



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 21 februarie 2022
(OR. en)

6405/22

**Dosar interinstituțional:
2022/0036 (COD)**

**MAR 28
OMI 18
CODEC 191**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	18 februarie 2022
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2022) 53 final
Subiect:	Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 2003/25/CE în ceea ce privește includerea unor cerințe de stabilitate îmbunătățite și alinierea directivei la cerințele de stabilitate definite de Organizația Maritimă Internațională

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2022) 53 final.

Anexă: COM(2022) 53 final



Bruxelles, 18.2.2022
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2003/25/CE în ceea ce privește includerea unor cerințe de stabilitate îmbunătățite și alinierea directivei la cerințele de stabilitate definite de Organizația Maritimă Internațională

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2022) 29 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Prezenta propunere se referă la o modificare a Directivei 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003 privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro¹.

În cadrul Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT) și al Agendei pentru o mai bună reglementare ale Comisiei și ca urmare imediată a verificării adecvării legislației UE privind siguranța navelor de pasageri², Comisia a prezentat, în 2017, trei propuneri de modificare a respectivei legislații. La 15 noiembrie 2017, Parlamentul European și Consiliul au adoptat Directiva 2017/2108³, Directiva 2017/2109⁴ și Directiva 2017/2110⁵.

Directiva 2003/25/CE care conține cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro a fost la rândul ei inclusă în respectiva verificare a adecvării legislației. Comisia nu a prezentat însă nicio propunere pentru modificarea sa, deoarece la momentul respectiv aveau loc discuții în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI) cu privire la standardele de stabilitate pentru nave în stare de avarie. Întrucât normele internaționale revizuite⁶ au fost adoptate între timp, Comisia este acum pregătită să propună modificarea cerințelor UE privind stabilitatea în stare de avarie.

Obiectivul general al revizuirii legislației UE privind siguranța navelor de pasageri este de a se simplifica și raționaliza cadrul de reglementare existent, astfel încât (i) să se mențină normele UE, când este necesar și proporțional, (ii) să se asigure punerea corectă în aplicare a acestora și (iii) să se elimine eventuala suprapunere a obligațiilor și neconcordanțelor dintre acte legislative conexe. Obiectivul atotcuprinzător este să se ofere un cadru juridic clar, simplu și actualizat, a cărui punere în aplicare, monitorizare și respectare să fie mai ușor de asigurat, sporindu-se astfel nivelul general de siguranță.

În cazul navelor care efectuează curse internaționale, inclusiv curse între două state membre, sunt de aplicare convențiile internaționale (care intră în competența OMI) și anumite norme

¹ JO L 123, 17.5.2003, p. 22.

² Rezultatele acesteia au fost raportate Parlamentului European și Consiliului la 16 octombrie 2015 [COM(2015) 508].

³ Directiva (UE) 2017/2108 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 de modificare a Directivei 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (JO L 315, 30.11.2017).

⁴ Directiva (UE) 2017/2109 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 de modificare a Directivei 98/41/CE a Consiliului privind înregistrarea persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri care operează în porturile de destinație sau de plecare din statele membre ale Comunității și a Directivei 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre (JO L 315, 30.11.2017, p. 52).

⁵ Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului (JO L 315, 30.11.2017, p. 61).

⁶ Normele consacrate în Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare – „SOLAS '74” –, astfel cum a fost modificată (modificările din anul 2020 sunt denumite „SOLAS 2020”).

ale UE. Cea mai relevantă convenție în privința siguranței este Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974 și Protocolul din 1988 la aceasta. Cerințele generale de stabilitate cuprinse în SOLAS 90 (astfel cum sunt definite în textul directivei cu toate modificările aplicabile) au fost stabilite pe o bază deterministă și au fost incluse în regula II-1/B/8 din Convenția SOLAS. Aceste cerințe sunt aplicabile în întreaga Uniune, date fiind aplicarea directă a Convenției SOLAS în cazul curselor internaționale și aplicarea Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (reformare)⁷ în cazul curselor interne.

Pe lângă cerințele internaționale, în cazul navelor de pasageri, al navelor de pasageri ro-ro și al navelor de mare viteză se aplică norme specifice ale UE. Directiva 2003/25/CE cuprinde cerințe de stabilitate în stare de avarie pentru toate navele de pasageri ro-ro care efectuează servicii regulate de curse internaționale înspre sau dinspre un port al unui stat membru, indiferent de pavilionul arborat. Scopul este de a se asigura că navele sunt stabile în urma unei avarii, ceea ce îmbunătățește capacitatea de supraviețuire a acestui tip de nave în caz de avarie în urma unei coliziuni. În urma accidentului navei *MS Estonia* din 28 septembrie 1994, opt țări europene (dintre care șapte state membre) au lansat inițiativa de a introduce un standard mai strict de stabilitate în stare de avarie pentru navele de pasageri ro-ro avariate (Acordul de la Stockholm din 28 februarie 1996), astfel încât să se țină seama de efectul acumulării de apă pe puntea ro-ro și nava să poată supraviețui într-o stare mai gravă decât cele prevăzute de standardul SOLAS 90, respectiv în cazul valurilor cu o înălțime semnificativă de până la 4 m. Această inițiativă a condus la prezentarea, de către Comisie, a unei propuneri de directivă și ulterior la adoptarea, de către Parlamentul European și Consiliu, a Directivei 2003/25/CE.

Cerințele de stabilitate specifice ale UE se adaugă la cerințele de stabilitate în stare de avarie cuprinse în Convenția SOLAS, pentru a se ține seama de apa care se strânge pe puntea ro-ro când nava este avariata și a cărei cantitate depinde de bordul liber în stare de avarie și de înălțimea semnificativă a valurilor în zona de exploatare. Cerințele cuprinse în Directiva 2003/25/CE se aplică și în cazul navelor de pasageri ro-ro care efectuează curse comerciale pe teritoriul Uniunii Europene prin Directiva 2009/45/CE. Prin prezenta directivă, navele și zonele maritime sunt împărțite în patru categorii (A, B, C și D) pe baza distanței față de coastă și a înălțimii critice a valurilor. Pentru navele de pasageri ro-ro din clasele A, B și C trebuie aplicate cerințele din Directiva 2003/25/CE.

Verificarea, efectuată în cadrul REFIT, a legislației privind siguranța navelor de pasageri s-a soldat cu o recomandare de evaluare a posibilității ca abordarea UE în materie de reglementare privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro să fie aliniată la legislația internațională, cu condiția să se mențină cel puțin nivelul actual de siguranță stabilit prin Directiva 2003/25/CE.

Având în vedere diferențele dintre Convenția SOLAS revizuită (versiune aplicabilă începând cu 2020) și cerințele specifice ale UE privind stabilitatea în stare de avarie a navelor de pasageri ro-ro, necesitatea și valoarea adăugată a Directivei 2003/25/CE au fost evaluate pe baza măsurii în care cerințele Convenției SOLAS asigură același nivel de siguranță.

Conform concluziilor verificării efectuate de Comisie în cadrul REFIT și având în vedere evoluțiile înregistrate la nivel internațional, Comisiei i s-a încredințat sarcina de a evalua posibilitatea de a propune modificarea sau abrogarea cerințelor specifice ale UE privind stabilitatea în stare de avarie a navelor de pasageri ro-ro, pe baza unor standarde internaționale, dacă acestea au fost modernizate (în 2020) într-un mod satisfăcător pentru

⁷ JO L 163, 25.6.2009, p. 1.

Uniune. În acest scop, a fost efectuat un studiu de specialitate în cadrul căruia s-au analizat opțiunile de ordin tehnic și de politică, și anume diversele opțiuni privind indicele de compartimentare necesar – R –, limitele înălțimii valurilor impuse prin Directiva 2009/45/CE într-un concept probabilistic și alternativele de cerințe deterministe suplimentare. S-a evaluat, de asemenea, dacă cerințele cuprinse în Directiva 2003/25/CE ar rămâne relevante atât timp cât nivelul de siguranță corespunzător stabilit la nivel internațional nu se dovedește a fi echivalent sau superior.

Pe lângă soluțiile tehnice pentru calcularea stabilității în stare de avarie a diferitelor tipuri de nave, studiul de specialitate a condus și la recomandarea de a nu se lua în considerare limite ale înălțimii valurilor în conceptul probabilistic. Din calculele efectuate pe eșantionul de nave nu a reieșit că limitele înălțimii valurilor, luate în considerare fie prin factorul S standardizat, fie prin înălțimea critică preconizată a valurilor, ar avea vreun impact semnificativ asupra capacității de supraviețuire generale, astfel cum este exprimată de indicele A. Prin urmare, nu este util să se introducă într-un concept probabilistic cerințe separate în ceea ce privește limitele înălțimii operaționale a valurilor pentru stabilitatea în stare de avarie.

Având în vedere rezultatele studiului și obiectivul general de simplificare și raționalizare a cadrului de reglementare al UE pentru siguranța navelor de pasageri, a fost elaborată o propunere de modificare a Directivei 2003/25/CE. Obiectivele specifice ale revizuirii acesteia sunt:

- asigurarea, în măsura posibilului, a coerenței cu standardele internaționale actualizate de curând în materie de stabilitate în stare de avarie, astfel cum au fost convenite în cadrul OMI pentru navele de pasageri;
- reducerea complexității, precum și a sarcinii tehnice și administrative care rezultă în principal din existența a două regimuri diferite pentru evaluarea capacității de supraviețuire a navelor de pasageri ro-ro în stare de avarie;
- reducerea ambiguității definițiilor și cerințelor, dacă este posibil, prin prisma Directivei 2009/45/CE modificate și
- eliminarea dispozițiilor depășite referitoare la instrumente internaționale care nu mai sunt relevante sau în vigoare.

Din motive de claritate și coerență, prin prezenta propunere se actualizează și numeroasele definiții și trimiteri la actele legislative ale UE și regulile SOLAS relevante.

• **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Propunerea este pe deplin coerentă cu cele trei directive de modificare privind siguranța navelor de pasageri, adoptate în decembrie 2017, și anume Directivele 2017/2108, 2017/2109 și 2017/2110. Ea asigură, de asemenea, coerența cu Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului⁸. Propunerea este pe deplin conformă cu recomandările formulate în contextul verificării adecvării și cu Cartea albă din 2011 privind viitorul transporturilor⁹, în care s-a recunoscut necesitatea de a se moderniza actualul cadru legislativ al UE în domeniul siguranței navelor de pasageri.

⁸ Idem.

⁹ Cartea albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”, [COM(2011) 0144].

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Propunerea face parte din programul REFIT al Comisiei și este în acord cu obiectivele Agendei Comisiei pentru o mai bună reglementare, asigurând faptul că legislația existentă este simplă și clară, că nu creează o sarcină inutilă și că se adaptează la evoluțiile de pe plan politic, societal și tehnologic. De asemenea, propunerea îndeplinește obiectivele strategiei UE pentru 2018 privind transportul maritim, asigurând calitatea serviciilor regulate de transport de pasageri cu feribotul în interiorul UE.

2. **TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE**

- **Temeiul juridic**

Temeiul juridic al directivei de modificare este articolul 100 alineatul (2) din TFUE, care prevede măsuri de îmbunătățire a siguranței transporturilor și dispoziții specifice pentru transportul maritim.

- **Subsidiaritatea (în cazul competenței neexclusive)**

La cererea Consiliului¹⁰, legislația UE în domeniul siguranței navelor de pasageri a fost modelată și conturată, în principal, pe baza cerințelor internaționale și ca reacție la o serie de accidente majore (de exemplu, cele în care au fost implicate navele *Herald of Free Enterprise* și *MS Estonia*). În comparație cu standardele internaționale codificate în convențiile OMI, anumite aspecte au devenit mai stricte la nivelul Uniunii, așa cum este cazul cerințelor de stabilitate în stare de avarie pentru navele ro-ro specificate în Directiva 2003/25/CE.

Majoritatea statelor membre, cu excepția a patru țări care nu au ieșire la mare, sunt vizate de actele legislative referitoare la siguranța navelor de pasageri atât în calitate de state de pavilion, cât și de state ale porturilor.

- **Proporționalitatea**

Propunerea a fost elaborată pe baza celor mai recente evoluții de pe plan internațional și a rezultatelor studiului tehnic al Comisiei, prin care s-a comparat cadrul de reglementare prevăzut în Directiva 2003/25/CE cu cel prevăzut în SOLAS 2020 și în care au fost identificate și prezentate dovezi ale unor eventuale discrepanțe în materie de siguranță între cele două seturi de norme. De asemenea, Comisia a identificat, a evaluat și a luat în considerare măsuri alternative prin care s-ar putea elimina astfel de discrepanțe în materie de siguranță (în direcția unei siguranțe sporite), ținându-se seama de capacitatea generală de supraviețuire a navei.

Propunerea de modificare a cerințelor de stabilitate în stare de avarie a navelor de pasageri ro-ro nou construite și nou autorizate, prin care se elimină atât suprapunerile, cât și definițiile și referințele depășite, este considerată a fi singura opțiune proporțională și coerentă. Ea garantează că actualul nivel ridicat de siguranță nu este afectat.

În conformitate cu principiul proporționalității, o directivă rămâne cea mai potrivită formă pentru realizarea obiectivelor. Ea stabilește principii și niveluri de siguranță comune și asigură respectarea acestora, dar lasă modalitățile practice și tehnice pentru punerea lor în aplicare la libera alegere a fiecărui stat membru. Fiecare stat membru are astfel responsabilitatea de a decide ce instrumente de punere în aplicare se potrivesc cel mai bine cu sistemul său intern.

¹⁰ Rezoluția Consiliului din 22 decembrie 1994 privind siguranța feriboturilor de pasageri ro-ro (94/C 379/05) (JO C 379, 31.12.1994, p. 8).

De asemenea, o directivă garantează îndeplinirea, în cea mai mare măsură posibilă, a obiectivului de simplificare al prezentei propuneri, chiar dacă acesta va fi stabilit în cele din urmă de fiecare stat membru în cursul punerii în aplicare.

- **Alegerea instrumentului**

În vederea asigurării unei formulări juridice clare și coerente, se consideră că cea mai adecvată soluție juridică este o directivă de modificare.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX-POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluările *ex-post*/verificarea adecvării legislației existente**

Din verificarea adecvării a reieșit că principalele obiective ale legislației UE în domeniul siguranței navelor de pasageri legate de siguranța pasagerilor sunt în general îndeplinite și rămân extrem de relevante. Cadrul juridic al UE privind siguranța navelor de pasageri a avut ca rezultat crearea unui nivel comun de siguranță pentru navele de pasageri în cadrul Uniunii și a unor condiții de concurență echitabile între operatori, precum și intensificarea transferului de nave între statele membre. Din verificarea adecvării a reieșit, de asemenea, că există posibilitatea de a se îmbunătăți în continuare atât nivelul de siguranță, cât și eficiența și proporționalitatea unora dintre cerințele normative. S-au formulat recomandări de simplificare, clarificare și abrogare a unei serii de cerințe ambigue, depășite sau redundante. În privința cerințelor de stabilitate în stare de avarie, în urma verificării adecvării s-a recomandat evaluarea posibilității unor propuneri de modificare sau de abrogare a cerințelor specifice ale UE privind stabilitatea de avarie a navelor de pasageri ro-ro, pe baza standardelor internaționale modernizate.

- **Consultările cu părțile interesate**

Având în vedere natura tehnică a propunerii avute în vedere, s-a optat pentru o consultare specifică, aceasta fiind considerată cel mai adecvat instrument. Au fost consultați experți naționali în cadrul Grupului de experți pentru siguranța navelor de pasageri. În cadrul studiului tehnic externalizat au fost organizate două ateliere de lucru la care au fost invitate să participe atât toate statele membre, cât și industria de profil și asociațiile de pasageri.

Rezultatele studiului tehnic externalizat de Comisie în scopul pregătirii prezentei revizuirii sunt prezentate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerea. Propunerea de structurare a cerințelor de stabilitate în stare de avarie în funcție de capacitatea navelor a fost susținută de marea majoritate a experților naționali. După analizarea atentă a observațiilor formulate de experții naționali și de părțile interesate, în propunere au fost introduse alternative temporare pentru navele nou construite care sunt autorizate să transporte cel mult 1 350 de persoane. Utilizarea acestor două opțiuni ar urma să fie evaluată după zece ani de la punerea în aplicare a modificării.

Toate observațiile și propunerile prezentate de experții naționali și de părțile interesate din industrie în timpul discuțiilor din cadrul reuniunilor grupului de experți au fost evaluate prin prisma obiectivului atotcuprinzător de asigurare a faptului că nivelul existent de siguranță este cel puțin menținut.

- **Obținerea și utilizarea cunoștințelor de specialitate**

Prezenta revizuire se bazează în primul rând pe datele colectate în cursul procesului de verificare a adecvării, astfel cum au fost raportate în documentul de lucru al serviciilor

Comisiei intitulat „Adaptarea cursului: verificarea adecvării legislației UE privind siguranța navelor de pasageri”, adoptat la 16 octombrie 2015¹¹.

Pe lângă datele colectate și consultarea efectuată în cadrul verificării adecvării, pregătirea prezentei propuneri de simplificare a necesitat contribuții din partea experților tehnici și juridici cu privire la formularea concretă a definițiilor tehnice și la redactarea clară a textelor juridice. Aceste contribuții de specialitate au fost adunate în cadrul Comisiei, al Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA) și al Grupului de experți pentru siguranța navelor de pasageri. Un raport în acest sens a fost inclus în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerea.

- **Evaluarea impactului**

Propunerea este urmarea imediată a verificării adecvării, în cadrul căreia au fost identificate în detaliu aspectele de aliniat și de simplificat și a fost evaluat potențialul de simplificare. După cum s-a subliniat în documentul de lucru al serviciilor Comisiei, prezenta propunere are un caracter tehnic foarte pronunțat. Propunerea se bazează pe rezultatele unui studiu tehnic realizat în cooperare cu experți de înaltă specializare care au cunoștințe specifice în acest domeniu. În plus, prezenta inițiativă prevede o aliniere la normele internaționale stabilite de OMI. În conformitate cu orientările Comisiei privind o mai bună legiferare, nu a fost efectuată o evaluare completă a impactului.

Cu toate acestea, prezenta propunere este însoțită de un document de lucru al serviciilor Comisiei, în care sunt reamintite recomandările formulate cu ocazia verificării adecvării și este explicată, dintr-o perspectivă tehnică și juridică, motivația soluțiilor propuse. Documentul respectiv include un rezumat al rezultatelor studiului tehnic efectuat de Comisie în sprijinul acestei inițiative

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Obiectivul principal al prezentei propuneri este reducerea complexității și a sarcinii tehnice și administrative aferente cerințelor de stabilitate în stare de avarie, care rezultă în principal din existența a două regimuri diferite de evaluare a capacității de supraviețuire a navelor de pasageri ro-ro în stare de avarie. Prin prezenta propunere se urmărește, de asemenea, asigurarea, în măsura posibilului, a coerenței cu standardele internaționale actualizate de curând în materie de stabilitate în stare de avarie, astfel cum au fost convenite în cadrul OMI pentru navele de pasageri. Prin alinierea preconizată la normele internaționale și prin simplificare se va raționaliza sarcina de calcul care le revine companiilor și operatorilor din sectorul construcțiilor navale.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea nu are consecințe asupra protecției drepturilor fundamentale.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Propunerea nu are implicații asupra bugetului Uniunii.

¹¹ SWD(2015) 197.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planurile de punere în aplicare și măsurile de monitorizare, evaluare și raportare**

În conformitate cu Orientările privind o mai bună legiferare¹², nu sunt necesare planuri de punere în aplicare pentru directivele cu un domeniu de aplicare foarte tehnic.

Au fost identificate măsuri adecvate de monitorizare și raportare pentru statele membre, având în vedere că pentru anumite categorii de nave au fost propuse, în proiectul de directivă de modificare, soluții tehnice alternative. Datele esențiale privind navele nou construite și calculele privind stabilitatea în stare de avarie vor fi colectate și evaluate cu sprijinul EMSA. După zece ani de la punerea în aplicare a cerințelor revizuite, se va efectua o evaluare, iar directiva ar putea fi revizuită.

- **Documentele explicative (în cazul directivelor)**

Nu sunt necesare documente explicative: deși au un caracter tehnic, cerințele modificate cuprinse în directivă nu sunt de natură complexă pentru destinatarii lor specifici.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Articolul 1 din proiectul de directivă de modificare constituie partea principală a acesteia și conține modificări a numeroase dispoziții ale Directivei 2003/25/CE.

Obiectul, domeniul de aplicare și definițiile

Prin punctul 1 se aduc modificări mai multor definiții existente, cum ar fi „navă existentă”, „navă nouă”, „serviciu regulat”, „stat al portului” și „cerințe de stabilitate specifice”.

Înălțimile semnificative ale valurilor

Punctul 2 introduce o definiție îmbunătățită a noțiunii de „înălțime semnificativă a valurilor” și limitează aplicarea acesteia la navele care vor respecta cerințele specifice de stabilitate în stare de avarie prevăzute în secțiunea A din anexa I la Directiva 2003/25/CE.

Zonele maritime

Punctul 3 simplifică obligația statelor membre de a-și publica listele cu zonele maritime, împreună cu valorile înălțimilor semnificative ale valurilor.

Cerințele de stabilitate specifice

Punctul 4 conține cerințele de stabilitate specifice revizuite. Aceste norme sunt împărțite a) în funcție de data la care a fost pusă chila navelor sau la care navele se aflau într-un stadiu similar de construcție și b) în funcție de capacitatea navelor de a transporta pasageri la bord. Navele existente și deja autorizate vor continua să aplice cerințele actuale, în timp ce navele nou construite și nou autorizate care încep să efectueze servicii regulate în UE vor trebui să respecte normele internaționale actualizate (SOLAS 2020 pentru navele cu o capacitate de transport de peste 1 350 de persoane la bord), combinate cu cerința specifică a UE pentru indicele R (SOLAS 2020 + nivelul stabilit în cadrul SDC 3 pentru valoarea indicelui R – pentru navele cu o capacitate de transport de cel mult 1 350 de persoane la bord).

¹² <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/better-regulation-guidelines-preparing-proposals-implementation-transposition.pdf>.

S-a prevăzut o perioadă de tranziție de zece ani în care navele cu o capacitate de transport de cel mult 1 350 de persoane la bord au două alternative de cerințe de stabilitate: normele actuale cuprinse în secțiunea A din anexa I sau normele actualizate cuprinse în secțiunea B din anexa I. După perioada de zece ani, utilizarea acestor două opțiuni va fi evaluată, iar directiva va fi revizuită în consecință.

Punctul 5 elimină dispozițiile redundante referitoare la procesul de „introducere a cerințelor de stabilitate specifice”, care a urmat adoptării Directivei 2003/25/CE.

Punctul 6 conține modificări necesare ale dispozițiilor referitoare la „certificate”. Aceste modificări rezultă din introducerea unei noi secțiuni, secțiunea B, în anexa I la Directiva 2003/25/CE și din modificările introduse prin Directiva (UE) 2017/2110, prin care s-a renunțat la conceptul de „stat-gază”, acesta fiind înlocuit cu termenul „stat al portului”.

Punctul 7 introduce modificări ale dispozițiilor referitoare la „exploatarea sezonieră sau pe termen scurt”, reflectând schimbarea termenului „stat-gază” în „stat al portului”, precum și aplicarea limitată a conceptului de înălțime semnificativă a valurilor în cazul navelor care respectă cerințele de stabilitate prevăzute în secțiunea A din anexa I.

Punctul 8 introduce dispoziția de reexaminare, după zece ani de la adoptare, a punerii în aplicare a cerinței de stabilitate revizuite.

Punctul 9 conține mai multe revizuiți formale ale cerinței de stabilitate actuale, care trebuie incluse în secțiunea A din anexa I.

Punctul 10 introduce noi cerințe de stabilitate specifice în secțiunea B din anexa I.

Punctul 11 introduce o nouă anexă, anexa III, în care este definit setul de date tehnice pe care statele membre trebuie să le notifice Comisiei pentru toate navele de pasageri ro-ro nou construite și nou autorizate care sunt exploatate pentru servicii regulate în Uniune. Aceste date ar fi utilizate în scopul evaluării punerii în aplicare a Directivei 2003/25/CE modificate.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2003/25/CE în ceea ce privește includerea unor cerințe de stabilitate îmbunătățite și alinierea directivei la cerințele de stabilitate definite de Organizația Maritimă Internațională

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹³,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹⁴,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁵ stabilește un nivel uniform de cerințe de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, îmbunătățind capacitatea de supraviețuire a acestui tip de navă în caz de avarie în urma unei coliziuni și asigurând un nivel ridicat de siguranță pentru pasageri și echipaj, în combinație cu cerințele stabilite în Convenția SOLAS în vigoare la data adoptării directivei (SOLAS 90).
- (2) Organizația Maritimă Internațională (OMI) a adoptat, la 15 iunie 2017, prin Rezoluția MSC.421(98), dispoziții specifice revizuite privind standardele de stabilitate pentru navele de pasageri în stare de avarie, care se aplică și navelor de pasageri ro-ro. Este necesar să se țină seama de aceste evoluții de la nivel internațional și să se alinieze normele și cerințele Uniunii la cele stabilite în Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare („Convenția SOLAS”) pentru navele de pasageri ro-ro care efectuează curse internaționale.
- (3) Rezoluția 14 a OMI adoptată în cadrul Conferinței SOLAS din 1995 permite membrilor OMI să încheie acorduri regionale în cazul în care consideră că anumite condiții maritime predominante și alte condiții locale necesită cerințe de stabilitate specifice într-o anumită zonă. Cerințele determinate de stabilitate în stare de avarie

¹³ JO C , , p. .

¹⁴ JO C , , p. .

¹⁵ Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003 privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro (JO L 123, 17.5.2003, p. 22).

pentru navele de pasageri ro-ro prevăzute în anexa I la Directiva 2003/25/CE diferă de noile cerințe probabilistice existente la nivel internațional, în cazul cărora siguranța unei nave de pasageri ro-ro se măsoară pe baza probabilității de supraviețuire după o coliziune. Regimul probabilistic internațional este prevăzut în capitolul II-1 din Convenția SOLAS. Noile cerințe ar trebui încorporate în Directiva 2003/25.

- (4) Cerințele stabilite în Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁶ continuă să se aplice în cazul navelor de pasageri ro-ro. Evaluarea nivelului de siguranță asigurat de cerințele SOLAS 2020 pentru nave de pasageri ro-ro de diferite dimensiuni a permis desprinderea concluziei că aplicarea cerințelor de stabilitate în conformitate cu SOLAS 2020 reprezintă o reducere semnificativă a riscurilor pentru navele de pasageri ro-ro autorizate să transporte peste 1 350 de persoane la bord, în comparație cu cerințele incluse în Directiva 2003/25/CE în combinație cu Convenția SOLAS, astfel cum a fost modificată prin instrumentele OMI relevante aplicabile la data adoptării directivei („SOLAS 90”).
- (5) Cerințele de stabilitate prevăzute în prezenta directivă pentru navele de pasageri ro-ro autorizate să transporte cel mult 1 350 de persoane la bord ar fi dificil de pus în aplicare în cazul anumitor modele de astfel de nave. Prin urmare, operatorii economici care dețin sau utilizează navele respective pentru efectuarea unui serviciu regulat în Uniune ar trebui să aibă opțiunea de a aplica cerințele de stabilitate aplicabile înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive. Utilizarea unei astfel de opțiuni ar trebui notificată Comisiei de către statele membre, împreună cu un set de date referitoare la navele în cauză. După zece ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive, Comisia ar trebui să evalueze utilizarea opțiunii pentru a decide cu privire la o nouă revizuire a prezentei directive.
- (6) În cazul navelor de pasageri ro-ro autorizate să transporte cel mult 1 350 de persoane la bord, aplicarea opțională a cerințelor din SOLAS 2020 ar trebui să fie posibilă numai dacă se asigură un nivel mai ridicat al indicelui R decât cel definit în SOLAS 2020 pentru atingerea nivelului adecvat de siguranță.
- (7) Pentru a asigura nivelul necesar de siguranță, cerințele specifice de stabilitate în stare de avarie ar trebui să se aplice și navelor de pasageri ro-ro existente care nu au fost autorizate anterior în conformitate cu Directiva 2003/25/CE și care încep să efectueze servicii regulate în Uniune.
- (8) Pentru a permite Comisiei să evalueze punerea în aplicare a prezentei directive și să raporteze în acest sens Parlamentului European și Consiliului până la [OP: de introdus data – zece ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive de modificare], statele membre ar trebui să furnizeze date privind fiecare navă de pasageri ro-ro nouă care este autorizată după [OP: de introdus data – un an de la intrarea în vigoare a prezentei directive de modificare] pentru efectuarea de servicii regulate în conformitate cu cerințele de stabilitate cuprinse în prezenta directivă, respectând structura stabilită în anexă.
- (9) Odată cu modificarea Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁷ și cu abrogarea Directivei 1999/35/CE a Consiliului¹⁸ prin Directiva

¹⁶ Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (JO L 163, 25.6.2009, p. 1).

¹⁷ Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO L 131, 28.5.2009, p. 57).

(UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului¹⁹, conceptul de „stat-gază” nu mai este relevant și ar trebui, prin urmare, să fie înlocuit cu cel de „stat al portului”.

(10) Prin urmare, Directiva 2003/25/CE ar trebui modificată în consecință,
ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări aduse Directivei 2003/25/CE

Directiva 2003/25/CE se modifică după cum urmează:

(1) Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) literele (b) și (c) se înlocuiesc cu următorul text:

„(b) «navă de pasageri ro-ro existentă» înseamnă o navă de pasageri ro-ro cu chila pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție înainte de [OP: de introdus data – un an de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare]; stadiu similar de construcție reprezintă stadiul în care:

- (i) începe construcția care poate fi identificată cu o anumită navă; și
- (ii) a început asamblarea navei respective, utilizându-se cel puțin 50 de tone sau 1 % din masa estimată a materialelor de structură, oricare dintre cele două valori este mai mică;

(c) «navă de pasageri ro-ro nouă» înseamnă o navă de pasageri ro-ro care nu este o navă existentă;”;

(b) litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) «Convenția SOLAS» înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare și amendamentele la aceasta care sunt în vigoare;”;

(c) se adaugă următoarele litere (ea), (eb) și (ec):

„(ea) «SOLAS 90» înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată prin următoarele instrumente ale OMI:

- Rezoluția MSC.1(45);
- Rezoluția MSC.6(48);
- Rezoluția MSC.11(55);
- Rezoluția MSC.13(57);
- Rezoluția MSC.19(58);
- Rezoluția MSC.26(60);

¹⁸ 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 (JO L 138, 1.6.1999, p. 1).

¹⁹ Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 (JO L 315, 30.11.2017, p. 61).

- Rezoluția MSC.24(60);
- Rezoluția MSC.27(61);
- Rezoluția MSC.31(63);
- SOLAS/CONF.2/21;
- Rezoluția MSC.42(64);
- Rezoluția MSC.46(65);
- Rezoluția MSC.57(67);
- Rezoluția MSC.65(68);
- SOLAS/CONF.4/25;
- Rezoluția MSC.69(69);
- Rezoluția MSC.99(73);
- Rezoluția MSC.117(74);

(eb) «SOLAS 2009» înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată prin Rezoluția MSC.216(82);

(ec) «SOLAS 2020» înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată prin Rezoluția MSC.421(98);”;

(d) litera (f) se înlocuiește cu următorul text:

„(f) «serviciu regulat» înseamnă o serie de traversări ale navelor de pasageri ro-ro efectuate pentru a asigura legătura dintre aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de curse dinspre și înspre același port fără escale:

- (i) fie conform unui orar publicat; fie
- (ii) cu o astfel de regularitate sau frecvență încât constituie o serie sistematică recunoscută;”;

(e) litera (i) se înlocuiește cu următorul text:

„(i) «stat al portului» înseamnă un stat membru înspre sau dinspre porturile căruia o navă de pasageri ro-ro efectuează servicii regulate;”;

(f) litera (k) se înlocuiește cu următorul text:

„(k) «cerințe de stabilitate specifice» înseamnă cerințele de stabilitate prevăzute la articolul 6;”;

(g) se adaugă următoarea literă (n):

„(n) «operator» înseamnă entitatea juridică sau persoana fizică care și-a asumat responsabilitatea pentru exploatarea navei.”

(2) La articolul 3, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Fiecare stat membru, în calitate de stat al portului, se asigură că navele de pasageri ro-ro care arborează pavilionul unui stat care nu este stat membru respectă în totalitate cerințele prezentei directive înainte ca acestea să poată efectua curse în cadrul unui serviciu regulat dinspre sau înspre porturi ale statului membru respectiv,

în conformitate cu Directiva 2017/2110/CE a Parlamentului European și a Consiliului²⁰.”

- (3) Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 4

Înălțimile semnificative ale valurilor

Înălțimile semnificative ale valurilor (h_s) se utilizează la stabilirea înălțimii apei de pe puntea pentru automobile atunci când se aplică cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I. Valorile înălțimilor semnificative ale valurilor sunt cele care nu sunt depășite cu o probabilitate de peste 10 % anual.”

- (4) Articolul 5 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Statele porturilor stabilesc și actualizează o listă a zonelor maritime traversate de nave de pasageri ro-ro care efectuează servicii regulate înspre sau dinspre porturile lor, precum și a valorilor înălțimilor semnificative ale valurilor din zonele respective.”;

- (b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Lista se publică într-o bază de date publică disponibilă pe pagina web a autorității maritime competente. Comisia trebuie informată în legătură cu locația acestor informații, precum și cu actualizarea listei și cu motivele unor astfel de actualizări.”

- (5) Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Cerințe de stabilitate specifice

- (1) Fără a aduce atingere aplicării Directivei 2009/45/CE, navele de pasageri ro-ro noi care sunt autorizate să transporte peste 1 350 de persoane la bord trebuie să respecte cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2020.
- (2) Navele de pasageri ro-ro noi care sunt autorizate să transporte cel mult 1 350 de persoane la bord trebuie să respecte, la alegerea operatorului:
 - (a) cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I la prezenta directivă sau
 - (b) cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea B din anexa I la prezenta directivă.

Pentru fiecare astfel de navă, administrația statului de pavilion îi trimite Comisiei, în termen de două luni de la data eliberării certificatului menționat la articolul 8, o notificare a opțiunii reținute dintre opțiunile menționate la primul paragraf literele (a) și (b) și include în respectiva notificare detaliile menționate în anexa III.

²⁰ Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului (JO L 315, 30.11.2017, p. 61).

- (3) La aplicarea cerințelor prevăzute în secțiunea A din anexa I, statele membre utilizează orientările prevăzute în anexa II, în măsura în care acest lucru este posibil și compatibil cu structura navei în cauză.
- (4) Navele de pasageri ro-ro existente care sunt autorizate să transporte peste 1 350 de persoane la bord, care încep să efectueze servicii regulate înspre sau dinspre un port al unui stat membru după *[OP: de introdus data – un an de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare]* și care nu au fost autorizate anterior în conformitate cu prezenta directivă trebuie să respecte:
- (a) cerințele de stabilitate specifice stabilite în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2020 sau
 - (b) cerințele specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I la prezenta directivă, în plus față de cele prevăzute în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2009.

Standardul aplicat se consemnează în certificatul navei prevăzut la articolul 8.

- (5) Navele de pasageri ro-ro existente care sunt autorizate să transporte cel mult 1 350 de persoane la bord, care încep să efectueze servicii regulate înspre sau dinspre un port al unui stat membru după *[OP: de introdus data – un an de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare]* și care nu au fost autorizate anterior în conformitate cu prezenta directivă trebuie să respecte:
- (a) cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I la prezenta directivă;
 - (b) cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea B din anexa I la prezenta directivă sau
 - (c) cerințele de stabilite specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I la prezenta directivă, în plus față de cele prevăzute în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2009.

Standardul aplicat se consemnează în certificatul navei menționat la articolul 8.

- (6) Navele de pasageri ro-ro existente care efectuau servicii regulate înspre sau dinspre un port al unui stat membru la *[OP: de introdus data – un an de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare]* trebuie să respecte cerințele de stabilitate specifice prevăzute în anexa I astfel cum era formulată înainte de intrarea în vigoare a *[OP: de introdus denumirea prezentei directive de modificare]*.”

(6) Articolul 7 se elimină.

(7) Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

CertIFICATE

(1) Toate navele de pasageri ro-ro noi și existente care arborează pavilionul unui stat membru trebuie să dețină un certificat care să ateste conformitatea cu cerințele de stabilitate specifice menționate la articolul 6.

CertIFICATELE SE ELIBEREAZĂ DE CĂTRE ADMINISTRAȚIA STATULUI DE PAVILION ȘI POT FI COMBinate cu alte certificate conexe. În cazul navelor de pasageri ro-ro care respectă cerințele de stabilitate specifice codificate în secțiunea A din anexa I,

în certificat se indică înălțimea semnificativă a valurilor până la care nava poate îndeplini cerințele de stabilitate specifice.

Certificatul rămâne valabil atât timp cât nava de pasageri ro-ro este exploatată într-o zonă cu o valoare a înălțimii semnificative a valurilor egală sau mai mică.

(2) Fiecare stat membru în calitatea sa de stat al portului recunoaște certificatele emise de un alt stat membru în conformitate cu prezenta directivă.

(3) Fiecare stat membru în calitatea sa de stat al portului recunoaște certificatele emise de o țară terță care atestă că o navă de pasageri ro-ro respectă cerințele de stabilitate specifice prevăzute în prezenta directivă. ”

(8) Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Exploatare sezonieră sau pe termen scurt

(1) În cazul în care o companie maritimă care furnizează servicii regulate întregul an dorește să introducă nave de pasageri ro-ro suplimentare care să asigure serviciul respectiv o perioadă de timp mai scurtă, aceasta trebuie să notifice autoritatea competentă din statul portului sau din statele portului cu cel puțin o lună înainte ca navele menționate să fie exploatate pentru serviciul respectiv.

(2) Cu toate acestea, în cazul în care, ca urmare a unor circumstanțe neprevăzute, trebuie introdusă rapid o navă de pasageri ro-ro de înlocuire pentru a se asigura continuitatea serviciului, în locul cerinței de notificare prevăzute la alineatul (1) se aplică articolul 4 alineatul (4) din Directiva (UE) 2017/2110 și punctul 1.3 din anexa XVII la Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului²¹.

(3) În cazul în care o companie maritimă dorește să presteze un serviciu regulat în regim sezonier o perioadă de timp scurtă, de cel mult șase luni pe an, aceasta trebuie să notifice autoritatea competentă a statului portului sau a statelor portului cu cel puțin trei luni înainte de începerea acestui serviciu.

(4) În cazul navelor de pasageri ro-ro care îndeplinesc cerințele specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I, atunci când sunt exploatate, astfel cum se menționează la alineatele (1) și (2) de la prezentul articol, în condiții de înălțime semnificativă a valurilor mai mică decât cea stabilită pentru aceeași zonă maritimă pentru exploatari care se desfășoară de-a lungul întregului an, valoarea înălțimii semnificative a valurilor aplicabilă pentru perioada de timp mai scurtă poate fi utilizată de autoritatea competentă pentru a stabili înălțimea apei pe punte la aplicarea cerințelor de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I. Valoarea înălțimii semnificative a valurilor aplicabilă pentru această perioadă de timp mai scurtă se stabilește de comun acord de către statele membre sau, în cazul în care este aplicabil și posibil, între statele membre și țările terțe de la ambele capete ale rutei.

(5) În urma acordului autorității competente a statului portului sau a statelor portului pentru exploatari în sensul alineatelor (1) și (2), nava de pasageri ro-ro

²¹ Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO L 131, 28.5.2009, p. 57).

care efectuează astfel de servicii este obligată să dețină un certificat care să ateste conformitatea cu dispozițiile prezentei directive, în temeiul articolului 8 alineatul (1).”

- (9) Se introduce următorul articol 13a:

„Articolul 13a

Reexaminare

Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei directive și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului până la *[OP: de introdus data – zece ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare]*. Informațiile bazate pe notificările menționate la articolul 6 alineatul (2) se pun la dispoziție într-o formă anonimată.”

- (10) Anexele I și II la Directiva 2003/25/CE se modifică în conformitate cu anexa I la prezenta directivă.
- (11) Textul anexei II la prezenta directivă se adaugă la Directiva 2003/25/CE sub forma anexei III.

Articolul 2

Transpunere

- (1) Statele membre adoptă și publică până la *[OP: de introdus data – un an de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare]* actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

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

- (2) Statele membre comunică Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Intrare în vigoare

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

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președinta*

*Pentru Consiliu,
Președintele*