

I

(Acte legislative)

DIRECTIVE

DIRECTIVA (UE) 2023/946 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**din 10 mai 2023****de modificare a Directivei 2003/25/CE în ceea ce privește includerea unor cerințe de stabilitate îmbunătățite și alinierea directivei respective 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 European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾ 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, și se coroborează cu cerințele stabilite în Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (denumită în continuare „Convenția SOLAS”) în vigoare la data adoptării directivei menționate (denumite în continuare „SOLAS 90”).
- (2) La 15 iunie 2017, Organizația Maritimă Internațională (OMI) a adoptat Rezoluția MSC.421(98) de modificare a Convenției SOLAS și de stabilire a unor cerințe de stabilitate revizuite pentru navele de pasageri în stare de avarie. Respectivele cerințe se aplică și navelor de pasageri ro-ro. Este necesar să se țină seama de această evoluție 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.

⁽¹⁾ JO C 323, 26.8.2022, p. 119.⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 14 martie 2023 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și decizia Consiliului din 24 aprilie 2023.⁽³⁾ 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).

- (4) Cerințele de stabilitate în stare de avarie pentru navele de pasageri ro-ro prevăzute în anexa I la Directiva 2003/25/CE au un caracter determinist. Ca atare, ele diferă de noul regim probabilistic internațional prevăzut în capitolul II-1 din Convenția SOLAS și, în special, de noile cerințe care măsoară siguranța unei nave de pasageri ro-ro pe baza probabilității de supraviețuire după o coliziune. Pentru a alinia cerințele Uniunii la aceste noi cerințe internaționale, Directiva 2003/25/CE ar trebui să fie modificată în consecință.
- (5) Cerințele stabilite în Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾ continuă să se aplice în cazul navelor de pasageri ro-ro. Evaluarea nivelului de siguranță asigurat de cerințele Convenției Solas, astfel cum au fost modificate ultima dată prin Rezoluția MSC.421(98) (denumite în continuare „SOLAS 2020”) pentru nave de pasageri ro-ro de diferite dimensiuni a condus la concluzia că aplicarea cerințelor de stabilitate SOLAS 2020 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 care rezultă din aplicarea cerințelor prevăzute în Directiva 2003/25/CE.
- (6) Cerințele de stabilitate stabilite 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 nave. Prin urmare, companiile care dețin sau exploatează 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 opțiunii respective ar trebui să fie notificată Comisiei de către statele membre, împreună cu datele 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 dacă este necesară o nouă revizuire a prezentei directive.
- (7) 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 a se atinge un nivel adecvat de siguranță.
- (8) 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.
- (9) 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.
- (10) Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) a sprijinit Comisia în punerea în aplicare efectivă a Directivei 2003/25/CE și ar trebui să depună eforturi pentru a acorda în continuare această asistență în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁵⁾.
- (11) Pentru a permite Comisiei să evalueze și să raporteze Parlamentului European și Consiliului cu privire la punerea în aplicare a prezentei directive, statele membre ar trebui să furnizeze date privind fiecare navă de pasageri ro-ro nouă care este autorizată să transporte cel mult 1 350 de puține persoane la bord pentru efectuarea de servicii regulate în conformitate cu cerințele de stabilitate cuprinse în prezenta directivă. Aceste date ar trebui să fie furnizate în conformitate cu structura stabilită în anexa II. Aceste date ar trebui să fie disponibile pentru toate navele de pasageri ro-ro noi, deoarece acestea trebuie să respecte cerințele probabilistice de stabilitate prevăzute în SOLAS 2020.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranța Maritimă (JO L 208, 5.8.2002, p. 1).

- (12) Odată cu modificarea Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁶⁾ și cu abrogarea Directivei 1999/35/CE a Consiliului ⁽⁷⁾ prin Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁸⁾, conceptul de „stat-gazdă” nu mai este relevant și ar trebui, prin urmare, să fie înlocuit cu cel de „stat al portului”.
- (13) Pentru a nu impune o sarcină administrativă disproporționată statelor membre fără ieșire la mare, care nu au porturi maritime și care nu dispun de nave de pasageri ro-ro care arborează pavilionul lor aflate sub incidența Directivei 2003/25/CE, statelor membre respective ar trebui să li se permită să deroge de la dispozițiile Directivei 2003/25/CE. Acest lucru înseamnă că, atât timp cât condițiile respective sunt îndeplinite, statele membre în cauză nu sunt obligate să transpună prezenta directivă.
- (14) Prin urmare, Directiva 2003/25/CE ar trebui să fie modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificarea 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 5 decembrie 2024; stadiu similar de construcție înseamnă stadiul în care:

(i) începe construcția care poate fi identificată cu o anumită navă; și

(ii) a început asamblarea navei respective, utilizând cel puțin 50 de tone sau 1 % din masa estimată a materialelor de structură, luându-se în considerare valoarea mai mică;

(c) «navă de pasageri ro-ro nouă» înseamnă o navă de pasageri ro-ro care nu este o navă de pasageri ro-ro 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) «SOLAS 90» înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Rezoluția MSC.117(74);

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

(ec) «SOLAS 2020» înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost ultima dată 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;”;

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

(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, atunci când sunt utilizate ca termen colectiv, cerințele de stabilitate menționate la articolul 6;”;

(g) se adaugă următoarea literă:

„(n) «companie» înseamnă proprietarul unei nave de pasageri ro-ro sau orice persoană fizică sau juridică, precum administratorul sau navlositorul navei nude, căruia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea exploatarea navei de pasageri.”

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 (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului (*).

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

3. La articolul 3, se adaugă următorul alineat:

„(3) Statele membre care nu au porturi maritime și care nu au nave de pasageri ro-ro care navighează sub pavilionul lor și care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive pot deroga de la dispozițiile prezentei directive, cu excepția obligației prevăzute la al doilea paragraf.

Statele membre care intenționează să se prevaleze de o asemenea derogare comunică Comisiei până la 5 decembrie 2024 dacă condițiile au fost îndeplinite și o informează cu privire la orice modificare ulterioară. Astfel de state membre nu pot permite navelor de pasageri ro-ro care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive să arboreze pavilionul lor decât după ce au transpus și pus în aplicare prezenta directivă.”

4. 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.”

5. 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 să fie informată în legătură cu locul în care se găsesc astfel de informații, precum și cu actualizarea listei și cu motivele unor astfel de actualizări.”

6. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Cerințe de stabilitate specifice

(1) Fără a aduce atingere aplicării Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*), 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 companiei:

- (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 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) La alegerea companiei, navele de pasageri ro-ro existente care sunt autorizate să transporte peste 1 350 de persoane la bord, cu care compania a început să efectueze servicii regulate înspre sau dinspre un port al unui stat membru după 5 decembrie 2024 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 de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I la prezenta directivă, pe lângă 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) La alegerea companiei, navele de pasageri ro-ro existente care sunt autorizate să transporte cel mult 1 350 de persoane la bord, cu care compania a început să efectueze servicii regulate înspre sau dinspre un port al unui stat membru după 5 decembrie 2024 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.

Cerințele de stabilitate aplicate se consemnează în certificatul navei menționat la articolul 8.

(6) Navele de pasageri ro-ro existente care au efectuat servicii regulate înspre sau dinspre un port al unui stat membru până la 5 decembrie 2024 trebuie să respecte în continuare cerințele de stabilitate specifice prevăzute în anexa I în versiunea care s-a aplicat înainte de intrarea în vigoare a Directivei (UE) 2023/946 a Parlamentului European și a Consiliului (**).

(*) 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).

(**) Directiva (UE) 2023/946 a Parlamentului European și al Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Directivei 2003/25/CE în ceea ce privește includerea unor cerințe de stabilitate îmbunătățite și alinierea directivei respective la cerințele de stabilitate definite de Organizația Maritimă Internațională (JO L 128, 15.5.2023, p. 1).”

7. Articolul 7 se elimină.

8. 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 prevăzute 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.”

9. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Exploatare sezonieră și alt tip de exploatare pe termen scurt

- (1) În cazul în care o companie care furnizează servicii regulate întregul an dorește să introducă nave de pasageri ro-ro suplimentare care să asigure serviciul respectiv pentru o perioadă mai scurtă, aceasta trebuie să notifice autoritatea competentă din statul portului sau din statele porturilor 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, 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 Consiliului (*) se aplică în locul cerinței de notificare prevăzute la alineatul (1).

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

- (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), (2) și (3) de la prezentul articol, în condiții de înălțime semnificativă a valurilor mai mică decât cea stabilită pentru aceeași zonă maritimă pentru exploatare care se desfășoară pe parcursul întregului an, valoarea înălțimii semnificative a valurilor aplicabilă pentru perioada 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 porturilor pentru exploatare în sensul alineatelor (1), (2) 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).

(*) 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. Se introduce următorul articol:

„Articolul 13a

Reexaminare

Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei directive și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului până la 5 iunie 2033. Informațiile bazate pe notificările menționate la articolul 6 alineatul (2) se pun la dispoziție într-o formă anonimată.”

11. Anexele I și II la Directiva 2003/25/CE se modifică în conformitate cu anexa I la prezenta directivă.

12. Textul anexei II la prezenta directivă se adaugă la Directiva 2003/25/CE sub forma anexei III.

Articolul 2

Transpunere

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 5 decembrie 2024. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a unei astfel de 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

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 Strasbourg, 10 mai 2023.

Pentru Parlamentul European
Președinta
R. METSOLA

Pentru Consiliu
Președintele
J. ROSWALL

ANEXA I

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) după titlu se introduce următorul subtitlu:

„Secțiunea A”;

(b) după respectivul subtitlu nou se introduce următoarea teză introductivă:

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

(c) la punctul 1, paragraful de dinaintea punctelor 1.1-1.6 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 de timp mai scurtă în sensul articolului 9, statele porturilor incluse pe rută trebuie să își dea acordul cu privire la înălțimea semnificativă a valurilor aplicabilă.”;

(e) se adaugă următoarea secțiune:

„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)
$N < 1\,000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1\,000 \leq N \leq 1\,350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

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, administrațiile naționale ale statelor membre utilizează prezentele orientări la aplicarea cerințelor de stabilitate specifice prevăzute în anexa I secțiunea A, în măsura în care acest lucru este posibil și compatibil cu structura navei în cauză. Numerotarea punctelor prezentate în continuare corespunde punctelor din anexa I secțiunea A.”

ANEXA II

„ANEXA III

DETALII DESPRE NOTIFICARE

Informații care se notifică 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. GT
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 stabilite în Convenția SOLAS

1. d_l , d_p , d_s ;
2. R – indicele necesar;
3. 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 să fie incluse limitele longitudinale, transversale și verticale ale compartimentelor ⁽¹⁾;
4. indicele de compartimentare atins, A, alături de un tabel sinoptic al tuturor contribuțiilor pentru toate zonele avariate ⁽²⁾, cu o coloană separată pentru indicele de compartimentare care poate fi atins ($w \cdot p \cdot v$);
5. 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 $0 < s < 1$;
6. 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 $0 < s < 1$;
7. pentru fiecare avarie care contribuie la indicele de compartimentare atins A, identificarea spațiilor inundate, valoarea contribuției și factorul «s» ⁽³⁾;
8. caracteristicile avariilor fără contribuții ($s = 0$ și $p > 0$) pentru navele de pasageri ro-ro cu cală inferioară lungă, inclusiv detaliile complete ale factorilor calculați ⁽⁴⁾.

III. Date specifice – pentru navele de pasageri ro-ro care aplică secțiunea A din anexa I**1. 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

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

-
- (¹) Această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu punctul 2.2 din appendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI.
 - (²) Această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu punctul 2.3.1 din appendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI.
 - (³) Această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu punctul 2.3.1 din appendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI.
 - (⁴) Această documentație trebuie prezentată administrațiilor în conformitate cu punctul 2.3.1 din appendicele la Rezoluția MSC.429(98) a OMI.”
-