

Bruxelles, 16.10.2015
COM(2015) 508 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

REFIT

Adaptarea cursului: verificarea adecvării legislației UE privind siguranța navelor de pasageri

{SWD(2015) 197 final}

1. Introducere

1.1. De ce este necesară o verificare a adecvării legislației privind siguranța navelor de pasageri?

Având în vedere că 23 din cele 28 de state membre sunt state costiere, iar patru sunt state insulare, navele de pasageri joacă un rol important în mobilitatea cetățenilor UE. Se estimează că, în medie, peste 400 de milioane de persoane trec prin porturile UE în fiecare an. 120 de milioane de persoane sunt transportate de navele de pasageri care efectuează curse interne, adică nave care navighează între porturi din același stat membru.

Legislația UE privind siguranța navelor de pasageri a fost implementată de-a lungul unei perioade de 15 ani, în principal ca răspuns la producerea unor accidente. Aceasta a condus la un set de directive marcate de împrejurările în care au fost elaborate. Deși servesc aceluiași obiectiv general, și anume asigurarea unui nivel ridicat de siguranță pentru navele de pasageri, ele nu creează un cadru pe deplin coerent. Fiecare directivă are un domeniu de aplicare diferit și se aplică unor tipuri diferite de nave și de curse. Mai mult decât atât, ultimele decenii au adus progrese tehnologice care au făcut ca unele dintre actualele dispoziții să devină depășite și excesiv de împovărătoare.

Evaluările și consultările anterioare nu au adunat suficiente dovezi pentru a clarifica aspectele legate de punerea în aplicare și au scos în evidență precaritatea datelor disponibile, în special în ceea ce privește flota de nave de pasageri naționale și evidențele privind siguranța. Prin urmare, Comisia, împreună cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA), administrațiile naționale și un contractant extern, a efectuat o verificare mai sistematică și mai cuprinzătoare a adecvării cadrului legislativ în vigoare. Între timp a devenit disponibil un număr mai mare de date, însă această verificare a adecvării a fost și o ocazie de a colecta informații suplimentare și de a efectua consultări, analize documentare și studii de caz suplimentare.

Pentru prima dată, s-au colectat date cantitative exhaustive, într-un mod fiabil și proporțional. Deși datele disponibile nu au permis efectuarea unei analize cost-beneficiu complete a fiecărei cerințe de reglementare, se consideră că ele oferă informații în sprijinul analizei efectuate cu ocazia verificării și că sunt o bază suficientă pentru următoarele examinări și monitorizări pe care Comisia își propune să le realizeze.

1.2. Domeniul de aplicare al verificării adecvării

Siguranța navelor de pasageri din UE este reglementată pe trei niveluri: la nivel internațional, la nivelul UE și la nivel național. Legislația UE în domeniul siguranței navelor de pasageri a fost implementată pentru a soluționa potențialele riscuri în materie de siguranță, cauzate de faptul că, în cazul curselor interne, standardele internaționale fie nu se aplică, fie sunt insuficiente. Această legislație abordează dificultățile legate de operațiunile de căutare și salvare a pasagerilor navelor aflate în pericol, vizează atingerea unui nivel de siguranță comun și asigură aplicarea corectă a standardelor de siguranță.

În cazul navelor care efectuează curse internaționale (adică, inclusiv între două state membre ale UE fiind, astfel, supuse controlului statului de port¹), se aplică convențiile internaționale și anumite norme UE. În cazul navelor care efectuează curse interne (adică între porturi din același stat membru), se aplică normele UE și cele naționale.

Cel mai amplu instrument legislativ al UE este Directiva 2009/45/CE², care se aplică atât navelor de pasageri construite din oțel sau din alt material echivalent, cât și ambarcațiunilor de mare viteză. Acolo unde este cazul și este posibil, directiva menționată se bazează pe standarde convenite la nivel internațional, și anume pe Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS)³. În plus, Directivele 2003/25/CE, 1999/35/CE și 98/41/CE prevăd norme specifice ale UE care se aplică navelor de pasageri roll-on/roll-off (cunoscute drept nave de tip ro-pax)⁴, navelor de mare viteză (HSC)⁵ și înregistrării persoanelor la bord.

Este vorba despre o arhitectură complexă, care necesită utilizarea unor instrumente de reglementare mai bune, moderne și cuprinzătoare, cum ar fi verificarea adecvării. Tabelul următor oferă o imagine de ansamblu a celor patru directive UE selectate pentru această verificare a adecvării, care reprezintă un set de standarde și cerințe-cheie privind siguranța, aplicabile navelor de pasageri care navighează în apele UE:

Tabelul 1: Cadrul juridic al UE privind siguranța navelor de pasageri: Directive supuse verificării adecvării

	Conținut	Domeniu de aplicare		
		Cursă	Nave	Aplicare
Directiva 2009/45/CE	Standarde de siguranță Expertize (general)	Internă	(a) Nave de pasageri construite din oțel sau dintr-un material echivalent ⁶ ; (b) HSC	Toate navele, indiferent de mărime (flexibilitate pentru navele cu o lungime mai mică de 24 m) Clase (A, B, C, D) ⁷

¹ Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind controlul statului portului (JO L 131, 28.5.2009, p. 57 - 100).

² Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (JO L 163, 25.6.2009, p.1)

³ Această convenție a fost adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI) și ratificată de toate statele membre ale UE

⁴ Navele roll-on/roll-off sunt proiectate pentru a transporta încărcătură pe roți, cum ar fi camioane, remorci și automobile, care sunt conduse pe navă și debarcate pe propriile roți sau cu ajutorul unui vehicul cu platformă. În cazul în care, pe lângă vehicule, navele transportă mai mult de 12 pasageri, ele sunt denumite nave de tip ro-pax.

⁵ Conform definiției din SOLAS, capitolul X, reg. 1.3.

⁶ Pentru simplificare, denumite în continuare „nave din oțel”.

⁷ Navele de pasageri sunt clasificate în patru clase diferite, în funcție de zonele maritime în care operează și în funcție de parametri cum ar fi distanța față de coastă. În timp ce navele din clasa A nu au nicio limitare cu privire la distanța față de coastă până la care pot opera, pentru navele din clasa D distanța este limitată la 3 mile marine (aprox. 5,6 km).

Directiva 2003/25/CE⁸	Standarde de siguranță <i>(specific: cerințe de stabilitate pentru navele de tip ro-pax)</i>	Internă și internațională	Nave de pasageri de tip ro-ro	Internațională: Serviciu regulat Internă: Clasele A, B și C
Directiva 1999/35/CE⁹	Expertize <i>(specific: nave de tip ro-pax și HSC în serviciu regulat)</i>	Internă și internațională	(a) nave de pasageri de tip ro-ro; (b) HSC	Doar serviciu regulat Internă: Clasa A
Directiva 98/41/CE¹⁰	Standarde de siguranță Expertize <i>(specific: înregistrarea persoanelor aflate la bord)</i>	Internă și internațională	Toate navele de pasageri	Lungimea cursei <i>(dacă este sub 20 de mile marine, este necesară doar numărarea persoanelor aflate la bord)</i>

Sursă: Comisia, 2015

1.3. Ce spun părțile interesate?

Părțile interesate sunt de acord că cadrul legislativ privind siguranța navelor de pasageri este important pentru îmbunătățirea siguranței și facilitează, în același timp, condiții de concurență echitabile. În cadrul celei mai recente consultări publice cu privire la strategia maritimă, 59 % dintre părțile interesate au fost de acord că actualul cadru legislativ privind siguranța navelor este adecvat, atât la nivel internațional, cât și la nivelul UE (26 % nu au exprimat nicio opinie).

Cu toate acestea, părțile interesate au scos în evidență o serie de probleme legate de modurile diverse de implementare a cadrului juridic privind securitatea navelor de pasageri, subliniind complexitatea și lipsa de claritate a mai multor definiții și cerințe, suprapunerile și cerințele de raportare perimate.

De asemenea, părțile interesate au pus sub semnul întrebării proporționalitatea și caracterul adecvat al cerințelor de siguranță referitoare la navele mici din oțel, precum și consecințele nedorite pentru navele care nu intră în domeniul de aplicare al actualului cadru juridic. Această situație a dus la o pledoarie pentru îmbunătățirea actualului cadru de reglementare

⁸ Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind cerințele de stabilitate specifice pentru feriboturile cu punte rului (JO L 123, 17.5.2003, p.22)

⁹ Directiva 1999/35/CE a Consiliului 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)

¹⁰ Directiva 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 (JO L 188, 2.7.1998, p.35)

prin simplificarea normelor, facilitând astfel administrarea și aplicarea legii și eliminând costurile inutile.

2. Întrebări-cheie în cadrul evaluării

2.1. Este cadrul juridic al UE privind siguranța navelor de pasageri adecvat scopului?

Cadrul juridic al UE privind siguranța navelor de pasageri este, în mare măsură, adecvat scopului. El a dus la o mai bună ocrotire a vieții omenești pe navele de pasageri care navighează în apele UE și a contribuit la dezvoltarea pieței interne a transportului maritim. Atât nivelul de siguranță, cât și eficiența și proporționalitatea unora dintre cerințele de reglementare pot fi, însă, îmbunătățite.

Navele de pasageri care efectuează curse interne, reglementate de standardele de siguranță ale UE¹¹, reprezintă aproximativ 30 % din numărul de nave angajate în traficul intern din apele UE, însă peste 60 % din capacitatea totală de transport al pasagerilor. Prin urmare, majoritatea pasagerilor călătoresc pe nave conforme cu standardele de siguranță comune, care asigură un nivel de siguranță comun. O treime dintre pasageri călătoresc pe nave certificate conform standardelor naționale, în principal nave de dimensiuni mai mici, personalizate, construite din materiale compozite sau din lemn (aproximativ 12 %, respectiv 18 %).

Din cele 408 accidente înregistrate în cursul ultimilor 4 ani în care au fost implicate nave de pasageri care efectuau curse interne, numai unul a condus la decesul unui pasager¹². Riscul aferent per pasager-oră este mai scăzut decât în cazul navelor de pasageri care efectuează curse internaționale. Deși consecințele accidentelor flotei interne a UE au fost mai puțin grave decât în cazul navelor de pasageri internaționale, frecvența accidentelor a fost mai mare. Acest lucru nu este surprinzător, având în vedere că, în zonele costiere, traficul este mai intens și există mai multe ape de mică adâncime, care pot cauza eșuarea.

Legislația UE în domeniul siguranței navelor de pasageri a facilitat de asemenea libera circulație a navelor între statele membre ale UE. Informațiile disponibile arată că schimbările de pavilion au crescut cu 400 % din 1998¹³. Recunoscând că la baza acestei creșteri stau și alte motive (cum ar fi creșterea cererii de nave și a disponibilității acestora pe piața produselor de mână a doua), legislația UE a contribuit cu siguranță la această tendință.

Deși unele administrații naționale au sugerat că este posibil ca legislația UE să fi condus la o creștere a numărului de nave construite din alte materiale decât oțelul, ca urmare a unor standarde naționale de siguranță mai puțin stricte, veridicitatea acestei ipoteze nu a fost demonstrată¹⁴. Alte părți interesate au sugerat contrariul și au solicitat elaborarea unor standarde de siguranță armonizate la nivelul UE pentru navele care nu intră în prezent în

¹¹ Adică Directiva 2009/45/CE.

¹² Trebuie remarcat faptul că aceste statistici nu includ anumite accidente foarte mediatizate, precum cel al Costa Concordia (2012) sau Norman Atlantic (2014), dat fiind că ele au implicat nave care efectuau curse internaționale (și, prin urmare, nu făceau obiectul cerințelor de siguranță armonizate prin Directiva 2009/45/CE, care sunt aplicabile doar curselor interne).

¹³ Și anume, intrarea în vigoare a Directivei 98/18/CE, care a premers Directivei 2009/45/CE.

¹⁴ Cu alte cuvinte, alegerea materialului din care este construită nava (oțel etc.) este determinată în primul rând de preț și de caracteristicile materialului ales.

domeniul de aplicare al legislației UE (adică navele construite din alte materiale decât oțelul sau din materiale echivalente, precum materialele compozite).

2.2. Care sunt factorii care favorizează sau compromit eficacitatea legislației UE în domeniul siguranței navelor de pasageri?

Având în vedere faptul că standardele privind siguranța navelor fac obiectul unei îmbunătățiri continue, eficacitatea legislației UE în domeniul siguranței navelor de pasageri este determinată de actualizările periodice efectuate pe baza lecțiilor învățate și a progreselor științifice. Revizuirile periodice garantează, de asemenea, că standardele de siguranță sunt aplicate într-un mod armonizat și că acestea rămân proporționale cu nivelul de risc.

Eficacitatea legislației UE în domeniul siguranței navelor de pasageri a fost compromisă de complexitatea și de ambiguitatea aplicării sale (mai exact, în ceea ce privește navele care intră sub incidența sa), de obligațiile de raportare depășite (care nu exploatează oportunitățile oferite de actualele sisteme de monitorizare și informare digitalizate), de prezentarea neclară a standardelor tehnice de siguranță, precum și de viteza scăzută și de dificultatea procedurilor de actualizare și exceptare. Din cauza acestor puncte slabe, monitorizarea, punerea în aplicare și controlul aplicării se situează la un nivel suboptim și inutil de complexe.

În plus, măsura în care pasagerii conștientizează legislația UE privind siguranța navelor de pasageri și beneficiile oferite de aceasta rămâne, în continuare, mai mică decât se preconizase. Acest lucru poate fi legat de faptul că pasagerii din transportul maritim au un nivel relativ scăzut de organizare.

2.3. Riscurile au fost gestionate într-o manieră eficientă și proporțională?

După cum reiese din statisticile privind accidente, legislația existentă a asigurat un nivel ridicat de siguranță pentru pasageri. Costurile de reglementare legate de standardele de siguranță ale UE nu s-au dovedit a fi substanțiale în comparație cu cele asociate standardelor naționale, care ar fi fost altfel necesare. Diferențele estimate privind costurile de reglementare reprezintă doar o mică parte în comparație cu costurile totale de construcție, exploatare și întreținere.

De exemplu, suma costurilor suplimentare pentru partea cuantificabilă a măsurilor de combatere a incendiilor, pentru dispozitivele de salvare și pentru expertizele inițiale poate fi de numai 100 000 EUR pentru o navă mai mare, în timp ce costurile de construcție se măsoară în zeci, dacă nu sute de milioane. În termeni relativi, la fel stau lucrurile și cu navele mici.

Diferența în ceea ce privește costurile de actualizare a standardelor de siguranță la nivel național, față de actualizarea la nivelul UE, este de asemenea remarcabilă. O actualizare a legislației naționale, dacă este efectuată de fiecare stat membru vizat, în mod individual, ar presupune, pentru administrațiile naționale, un cost cumulativ de evaluare cuprins între 150 000 și 200 000 EUR. Această sumă este de aproximativ zece ori mai mare decât în situația actuală, în care standardele sunt actualizate la nivelul UE.

Pe de altă parte, suprapunerile și inconsecvențele dintre diferitele regimuri de control aplicabile navelor de pasageri de tip ro-ro din UE (de exemplu, controlul navelor de tip ro-pax, expertizele statului de pavilion și controalele efectuate de statul portului) împiedică pe de

o parte, optimizarea eforturilor de control ale administrațiilor naționale și pe de altă parte, maximizarea timpului în care nava este exploatată comercial. Dacă diferitele tipuri de inspecții ar fi combinate în măsura posibilului, la nivelul UE s-ar putea evita, în fiecare an, inspectarea individuală a 770 de nave de tip ro-pax (dacă situația rămâne neschimbată în ceea ce privește cursele deservite și navele).

Aprobarea sistemelor de înregistrare a pasagerilor, care generează un volum de lucru semnificativ pentru unele administrații naționale (de exemplu, 4250 de ore de lucru în Grecia, comparativ cu 100 de ore în Italia), s-a dovedit a fi extrem de împovărătoare. Un astfel de volum de muncă și costurile aferente au fost evaluate ca fiind excesive.

În fine, complexitatea regimului și suprapunerea cerințelor, care se regăsesc în diferite texte legislative, constituie un factor de cost și un motiv important de iritare pentru toți actorii.

2.4. Principiul subsidiarității a fost respectat? Obiectivele pot fi realizate mai bine printr-o acțiune individuală a statelor membre?

În general, legislația UE în materie de siguranță a navelor de pasageri respectă principiul subsidiarității. Cu toate acestea, s-a demonstrat că standardele de siguranță existente pentru navele mici din oțel, cu o lungime de sub 24 m, trebuie să fie evaluate suplimentar în raport cu obiectivele stabilite în ceea ce privește securitatea și piața internă. Având în vedere faptul că navele mici sunt construite în principal din alte materiale decât oțelul, marea majoritate a acestei flote nu este în prezent acoperită de standardele de siguranță armonizate la nivelul UE (96 %). Aceasta înseamnă că majoritatea navelor cu o lungime mai mică de 24 m sunt deja certificate în conformitate cu legislația națională.

Accidentele înregistrate de nave mici care nu intră sub incidența standardelor UE nu demonstrează că ar exista vreo problemă de siguranță specifică (5 decese în decursul ultimilor 4 ani, toate fiind accidente la locul de muncă). În plus, chiar și pentru acele nave care intră în domeniul de aplicare al standardelor europene, nu există practic schimbări de pavilion între statele membre.

Paleta largă de servicii pentru care aceste nave sunt construite (de exemplu, legături de zi și de noapte, croaziere de zi, escale în porturi cu caracteristici sau infrastructuri specifice) conduce la necesitatea unei game foarte largi de tipuri de nave și soluții tehnice. Acest lucru face foarte dificilă elaborarea unui set comun de norme detaliate, aplicabile navelor mici utilizate pentru o asemenea varietate de servicii. Prin urmare, statele membre ar trebui să fie mai în măsură să evalueze sensibilitatea acestor nave la condițiile de exploatare locale, care diferă mult de la o regiune a UE la alta. Pe de altă parte, anumite șantiere navale¹⁵ au subliniat că elaborarea la nivelul UE a unor standarde pentru toate navele mici (de exemplu, indiferent de materialul din care sunt construite) le-ar permite acestora să își vândă produsele mai ușor și mai rapid în toate statele membre ale UE.

2.5. Standardele de siguranță internaționale ar fi fost mai eficace sau mai eficiente decât standardele actuale ale UE?

¹⁵ Mai exact, din Danemarca și din Portugalia. Experții naționali din Croația și din Suedia au exprimat o opinie similară.

În ceea ce privește cursele interne, este puțin probabil ca standardele internaționale să fie mai eficace sau mai eficiente decât standardele actuale ale UE. Standardele internaționale ale Organizației Maritime Internaționale nu se aplică. În absența standardelor UE, statele membre ar trebui fie să își elaboreze propria legislație, fie să adopte normele internaționale, care însă nu sunt întru totul adecvate pentru cursele interne și ar trebui să fie adaptate în mod corespunzător. De asemenea, această abordare ar implica actualizări periodice pentru a ține pasul cu noile evoluții în tehnologia construcțiilor navale¹⁶. În orice caz, nu s-ar atinge nici un nivel comun de siguranță și nici nu s-ar facilita piața internă. În plus, standardele UE prevăd accesul persoanelor cu mobilitate redusă, un element care este recomandat, însă nu obligatoriu în standardele internaționale.

Situația în cazul curselor internaționale este diferită. Utilizarea standardelor internaționale relevante ar fi mai eficace și mai eficientă, cu condiția ca acestea să garanteze un nivel corespunzător de siguranță. Cu toate acestea, este posibil ca acest lucru să nu fie adevărat în toate cazurile. Astfel, existența unor cerințe mai stricte privind stabilitatea după avarie pentru navele de pasageri de tip ro-ro care navighează înspre sau dinspre porturile UE¹⁷ este considerată cea mai bună soluție. Această abordare asigură în prezent un nivel de siguranță adecvat pentru acest tip de navă, care predomină în UE.

În fine, în absența unui mecanism de punere în aplicare la nivel internațional, regimurile de inspecție existente în UE, aplicabile atât navelor de pasageri interne, cât și celor internaționale, rămân o condiție prealabilă pentru menținerea unui standard ridicat de siguranță a vieții pe navele de pasageri și pentru eliminarea navelor care nu satisfac exigențele.

3. Rezultatele verificării adecvării

Această verificare a adecvării a arătat că obiectivele-cheie ale legislației UE în domeniul siguranței navelor de pasageri, legate de siguranța pasagerilor și de piața internă, rămân deosebit de relevante. Ea a indicat însă și faptul că aceste obiective pot fi atinse, în anumite cazuri, într-o manieră mai simplă și mai clară.

S-au identificat posibilități de a simplifica, clarifica și abroga o serie de cerințe ambigue, depășite sau redundante în anumite domenii:

- **complexitatea și sarcina administrativă** - s-a constatat că expertizele obligatorii vizând exploatarea în condiții de siguranță a serviciilor regulate de feriboturi de tip ro-ro se suprapun în mod semnificativ cu alte tipuri de expertize și controale (și anume, expertizele statului de pavilion și controalele efectuate de statul portului). Statele membre au pus în aplicare aceste cerințe într-un mod pragmatic, ceea ce înseamnă că actualul cadru juridic nu mai reflectă starea de fapt. La complexitatea legislației UE în domeniul siguranței navelor de pasageri se adaugă formatul depășit

¹⁶ Este de remarcat faptul că legislația națională relevantă din unele state membre se bazează pe standarde internaționale care nu mai sunt în vigoare.

¹⁷ Astfel cum sunt definite de Directiva 2003/25/CE, în urma accidentului din Estonia din septembrie 1994.

al standardelor de siguranță pentru navele de pasageri¹⁸, care în timp au devenit extrem de dificil de comparat cu cerințele internaționale existente.

- **ambiguitatea și lipsa transparenței** - verificarea adecvării a scos la iveală faptul că un număr de dispoziții, definiții și cerințe sunt atât de ambigue încât, în anumite cazuri, pot împiedica punerea în aplicare eficace a legislației. Aceste dispoziții se referă în special la domeniul de aplicare și la aplicarea standardelor armonizate la nivelul UE, cum ar fi tipurile de nave vizate sau regularitatea controalelor.
- **cerințe disproporționate** - navele mici sunt definite ca având o lungime mai mică de 24 m. Această definiție este considerată cea mai adecvată pentru definirea standardelor tehnice de siguranță cu aplicabilitate generală. Deoarece navele mici sunt mai sensibile la condițiile de exploatare locale, statele membre ar trebui să fie mai în măsură să evalueze riscurile concrete și să definească standardele de siguranță corespunzătoare. În plus, spre deosebire de navele mari, navele mici tind să fie utilizate în același stat membru până la sfârșitul ciclului lor de exploatare, iar transferurile între statele membre, având ca obiect acest tip de navă, sunt limitate ca număr. Standardele UE obligatorii aplicabile doar navelor mici din oțel (adică, doar unui număr de aproximativ 70 din cele 1950 de nave mici) au fost considerate ca fiind disproporționate și nu oferă suficientă valoare adăugată la nivelul UE pentru a fi menținute. Cu toate acestea, pentru a facilita accesul producătorilor din UE la piața lărgită a UE, unele părți interesate au sugerat posibilitatea elaborării unor orientări sau a unui cod pentru toate navele mici.

Pe lângă potențialul de simplificare identificat, verificarea adecvării a evidențiat, de asemenea, o serie de aspecte care reduc în mod inutil eficacitatea operațiunilor de căutare și de salvare:

- **norme depășite privind sprijinirea operațiunilor de căutare și salvare** - deși experiența a arătat că, pentru a fi eficace, o operațiune de căutare și salvare necesită un acces imediat la date exacte privind persoanele aflate la bord, acest lucru nu se întâmplă întotdeauna. Conform cerințelor actuale, aceste informații trebuie să fie stocate în sistemul companiei și să fie în orice moment disponibile pentru a fi comunicate autorității competente responsabile cu operațiunile de căutare și salvare. Această cerință, care datează din anul 1998, nu ține cont de dezvoltarea unor sisteme cum ar fi SafeSeaNet¹⁹ și ghișeul unic național²⁰ și presupune ca autoritatea națională competentă să contacteze societatea de transport maritim în cazul unei situații de urgență. În plus, datele înregistrate nu includ întotdeauna informații privind cetățenia (ci doar numele, vârsta și sexul), ceea ce face ca acordarea de asistență victimelor și rudelor acestora să fie mai dificilă decât este necesar. Operatorii care transmit deja aceste date către SafeSeaNet sau ghișeului unic național sunt expuși unui regim de dublă raportare.

¹⁸ Și anume anexa la Directiva 2009/45/CE.

¹⁹ Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime (JO L 208 din 5.8.2002, p.10-27).

²⁰ Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre (JO L 283, 29.10.2010, p. 1).

În fine, verificarea adecvării a identificat o serie de alte aspecte importante legate de caracterul adecvat și de proporționalitatea standardelor de siguranță existente:

- **aspecte legate de siguranță, care necesită o evaluare suplimentară** - aceste aspecte vor necesita o evaluare suplimentară și consultări cu experții. Printre ele se numără diferențele la nivelul cerințelor de siguranță între diferitele clase de nave și zone maritime corespunzătoare, aplicarea pe scară mai largă a regimului de control al navelor de tip ro-pax și posibilitatea de a elabora standarde armonizate pentru navele construite din alte materiale decât oțelul sau din materiale echivalente, care în prezent nu intră sub incidența cadrului de reglementare al UE.

Este important de notat că, înainte de a elabora noi măsuri la nivelul UE, unele dintre aceste aspecte ar putea fi abordate mai eficient la nivel internațional, în special în ceea ce privește revizuirea cerințelor aplicabile privind stabilitatea după avarie.

4. Acțiuni ulterioare

4.1. Prima etapă

Comisia, cu sprijinul EMSA și în cooperare cu statele membre și cu părțile interesate, va avea în vedere propunerea unei simplificări a cadrului de reglementare al UE privind siguranța navelor de pasageri și va promova modernizarea normelor de stabilitate după avarie la nivel internațional.

Simplificarea cadrului de reglementare al UE privind siguranța navelor de pasageri: fără a-și modifica obiectivele politice sau principalele mecanisme de care dispune pentru atingerea acestor obiective, Comisia are în vedere examinarea unor propuneri vizând eliminarea cerințelor depășite, ambigue sau suprapuse, identificate cu ocazia verificării adecvării legislației, în particular:

- prin eliminarea suprapunerilor dintre expertizele prevăzute în temeiul Directivei 1999/35/CE, inspecțiile de control ale statului de port și expertizele anuale ale statului de pavilion;
- precizând, cu claritate, faptul că în sensul Directivei 2009/45/CE: (a) aluminiul este un material echivalent cu oțelul (în temeiul unor cerințe corespunzătoare clarificate privind izolația contra incendiilor); și (b) navele de servicii offshore și ambarcațiunile tradiționale nu intră în domeniul de aplicare al directivei;
- explicitând definițiile cerințelor privind înregistrarea pasagerilor, din Directiva 98/41/CE, cum ar fi de exemplu lungimea cursei;
- simplificând definiția zonelor din Directiva 2009/45/CE;
- simplificând anexa la Directiva 2009/45/CE, pentru a o face mai comprehensibilă.

Comisia va avea de asemenea în vedere propuneri de eliminare a cerințelor disproporționate, în particular:

- excluzând din domeniul de aplicare al Directivei 2009/45/CE navele de pasageri construite din oțel sau din materiale echivalente, cu lungimea mai mică de 24 m;

- eliminând obligație de aprobare formală a sistemului de înregistrare a pasagerilor, prevăzută în prezent de Directiva 98/41/CE, punând în același timp accentul pe buna sa funcționare.

Pentru a elimina cerințele de dublă declarare și a îmbunătăți eficacitatea operațiunilor de căutare și salvare, Comisia va avea în vedere introducerea următoarelor cerințe:

- înregistrarea informațiilor referitoare la persoanele aflate la bord într-un sistem electronic existent, care, în caz de urgență sau de producere a unui accident, să permită transmiterea imediată a datelor către autoritatea competentă;
- înregistrarea și transmiterea către autoritatea competentă a naționalității pasagerilor, utilizând aceleași mijloace și criterii existente pentru înregistrarea și transmiterea informațiilor deja necesare referitoare la persoanele aflate la bord.

Promovarea modernizării standardelor internaționale: la nivel internațional, Comisia, cu sprijinul EMSA și în cooperare cu statele membre și cu părțile interesate, va promova modernizarea normelor internaționale de stabilitate după avarie aplicabile navelor de pasageri și va avea în vedere propunerea următoarelor inițiative pe lângă Organizația Maritimă Internațională:

- o expunere tehnică, prezentată cu ocazia reuniunii grupului de experți pentru evaluarea formală a siguranței din noiembrie 2015;
- o propunere a UE privind un nou standard de stabilitate după avarie (un așa-numit „indice R”), prezentată cu ocazia reuniunii Subcomitetului pentru proiectarea și construirea navelor din ianuarie 2016, în vederea ajungerii la un acord privind un standard mai strict, în cadrul Comitetului pentru siguranța maritimă, în 2016.

4.2. A doua etapă

Comisia va examina mai în profunzime o serie de alte chestiuni legate de siguranță și de piața internă. În particular, Comisia are în vedere:

- reexaminarea pertinentei diferențelor la nivelul cerințelor de siguranță între navele de clasă C și cele de clasă D în temeiul Directivei 2009/45/CE și al zonelor marine corespunzătoare;
- promovarea aplicării expertizelor specifice în temeiul Directivei 1999/35/CE în cazul navelor de tip ro-pax din clasele B, C și D care efectuează servicii regulate;
- evaluarea posibilității de a propune modificarea sau abrogarea cerințelor specifice ale UE privind stabilitatea după avarie a navelor de pasageri de tip ro-ro²¹, pe baza standardelor internaționale, dacă acestea vor fi fost modernizate în mod satisfăcător pentru UE;
- elaborarea unor orientări sau a unui cod destinat navelor mici și navelor construite din alte materiale decât oțelul sau din materiale echivalente, pe baza unor cerințe funcționale.

²¹ Și anume cele prevăzute de Directiva 2003/25/CE.

În acest scop, vor fi necesare asistența, schimbul de bune practici și monitorizarea continuă a actualei legislații. Prin urmare, Comisia, în colaborare cu EMSA, își propune:

- să instituie un cadru adecvat pentru schimbul de opinii cu administrațiile naționale, părțile interesate din cadrul industriei de profil și asociațiile de pasageri, în domeniul siguranței navelor de pasageri din UE.

În fine, ținând cont în mod corespunzător de potențialul de simplificare identificat, Comisia are în vedere întărirea aplicării actualelor cerințe, cu sprijinul EMSA și invită administrațiile naționale să se alăture acestui efort.