

Bruxelles, 30 mai 2022
(OR. en, fr)

9236/22

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

**MAR 114
OMI 67
CODEC 726**

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	8916/22
Nr. doc. Csie:	6405/22 + ADD 1
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 acestei directive la cerințele de stabilitate definite de Organizația Maritimă Internațională – Abordare generală

I. INTRODUCERE

1. La 18 februarie 2022, Comisia a înaintat Parlamentului European și Consiliului propunerea menționată în subiect.
2. Propunerea 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.
3. 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.

¹ JO L 123, 17.5.2003, p. 22.

4. Obiectivele specifice ale revizuirii directivei sunt următoarele:

- asigurarea, în cea mai mare măsură posibilă, a coerenței cu standardele internaționale actualizate de curând în materie de stabilitate în stare de avarie, astfel cum au fost convenite în cadrul Organizației Maritime Internaționale 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, în cea mai mare măsură posibilă, a ambiguității definițiilor și cerințelor, prin prisma Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri², astfel cum a fost modificată și
- eliminarea dispozițiilor depășite referitoare la instrumente internaționale care nu mai sunt relevante sau în vigoare.

5. Propunerea a fost adoptată în cadrul Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT) și al Agendei pentru o mai bună reglementare ale Comisiei și este o urmare imediată a verificării adecvării legislației UE privind siguranța navelor de pasageri³. Aceasta nu este însoțită de o evaluare cuprinzătoare a impactului.

² JO L 163, 25.6.2009, p. 1.

³ 13230/15.

II. EXAMINAREA DE CĂTRE CELELALTE INSTITUȚII

6. La 1 aprilie 2022, Comisia pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European l-a numit pe dl Roberts Zīle (ECR, Letonia) în calitate de raportor.
7. La 18 mai 2022, Comitetul Economic și Social European și-a adoptat avizul cu privire la propunere⁴.

III. SITUAȚIA ACTUALĂ ÎN CADRUL CONSILIULUI

8. Grupul de lucru pentru transport maritim a examinat propunerea în cadrul mai multor reuniuni, începând din martie 2022. Toate delegațiile și-au exprimat sprijinul general pentru obiectivele propunerii Comisiei, în vederea creșterii nivelului de siguranță a navelor de pasageri ro-ro.
9. În cadrul reuniunii sale din 17 mai, grupul de lucru a convenit asupra textului care figurează în anexă.
10. Cu ocazia reuniunii sale din 20 mai, Comitetul Reprezentanților Permanenți a confirmat acordul grupului de lucru și a recomandat Consiliului să ajungă la o abordare generală în cadrul reuniunii Consiliului TTE (Transporturi) din 2 iunie 2022.
11. Modificările propuse pe marginea propunerii Comisiei sunt limitate. În ceea ce privește fondul, ar trebui menționate patru modificări.
12. În primul rând, litera (c) de la articolul 6 alineatul (4) ar fi eliminată. Într-adevăr, dispoziția este redundantă în raport cu alternativele prevăzute la literele (a) și (b) de la același alineat.
13. În al doilea rând, termenul de transpunere propus de Comisie (un an de la data intrării în vigoare a directivei de modificare) ar urma să fie prelungit la 24 de luni.

⁴ Documentele 9327/22 + COR1.

14. În plus, pentru a nu impune o sarcină administrativă disproporționată statelor membre fără ieșire la mare, statelor membre care nu au porturi maritime și care fie și-au închis registrul național al navelor, fie nu au nave de pasageri aflate sub pavilionul lor care intră în domeniul de aplicare al directivei le-ar fi acordată o derogare de la dispozițiile directivei (articolul 2a și considerentul 9a). Acest lucru ar însemna că, atât timp cât respectivele condiții sunt îndeplinite, statele membre în cauză nu sunt obligate să transpună directiva.
15. În cele din urmă, s-ar adăuga considerentul 7a pentru a sublinia că statele porturilor ar trebui să coopereze în cea mai mare măsură posibilă pentru a stabili lista zonelor maritime vizate la articolul 5 alineatul (1), ținând seama de suveranitatea statelor asupra zonelor maritime aflate sub jurisdicția lor și de principiile generale ale dreptului mării.
16. În această etapă a procedurii, Comisia menține o rezervă procedurală cu privire la toate modificările aduse propunerii sale.

IV. CONCLUZIE

17. Având în vedere cele de mai sus, Consiliul este invitat să ajungă la o abordare generală cu privire la propunerea 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 acestei directive la cerințele de stabilitate definite de Organizația Maritimă Internațională, pe baza compromisului care figurează în anexa la prezentul raport.

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 acestei directive 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 European⁵,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁶,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁷ 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 internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare („Convenția SOLAS”) în vigoare la data adoptării directivei („SOLAS 90”).

⁵ Avizul din 18 mai 2022 (*nepublicat încă în Jurnalul Oficial*).

⁶ JO C , , p. .

⁷ 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) La 15 iunie 2017, Organizația Maritimă Internațională (OMI) a adoptat Rezoluția MSC.421(98) de stabilire a unor dispoziții specifice revizuite privind cerințele 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 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.
- (3a) Cerințele determinate de stabilitate în stare de avarie 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 Consiliului⁸ 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 acestor cerințe de stabilitate ar duce la o reducere semnificativă a riscurilor pentru navele de pasageri ro-ro autorizate să transporte peste 1 350 de persoane la bord, în comparație cu nivelul de siguranță asigurat de cerințele prevăzute în Directiva 2003/25/CE în combinație cu Convenția SOLAS, astfel cum a fost modificată prin 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.
- (7a) Statele porturilor ar trebui să coopereze în cea mai mare măsură posibilă pentru a stabili lista zonelor maritime menționate în prezenta directivă, ținând seama de suveranitatea statelor asupra zonelor maritime aflate sub jurisdicția lor și de principiile generale ale dreptului mării.

⁸ 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).

- (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 – 24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive de modificare]* pentru a transporta cel mult 1350 de persoane la bord pentru efectuarea de servicii regulate, în conformitate cu cerințele de stabilitate prevăzute în prezenta directivă. Aceste date ar trebui furnizate în conformitate cu structura stabilită în anexă. Aceste date trebuie să fie disponibile pentru toate navele noi de pasageri, deoarece acestea trebuie să respecte cerințele probabilistice de stabilitate prevăzute de SOLAS 2020.
- (9) Odată cu modificarea Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁹ și cu abrogarea Directivei 1999/35/CE a Consiliului¹⁰ prin Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului¹¹, conceptul de „stat-gazdă” nu mai este relevant și ar trebui, prin urmare, să fie înlocuit cu cel de „stat al portului”.
- (9a) Pentru a nu le impune o sarcină administrativă disproporționată statelor membre fără ieșire la mare care nu dispun de porturi maritime și care nu au nave care le arborează pavilionul care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive, statelor membre respective ar trebui să le fie permisă derogarea de la dispozițiile prezentei directive. Acest lucru înseamnă că, atât timp cât respectivele condiții sunt îndeplinite, statele membre în cauză nu sunt obligate să transpună prezenta directivă.
- (10) Prin urmare, Directiva 2003/25/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

⁹ 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).

¹⁰ Directiva 1999/35/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind sistemul de expertize obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi cu punte rului și ambarcațiuni rapide de pasageri (JO L 138, 1.6.1999, p. 1).

¹¹ 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).

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 – 24 de luni 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);
- 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 Consiliului¹².”

- (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.”

¹² 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).

- (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.

- (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 – 24 de luni 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.

Cerințele de stabilitate aplicate 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 – 24 de luni 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 sau
- (b) cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea B din anexa I la prezenta directivă.
- (c) [...]

Cerințele de stabilitate aplicate 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 – 24 de luni 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 titlul complet al 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 Consiliului¹³.

(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 exploatări 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 exploatări în sensul alineatelor (1) și (3), nava de pasageri ro-ro 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).”

¹³ 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).

- (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 anonimizată.”

- (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 – 24 de luni 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 2a

Derogare

Un stat membru care nu are porturi maritime pe teritoriul său și care și-a închis registrul național al navelor sau nu deține nave care arborează pavilionul său care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive poate deroga de la dispozițiile prezentei directive atât timp cât cerințele menționate mai sus sunt îndeplinite. Orice stat membru care intenționează să facă uz de derogarea respectivă notifică acest lucru Comisiei cel târziu la [a se defini]. Orice modificare ulterioară se comunică, de asemenea, Comisiei.

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,

*Pentru Parlamentul European,
Președinta*

*Pentru Consiliu,
Președintele*

(1) Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) după titlu se introduce următorul text:

- „Secțiunea A”;

(b) se introduce următoarea teză introductivă:

- „În sensul prezentei secțiuni A, trimerile la regulile din Convenția SOLAS se interpretează ca trimiteri la regulile respective, astfel cum au fost aplicate în temeiul SOLAS 90.”;

(c) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

- „1. În afara cerințelor prevăzute la regula II-1/B/8 din Convenția SOLAS privind compartimentarea etanșă și stabilitatea în stare de avarie, se respectă cerințele din prezenta secțiune.”;

(d) punctul 3.1 se înlocuiește cu următorul text:

- „3.1. În cazul navelor care urmează să fie exploatate numai pentru o perioadă mai scurtă de timp, astfel cum se menționează la articolul 9, statele porturilor incluse pe rută trebuie să își dea acordul cu privire la înălțimea semnificativă a valurilor aplicabilă.”;

(e) se introduce următoarea secțiune B:

„Secțiunea B

Se respectă cerințele prevăzute în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2020. Cu toate acestea, prin derogare de la regula II-1/B/6.2.3 din SOLAS 2020, indicele de compartimentare necesar, R, se determină după cum urmează:

Persoane la bord (N)	Indice de compartimentare (R)
$N < 1000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0,0369 * \ln (N + 89,048) + 0,579$

unde:

- N = numărul total de persoane la bord”.

(2) Anexa II se modifică după cum urmează:

În partea „Aplicare”, paragraful introductiv se înlocuiește cu următorul text:

„În conformitate cu dispozițiile articolului 6 alineatul (3) din prezenta directivă, prezentele orientări trebuie utilizate de administrațiile naționale ale statelor membre la aplicarea cerințelor de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I, în măsura în care acest lucru este posibil și compatibil cu structura navei în cauză. Numerotarea punctelor prezentate în continuare corespunde punctelor din secțiunea A a anexei I.”

ANEXA II**„ANEXA III – DETALII DESPRE NOTIFICARE**

Informații care trebuie notificate în conformitate cu articolul 6 alineatul (2):

I. Date generale

- (1) cerințele de stabilitate aplicabile: secțiunea A sau B din anexa I;
- (2) numărul de identificare al navei (numărul de identificare OMI, indicativul radio);
- (3) principalele caracteristici;
- (4) planul de ansamblu;
- (5) numărul de persoane la bord;
- (6) TB
- (7) vehiculele pot fi încărcate pe la ambele capete ale navei: da/nu;
- (8) nava are cale inferioare lungi: da/nu.

II. Date specifice – pentru navele de pasageri ro-ro care fac obiectul cerințelor probabilistice SOLAS

- (9) dl, dp, ds;
- (10) R – indicele necesar;
- (11) planul de situație (planul de etanșeitate) pentru subcompartimente, cu toate punctele de deschidere interne și externe, inclusiv subcompartimentele conectate ale acestora, și caracteristicile utilizate pentru măsurarea spațiilor, cum ar fi planul de ansamblu și planul rezervorului. Trebuie incluse limitele longitudinale, transversale și verticale ale compartimentelor¹⁴;
- (12) indicele de compartimentare atins, A, alături de un tabel sinoptic al tuturor contribuțiilor pentru toate zonele avariate¹⁵, cu o coloană separată pentru indicele de compartimentare care poate fi atins ($w \cdot p \cdot v$);
- (13) pentru cazurile de avarii în zonele 1 și 2, procentul de cazuri de avarii care nu au fost investigate [și anume cazurile care nu sunt incluse în factorul ($w \cdot p \cdot v$)], când $s = 0$, $s = 1$ și $0 < s < 1$;

¹⁴ Această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu punctul 2.2 din appendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI.

¹⁵ Această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu punctul 2.3.1 din appendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI.

- (14) pentru cazurile de avarii în zonele 1 și 2, procentul de cazuri de avarii în care au fost implicate spații ro-ro și care nu au fost investigate [și anume cazurile care nu sunt incluse în factorul ($w \cdot p \cdot v$)], când $s = 0$, $s = 1$ și $0 < s < 1$;
- (15) pentru fiecare avarie care contribuie la indicele de compartimentare atins, A, identificarea spațiilor inundate, valoarea contribuției și factorul «s»¹⁶;
- (16) caracteristicile avariilor fără contribuții ($s = 0$ și $p > 0$) pentru navele de pasageri ro-ro cu cală inferioară lungă, inclusiv detaliile complete ale factorilor calculați¹⁷.

III. Date specifice – pentru navele de pasageri ro-ro care aplică secțiunea A din anexa I

– Metoda de conformitate:

- încercări pe model;
- calcule.

Vă rugăm să indicați dacă a fost evitată calcularea volumului de apă de pe punte ca urmare, de exemplu, a unei înălțimi a bordului liber rezidual mai mari de 2,0 m în toate cazurile de avarii: da/nu.

Înălțimea semnificativă a valurilor în temeiul Directivei 2003/25/CE.”

¹⁶ Această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu punctul 2.3.1 din apendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI.

¹⁷ Această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu punctul 2.3.1 din apendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI.