



UNIUNEA EUROPEANĂ

PARLAMENTUL EUROPEAN

CONSILIUL

**Strasbourg, 15 noiembrie 2017
(OR. en)**

**2016/0170 (COD)
LEX 1763**

**PE-CONS 34/1/17
REV 1**

**MAR 140
CODEC 1123**

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
DE MODIFICARE A DIRECTIVEI 2009/45/CE PRIVIND NORMELE
ȘI STANDARDELE DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVELE DE PASAGERI**

DIRECTIVA (UE) 2017/...
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

(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 European¹,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară²,

¹ JO C 34, 2.2.2017, p. 167.

² Poziția Parlamentului European din 4 octombrie 2017 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și decizia Consiliului din 23 octombrie 2017.

întrucât:

- (1) Pentru a menține un nivel ridicat de siguranță și, prin urmare, de încredere a pasagerilor conform prevederilor standardelor de siguranță comune definite în Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹ și pentru a menține condiții de concurență echitabile, aplicarea directivei citate ar trebui să fie îmbunătățită. Directiva 2009/45/CE ar trebui să se aplice numai navelor de pasageri și ambarcațiunilor pentru care au fost concepute standardele sale de siguranță ale acestei directive. Anumite tipuri specifice de nave, cum ar fi navele de serviciu, velierele și navele care transportă, spre exemplu către instalații din larg, personal calificat care nu este angajat în activitățile navei, ar trebui să fie deci excluse din domeniul de aplicare al respectivei directive.
- (2) Navele de serviciu transportate la bordul unei nave sunt utilizate pentru a transporta pasageri de pe nave de pasageri direct la țărm și retur folosind cea mai scurtă rută maritimă sigură. Aceste nave nu sunt adecvate și nu ar trebui să fie utilizate pentru alte tipuri de servicii, cum ar fi excursiile turistice de coastă. Aceste excursii ar trebui să fie efectuate de nave care îndeplinesc cerințele prevăzute pentru navele de pasageri ale statului de coastă, așa cum se precizează, printre altele, în Orientările OMI (MSC.1/Circ. 1417 privind Orientările pentru navele de serviciu ale navelor de pasageri). Statele membre și Comisia ar trebui să încurajeze dezbaterile din cadrul OMI, cu scopul de a revizui orientările în vederea creșterii gradului de siguranță. Comisia ar trebui să evalueze dacă este necesar ca orientările să devină obligatorii.

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

- (3) Directiva 2009/45/CE exclude din domeniul său de aplicare navele de pasageri care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice. Velierele nu ar trebui să fie certificate în conformitate cu directiva respectivă, în cazul în care propulsarea lor mecanică este destinată exclusiv utilizării auxiliare și de urgență. Comisia ar trebui, în consecință, să evalueze necesitatea unor cerințe comune la nivel european pentru această categorie de nave de pasageri până în 2020.
- (4) Instalațiile din larg sunt deservite de nave care transportă personal industrial. Personalul industrial trebuie să termine cu succes un curs de formare obligatorie în materie de siguranță și să îndeplinească anumite criterii obligatorii de capacitate medicală. Aceștia ar trebui, prin urmare, să facă obiectul unor norme de siguranță diferite și specifice, care nu intră în domeniul de aplicare a prezentei directive. Statele membre și Comisia ar trebui să sprijine activ activitatea în curs de desfășurare a OMI în domeniul standardelor de siguranță pentru navele în larg, ca urmare a Rezoluției MSC.418(97) a OMI.
- (5) Programul privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT) a arătat că nu toate statele membre certifică navele de aluminiu în temeiul Directivei 2009/45/CE. Acest fapt creează o situație inegală care subminează obiectivul de atingere a unui nivel de siguranță ridicat comun pentru pasagerii care navighează în interiorul Uniunii. Pentru a evita aplicarea neuniformă care ar decurge din interpretări diferite în ceea ce privește definiția aluminiului ca material echivalent și aplicabilitatea standardelor corespunzătoare de protecție împotriva incendiilor, ceea ce ar avea drept rezultat interpretări diferite ale domeniului de aplicare a directivei, ar trebui clarificată, în Directiva 2009/45/CE, definiția materialelor echivalente. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a opta pentru măsuri mai stricte de prevenire a incendiilor, în conformitate cu dispozițiile referitoare la cerințele de siguranță suplimentare din prezenta directivă.

- (6) Un număr semnificativ de nave de pasageri construite din aliaj de aluminiu asigură conexiuni maritime regulate și frecvente între diferite porturi din cadrul unui stat membru. Întrucât conformarea cu cerințele prezentei directive ar avea consecințe grave asupra acestor operațiuni de transport și asupra condițiilor socioeconomice aferente și implicații financiare și tehnice pentru navele existente și noi, statele membre respective ar trebui să aibă posibilitatea să aplice, pe termen limitat, dreptul intern referitor la aceste nave de pasageri, asigurând menținerea siguranței la un nivel corespunzător.
- (7) În vederea sporirii clarității și a consecvenței juridice și a sporirii, în acest mod, a gradului de siguranță, o serie de definiții și de trimiteri ar trebui să fie actualizate și aliniate mai bine cu normele conexe de la nivelul Uniunii sau de la nivel internațional. În acest sens, ar trebui avut grijă să nu se modifice domeniul actual de aplicare a Directivei 2009/45/CE. În particular, definiția navelor tradiționale ar trebui să fie mai bine aliniată cu Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹, păstrând totodată actualele criterii privind anul construcției și tipul materialului. Definiția iahturilor și a ambarcațiunilor de agrement ar trebui să fie mai bine aliniată cu Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS din 1974).

¹ Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

- (8) Având în vedere principiul proporționalității, actualele cerințe prescriptive care rezultă din Convenția SOLAS din 1974 s-au dovedit a fi dificil de adaptat la navele de pasageri de mici dimensiuni, cu o lungime mai mică de 24 de metri. În plus, navele mici sunt construite în principal din alte materiale decât oțelul. Prin urmare, doar un număr foarte mic dintre aceste nave au fost certificate în temeiul Directivei 2009/45/CE. În absența unor probleme de siguranță specifice și a unor standarde adecvate prevăzute de Directiva 2009/45/CE, navele cu o lungime mai mică de 24 metri ar trebui să fie, prin urmare, excluse din domeniul de aplicare al directivei respective și ar trebui să facă obiectul unor standarde specifice de siguranță stabilite de statele membre, care sunt mai în măsură să evalueze limitările locale aplicabile navigației acestor nave în ceea ce privește distanța până la port sau până la coastă și condițiile meteorologice. La stabilirea acestor standarde, statele membre ar trebui să țină seama de orientările care urmează să fie publicate de Comisie. Orientările respective ar trebui să ia în considerare toate acordurile și convențiile internaționale ale OMI, după caz, și să evite introducerea unor cerințe suplimentare care depășesc normele internaționale existente. Comisia este invitată să adopte orientările cât mai curând posibil.
- (9) Pentru a simplifica și mai mult definițiile zonelor maritime prevăzute de Directiva 2009/45/CE și pentru a reduce la minimum sarcina statelor membre, criteriile redundante sau inadecvate ar trebui să fie eliminate. Definiția zonelor maritime în care pot opera navele din clasele C și D ar trebui să fie simplificată, prin eliminarea criteriului „unde persoanele naufragiate pot să acosteze” și prin eliminarea „distanței până la locul de refugiu” în sensul definirii zonelor maritime, menținându-se, în același timp, nivelul de siguranță. Caracterul adecvat ca loc de refugiu al unei anumite linii de țărm este un parametru dinamic care poate să fie evaluat de statele membre numai de la caz la caz. Atunci când este necesar, restricțiile operaționale de orice fel aplicabile unei anumite nave în ceea ce privește distanța până la un loc de refugiu ar trebui să fie menționate în certificatul de siguranță pentru navele de pasageri.

- (10) Din cauza caracteristicilor geografice și meteorologice specifice și a numărului mare de insule care trebuie să fie deservite în mod regulat și frecvent în Grecia, prin asigurarea legăturii atât cu continentul, cât și între ele, și numărul mare de conexiuni maritime rezultat, ar trebui să i se permită Greciei derogarea de la cerința de stabilire a zonelor maritime. În schimb, Greciei ar trebui să i se permită să clasifice navele de pasageri în funcție de culoarul maritim specific pe care operează, menținând totodată aceleași criterii pentru clasele de nave de pasageri și aceleași standarde de siguranță.
- (11) Pentru a evita consecințele negative neprevăzute ale dispozițiilor actuale, în conformitate cu care navele pentru transportul mărfurilor care au fost transformate nu pot fi considerate ca fiind nave de pasageri noi, ar trebui să se clarifice faptul că cerințele de conversie se aplică nu numai navelor de pasageri existente ci oricărei nave.
- (12) Întrucât, în conformitate cu Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹, un stat al portului poate inspecta o navă de pasageri sau o ambarcațiune de mare viteză pentru pasageri care arborează pavilionul unui alt stat decât statul portului, atunci când aceasta este angajată în curse interne, dispozițiile specifice de la articolul 5 alineatul (3) din Directiva 2009/45/CE devin redundante și ar trebui să fie eliminate.

¹ 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).

- (13) Având în vedere diferențele de abordare dintre cerințele Convenției SOLAS din 1974 privind stabilitatea după avarie și cerințele specifice ale Uniunii privind stabilitatea după avarie pentru navele de pasageri ro-ro care intră sub incidența Directivei 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹, ar trebui să se evalueze necesitatea Directivei 2003/25/CE și valoarea adăugată a acesteia, verificând dacă cerințele respective ale Convenției SOLAS din 1974 asigură sau nu același nivel de siguranță.
- (14) Pentru a spori transparența și a facilita notificarea derogărilor, a echivalențelor și a măsurilor suplimentare de siguranță luate de statele membre, Comisia ar trebui să stabilească și să gestioneze o bază de date. Aceasta ar trebui să includă măsurile notificate, atât în formă de proiect, cât și în forma adoptată. Măsurile adoptate ar trebui să fie accesibile publicului.
- (15) Având în vedere schimbările aduse de Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), competențele de punere în aplicare a Directivei 2009/45/CE, conferite Comisiei, ar trebui să fie actualizate în consecință. Actele de punere în aplicare ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr.182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului².

¹ 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).

² Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (16) Pentru a se ține seama de evoluțiile de la nivel internațional și de experiența dobândită, precum și pentru a se spori transparența, ar trebui să i se delege Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din TFUE în ceea ce privește neaplicarea, în sensul prezentei directive, a modificărilor aduse instrumentelor internaționale, dacă este necesar, și actualizarea cerințelor tehnice. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (17) Având în vedere faptul că trimiterile specifice de la articolul 14 la eforturile în curs din cadrul OMI au devenit caduce, articolul respectiv ar trebui să fie eliminat. Cu toate acestea, obiectivele generale ale acțiunilor internaționale de îmbunătățire a siguranței navelor de pasageri și de stabilire a unor condiții de concurență echitabile rămân relevante și ar trebui să fie urmărite în conformitate cu tratatele. În acest scop, statele membre și Comisia ar trebui să coopereze în cadrul OMI pentru a revizui și îmbunătăți regulile Convenției SOLAS din 1974.

- (18) Este important ca sancțiunile stabilite de statele membre să fie puse în aplicare în mod adecvat și să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.
- (19) Având în vedere întregul ciclu de monitorizare al vizitelor Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), Comisia ar trebui să evalueze punerea în aplicare a Directivei 2009/45/CE până la ... [nouă ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] și să înainteze un raport în această privință Parlamentului European și Consiliului. Statele membre ar trebui să coopereze cu Comisia, pentru a colecta toate informațiile necesare acestei evaluări.
- (20) Pentru a nu impune o sarcină administrativă disproporționată asupra statelor membre fără ieșire la mare care nu dețin porturi maritime și nici nave aflate sub pavilionul lor care intră în domeniul de aplicare a prezentei directive, statelor membre respective ar trebui să le fie permisă derogarea de la dispozițiile prezentei directive. Acest lucru înseamnă că, în măsura în care această condiție este îndeplinită, statele membre nu sunt obligate să transpună prezenta directivă.
- (21) Elementul uman reprezintă o parte fundamentală a siguranței navelor și a procedurilor aferente. Pentru a menține un nivel ridicat de siguranță, este necesar să se ia în considerare legătura dintre siguranță, condițiile de viață și de muncă la bordul navelor și formare, inclusiv formarea pentru operațiunile transfrontaliere de salvare și de urgență, în conformitate cu cerințele internaționale. Statele membre și Comisia ar trebui, prin urmare, să joace un rol proactiv la nivel internațional cu scopul de a monitoriza și a îmbunătăți dimensiunea socială pentru navigatorii de la bordul navelor.

- (22) Pentru a facilita procesul de punere în aplicare, EMSA ar trebui să sprijine Comisia și statele membre, în conformitate cu dispozițiile relevante din Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului¹.
- (23) Prin urmare, Directiva 2009/45/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

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

Articolul 1
Modificări aduse Directivei 2009/45/CE

Directiva 2009/45/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

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

„(a) «Convenții internaționale» înseamnă următoarele convenții, inclusiv protocoalele și modificările la acestea, adică în versiunile lor actualizate:

(i) Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS din 1974) și

(ii) Convenția internațională din 1966 privind liniile de încărcare;”;

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

„(b) «Codul stabilității intacte» înseamnă «Codul privind stabilitatea intactă a tuturor tipurilor de nave care fac obiectul instrumentelor OMI» cuprins în Rezoluția Adunării OMI A.749(18) din 4 noiembrie 1993 sau «Codul internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă» cuprins în Rezoluția MSC.267(85) a OMI din 4 decembrie 2008, în versiunile lor actualizate;”;

(c) litera (g) punctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„(ii) viteza maximă a acestora, astfel cum este definită în regula 1.4.30 din Codul din 1994 al ambarcațiunilor de mare viteză și în regula 1.4.38 din Codul din 2000 al ambarcațiunilor de mare viteză, este mai mică de 20 de noduri;”;

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

„(m) «înălțimea etravei» înseamnă înălțimea la prova definită în regula 39 din Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare;”;

(e) litera (q) primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(q) «zonă maritimă» înseamnă orice zonă maritimă sau rută maritimă stabilită în conformitate cu articolul 4;”;

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

„(r) «zonă portuară» înseamnă o zonă, alta decât o zonă maritimă instituită în temeiul articolului 4, definită de statele membre în a căror jurisdicție se află, care se extinde până la cele mai îndepărtate instalații portuare permanente care fac parte integrantă din sistemul portuar sau până la limitele definite de caracteristici geografice naturale care protejează un estuar sau o zonă adăpostită similară;”;

(g) litera (s) se elimină;

(h) litera (u) se înlocuiește cu următorul text:

„(u) «statul portului» înseamnă un stat membru din sau către portul sau porturile cărora o navă sau o ambarcațiune care arborează un alt pavilion decât cel al respectivului stat membru efectuează curse interne;”;

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

„(v) «organizație recunoscută» înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului*;

* Regulamentul (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor (JO L 131, 28.5.2009, p. 11).”;

(j) litera (y) se înlocuiește cu următorul text:

„(y) «persoane cu mobilitate redusă» înseamnă persoane care au o anumită dificultate în utilizarea transportului public, inclusiv persoanele vârstnice, persoanele cu handicap, persoanele cu deficiențe senzoriale și utilizatorii de scaune cu rotile, femeile însărcinate și persoanele care însoțesc copii mici;”;

(k) se adaugă următoarele litere:

„(z) «velier» înseamnă o navă propulsată cu vele, chiar dacă este dotată cu propulsie mecanică pentru scopuri auxiliare și de urgență;

- (za) «material echivalent» înseamnă aliaj de aluminiu sau orice alt material incombustibil care, prin el însuși sau datorită izolării prevăzute, menține proprietăți structurale și de integritate echivalente oțelului la sfârșitul expunerii aplicabile la determinarea standard a temperaturii de aprindere;
- (zb) «determinare standard a temperaturii de aprindere» înseamnă un test în care probe de pereți etanși sau de punți relevante sunt expuse într-un cuptor de testare la temperaturi care corespund aproximativ curbei standard timp-temperatură, în conformitate cu metoda de testare specificată în Codul internațional din 2010 pentru aplicarea metodelor de încercare la foc, cuprins în Rezoluția MSC.307(88) a OMI din 3 decembrie 2010, în versiunea sa actualizată;
- (zc) «navă tradițională» înseamnă orice tip de navă de pasageri istorică concepută înainte de 1965, precum și copiile acestora, construite cu precădere din materiale originale, inclusiv cele concepute să încurajeze și să promoveze aptitudinile și navigația tradiționale, care împreună reprezintă monumente culturale vii, operate conform principiilor navigației și tehnicii tradiționale;
- (zd) «iaht de agrement sau ambarcațiune de agrement» înseamnă o navă neangajată în activități comerciale, indiferent de modul său de propulsie;
- (ze) «navă de serviciu» înseamnă o ambarcațiune transportată la bordul unei nave, utilizată pentru transferul unui număr de peste 12 pasageri de la o navă de pasageri staționară la țărm și retur;

- (zf) «navă de servicii în larg» înseamnă o navă utilizată pentru transportul confortabil al personalului industrial care nu desfășoară la bord lucrări esențiale pentru activitatea navei;
- (zg) «ambarcațiune de servicii în larg» înseamnă o ambarcațiune utilizată pentru transportul confortabil al personalului industrial care nu desfășoară la bord lucrări esențiale pentru activitatea ambarcațiunii;
- (zh) «reparații, modificări și transformări de importanță majoră» înseamnă oricare dintre următoarele:
- orice schimbare care modifică substanțial dimensiunile unei nave, de exemplu lungirea prin adăugarea unui nou corp central;
 - orice schimbare care modifică substanțial capacitatea de transport de pasageri a unei nave, de exemplu transformarea punții pentru vehicule în spațiu de cazare pentru pasageri;
 - orice schimbare care modifică substanțial durata de exploatare a unei nave, de exemplu renovarea spațiului de cazare pentru pasageri pe o punte întreagă;
 - orice conversie a oricărui tip de navă în navă de pasageri.”;

2. Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

Domeniul de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică următoarelor nave și ambarcațiuni de pasageri, indiferent de pavilionul lor, atunci când sunt angajate în curse interne:

- (a) navelor de pasageri noi sau celor existente, având o lungime mai mare sau egală cu 24 de metri;
- (b) ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri.

Fiecare stat membru, în calitatea sa de stat al portului, se asigură că navele de pasageri și ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri care navighează sub pavilionul unui stat care nu este stat membru respectă integral cerințele prezentei directive, înainte de a se putea angaja în curse interne în statul membru respectiv.

(2) Prezenta directivă nu se aplică:

- (a) navelor de pasageri care sunt:
 - (i) nave de război sau nave destinate transportului de trupe;
 - (ii) veliere;
 - (iii) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice;

- (iv) nave construite dintr-un alt material decât oțelul sau dintr-un material echivalent și nereglementate de standardele aplicabile navelor de mare viteză [Rezoluția MSC 36 (63) sau MSC.97(73)] sau navelor cu sustentație dinamică [Rezoluția A.373 (X)];
 - (v) nave de lemn de construcție primitivă;
 - (vi) nave tradiționale;
 - (vii) iahturi de agrement;
 - (viii) nave care navighează exclusiv în zone portuare;
 - (ix) nave de servicii în larg sau
 - (x) nave de serviciu;
- (b) ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri care sunt:
- (i) ambarcațiuni de război sau destinate transportului de trupe;
 - (ii) ambarcațiuni de agrement;
 - (iii) ambarcațiuni care navighează exclusiv în zone portuare; sau
 - (iv) ambarcațiuni de servicii în larg.

- (3) Statele membre care nu dețin porturi maritime și nici nave de pasageri sau ambarcațiuni care arborează pavilionul lor care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive pot deroga de la dispozițiile prezentei directive, cu excepția obligației prevăzute la paragraful al doilea.

Statele membre care doresc să recurgă la această derogare în interes propriu transmit Comisiei până la ... [data transpunerii prezentei directive de modificare] dacă sunt îndeplinite condițiile și informează Comisia anual cu privire la orice modificare survenită ulterior. Aceste state membre nu pot permite navelor de pasageri sau ambarcaunilor care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive să arboreze pavilionul lor decât după ce au transpus și pus în aplicare prezenta directivă.”

3. Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 4

Clasificarea zonelor maritime și a claselor de nave de pasageri

(1) Zonele maritime se împart în următoarele categorii:

| | |
|----------|---|
| «Zona A» | înseamnă o zonă maritimă în afara zonelor B, C și D; |
| «Zona B» | înseamnă o zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depășesc, în niciun punct, 20 de mile de la linia țărmului, corespunzătoare înălțimii medii a fluxului, dar care se află în afara zonelor C și D; |
| «Zona C» | înseamnă o zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depășesc, în niciun punct, 5 mile de la linia țărmului, corespunzătoare înălțimii medii a fluxului, dar în afara zonei maritime D, dacă există. În plus, probabilitatea ca înălțimea semnificativă a valului să depășească 2,5 metri este mai mică de 10 % într-o perioadă de un an, în cazul operării pe tot parcursul anului, sau într-o perioadă specifică, în cazul operării sezoniere, precum operarea pe perioada verii; |
| «Zona D» | înseamnă o zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depășesc, în niciun punct, 3 mile de la linia țărmului, corespunzătoare înălțimii medii a fluxului. În plus, probabilitatea ca înălțimea semnificativă a valului să depășească 1,5 metri este mai mică de 10 % într-o perioadă de un an, în cazul operării pe tot parcursul anului, sau într-o perioadă specifică, în cazul operării sezoniere, precum operarea pe perioada verii. |

(2) Fiecare stat membru:

- (a) stabilește și actualizează, atunci când este necesar, o listă conținând zonele maritime aflate sub jurisdicția sa;

- (b) stabilește marginea interioară a zonei maritime celei mai apropiate de linia țărmului său;
 - (c) publică lista într-o bază de date publică disponibilă pe site-ul web al autorității maritime competente;
 - (d) informează Comisia cu privire la locul în care sunt publicate aceste informații și atunci când se aduc modificări listei.
- (3) Prin derogare de la obligația de a stabili o listă a zonelor maritime, Grecia poate stabili și actualizează, atunci când este necesar, o listă a culoarelor maritime, care să acopere culoarele maritime din Grecia utilizând criteriile corespunzătoare pentru categoriile care figurează la alineatul (1).
- (4) Navele de pasageri se împart în următoarele clase, în funcție de zona maritimă în care pot opera:

| | |
|-----------|---|
| «Clasa A» | înseamnă o navă de pasageri angajată în curse interne în zonele A, B, C și D; |
| «Clasa B» | înseamnă o navă de pasageri angajată în curse interne în zonele B, C și D; |
| «Clasa C» | înseamnă o navă de pasageri angajată în curse interne în zonele C și D; |
| «Clasa D» | înseamnă o navă de pasageri angajată în curse interne în zona D. |

- (5) În ceea ce privește ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri, se aplică categoriile definite la capitolul 1 punctele 1.4.10 și 1.4.11 din Codul ambarcațiunilor de mare viteză din 1994 sau la capitolul 1 punctele 1.4.12 și 1.4.13 din Codul ambarcațiunilor de mare viteză din 2000.”

4. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Fiecare stat membru, acționând în calitate sa de stat al portului, recunoaște certificatul de siguranță pentru ambarcațiuni de mare viteză și permisul de funcționare emise de un alt stat membru, în cazul ambarcațiunilor de mare viteză angajate în curse interne, sau certificatul de siguranță pentru navele de pasageri menționat la articolul 13, emis de un alt stat membru, în cazul navelor de pasageri angajate în curse interne.”;

(b) alineatul (3) se elimină;

(c) Alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Echipamentele maritime care respectă cerințele stabilite în temeiul Directivei 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului* sunt considerate a fi în conformitate cu cerințele prezentei directive.

* Directiva 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 2014 privind echipamentele maritime și de abrogare a Directivei 96/98/CE a Consiliului (JO L 257, 28.8.2014, p. 146).”

5. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se modifică după cum urmează:

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

„(a) construcția și întreținerea corpului navei, a mașinilor principale și auxiliare, a instalațiilor electrice și automate respectă standardele specificate în vederea clasificării pe baza normelor unei organizații recunoscute sau a unor norme echivalente aplicate de o administrație în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Directiva 2009/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului*;

* Directiva 2009/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime (JO L 131, 28.5.2009, p. 47).”;

(ii) litera (c) se elimină;

(b) la alineatul (2) litera (b):

– punctul (ii) se elimină;

– punctul (iii) se înlocuiește cu următorul text:

„(iii) în pofida punctului (i), navele noi de pasageri din clasa D sunt scutite de cerința referitoare la înălțimea minimă la prova prevăzută în Convenția internațională din 1966 privind liniile de încărcare;”;

(c) alineatul (3) se modifică după cum urmează:

(i) literele (c) și (d) se înlocuiesc cu următorul text:

„(c) navele de pasageri existente din clasele C și D respectă cerințele în materie din prezenta directivă, iar pentru aspectele care nu sunt reglementate de cerințele menționate, normele administrației statului de pavilion; aceste norme asigură un nivel de siguranță echivalent cu cel din capitolele II-1 și II-2 din anexa I, luând în considerare și condițiile locale de exploatare specifice zonelor maritime în care sunt autorizate să opereze aceste nave;

înainte ca navele de pasageri existente din clasele C și D să poată fi angajate în curse interne regulate într-un stat al portului, administrația statului de pavilion obține acordul statului portului privind normele în cauză;

(d) dacă consideră că normele impuse de administrația statului portului în temeiul literei (c) de la prezentul alineat nu sunt rezonabile, statul membru informează de îndată Comisia cu privire la aceasta. Comisia adoptă acte de punere în aplicare care cuprind decizia sa în privința faptului dacă respectivele norme sunt rezonabile. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11 alineatul (2).”;

(ii) literele (e) și (f) se elimină;

(d) alineatul (4) se modifică după cum urmează:

(i) la litera (a), a treia liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„– respectă în totalitate cerințele din Codul de siguranță al ambarcațiunilor cu forță portantă dinamică (Codul DSC) inclus în Rezoluția OMI A.373(10), în versiunea sa actualizată;”;

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

„(c) construcția și întreținerea ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri și a echipamentelor acestora respectă normele de clasificare a ambarcațiunilor de mare viteză ale unei organizații recunoscute sau normele echivalente utilizate de o administrație, în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Directiva 2009/15/CE.”;

(e) se adaugă următoarele alineate:

„(5) În ceea ce privește reparațiile, modificările și transformările de importanță majoră, precum și echiparea și dotarea aferente ale navelor noi și existente, acestea se conformează cerințelor referitoare la navele noi de la alineatul 2 litera (a); modificările aduse unei nave care au ca unic scop realizarea unui standard superior de supraviețuire nu sunt considerate modificări majore.

- (6) Navele construite din materiale echivalente înainte de ... [data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] se conformează cerințelor prezentei directive până la ... [6 ani de la data menționată la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf].
- (7) Prin derogare de la prezenta directivă, un stat membru sub al cărui pavilion navighează la ... [data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] peste 60 de nave de pasageri construite din aliaj de aluminiu poate scuti de prevederile prezentei directive următoarele nave de pasageri pentru următoarele perioade
- (a) navele de pasageri din clasele B, C și D construite din aliaj de aluminiu după ... [data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] pentru o perioadă de zece ani de la data menționată, și
- (b) navele de pasageri din clasele B, C și D construite din aliaj de aluminiu înainte de ... [data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] pentru o perioadă de 12 ani de la data menționată,

cu condiția ca navele menționate să opereze exclusiv între porturi din statul membru respectiv.

Orice stat membru care dorește să facă uz de această derogare în interes propriu notifică Comisia cu privire la intenția sa de a face aceasta până la ... [data menționată la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf] și informează Comisia cu privire la conținut. Acestea transmit, de asemenea, Comisiei orice modificare ulterioară. Comisia informează alte state membre în conformitate cu articolul 9 alineatul (4).”

6. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

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

„(1) Navele de pasageri ro-ro din clasa C ale căror chile au fost puse sau care s-au aflat într-un stadiu similar de construcție la 1 octombrie 2004 sau ulterior acestei date și toate navele de pasageri ro-ro din clasele A și B respectă dispozițiile articolelor 6, 8 și 9 din Directiva 2003/25/CE.”;

(b) alineatul (2) se elimină.

7. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (3), al doilea paragraf se elimină;

(b) alineatul (4) se elimină.

8. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Un stat membru poate să adopte, cu respectarea procedurii prevăzute la alineatul (4), măsuri care să permită echivalențe pentru anumite cerințe specifice ale prezentei directive, cu condiția ca eficacitatea acestor echivalențe să fie cel puțin egală cu cea a acestor cerințe.”;

(b) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Statul membru care invocă în interes propriu drepturile acordate de alineatul (1), (2) sau (3) procedează în conformitate cu dispozițiile de la al doilea până la al șaptelea paragraf din prezentul alineat.

Statul membru notifică Comisiei măsurile pe care intenționează să le adopte, specificând suficiente detalii pentru a se confirma că nivelul de siguranță este menținut la un nivel corespunzător.

Dacă, în termen de șase luni de la notificare, Comisia adoptă un act de punere în aplicare care cuprinde decizia sa conform căreia măsurile propuse nu se justifică, se solicită statului membru menționat să modifice sau să nu adopte măsurile propuse. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11 alineatul (2).

Măsurile adoptate se menționează în legislația națională relevantă și se comunică Comisiei și celorlalte state membre.

Oricare dintre aceste măsuri se aplică tuturor navelor de pasageri din aceeași clasă sau ambarcațiunilor care funcționează în aceleași condiții specificate, fără discriminare legată de pavilionul, naționalitatea sau locul de stabilire al operatorului lor.

Măsurile menționate la alineatul (3) se aplică numai atâta timp cât nava sau ambarcațiunea funcționează în condițiile specificate.

Statele membre notifică măsurile menționate la al doilea și la al patrulea paragraf Comisiei, prin intermediul unei baze de date pe care Comisia o instituie și o gestionează în acest scop și la care Comisia și statele membre au acces. Comisia pune la dispoziție măsurile adoptate pe un site web accesibil publicului.”;

(c) la alineatul (5), litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Comisia adoptă acte de punere în aplicare care cuprind decizia sa cu privire la faptul dacă decizia statului membru de a suspenda exploatarea navei sau a ambarcațiunii sau de a impune măsuri suplimentare se justifică sau nu din motive de pericol grav pentru siguranța vieții ori a proprietății sau mediului, iar, în cazul în care suspendarea sau impunerea de măsuri suplimentare nu se justifică, actele de punere în aplicare respective cuprind decizia sa de a cere statului membru să retragă suspendarea sau măsurile. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11 alineatul (2).”

9. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) trimerelor exprese la „Convențiile internaționale” și la rezoluțiile OMI menționate la articolul 2 literele (g), (m), (q) și (zb), la articolul 3 alineatul (2) litera (a), la articolul 6 alineatul (1) litera (b) și la articolul 6 alineatul (2) litera (b).”;

(b) la alineatul (2),

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

„(b) ajustării specificațiilor tehnice care se găsesc în modificările la convențiile internaționale pentru navele de tipurile B, C și D și ambarcațiuni, luând în considerare experiența acumulată;”;

(ii) se adaugă următoarele litere:

„(c) simplificării și clarificării elementelor tehnice, luând în considerare experiența dobândită prin implementarea acestora;

(d) actualizării trimiterilor la alte instrumente ale Uniunii care se aplică navelor de pasageri pentru curse interne.”;

(c) alineatele (3) și (4) se înlocuiesc cu următorul text:

„(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10a pentru a adopta modificările la prezenta directivă menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol.

- (4) În circumstanțe excepționale, în cazurile justificate în mod corespunzător de o analiză adecvată efectuată de către Comisie și pentru evitarea unei amenințări grave și inacceptabile la adresa siguranței maritime, a sănătății, a condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor sau a mediului maritim sau pentru evitarea incompatibilității cu legislația maritimă a Uniunii, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 10a, de modificare a prezentei directive pentru a nu se aplica, în sensul prezentei directive, o modificare la instrumentele internaționale menționate la articolul 2.

Respectivele acte delegate se adoptă cu cel puțin trei luni înainte de expirarea perioadei stabilite pe plan internațional pentru acceptarea tacită a modificării în cauză sau de data prevăzută pentru intrarea în vigoare a respectivei modificări. În perioada care precedă intrarea în vigoare a unui astfel de act delegat, statele membre se abțin de la orice inițiativă menită să integreze modificarea respectivă în legislația națională sau să aplice modificarea instrumentului internațional în cauză.”

10. Se introduce următorul articol:

„Articolul 10a

Exercitarea delegării

- (1) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 10 alineatele (3) și (4) este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 10 alineatele (3) și (4) se conferă Comisiei pe o perioadă de șapte ani de la ... [data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de șapte ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 10 alineatele (3) și (4) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) Înainte de a adopta un act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 10 alineatele (3) și (4) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”

11. Articolul 11 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului*.

* Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).”;

- (b) alineatul (3) se elimină.

12. Articolul 12 se modifică după cum urmează:

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

„(1) Fiecare navă de pasageri face obiectul inspecțiilor menționate la literele (a), (b) și (c) din partea administrației statului de pavilion:

(a) o inspecție inițială înainte ca nava să fie dată în exploatare;

(b) o inspecție periodică o dată la 12 luni; și

(c) inspecții suplimentare, în funcție de situație.”;

(b) alineatul (2) se elimină.

13. Articolul 13 se modifică după cum urmează:

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

„(1) Toate navele de pasageri noi și existente care îndeplinesc cerințele prezentei directive trebuie să dețină un certificat de siguranță al navei de pasageri, în conformitate cu prezenta directivă. Certificatul trebuie să respecte formatul prevăzut în anexa II. Acest certificat se emite de către administrația statului de pavilion, după efectuarea unei inspecții inițiale, conform articolului 12 alineatul (1) litera (a).”;

(b) la alineatul (3), al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Înainte de emiterea permisului de funcționare pentru ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri care efectuează curse interne într-un stat al portului, administrația statului de pavilion convine cu statul portului asupra tuturor condițiilor de funcționare aferente funcționării ambarcațiunii în statul respectiv. Administrația statului de pavilion înscrie toate aceste condiții în permisul de funcționare.”;

(c) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Măsurile suplimentare de siguranță, echivalențele și derogările acordate navelor sau ambarcațiunilor în temeiul articolului 9 alineatele (1), (2) și (3) și în conformitate cu acesta se înscriu în certificatul navei sau al ambarcațiunii.”

14. Articolul (14) se elimină.

15. Se introduce următorul articol:

„Articolul 16a

Revizuirea

Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei directive și prezintă rezultatele acestei evaluări Parlamentului European și Consiliului până la ... [șapte ani de la data menționată la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf].”

16. Anexa I se modifică după cum urmează:

- (a) la capitolul II-2 partea A punctul 13.1, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Pe toate navele trebuie să fie afișate în permanență planurile de ansamblu pentru ghidarea ofițerilor navei, indicând clar pe fiecare punte posturile de comandă, secțiunile de incendiu închise de compartimentările clasa „A”, secțiunile de incendiu închise de compartimentările clasa „B”, împreună cu detaliile sistemelor de detectare a incendiilor și de alarmă de incendiu, instalația de aspersoare, aparatura de stingere a incendiului, mijloacele de acces la diferitele compartimente, punți etc. și sistemul de ventilație inclusiv detaliile privind pozițiile de comandă a ventilatorului, poziția amortizoarelor și numărul de identificare a ventilatoarelor care deservește fiecare secțiune. Detaliile menționate anterior pot fi prezentate de asemenea într-o broșură, fiecare ofițer primind un exemplar din aceasta, iar un alt exemplar fiind păstrat în permanență la bord într-un post accesibil. Planurile și broșurile trebuie actualizate, toate modificările fiind înregistrate în acestea cât mai curând posibil. Descrierile din respectivele planuri și broșuri trebuie redactate în limba oficială a statului de pavilion. Dacă limba nu este nici engleza, nici franceza, trebuie inclusă o traducere într-una din aceste limbi. Dacă nava efectuează curse interne într-un alt stat membru, se include o traducere în limba oficială a statului portului respectiv dacă această limbă nu este nici engleza, nici franceza.”;

- (b) la primul paragraf din nota de subsol 1 la tabelul din capitolul III punctul 2, partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Ambarcațiunile de salvare pot fi bărci de salvare sau plute de salvare sau o combinație între acestea care se conformează regulei III/2.2. Dacă se justifică prin condițiile de adăpost în care se desfășoară călătoriile și/sau prin condițiile climatice favorabile din zona de funcționare, ținând cont de recomandările din MSC/Circ. 1046 a OMI, administrația statului pavilion poate accepta, dacă statul membru al portului nu refuză:”.

Articolul 2
Transpunere

- (1) Statele membre adoptă și publică până la ... [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive] actele necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Statele membre aplică dispozițiile respective începând de la ... [24 de luni de la data intrării în vigoare].

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

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

Articolul 3
Intrarea 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 Strasbourg,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele