezultate din investigația în cauză; sau, după caz,
 - Comisia, acționând pe baza unei analize abstracte a datelor.

Articolul 4

Statutul investigațiilor privind siguranța

- (1) Statele membre definesc, în conformitate cu propriile sisteme juridice interne, statutul juridic al investigațiilor privind siguranța astfel încât respectivele investigații să poată fi efectuate cât mai rapid și mai eficient cu putință.

Statele membre se asigură că, în conformitate cu legislația lor și, dacă este necesar, în colaborare cu autoritățile competente să defășoare anchetele judiciare, investigațiile privind siguranța:

- sunt independente de orice anchete penale sau alte investigații desfășurate în paralel pentru stabilirea răspunderii sau a culpei; și
 - nu sunt împiedicate, suspendate sau întârziate în mod nejustificat din cauza unor astfel de anchete.
- (2) Normele care urmează a fi instituite de către statele membre includ dispoziții care să permită, conform cadrului de cooperare permanentă menționat la articolul 10:
- cooperarea și asistența reciprocă în cadrul investigațiilor privind siguranța desfășurate de alte state membre sau delegarea către un alt stat membru a sarcinii de a desfășura astfel de investigații, în conformitate cu articolul 7; și
 - coordonarea activităților organelor lor de anchetă, în măsura în care este necesar pentru îndeplinirea obiectivelor prezentei directive.

Articolul 5

Obligația de a desfășura investigații

- (1) Fiecare stat membru se asigură că are loc o investigație privind siguranța, desfășurată de organul de anchetă menționat la articolul 8 în urma unor accidente maritime foarte grave:
- care implică o navă aflată sub pavilionul său, indiferent de locul accidentului; sau
 - care se produc în apele sale teritoriale sau interne, astfel cum sunt definite în UNCLOS, indiferent de pavilionul navei sau navelor implicate în accident; sau
 - care implică un interes deosebit al statului membru în cauză, indiferent de locul accidentului și de pavilionul navei sau navelor implicate.

- (2) De asemenea, organul de anchetă decide privind efectuarea sau neefectuarea unei investigații privind siguranța într-un alt caz de accident sau incident maritim.

Pentru luarea deciziei, organul de anchetă ia în considerare gravitatea accidentului sau incidentului, tipul de navă și/sau încărcătura în cauză și rolul pe care rezultatele investigației privind siguranța îl pot avea în prevenirea accidentelor și incidentelor pe viitor.

- (3) Domeniul de aplicare și modalitățile practice de desfășurare a investigațiilor privind siguranța sunt determinate de organul de anchetă al statului membru care conduce investigația, în cooperare cu organele similare ale celorlalte state interesate în mod deosebit, în maniera care pare cea mai potrivită pentru îndeplinirea obiectivului prezentei directive și în vederea prevenirii unor accidente și incidente pe viitor.

- (4) Investigațiile privind siguranța urmează principiile metodologiei comune de investigare a accidentelor și incidentelor maritime elaborate în temeiul articolului 2 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 1406/2002. Comisia adoptă sau modifică această metodologie în vederea atingerii obiectivelor prezentei directive.

Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale din prezenta directivă, printre altele, prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 18 alineatul (3).

Comisia și statele membre elaborează orientări privind procesele și cele mai bune practici referitoare la investigațiile privind siguranța, care urmează a fi folosite în punerea în aplicare a metodologiei comune. Aceste orientări sunt actualizate periodic pentru a ține seama de experiența dobândită în desfășurarea investigațiilor privind siguranța.

- (5) O investigație privind siguranța se inițiază cât mai curând posibil după producerea accidentului sau incidentului maritim.

Articolul 6

Obligația de notificare

Un stat membru prevede, în cadrul sistemului său juridic intern, informarea fără întârziere a organului său de anchetă, de către autoritățile competente și/sau de către părțile implicate, privind producerea oricăror accidente sau incidente care intră în sfera de aplicare a prezentei directive.

Articolul 7

Efectuarea de investigații privind siguranța și participarea la acestea

- (1) Statele membre evită efectuarea în paralel de investigații privind siguranța pentru același accident sau incident maritim. Statele membre se abțin, de asemenea, de la orice măsură care ar putea împiedica, suspenda sau întârzia desfășurarea unei investigații privind siguranța care intră în sfera de aplicare a prezentei directive.

În cazul unor investigații privind siguranța în care sunt implicate două sau mai multe state membre, statele membre în cauză cooperează pentru a decide rapid și de comun acord, care este statul membru care să conducă investigațiile. Acestea depun toate eforturile pentru a ajunge la un acord asupra procedurilor de investigare. În cadrul acestui acord, alte state interesate în mod deosebit au aceleași drepturi și acces la martori și la dovezi în mod egal cu statul membru care conduce investigația privind siguranța. Statele respective au, de asemenea, dreptul de a le fi luat în considerare punctul de vedere de către statul membru care conduce investigațiile.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), fiecare stat membru păstrează responsabilitatea desfășurării investigației privind siguranța și a coordonării cu alte state membre interesate în mod deosebit, până în momentul stabilirii de comun acord a statului care să conducă investigația.

(3) Fără a aduce atingere obligațiilor asumate în temeiul prezentei directive și al dreptului internațional, un stat membru poate, de la caz la caz, să delege în baza unui acord reciproc către alt stat membru sarcina de a conduce o investigație privind siguranța sau de a îndeplini sarcini precise în cadrul desfășurării unei astfel de investigații.

(4) În cazul în care o navă de tip feribot ro-ro sau o navă de pasageri de mare viteză este implicată într-un accident sau incident maritim, investigația privind siguranța este lansată de către statul membru în ale cărui ape teritoriale sau interioare, astfel cum sunt definite în UNCLOS, s-a produs accidentul sau incidentul sau, dacă acesta se produce în alte ape, de către ultimul stat membru prin apele cărui a trecut nava de tip feribot ro-ro sau nava de pasageri. Statul respectiv răspunde de investigația privind siguranța și de coordonarea cu alte state membre interesate în mod deosebit, până în momentul în care se stabilește de comun acord statul care să conducă investigațiile.

Articolul 8

Organe de anchetă

(1) Statele membre se asigură că investigațiile privind siguranța sunt efectuate sub responsabilitatea unui organ permanent și imparțial de anchetă și de către anchetatori având calificări corespunzătoare, competenți în chestiunile legate de accidente și incidente maritime.

În vederea desfășurării de investigații obiective privind siguranța, organul de anchetă este independent din punct de vedere organizațional, juridic și al luării deciziilor față de orice parte ale cărei interese ar putea veni în conflict cu sarcina ce i-a fost încredințată.

Statele membre fără ieșire la mare care nu posedă nave sau ambarcațiuni care navighează sub pavilionul lor stabilesc un punct central de cooperare în cadrul investigațiilor, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (c).

(2) Organul de anchetă ia măsurile necesare pentru a se asigura că anchetatorii au cunoștințe și experiență practică în domeniile relevante pentru sarcinile lor de investigare normale. În plus, organul de anchetă asigură accesul prompt la informații de specialitate, în cazul în care este necesar.

(3) Activitățile încredințate organului de anchetă pot fi extinse la culegerea și analiza informațiilor privind siguranța maritimă, în special în scopuri preventive, în măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței acestuia și nu determină asumarea de responsabilități în probleme de reglementare, administrative sau de standardizare.

(4) Statele membre, acționând în cadrul propriilor sisteme juridice, iau măsurile necesare pentru ca anchetatorii din cadrul organelor lor de anchetă sau al oricărui alt organ de anchetă cărui i-au delegat sarcina de investigare privind siguranța, iar atunci când este cazul, în cooperare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, să fie autorizați:

(a) să aibă liber acces la orice zonă relevantă sau la locul accidentului, precum și la orice navă, epavă sau structură, inclusiv la încărcătură, echipament sau resturi;

(b) să asigure alcătuirea imediată a unei liste de probe, precum și căutarea și înlăturarea controlată a epavei, a resturilor sau a altor componente sau substanțe, în vederea examinării sau analizării acestora;

(c) să solicite examinarea sau analiza elementelor enunțate la litera (b) și să aibă acces liber la rezultatele examinării sau analizei respective;

(d) să aibă acces liber la toate informațiile utile și datele înregistrate, inclusiv la datele VDR, legate de navă, voiaj, încărcătură, echipaj sau orice altă persoană, obiect, condiție sau circumstanță, precum și să copieze și să utilizeze informațiile și datele respective;

(e) să aibă acces liber la rezultatele examinării corpurilor victimelor sau ale testelor realizate asupra probelor prelevate de la acestea;

(f) să solicite și să aibă acces liber la rezultatele examinărilor asupra persoanelor implicate în manevrarea navei sau asupra oricărei alte persoane implicate sau ale testelor efectuate asupra probelor care provin de la persoanele respective;

(g) să examineze martorii în absența oricărei persoane ale cărei interese s-ar putea considera că împiedică investigația privind siguranța;

(h) să obțină registrele de control și orice altă informație relevantă deținută de statul de pavilion, armatori, societăți de clasificare sau orice altă parte implicată, ori de câte ori părțile respective sau reprezentanții lor sunt stabiliți în statul membru;

(i) să solicite asistență autorităților competente din statele respective, inclusiv inspectorilor statului de pavilion și ai statului portului, ofițerilor pazei de coastă, operatorilor serviciului de trafic naval, echipelor responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, piloților sau personalului altor servicii portuare sau maritime.

(5) Organul de anchetă este autorizat să acționeze de îndată ce este informat cu privire la un accident, indiferent de moment și să obțină suficiente resurse pentru a-și îndeplini funcțiile în mod independent. Anchetatorilor săi li se acordă un statut prin care să le fie garantată independența.

(6) Organul de anchetă poate îmbina sarcinile pe care i le atribuie prezenta directivă cu activitatea de investigare legată de alte evenimente decât accidentele maritime, cu condiția ca astfel de investigații să nu îi pună în pericol independența.

Articolul 9

Confidențialitatea

Statele membre, acționând în cadrul sistemelor lor juridice, se asigură că următoarele informații nu sunt disponibile decât în scopurile investigației privind siguranța, cu excepția cazurilor în care autoritatea competentă în statul respectiv hotărăște că interesul de a le divulga depășește impactul negativ pe care o astfel de acțiune l-ar putea avea la nivel național și internațional asupra investigației respective privind siguranța sau asupra altor investigații viitoare:

- (a) orice declarații ale martorilor, precum și alte declarații, procese-verbale și note înregistrate sau primite de către organul de anchetă în cursul investigațiilor privind siguranța;
- (b) informații care dezvăluie identitatea persoanelor care au furnizat probe în contextul investigației privind siguranța;
- (c) informații de natură medicală sau privată privind persoanele implicate în accident sau incident.

Articolul 10

Cadrul de cooperare permanentă

(1) Statele membre stabilesc, în strânsă colaborare cu Comisia, un cadru de cooperare permanentă care să permită organelor lor de anchetă privind siguranța să coopereze între ele, în măsura necesară atingerii obiectivului prezentei directive.

(2) În ceea ce privește regulamentul de procedură al cadrului de cooperare permanentă și modalitățile de organizare impuse de acesta se ia o decizie în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 18 alineatul (2).

(3) În interiorul cadrului de cooperare permanentă, organele de anchetă ale statelor membre stabilesc, de comun acord, în special cele mai bune modalități de cooperare în următoarele scopuri:

- (a) pentru a permite organelor de anchetă să folosească în comun aparatura, spațiile și echipamentul necesar investigațiilor de natură tehnică asupra epavei și echipamentului navei și asupra altor obiecte utile investigației privind siguranța, inclusiv extragerea și analiza informațiilor din VDR și din alte dispozitive electronice;
- (b) pentru a-și oferi reciproc asistență sau expertiză tehnică, necesare pentru a îndeplini anumite sarcini;
- (c) pentru a obține și utiliza în comun informațiile relevante pentru analiza datelor privind accidentele și pentru a face recomandările adecvate privind siguranța la nivel comunitar;

(d) pentru a elabora principii comune pentru monitorizarea respectării recomandărilor privind siguranța și pentru adaptarea metodelor de investigare la progresul tehnic și științific;

(e) pentru a institui norme de confidențialitate pentru utilizarea în comun, cu respectarea normelor naționale, a declarațiilor martorilor și pentru prelucrarea datelor și a altor informații prevăzute la articolul 9, inclusiv în relația cu statele terțe;

(f) pentru a organiza, în cazul în care este necesar, activități de formare corespunzătoare pentru anchetatori;

(g) pentru a promova cooperarea cu organele de anchetă ale țărilor terțe și cu organizațiile internaționale de investigare a accidentelor maritime în domeniile reglementate de prezenta directivă.

(h) pentru a pune la dispoziția organelor de anchetă care desfășoară investigațiile privind siguranța orice informații pertinente.

Articolul 11

Cheltuieli

(1) În cazul investigațiilor privind siguranța care implică două sau mai multe state membre, activitățile corespunzătoare se efectuează cu titlu gratuit.

(2) În cazul în care se solicită asistența unui stat membru care nu este implicat în investigația privind siguranța, statele membre hotărăsc de comun acord asupra rambursării cheltuielilor suportate.

Articolul 12

Cooperarea cu țări terțe interesate în mod deosebit

(1) Statele membre cooperează, în cea mai mare măsură posibilă, cu alte țări terțe interesate în mod deosebit în cadrul investigațiilor privind siguranța.

(2) Țările terțe interesate în mod deosebit sunt autorizate, de comun acord, să participe în cadrul unei investigații privind siguranța conduse de un stat membru în temeiul prezentei directive, în orice stadiu al investigației.

(3) Cooperarea unui stat membru în cadrul unei investigații privind siguranța efectuate de către o țară terță interesată în mod deosebit nu aduce atingere modului de desfășurare a investigațiilor privind siguranța și cerințelor de raportare în cadrul acestora prevăzute de prezenta directivă. În cazul în care o țară terță interesată în mod deosebit desfășoară o investigație privind siguranța care implică unul sau mai multe state membre, statele membre pot decide să nu efectueze în paralel investigații privind siguranța, cu condiția ca investigația desfășurată de țara terță să fie efectuată în conformitate cu Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime.

*Articolul 13***Protejarea dovezilor**

Statele membre adoptă măsuri pentru a garanta că părțile implicate în accidente și incidentele care intră în sfera de aplicare a prezentei directive depun toate eforturile necesare:

- (a) pentru a proteja toate informațiile provenind din hărțile maritime, jurnalele de bord, înregistrările electronice și magnetice, casetele video, inclusiv informațiile provenind din VDR și din alte dispozitive electronice privind perioada anterioară sau ulterioară accidentului, precum și perioada concomitentă cu acesta;
- (b) pentru a preveni ștergerea informațiilor respective sau alte modificări ale acestora;
- (c) pentru a preveni interferența cu orice alt echipament care ar putea fi, în mod rezonabil, considerat util investigării accidentului din punctul de vedere al siguranței;
- (d) pentru a culege și proteja prompt toate dovezile destinate investigațiilor privind siguranța.

*Articolul 14***Rapoarte privind accidentele**

(1) Investigațiile privind siguranța desfășurate în temeiul prezentei directive se finalizează cu publicarea unui raport prezentat în forma stabilită de organul de anchetă competent și în conformitate cu secțiunile relevante din anexa I.

Organele de anchetă pot decide că este suficientă publicarea unui raport simplificat, în cazul unor investigații privind siguranța care nu privesc accidente maritime foarte grave și ale căror rezultate nu ar putea contribui la prevenirea accidentelor și incidentelor pe viitor.

(2) Organele de anchetă depun toate eforturile necesare pentru a publica raportul menționat la alineatul (1) în termen de 12 luni de la data accidentului. În cazul în care raportul final nu poate fi elaborat în intervalul de timp menționat, în termen de 12 luni de la data accidentului se publică un raport intermediar.

(3) Organul de anchetă din statul membru care desfășoară investigația trimite Comisiei o copie a raportului final, a celui simplificat sau a celui intermediar. Organul de anchetă ia în considerare eventualele observații ale Comisiei privind rapoartele finale pentru îmbunătățirea calității de redactare astfel încât să se faciliteze îndeplinirea obiectivului prezentei directive.

*Articolul 15***Recomandări privind siguranța**

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind siguranța

ale organelor de anchetă de către destinatarii acestora, precum și, dacă este cazul, monitorizarea corespunzătoare a respectării acestora, în conformitate cu dreptul comunitar și internațional.

(2) Dacă este cazul, un organ de anchetă sau Comisia elaborează recomandări privind siguranța pe baza unei analize concise de date

(3) O recomandare privind siguranța nu stabilește, în nici un caz, culpa sau răspunderea pentru un accident.

*Articolul 16***Sistemul de alertă rapidă**

Fără a aduce atingere dreptului de a lansa o alertă rapidă, organul de anchetă dintr-un stat membru informează de îndată Comisia, în orice stadiu al investigației privind siguranța, în cazul în care consideră că este necesară adoptarea unor măsuri urgente la nivel comunitar pentru prevenirea riscului de noi accidente.

Dacă este necesar, Comisia înaintează o notă de avertizare în atenția autorităților din toate celelalte state membre, a industriei de transport maritim și a oricărei alte părți interesate.

*Articolul 17***Baza de date europeană privind accidentele maritime**

(1) Datele privind accidentele și incidentele maritime sunt stocate și analizate cu ajutorul unei baze de date electronice la nivel european, care urmează a fi creată de Comisie și va fi cunoscută sub numele de Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime (EMCIP).

(2) Statele membre comunică Comisiei autoritățile autorizate să acceseze baza de date menționată.

(3) Organele de anchetă din statele membre informează Comisia cu privire la accidentele și incidentele maritime, respectând modelul care figurează în anexa II. De asemenea, acestea furnizează Comisiei datele provenite din investigațiile privind siguranța, în conformitate cu sistemul bazei de date EMCIP.

(4) Comisia și statele membre elaborează sistemul bazei de date și o metodologie de notificare a datelor într-un termen corespunzător.

*Articolul 18***Comitetul**

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 93/2007 al Comisiei (JO L 22, 31.1.2007, p. 12).

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

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 199/468/CE se stabilește la două luni.

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

Articolul 19

Competențe de modificare

Comisia poate să actualizeze definițiile din prezenta directivă, precum și trimiterele la actele comunitare și la instrumentele OMI, în conformitate cu procedura menționată la articolul 18 alineatul (2), în vederea alinierii acestora la măsurile comunitare sau la măsurile OMI care au intrat în vigoare, cu respectarea limitelor impuse de prezenta directivă.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele, prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 18 alineatul (3).

În temeiul aceleiași proceduri, Comisia poate, de asemenea, modifica anexele.

Modificările aduse Codului OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime pot fi excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive, în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.

Articolul 20

Măsuri suplimentare

Nicio dispoziție a prezentei directive nu împiedică un stat membru să adopte măsuri suplimentare privind siguranța maritimă care nu sunt reglementate de prezenta directivă, cu condiția ca astfel de măsuri să nu aducă atingere dispozițiilor prezentei directive sau îndeplinirii obiectivului acesteia, în orice mod.

Articolul 21

Sancțiuni

Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor interne adoptate în aplicarea prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.

Articolul 22

Modificări aduse actelor existente

- (1) Articolul 12 din Directiva 1999/35/CE se elimină.
- (2) Articolul 11 din Directiva 2002/59/CE se elimină.

Articolul 23

Transpunerea

(1) Statele membre au obligația de a adopta actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la ... (*).

Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 24

Intrarea în vigoare

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

Articolul 25

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la ...

Pentru Parlamentul European

Președintele

...

Pentru Consiliu

Președintele

...

(*) 24 de luni de la data intrării în vigoare a directivei.

ANEXA I

CONȚINUTUL RAPORTULUI INVESTIGAȚIEI PRIVIND SIGURANȚA

Introducere

Această parte definește obiectivul unic al investigației privind siguranța, stabilind faptul că o recomandare privind siguranța nu dă naștere, în niciun caz, unei prezumții de răspundere sau culpă și că raportul nu a fost întocmit, atât în ceea ce privește conținutul, cât și forma, cu intenția de a fi folosit pentru acțiuni în justiție.

(Raportul nu ar trebui să facă nicio referire la vreo depoziție a martorilor și nici să stabilească vreo legătură între persoanele menționate în raport și persoanele care au adus dovezi pe parcursul investigației privind siguranța.)

1. Rezumat

Această parte expune faptele esențiale ale accidentului sau incidentului maritim: când, unde, ce și cum s-a întâmplat; și menționează, de asemenea, dacă în urma accidentului au rezultat decese, vătămări, pagube aduse navei, încărcăturii, unor terțe părți sau mediului.

2. Informații faptice

Această parte include mai multe subcategorii distincte, care furnizează suficiente informații pe care organul de anchetă le consideră ca fiind faptice, conferind consistență analizei și facilitând înțelegerea.

Subcategoriile menționate includ, în special, următoarele informații:

2.1 Informații privind nava

Pavilionul/registru de înmatriculare;

Datele de identificare;

Principalele caracteristici;

Armatorul și administratorul;

Informații privind construcția;

Echipajul minim de siguranță;

Încărcătura autorizată.

2.2 Informații privind voiajul

Porturile de escală;

Tipul voiajului;

Informații privind încărcătura;

Echipajul.

2.3 Informații privind accidentul sau incidentul maritim

Tipul accidentului sau incidentului maritim;

Data și ora;

Poziția și locul accidentului sau incidentului maritim;

Contextul extern și intern;

Exploatarea navei și segmentul voiajului;

Locul la bord;

Informații referitoare la factorul uman;

Consecințe (suferite de oameni, navă, încărcătură, mediu și altele).

2.4 Intervenția autorității de coastă și măsuri de urgență

Persoanele implicate;

Mijloacele folosite;

Viteza de reacție;

Măsurile întreprinse;

Rezultatele obținute.

3. Expunere

Această parte reconstituie accidentul sau incidentul maritim cu ajutorul unei serii ordonate cronologic de evenimente care au condus la accidentul sau incidentul maritim, s-au desfășurat în timpul sau după accidentul sau incidentul respectiv, precum și rolul fiecărui factor (de exemplu: persoana, materialul, mediul, echipamentul sau agenții externi). Perioada acoperită de expunere depinde de momentul în care s-au produs evenimentele care au contribuit în mod direct la producerea accidentului sau incidentului maritim. Această parte mai include și orice informații relevante asupra investigației privind siguranța efectuate, inclusiv rezultatele examenelor sau testelor.

4. Analiză

Această parte include mai multe subcategorii distincte, care furnizează o analiză a fiecărui eveniment legat de accident, însoțită de comentarii referitoare la rezultatele tuturor testelor și examinărilor relevante realizate pe parcursul investigației privind siguranța și la acțiunile privind siguranța care ar fi putut fi deja întreprinse pentru a preveni viitoarele accidente maritime.

Aceste subcategorii ar trebui să includă subiecte precum:

- contextul și cadrul accidentului;
- erorile umane și omisiunile, evenimente implicând materiale periculoase, efectele asupra mediului, avarii ale echipamentelor și factori externi;
- factorii contributivi care implică funcții legate de persoane, operațiuni la bord, gestiunea de pe uscat sau influența mediului de reglementare.

Analiza și comentariul fac posibilă elaborarea, în cadrul raportului, de concluzii logice care expun toți factorii contributivi, inclusiv cei care implică riscuri pentru care măsurile de protecție existente, care vizează prevenirea evenimentelor care pot conduce la accident și/sau eliminarea sau reducerea consecințelor acestora, sunt considerate a fi inexistente sau neadecvate.

5. Concluzii

Această parte rezumă factorii contributivi determinați și măsurile de protecție inexistente sau neadecvate (materiale, funcționale, simbolice sau de procedură) față de care ar trebui întreprinse acțiuni privind siguranța pentru a preveni accidentele maritime pe viitor.

6. Recomandări de siguranță

Dacă este cazul, această parte a raportului conține recomandări de siguranță care decurg din analiză și concluzii și sunt legate de anumite domenii specifice, cum ar fi legislația, concepția, procedurile, inspecția, gestionarea, sănătatea și siguranța la locul de muncă, formarea, reparațiile, întreținerea, asistența pe uscat și măsurile de urgență.

Recomandările de siguranță se adresează persoanelor care sunt cel mai bine plasate pentru a le pune în aplicare, cum ar fi armatorii, managerii, organizațiile recunoscute, autoritățile maritime, serviciile de trafic maritim, organele de intervenție în cazuri de urgență, organizațiile maritime internaționale și instituțiile europene, în vederea prevenirii unor viitoare accidente maritime.

Această parte include, de asemenea, toate recomandările intermediare privind siguranța care ar fi putut fi făcute sau orice acțiuni privind siguranța care ar fi putut fi întreprinse în cursul investigației privind siguranța.

7. Anexe

Atunci când este cazul, următoarea listă neexhaustivă de informații se atașează la raport, în formă tipărită și/sau în format electronic:

- fotografii, imagini video, înregistrări audio, hărți maritime și planuri;
 - standarde aplicabile;
 - termeni tehnici și abrevieri utilizate;
 - studii speciale privind siguranța;
 - informații diverse.
-

ANEXA II

INFORMAȚII CUPRINSE ÎN NOTIFICAREA PRIVIND ACCIDENTELE ȘI INCIDENTELE MARITIME**(Fragment din Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime)**

Notă: Numerele subliniate indică faptul că informațiile respective ar trebui furnizate pentru fiecare navă în parte, în cazul în care sunt implicate mai multe nave în accidentul sau incidentul maritim respectiv.

01. Statul membru responsabil/persoana de contact
 02. Statul membru însărcinat cu investigarea
 03. Rolul statutului membru
 04. Statul de coastă afectat
 05. Numărul de state interesate în mod deosebit
 06. Statele interesate în mod deosebit
 07. Entitatea care notifică
 08. Momentul notificării
 09. Data notificării
 10. Denumirea navei
 11. Numărul/literele distinctive OMI
 12. Pavilionul navei
 13. Tipul accidentului sau incidentului maritim
 14. Tipul navei,
 15. Data accidentului sau incidentului maritim
 16. Ora accidentului sau incidentului maritim
 17. Poziția — latitudinea
 18. Poziția — longitudinea
 19. Locul accidentului sau incidentului maritim
 20. Portul de plecare
 21. Portul de destinație
 22. Sistemul de separare a traficului
 23. Segmentul voiajului
 24. Exploatarea navei
 25. Locul la bord
 26. Pierderile de vieți omenești:
 - Echipaje
 - Pasageri
 - Altele
 27. Rănirile grave:
 - Echipaje
 - Pasageri
 - Altele
 28. Poluarea
 29. Pagubele asupra navei
 30. Pagubele asupra încărcăturii
 31. Alte pagube
 32. Scurtă descriere a accidentului sau incidentului maritim.
-

PROIECT DE EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

I. INTRODUCERE

În cadrul procedurii de codecizie (art. 251 TCE), Consiliul a ajuns, în ziua de 7 iunie 2007, la un acord politic privind proiectul de directivă de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivelor 1999/35/CE și 2002/59/CE ⁽¹⁾. Ca urmare a reviziei juridico-lingvistice, Consiliul și-a adoptat poziția comună la 6 iunie 2008.

În adoptarea poziției sale, Consiliul a ținut cont de opinia Parlamentului European după prima lectură din 25 aprilie 2007 ⁽²⁾, precum și de opiniile Comitetului Economic și Social ⁽³⁾ și de cele ale Comitetului Regiunilor ⁽⁴⁾. De asemenea, acesta a luat în considerare studiul de impact elaborat de Comisie pe durata examinării directivei propuse.

Propunerea are drept scop îmbunătățirea siguranței prin stabilirea de reguli clare la nivel comunitar privind investigațiile tehnice independente care trebuie efectuate ca urmare a producerii de accidente și incidente maritime. Scopul unor asemenea investigații tehnice nu este de a determina răspunderea civilă sau penală, ci de a stabili circumstanțele și de a cerceta cauzele care au dus la producerea de accidente sau incidente maritime pentru a trage toate concluziile posibile de pe urma acestora. Propunerea este elaborată în conformitate cu normele legislației maritime internaționale și cu respectarea definițiilor și a recomandărilor conținute de codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime.

II. ANALIZA POZIȚIEI COMUNE

Consiliul este de acord cu obiectivul și cu cele mai multe dintre elementele principale ale propunerii Comisiei care oferă un mecanism adecvat pentru asigurarea dobândirii unei experiențe corespunzătoare de pe urma accidentelor și a incidentelor în vederea prevenirii producerii altor evenimente similare. Abordarea adoptată de către Consiliu a necesitat, totuși, anumite modificări ale textului, în special în vederea asigurării independenței și a puterii discreționare aferente organului de anchetă.

Următoarele aspecte au fost considerate de importanță majoră pe parcursul examinării directivei propuse în cadrul organismelor Consiliului și sunt reflectate în poziția comună a Consiliului:

Consiliul este de părere că, în respectul naturii actului juridic, statele membre și în special organele de anchetă corespunzătoare ale acestora, ar trebui să mențină a anumită flexibilitate și discreție în desfășurarea investigațiilor privind siguranța. Contrar propunerii originale care prevedea investigații obligatorii privind siguranța în cazul accidentelor și incidentelor maritime foarte grave și grave, textul adoptat de Consiliu limitează obligația de a întreprinde investigații privind siguranța la accidentele sau incidentele maritime foarte grave și, în toate celelalte cazuri de accidente sau incidente maritime, solicită organului de anchetă să decidă de a întreprinde sau nu investigații, luând în considerare în mod special gravitatea accidentului sau a incidentului și posibilele lecții care trebuie învățate de pe urma acestora. În plus, în opinia Consiliului, nu este necesar să se facă o referire explicită la alertele de primejdie ca la o categorie specială de incidente care necesită întreprinderea de investigații privind siguranța.

În afară de aceasta și urmând exemplul sectorului feroviar ⁽⁵⁾, Consiliul consideră ca adecvat să sublinieze faptul că organul de anchetă trebuie să fie independent din punct de vedere organizațional, juridic și al luării deciziilor față de orice parte ale cărei interese ar putea veni în conflict cu sarcina ce i-a fost încredințată de a întreprinde investigații privind siguranța într-un mod nepărtinitor. Este de asemenea înțeles că fiecare stat membru, în conformitate cu propria organizare administrativă, înființează organul de anchetă ca o structură publică care beneficiază de cea mai mare autonomie posibilă în ceea ce privește funcționarea internă. Această structură poate fi legată de o entitate mai mare, cum ar fi un minister sau

⁽¹⁾ Comisia și-a transmis propunerea la 13 februarie 2006.

⁽²⁾ doc. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

⁽³⁾ CESE 1177/2006 din 13.9.2006 (JO C 318 din 23.12.2006, p. 195-201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 din 15.6.2006 (JO C 229 din 22.9.2006, p. 38).

⁽⁵⁾ Articolul 21 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară) (JO L 164, 30.4.2004).

o administrație, dar va trebui reglementată prin prevederi care să îi asigure independența, în special față de alte autorități administrative care pot fi interesate de orice accident maritim. Din motive de proporționalitate, statele membre care nu posedă nave sau ambarcațiuni care navighează sub pavilionul lor, vor identifica un punct central independent pentru a coopera în cadrul investigațiilor privind siguranța care implică un interes substanțial al statului membru respectiv.

În conformitate cu prevederile legislației comunitare referitoare la investigațiile privind siguranța transportului aerian și a sectorului feroviar, Consiliul este de acord cu Parlamentul European asupra faptului că investigațiile privind siguranța trebuie separate de investigațiile penale sau de alte acțiuni care vizează stabilirea răspunderii sau a culpei. Textul poziției comune stabilește că investigațiile prevăzute de această directivă nu au alt scop decât acela de a determina cauzele accidentelor. În același timp și în conformitate cu Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime, acesta stipulează faptul că organul de anchetă nu ar trebui să ezite în a elabora rapoarte complete în acest sens în virtutea faptului că răspunderea sau culpa pot fi deduse din constatările investigației. În cazul în care legislația națională nu prevede o separație clară a investigațiilor privind siguranța de investigațiile penale sau de cele de altă natură administrativă, statele membre trebuie să se asigure, prin definirea statutului juridic al investigațiilor privind siguranța, că acestea pot fi întreprinse cât se poate de eficient și de rapid și nu pot fi împiedicate sau suspendate în mod nejustificat de alte investigații.

În ceea ce privește domeniul de aplicare a directivei, Consiliul include în poziția sa comună vasele mici de pescuit cu o lungime mai mare de 15 m și nu numai vasele de peste 24 m lungime cum era menționat în propunerea inițială. Acest lucru este justificat de considerente de consistență cu poziția comună a Consiliului referitoare la proiectul de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime. În conformitate cu această propunere de directivă, aceste vase sunt obligate să fie echipate cu AIS (Sistem de identificare automată) în vederea îmbunătățirii posibilităților de monitorizare a acestor nave și pentru a le face mai sigure în situații de navigație la mică distanță una de cealaltă. Totuși, acestea ar trebui să fie acoperite de asemenea de directiva privind investigarea accidentelor.

În ceea ce privește metodologia de investigare a accidentelor și incidentelor maritime, Consiliul consideră adecvat ca aceasta să prevadă mai multă flexibilitate în momentul punerii bazelor unui schimb continuu de experiență. În comparație cu propunerea inițială, statele membre dispun de o mai mare libertate în punerea în aplicare a principiilor metodologiei comune care este elaborată cu asistența Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă și adoptată în conformitate cu procedura de reglementare cu control. În același timp, pe baza experienței acumulate în desfășurarea de investigații privind siguranța, Comisia și statele membre vor elabora orientări privind procesele și cele mai bune practici care urmează a fi folosite în punerea în aplicare a metodologiei comune.

III. AMENDAMENTE

În adoptarea poziției sale comune, Consiliul a luat în considerare punctele de vedere exprimate de Parlamentul European la prima lectură a propunerii. Următoarele elemente ale opiniei PE sunt reflectate în poziția comună, unele dintre acestea parțial sau în principiu: amendamentele 3, 9, 10, 11, 22 și 23.

Anumite amendamente nu au fost, totuși, considerate acceptabile de Consiliu. În ceea ce privește amendamentele 2 și 19, Consiliul consideră că metodologia comună nu ar trebui să se ocupe cu rezultatele investigațiilor privind siguranța, ci ar trebui să se concentreze asupra aspectelor procedurale. Amendamentele 5 și 8 nu sunt din punctul de vedere al Consiliului compatibile cu abordarea acestuia în ceea ce privește principiul diferențierii între investigațiile penale și cele tehnice. Amendamentele 7 și 20 nu au putut fi acceptate deoarece Consiliul consideră că nu este adecvată specificarea competențelor Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (AESM) în această directivă. Amendamentele 12 și 13 ar restricționa metodele de lucru ale organului de anchetă sau sunt prea prescriptive. Amendamentele 14 și 26 nu au putut fi acceptate deoarece Consiliul acordă importanță majoră principiului imparțialității organului de anchetă și este de părere că este la latitudinea fiecărui stat membru să înființeze acest organ în conformitate cu propria sa structură administrativă. Amendamentul 16 nu este compatibil cu necesitatea de a respecta legislația națională.

Un set de alte amendamente (4, 6, 15, 17, 18 și 24) a fost respins fie din cauză că formulările nu erau clare în totalitate, fie din cauză că nu corespundeau abordării Consiliului privind un text concis.

IV. CONCLUZII

Consiliul consideră că textul poziției sale comune este adecvat și echilibrat. Acesta împărtășește obiectivul Parlamentului European de a stabili un cadru care să asigure derularea de investigații rapide privind siguranța în cazurile de accidente și incidente maritime. Poziția comună include câteva dintre amendamentele PE adoptate la prima lectură.

Consiliul își reafirmă angajamentul de a începe negocierile cu Parlamentul European privind acest text în vederea ajungerii la un acord cât mai curând posibil.
