



Bruxelles, 6.6.2016
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță
pentru navele de pasageri**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1 Motivele și obiectivele propunerii

În spiritul programului REFIT și al Agendei pentru o mai bună reglementare ale Comisiei și ca măsură imediată de urmărire a verificării adecvării legislației UE privind siguranța navelor de pasageri¹, Comisia prezintă o serie de propuneri pentru a concretiza potențialul de simplificare identificat.

Obiectivele prezentei revizuirii sunt simplificarea și modernizarea actualului cadru juridic al UE privind siguranța navelor de pasageri, în vederea (i) menținerii normelor UE, atunci când acestea sunt necesare și proporționate, (ii) a asigurării punerii lor corecte în aplicare și (iii) a eliminării eventualelor suprapuneri de obligații și neconcordanțe dintre acte legislative conexe. Unul dintre obiectivele generale este furnizarea unui cadru juridic clar, simplu și actualizat, a cărui punere în aplicare, monitorizare și respectare să fie mai ușor de asigurat, sporind astfel nivelul general de siguranță.

Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului² a fost pusă în aplicare pentru a atinge un nivel ridicat de siguranță și pentru a elimina barierele din calea comerțului, prin stabilirea unor standarde de siguranță armonizate de nivel corespunzător pentru navele și ambarcațiunile de pasageri care operează servicii interne. În ceea ce privește cursele interne, această directivă integrează, la nivelul UE, dispozițiile Convenției SOLAS care stabilește cerințe tehnice detaliate privind construcția navelor, precum și privind stabilitatea, protecția contra incendiilor și echipamentele de salvare ale acestora. În consecință, ea se aplică navelor construite din oțel și din materiale echivalente, precum și ambarcațiunilor de mare viteză. În plus, ea include cerințe specifice privind informațiile publice și accesul pentru persoanele cu mobilitate redusă sau cu handicap.

Directiva 2009/45/CE a instituit un nivel comun de siguranță ridicat la nivelul întregii Uniuni și a adus importante beneficii pieței interne. Pe de altă parte, experiența a arătat că, de la intrarea în vigoare a predecesoarei sale în 1998³, punerea în aplicare a dat naștere la o serie de întrebări în ceea ce privește claritatea și caracterul adecvat al anumitor definiții și proceduri, precum și al unei părți din domeniul de aplicare al acesteia.

În plus, o serie de aspecte esențiale legate de siguranța navelor cu lungimea mai mică de 24 metri nu au fost armonizate, având în vedere faptul că aceste nave sunt mai susceptibile a fi supuse unor condiții de operare locale. Pe lângă aceasta, directiva oferă deja statelor membre flexibilitatea de a aplica norme naționale, atunci când consideră că standardele armonizate pentru navele mici sunt impracticabile și/sau nerezonabile. În acest sens, verificarea adecvării a arătat că directiva se aplică în prezent unui număr de doar 70 din cele 1950 de nave mici, ale căror principale aspecte de siguranță au fost deja definite de statele membre. Prin urmare, respectivele cerințe ar trebui să fie reevaluate.

¹ Rezultatele acestei verificări au fost transmise Parlamentului European și Consiliului la 16 octombrie 2015 [COM(2015) 508].

² Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (JO L 163, 25.6.2009, p. 1).

³ Și anume Directiva 98/18/CE, care a fost reformată prin Directiva 2009/45/CE.

În plus, verificarea adecvării a scos la iveală faptul că mai multe state membre certifică navele de aluminiu în temeiul acestei directive, în timp ce câteva state membre nu fac acest lucru. Se creează astfel o situație inegală care subminează obiectivul de atingere a unui nivel de siguranță ridicat comun pentru pasagerii care navighează în interiorul statelor membre ale UE. Aceasta rezultă dintr-o interpretare diferită a domeniului de aplicare al directivei în ceea ce privește definiția „materialului echivalent” și aplicabilitatea standardelor corespunzătoare de protecție împotriva incendiilor.

Se propune, prin urmare, clarificarea și simplificarea normelor și a standardelor de siguranță pentru navele de pasageri, astfel încât acestea să fie mai ușor de actualizat, de monitorizat și de aplicat, în conformitate cu programul REFIT al Comisiei. Pentru a spori claritatea și securitatea juridică, propunerea elimină totodată o serie de trimiteri juridice perimate, redundante și inconsecvente.

Propunerea modifică definițiile și cerințele vizate din Directiva 2009/45/CE.

În plus, propunerea asigură alinierea Directivei 2009/45/CE la modificările aduse de Tratatul de la Lisabona în ceea ce privește competențele Comisiei de a adopta acte delegate și acte de punere în aplicare.

1.2 Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică

Propunerea este pe deplin coerentă cu propunerile de simplificare care modifică Directiva 98/41/CE a Consiliului⁴ și cu propunerea care înlocuiește Directiva 1999/35/CE a Consiliului⁵. Propunerea este în deplină concordanță cu recomandările privind verificarea adecvării și cu Cartea albă din 2011 privind viitorul transporturilor⁶, care au recunoscut necesitatea de a moderniza actualul cadru legislativ al UE privind siguranța navelor de pasageri.

1.3 Coerența cu celelalte politici ale Uniunii

Propunerea răspunde Agendei Comisiei pentru o mai bună reglementare, asigurându-se că legislația existentă este simplă și clară, nu creează sarcini inutile și ține pasul cu progresele continue înregistrate la nivel politic, societal și tehnologic. Propunerea răspunde totodată obiectivelor strategiei privind transportul maritim pentru 2018⁷, prin asigurarea calității serviciilor de transport cu feribotul în cadrul transportului regulat de pasageri din interiorul UE.

⁴ Directiva 98/41/CE a Consiliului din 18 iunie 1998 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).

⁵ 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).

⁶ Cartea albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” [COM(2011) 0144].

⁷ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, către Consiliu, către Comitetul Economic și Social European și către Comitetul Regiunilor – Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018 [COM (2009) 0008].

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

2.1 Temei juridic

Ținând cont de faptul că propunerea înlocuiește actuala directivă, temeiul juridic rămâne articolul 100 alineatul (2) din TFUE [ex-articolul 80 alineatul (2) din TCE], care prevede luarea de măsuri în domeniul transportului maritim.

2.2 Subsidiaritate

Directiva 2009/45/CE a fost în mare parte concepută și modelată pe cerințele internaționale și a apărut ca urmare a unei serii de accidente maritime soldate cu pierderi de vieți omenești. Deși reglementările internaționale din domeniul siguranței, cum ar fi Convenția SOLAS, au stabilit standarde comune de siguranță pentru navele angajate în curse internaționale, acestea nu se aplică navelor de pasageri angajate în curse interne.

Propunerea asigură menținerea nivelului comun de siguranță stabilit prin Directiva 2009/45/CE pentru navele care operează curse interne în apele UE, obiectiv care nu ar putea fi atins printr-o acțiune unilaterală la nivelul statelor membre. În același timp, propunerea reiterează necesitatea și valoarea adăugată a unor standarde diferite, atunci când condițiile locale de operare impun acest lucru.

Având în vedere obiectivul pieței interne și libertatea de a presta servicii de transport maritim în interiorul statelor membre, propunerea asigură, de asemenea, faptul că Directiva 2009/45/CE continuă să faciliteze transferul de nave între registrele naționale și să permită o concurență echitabilă în cazul curselor interne, fără compromiterea nivelului de siguranță.

2.3 Proporționalitate

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

Pe lângă clarificarea câtorva definiții, un alt obiectiv urmărit de prezenta inițiativă de simplificare este eliminarea anumitor cerințe inutile fără compromiterea nivelului ridicat de siguranță. Prin urmare, propunerea elimină navele cu lungimea mai mică de 24 metri din domeniul de aplicare al Directivei 2009/45/CE. 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 %). Cu alte cuvinte, majoritatea navelor cu o lungime mai mică de 24 m sunt deja certificate în temeiul legislației naționale.

În plus, paleta largă de servicii pentru care sunt construite aceste nave (de exemplu, legături de zi și de noapte, croaziere de zi, escale în porturi cu caracteristici sau infrastructuri specifice) conduce la o gamă foarte largă de tipuri de nave și de soluții tehnice. Acest lucru face foarte dificilă elaborarea unui set comun de norme detaliate pentru navele de mici dimensiuni, care să poată fi aplicate unei game atât de variate de servicii.

Abordarea normativă actuală a Directivei 2009/45/CE, care constă din standarde prescriptive concepute în principal pentru nave din oțel (sau din aluminiu), a fost deci reevaluată în ceea ce privește acest tip de nave. Pe lângă aceasta, accidentele înregistrate de nave mici care nu intră sub incidența standardelor UE nu demonstrează că ar exista vreo problemă specifică de

siguranță (5 decese în decursul ultimilor 4 ani, toate accidente la locul de muncă). De asemenea, spre deosebire de navele mari, navele mici tind să fie exploatare în același stat membru până la sfârșitul duratei lor de exploatare, iar transferarea lor între statele membre este limitată.

2.4 Alegerea instrumentului

În conformitate cu principiul proporționalității, o directivă continuă să fie considerată drept cea mai adecvată formă de atingere a obiectivelor identificate. Ea stabilește principii comune și un nivel de siguranță armonizat, asigură aplicarea normelor, dar lasă la latitudinea fiecărui stat membru alegerea modalităților tehnice și practice care trebuie aplicate.

S-a considerat că cea mai adecvată soluție juridică este o propunere de modificare a Directivei 2009/45/CE. Opțiunea alternativă de a propune o nouă directivă a fost respinsă, din cauza numărului limitat de modificări clar identificabile, aduse directivei în vigoare.

3. REZULTATE ALE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

3.1 Evaluări ex post/verificări ale adecvării legislației existente

Verificarea adecvării a arătat că, la nivelul legislației UE privind siguranța navelor de pasageri, obiectivele-cheie legate de siguranța pasagerilor și de piața internă sunt în general îndeplinite și că ele rămân deosebit de relevante. Cadrul juridic al UE privind siguranța navelor de pasageri a avut drept rezultat instaurarea unui nivel comun de siguranță pentru navele de pasageri în interiorul UE și a unor condiții de concurență echitabilă între operatori, precum și a unui transfer sporit de nave între statele membre. Verificarea adecvării a arătat, de asemenea, că există posibilitatea de a mări în continuare atât nivelul de siguranță, cât și eficiența și proporționalitatea unora dintre cerințele de reglementare. S-au făcut recomandări de simplificare, clarificare și abrogare a unei serii de cerințe ambigue, depășite sau redundante în mai multe domenii:

- (a) excluderea navelor de pasageri cu o lungime mai mică de 24 m din domeniul de aplicare al Directivei 2009/45/CE și urmărirea elaborării de orientări sau de standarde în ceea ce privește navele mici și navele construite din materiale, altele decât oțelul sau echivalente, pe baza unor cerințe funcționale, ca parte a unui cadru standard bazat pe obiective.
- (b) clarificarea domeniului de aplicare al directivei, mai exact:
 - clarificarea faptului că, în sensul Directivei 2009/45/CE, aluminiul este un material echivalent cu oțelul și clarificarea cerințelor corespunzătoare de izolare împotriva incendiilor (de exemplu, definirea spațiilor care ar trebui să fie supuse unei izolări suplimentare împotriva incendiilor).
 - clarificarea faptului că navele de servicii în larg care deservește parcurile eoliene nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 2009/45/CE.
 - clarificarea faptului că ambarcațiunile tradiționale nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 2009/45/CE și clarificarea definiției acestora.
- (c) clarificarea și simplificarea definiției zonelor maritime din Directiva 2009/45/CE și, în același timp:
 - eliminarea mențiunii „unde persoanele naufragiate pot să acosteze”,

- eliminarea noțiunii de „loc de refugiu”.

3.2 Consultări cu părțile interesate

Având în vedere natura tehnică a propunerilor avute în vedere, a fost aleasă o consultare orientată, ea fiind considerată a fi cel mai adecvat instrument. Au fost consultați experți naționali, în cadrul Grupului de experți pentru siguranța navelor de pasageri. A fost organizat un atelier la care au fost invitate să participe statele membre, precum și asociații ale industriei de profil și ale pasagerilor. Măsurile avute în vedere au fost prezentate în repetate rânduri. Pe lângă aceasta, foaia de parcurs publicată pe site-ul web Europa⁸ a permis tuturor părților interesate să transmită un feedback prin intermediul unui formular de răspuns online.

Documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerea conține rezumatul consultării, precum și un feedback detaliat referitor la observațiile formulate pe parcursul procesului de consultare. Măsurile de simplificare preconizate au fost susținute de marea majoritate a experților naționali, deși s-au făcut o serie de observații cu privire la formularea exactă a unora dintre propuneri. Prin urmare, toate sugestiile au fost analizate cu atenție, iar propunerile au fost modificate, acolo unde s-a considerat oportun. În plus, unii experți au ridicat întrebări legate de aspecte privind punerea în aplicare practică și tehnică; acestea au fost abordate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerea și sunt incluse în planul de punere în aplicare.

Părțile interesate din industria de profil au insistat ca principiile esențiale ale actualului cadru juridic să rămână neschimbate (punând în evidență costurile legate de sporirea siguranței navelor de aluminiu în unele state membre), în timp ce asociația pasagerilor a cerut mărirea nivelului de siguranță și a avertizat în legătură cu consecințele scăderii acestuia. Prin urmare, propunerea asigură menținerea nivelului de siguranță actual și, în măsura în care acest lucru este posibil în cadrul măsurilor de simplificare, mărirea acestuia (de exemplu, prin clarificarea faptului că navele din aluminiu trebuie construite în conformitate cu standardele de siguranță ale directivei).

3.3 Obținerea și utilizarea expertizei

Prezenta revizuire se bazează în primul rând pe datele colectate pe parcursul procesului de verificare a adecvării, așa cum au fost raportate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei „Adaptarea cursului: verificarea adecvării legislației UE privind siguranța navelor de pasageri”, adoptat la 16 octombrie 2015⁹.

Pe lângă datele obținute și consultările efectuate în cadrul verificării adecvării, pregătirea prezentei propuneri de simplificare a necesitat o contribuție din partea experților tehnici și juridici în ceea ce privește formularea concretă a definițiilor tehnice și o redactare juridică clară. Această expertiză a fost obținută la nivel intern, prin cooperarea cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă și cu Grupul de experți pentru siguranța navelor de pasageri. Documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerea oferă detalii în acest sens.

3.4 Evaluarea impactului

Propunerea este o măsură imediată de urmărire a verificării adecvării care a identificat în detaliu aspectele de simplificat și a evaluat potențialului de simplificare. Așa cum s-a subliniat

⁸ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_ro.htm

⁹ SWD(2015) 197.

În Foaia de parcurs, fie măsurile avute în vedere nu ar trebui să genereze niciun impact semnificativ (mai exact, în afară de cele care nu pot fi cuantificate, cum ar fi claritatea, certitudinea sau simplitatea juridică), fie nu au fost identificate soluții semnificativ diferite. În conformitate cu orientările Comisiei privind o mai bună reglementare, nu a fost efectuată o evaluare completă a impactului.

Cu toate acestea, propunerea de simplificare este însoțită de un document de lucru al serviciilor Comisiei care reamintește recomandările verificării adecvării și explică rațiunile soluțiilor propuse, din perspectivă tehnică și juridică. Acesta include un rezumat și un feedback referitoare la consultarea părților interesate, efectuată în sprijinul prezentei inițiative. De asemenea, s-a anexat și un plan de punere în aplicare.

3.5 Adecvarea reglementărilor și simplificarea

Potențialul de simplificare al prezentei propuneri constă în principal din impacturi necuantificabile precum claritatea, securitatea și simplitatea juridică, care rezultă din clarificarea domeniului de aplicare al directivei și din simplificarea definiției zonelor maritime.

Ar trebui stabilit un termen-limită până la care navele cu lungimea mai mare de 24 m și care au fost construite din materiale echivalente înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive trebuie să se conformeze cerințelor tehnice prevăzute în directivă. O perioadă de tranziție suficient de lungă ar trebui să faciliteze ajustarea, în cea mai mare măsură posibilă. În ceea ce privește zonele maritime, propunerea ar elimina în primul rând criteriile redundante sau depășite și ar influența doar într-o măsură minimă demarcarea zonelor maritime de către statele membre.

Propunerea sporește de asemenea claritatea juridică, prin eliminarea unui număr de trimiteri redundante, incorecte sau inconsecvente.

3.6 Drepturi fundamentale

Propunerea nu are consecințe asupra protecției drepturilor fundamentale.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Propunerea nu are nicio implicație pentru bugetul Uniunii.

5. ALTE ELEMENTE

5.1 Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare

Propunerea este însoțită de un plan de punere în aplicare care enumeră acțiunile necesare pentru punerea în aplicare a măsurilor de simplificare și identifică principalele provocări legate de aspectele tehnice și juridice și de calendarul punerii în aplicare.

Sunt identificate mecanisme adecvate de monitorizare și de raportare, fără a se crea noi obligații de raportare și sarcini administrative. Informațiile esențiale privind flota, accidentele și conformitatea vor fi colectate cu ajutorul EMSA și al Grupului de experți pentru siguranța navelor de pasageri, precum și al bazei de date a Platformei europene de informare cu privire la accidentele maritime (EMCIP). Întrucât se estimează că durata ciclului complet al vizitelor de punere în aplicare preconizate ale EMSA va fi de 5 ani, ciclul de evaluare a legislației UE privind siguranța navelor de pasageri ar trebui să fie stabilit la intervale de 7 ani.

5.2 Documente explicative

Nu sunt necesare documente explicative, întrucât măsurile de simplificare nu sunt substanțiale sau complexe.

5.3 Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii

Definiții și domeniu de aplicare

Se modifică articolul 2 pentru a se elimina o serie de trimiteri redundante, inconsecvente sau incorecte, în special în ceea ce privește Codul stabilității intacte (se adaugă trimiterea lipsă), Codul pentru navele de mare viteză (se corectează trimiterea), definiția înălțimii etravei (se elimină partea redundantă), zona portuară (se aliniază cu definiția zonei marine), locul de refugiu (se elimină, fiind considerat redundant în conformitate cu simplificarea definiției zonelor maritime), statul portului (care înlocuiește statul gazdă în conformitate cu revizuirea Directivei 1999/35/CE) și organizația recunoscută (se actualizează trimiterea).

De asemenea, se modifică articolul 2 pentru a se prevedea noi definiții ale navelor tradiționale (definiție mutată de la articolul 3 și actualizată pentru a se ține seama de definiția navelor tradiționale din Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁰), velierelor (definiție nouă), navelor și ambarcațiunilor de agrement (definiție mutată de la articolul 3 și mai bine aliniată Convenției SOLAS), navelor de serviciu (definiție nouă) și materialelor echivalente (definiție mutată din anexa 1 și modificată pentru a se clarifica faptul că navele construite din astfel de materiale trebuie să fie certificate în conformitate cu prezenta directivă).

Se modifică articolul 3 pentru a se exclude din domeniul de aplicare al directivei navele cu lungimea mai mică de 24 metri, pentru a se elimina trimiterea incorectă la „pasager” din titlurile literelor (a) și (b) și pentru a clarifica faptul că directiva nu se aplică velierelor, navelor de serviciu și navelor menționate în codul SPS (incluzând navele de aprovizionare în larg).

Clase de nave de pasageri și aplicare

Se modifică articolul 4 pentru a se simplifica definițiile zonelor maritime C și D (se elimină trimiterile la criteriile „unde persoanele naufragiate pot să acosteze” și „distanța până la locul de refugiu”) și pentru a se clarifica faptul că zonele maritime sunt stabilite de statele membre în așa fel încât limita interioară a zonei maritime D să fie clar delimitată.

Se modifică articolul 5 pentru a se actualiza trimiterea la statul gazdă (înlocuit cu statul portului) și pentru a se actualiza trimiterile la Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹¹ și la Directiva 2014/90/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹².

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

¹¹ 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).

¹² Directiva 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 2014 privind echipamentele maritime și de abrogare a Directivei 96/98/CE a Consiliului (JO L 257, 28.8.2014, p. 146).

Cerințe de siguranță

Se modifică articolul 6 pentru a se actualiza trimiterea la Directiva 2009/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹³, pentru a se elimina litera (c), al cărei text era repetitiv, pentru a se actualiza trimiterea la statul gazdă (înlocuit de statul portului), pentru a se clarifica faptul că cerința de conversie este interpretată ca aplicându-se tuturor navelor (atunci când sunt convertite în nave de pasageri), nu numai navelor de pasageri existente [prin transformarea literei (e) într-un nou alineat (5)], pentru a se elimina partea redundantă a trimiterii la Codul DSC de la al patrulea paragraf al alineatului 4 litera (a), pentru a elimina litera (f), al cărei text era depășit și pentru a se introduce o nouă dată de aplicare pentru navele din materiale echivalente, construite înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive.

Se modifică articolele 7 și 8, pentru a se elimina părțile depășite.

Condiții suplimentare de siguranță, echivalențe, derogări și măsuri de salvare

Se modifică articolul 9 pentru a se elimina trimiterea incorectă la anexa 1 de la alineatul (2) și pentru a se facilita notificarea măsurilor prevăzute la respectivul articol, cu ajutorul unei baze de date create în acest scop.

Comitetul și procedura de modificare

Articolele 10 și 11 sunt puse în conformitate cu Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în ceea ce privește competența Comisiei de a adopta acte delegate și acte de punere în aplicare. Se adaugă articolul 10a, din același motiv (și anume exercitarea delegării de competențe).

Certificate

Se modifică articolul 13, pentru a se clarifica faptul că certificatul de siguranță pentru navele de pasageri se eliberează numai navelor care îndeplinesc cerințele prezentei directive și pentru a se clarifica faptul că respectivul certificat trebuie să includă toate măsurile prevăzute la articolul 9, nu numai derogările.

Dimensiunea internațională

Se modifică articolul 14, pentru a-l pune în conformitate cu Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește reprezentarea externă.

Dispoziții referitoare la evaluare

Se adaugă articolul 16a pentru a se specifica dispozițiile referitoare la evaluare.

¹³ Directiva 2009/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime (JO L 131, 28.5.2009, p. 47).

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri

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 European¹⁴,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹⁵,

acționând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Pentru a menține un nivel ridicat de siguranță, conform prevederilor standardelor de siguranță comune definite în Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁶ și pentru a menține condiții de concurență echitabile, aplicarea directivei citate ar trebui să fie îmbunătățită. Directiva 2009/45/CE ar trebui să se aplice numai navelor de pasageri și ambarcațiunilor pentru care au fost concepute standardele sale de siguranță. Anumite tipuri specifice de nave – cum ar fi navele de serviciu, velierele sau navele care transportă personal calificat angajat în activitățile navei sau ale unor instalații din larg – ar trebui să fie deci excluse din domeniul său de aplicare.
- (2) Programul privind o reglementare adecvată (REFIT)¹⁷ a arătat că nu toate statele membre certifică navele de aluminiu în temeiul Directivei 2009/45/CE. Acest fapt creează o situație inegală care subminează obiectivul de atingere a unui nivel de siguranță ridicat comun pentru pasagerii care navighează în interiorul Uniunii. Pentru a evita aplicarea neuniformă care ar decurge din interpretarea domeniului de aplicare al directivei în ceea ce privește definiția aluminiului ca material echivalent și aplicabilitatea standardelor corespunzătoare de protecție împotriva incendiilor, ar trebui clarificată definiția materialelor echivalente.
- (3) În vederea sporirii clarității și a consecvenței juridice, un anumit număr de definiții și de trimiteri ar trebui actualizate și mai bine aliniat normelor conexe de la nivelul Uniunii sau de la nivel internațional. În acest sens, trebuie acordată o atenție specială pentru a nu modifica domeniul de aplicare și nivelul de siguranță actuale, prevăzute în

¹⁴ JO C , , p. .

¹⁵ JO C , , p. .

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

¹⁷ COM(2015) 508.

Directiva 2009/45/CE. În particular, definiția navelor tradiționale ar trebui să fie mai bine aliniată Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁸, păstrând totodată actualele criterii privind anul construcției și tipul materialului. Definiția iahturilor și a ambarcațiunilor de agrement ar trebui să fie mai bine aliniată Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS).

- (4) Având în vedere principiul proporționalității, actualele cerințe prescriptive care rezultă din Convenția SOLAS s-au dovedit a fi dificil de adaptat la navele de pasageri de mici dimensiuni, cu o lungime mai mică de 24 de metri. În plus, navele de mici dimensiuni sunt construite în principal din alte materiale decât oțelul, astfel încât doar un număr foarte limitat de astfel de nave au fost certificate în temeiul Directivei 2009/45/CE. În absența unor probleme de siguranță specifice și a unor standarde adecvate prevăzute de directivă, navele cu o lungime mai mică de 24 metri ar trebui să fie deci excluse din domeniul de aplicare al acesteia și ar trebui să facă obiectul unor standarde specifice de siguranță stabilite de statele membre, care sunt mai în măsură să evalueze limitările locale aplicabile navigației acestor nave în ceea ce privește distanța până la port sau la coastă și condițiile meteorologice.
- (5) Pentru a simplifica și mai mult definițiile zonelor maritime prevăzute de Directiva 2009/45/CE și pentru a reduce la minimum sarcina statelor membre, criteriile redundante sau inadecvate ar trebui să fie eliminate. Definiția zonelor maritime în care pot opera navele din clasele C și D ar trebui să fie simplificată, prin eliminarea criteriului „unde persoanele naufragiate pot să acosteze” și prin eliminarea „distanței până la locul de refugiu” în sensul definirii zonelor maritime, menținându-se, în același timp, nivelul de siguranță. Caracterul adecvat ca loc de refugiu al unei anumite linii de țarm este un parametru dinamic care ar trebui să fie evaluat de statele membre de la caz la caz, iar, atunci când este necesar, restricțiile operaționale de orice fel, aplicabile unei anumite nave în ceea ce privește distanța până la un loc de refugiu, ar trebui să fie menționate în certificatul de siguranță pentru navele de pasageri.
- (6) Pentru a elimina consecințele negative neprevăzute ale dispozițiilor actuale, în temeiul cărora navele pentru transportul mărfurilor, care au fost transformate, nu pot fi considerate nave de pasageri noi, ar trebui să se clarifice faptul că cerințele de conversie se aplică oricărei nave, nu numai navelor de pasageri existente.
- (7) Pentru a spori transparența și a facilita notificarea derogărilor, a echivalențelor și a măsurilor suplimentare de siguranță luate de statele membre, Comisia ar trebui să stabilească și să mențină o bază de date în acest scop. Ea ar trebui să includă măsurile notificate, atât în formă de proiect, cât și în forma adoptată.
- (8) Având în vedere schimbările aduse de Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, competențele de punere în aplicare a Directivei 2009/45/CE, conferite Comisiei, ar trebui să fie actualizate în mod corespunzător. Actele de punere în aplicare ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr.182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁹.

¹⁸ Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

¹⁹ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (9) Pentru a ține seama de evoluțiile la nivel internațional și de experiența dobândită, dar și pentru a spori transparența, Comisiei ar trebui să îi fie delegată competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește excluderea din domeniul de aplicare al prezentei directive, dacă este necesar, a modificărilor aduse instrumentelor internaționale, actualizarea cerințelor tehnice și stabilirea condițiilor de utilizare a bazei de date menținute de Comisie pentru înregistrarea notificărilor de scutiri transmise de statele membre și a cererilor de derogare în conformitate cu prezenta directivă. Este deosebit de important ca Comisia să desfășoare consultări adecvate pe parcursul lucrărilor sale pregătitoare, inclusiv la nivel de experți și ca respectivele consultări să aibă loc în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legislație din 13 aprilie 2016. În particular, pentru a asigura o participare egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele simultan cu experții din statele membre, iar experții lor au acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei care se ocupă de pregătirea actelor delegate.
- (10) Pentru a stabili condiții de concurență echitabile pentru navele de pasageri care operează curse dinspre și înspre porturile Uniunii, indiferent de natura curselor în care sunt angajate, acțiunile întreprinse de Uniune în vederea accelerării lucrărilor în curs din cadrul OMI dedicate revizuirii regulilor Convenției SOLAS ar trebui să fie puse în conformitate cu Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.
- (11) Având în vedere întregul ciclu de monitorizare al vizitelor Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă, Comisia ar trebui să evalueze punerea în aplicare a Directivei 2009/45/CE cel târziu până la [șapte ani de la data menționată la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf] și să înainteze un raport în această privință Parlamentului European și Consiliului. Statele membre ar trebui să coopereze cu Comisia, pentru a colecta toate informațiile necesare acestei evaluări.
- (12) Prin urmare, Directiva 2009/45/CE ar trebui modificată în consecință,
- ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări aduse Directivei 2009/45/CE

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

- (1) Articolul 2 se modifică după cum urmează:
- (a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) «Convenții internaționale» înseamnă următoarele convenții, astfel cum au fost modificate, adică în versiunile lor actualizate:
- (i) Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS din 1974); și
- (ii) Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare și protocoalele sale;”;
- (b) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) «Codul stabilității intacte» înseamnă „Codul privind stabilitatea intactă a tuturor tipurilor de nave care fac obiectul instrumentelor OMI” cuprins în Rezoluția Adunării OMI A.749(18) din 4 noiembrie 1993, sau „Codul

internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă” cuprins în Rezoluția MSC.267(85) a OMI din 4 decembrie 2008, în versiunile lor actualizate;”;

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

„(ii) viteza maximă a acestora, astfel cum este definită în regula 1.4.30 a Codului din 1994 pentru navele de mare viteză și în regula 1.4.38 a Codului din 2000 pentru navele de mare viteză, trebuie să fie mai mică de 20 de noduri;”.

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

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

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

„(r) «zonă portuară» înseamnă o zonă, alta decât o zonă maritimă listată în temeiul articolului 4 alineatul (2), așa cum este definită de statele membre, care se extinde până la cele mai îndepărtate instalații portuare permanente formând parte integrantă din sistemul portuar sau până la limitele definite de caracteristici geografice naturale care protejează un estuar sau o zonă adăpostită similară;

(f) litera (s) se elimină;

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

„(u) «statul portului» înseamnă un stat membru din sau către portul (porturile) căruia o navă sau o ambarcațiune arborând un pavilion, altul decât cel al respectivului stat membru, efectuează curse interne;”;

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

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

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

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

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

(j) se adaugă următoarele litere:

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

(za) «material echivalent» înseamnă aliaj de aluminiu sau orice alt material incombustibil care menține proprietăți structurale și de integritate

echivalente oțelului la sfârșitul perioadei de expunere aplicabile la determinarea standard a temperaturii de aprindere, datorită izolării asigurate;

- (zb) «determinare standard a temperaturii de aprindere» înseamnă o determinare în care probe de pereți etanși sau de punți relevante sunt expuse într-un cuptor de testare la temperaturi care corespund aproximativ curbei standard timp-temperatură, în conformitate cu metoda de testare specificată Codul internațional din 2010 pentru aplicarea metodelor de încercare la foc, cuprins în Rezoluția MSC.307(88) a OMI din 3 decembrie 2010, în versiunea sa actualizată;
- (zc) «navă tradițională» înseamnă orice tip de navă de pasageri istorică, precum și copiile acestora, concepute înainte de 1965, construite cu precădere din materiale originale, inclusiv cele concepute să încurajeze și să promoveze aptitudinile și navigația tradiționale, care împreună reprezintă monumente culturale vii, operate conform principiilor navigației și tehnicii tradiționale;
- (zd) «iaht/ambarcațiune de agrement» înseamnă o navă care nu transportă mărfuri și nici mai mult de 12 pasageri, neangajată în activități comerciale, indiferent de modul său de propulsie;
- (ze) «navă de serviciu» înseamnă o ambarcațiune transportată la bordul unei nave, utilizată pentru transferul unui număr de peste 12 pasageri, de la o navă de pasageri staționară la țarm și retur;
- (zf) «reparații, modificări și transformări de importanță majoră» înseamnă oricare dintre următoarele:
 - orice schimbare care modifică substanțial dimensiunile unei nave, de exemplu, lungirea prin adăugarea unui nou corp central;
 - orice schimbare care modifică substanțial capacitatea de transport de pasageri a unei nave, de exemplu, puntea pentru vehicule transformată în spațiu de cazare pentru pasageri;
 - orice schimbare care modifică substanțial durata de exploatare a unei nave, de exemplu, renovarea spațiului de cazare pentru pasageri pe o punte întreagă;
 - orice conversie a oricărui tip de navă în navă de pasageri.”;

(2) Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

Domeniu de aplicare

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

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

Fiecare stat membru, în calitatea sa de stat al portului, trebuie să se asigure că navele de pasageri și ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri, care navighează sub

pavilionul unui stat care nu este stat membru, respectă integral cerințele prezentei directive, înainte de a se angaja în curse interne în statul membru respectiv.

2. Prezenta directivă nu se aplică:

(a) navelor care sunt:

- (i) nave de război sau nave destinate transportului de trupe;
- (ii) veliere și nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice;
- (iii) nave construite dintr-un material, altul decât oțelul sau materiale echivalente și nereglementate de standardele aplicabile navelor de mare viteză [Rezoluția MSC 36 (63) sau MSC.97(73)] sau navelor cu sustentație dinamică [Rezoluția A.373 (X)];
- (iv) nave de lemn de construcție primitivă;
- (v) nave tradiționale;
- (vi) iahturi de agrement;
- (vii) nave care navighează exclusiv în zone portuare;
- (viii) nave menționate în regula 1.2.3 din capitolul I al Codului de siguranță pentru nave cu destinație specială, Rezoluția MSC.266(84) a OMI din 13 mai 2008, în versiunea sa actualizată; sau
- (ix) nave de serviciu;

(b) ambarcațiunilor de mare viteză, care sunt:

- (i) ambarcațiuni de război sau destinate transportului de trupe;
- (ii) ambarcațiuni de agrement;
- (iii) ambarcațiuni care navighează exclusiv în zone portuare; sau
- (iv) ambarcațiuni menționate în regula 1.2.3 din capitolul I al Codului de siguranță pentru nave cu destinație specială, Rezoluția MSC.266(84) a OMI din 13 mai 2008, în versiunea sa actualizată.”;

(3) Articolul 4 se modifică după cum urmează:

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

„1. Navele de pasageri se împart în următoarele clase, în funcție de zona maritimă în care operează:

«Clasa A»	înseamnă o navă de pasageri angajată în curse interne, altele decât cursele acoperite de clasele B, C și D.
«Clasa B»	înseamnă o navă de pasageri angajată în curse interne pe parcursul cărora nu se află niciodată la mai mult de 20 de mile de linia de coastă, la o înălțime medie a mării.
«Clasa C»	înseamnă o navă de pasageri angajată în curse interne în zone maritime unde probabilitatea ca înălțimea semnificativă a valului să depășească 2,5 metri este mai mică de 10 % într-o perioadă de un an, în cazul operării pe

«Clasa D»	<p>tot parcursul anului, sau într-o perioadă specifică limitată a anului, în cazul operării exclusiv în perioada respectivă (de exemplu operare pe perioada verii), în cursul căreia nava nu se află niciodată la mai mult de 5 mile de linia de coastă, la o înălțime medie a mării.</p> <p>înseamnă o navă de pasageri angajată în curse interne în zone maritime unde probabilitatea ca înălțimea semnificativă a valului să depășească 1,5 metri este mai mică de 10 % într-o perioadă de un an, în cazul operării pe tot parcursul anului, sau într-o perioadă specifică limitată a anului, în cazul operării exclusiv în perioada respectivă (de exemplu operare pe perioada verii), în cursul căreia nava nu se află niciodată la mai mult de 3 mile de linia de coastă, la o înălțime medie a fluxului.</p>
-----------	---

”.

(b) la alineatul (2), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) stabilește și actualizează, atunci când este necesar, o listă conținând zonele maritime aflate sub jurisdicția sa, delimitând limita internă a zonei maritime în care pot opera nave din clasa D, zonele destinate operării pe tot parcursul anului și, după caz, limitarea la o anumită perioadă din an a operării claselor de nave, utilizând criteriile pentru clase definite la alineatul (1);

(4) Articolul 5 se modifică după cum urmează:

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

Fiecare stat membru, acționând în calitate de stat al portului, trebuie să recunoască certificatul de siguranță pentru ambarcațiuni de mare viteză și permisul de operare, emise de un alt stat membru, în cazul ambarcațiunilor de mare viteză angajate în curse interne sau certificatul de siguranță pentru navele de pasageri menționate la articolul 13, emis de un alt stat membru, în cazul navelor de pasageri angajate în curse interne.

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

„3. Un stat al portului poate inspecta o navă de pasageri sau o ambarcațiune de mare viteză pentru pasageri angajate în curse interne și poate controla documentele acestora, în conformitate cu dispozițiile Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului*.

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

* 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).

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

(5) Articolul 6 se modifică după cum urmează:

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

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

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

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

(ii) litera (c) se elimină;

(b) la alineatul 2 litera (b), punctul (ii) se elimină;

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

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

„(c) navele de pasageri existente, din clasele C și D, trebuie să se conformeze cerințelor relevante specifice din prezenta directivă, iar în ceea ce privește aspectele care nu sunt reglementate de cerințele menționate, normelor administrației statului de pavilion; aceste norme trebuie să asigure un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut în capitolele II-1 și II-2 din anexa I, luând în considerare și condițiile locale specifice de operare din zonele maritime în care sunt autorizate să opereze navele din clasele respective;

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

(d) dacă un stat membru consideră că normele impuse de administrația statului portului în temeiul literei (c) de la prezentul alineat nu sunt rezonabile, statul membru notifică acest lucru Comisiei fără întârziere; Comisia decide, prin intermediul unui act de punere în aplicare, dacă normele administrației statului portului sunt rezonabile. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11 alineatul (2).”;

(ii) literele (e) și (f) se elimină;

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

- (i) la litera (a), a treia liniuță se înlocuiește cu următorul text:
- „— navele respectă în totalitate cerințele Codului de siguranță pentru navele cu sustentație dinamică (Codul DSC) din Rezoluția A.373(10) a OMI, în versiunea sa actualizată;”;
- (ii) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:
- „(c) construcția și întreținerea ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri și a echipamentului acestora trebuie să respecte normele de clasificare a ambarcațiunilor de mare viteză ale unei organizații recunoscute sau norme echivalente utilizate de o administrație în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Directiva 2009/15/CE.”;
- (e) se adaugă următoarele alineate (5) și (6):
- „(5) În ceea ce privește navele de pasageri noi sau cele existente, reparațiile, modificările și transformările de importanță majoră, precum și echiparea și dotarea navelor menționate se conformează cerințelor referitoare la navele noi, prevăzute la alineatul 2 litera (a); modificările aduse unei nave, care au ca unic scop atingerea unui standard superior de supraviețuire, nu sunt considerate modificări de importanță majoră;
- (6) Navele construite dintr-un material echivalent, înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive, trebuie să fie puse în conformitate cu cerințele prezentei directive până la [5 ani după data menționată la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf].”;
- (6) La articolul 7, se elimină alineatul (2).
- (7) Articolul 8 se modifică după cum urmează:
- (a) la alineatul (3), al doilea paragraf se elimină;
- (b) alineatul (4) se elimină;
- (8) Articolul 9 se modifică după cum urmează:
- (a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:
- „(2) Sub rezerva respectării procedurii prevăzute la alineatul (4), un stat membru poate să adopte măsuri care să permită echivalențe pentru anumite dispoziții specifice ale prezentei directive, cu condiția ca eficacitatea respectivelor echivalențe să fie cel puțin egală cu eficacitatea respectivelor dispoziții.”;
- (b) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:
- „(4) Un stat membru care invocă dispozițiile alineatelor (1), (2) sau (3) procedează în conformitate cu dispozițiile de la al doilea până la al cincilea paragraf de la prezentul alineat.
- Statul membru notifică Comisiei măsurile pe care intenționează să le adopte, precizând detalii în măsura necesară pentru a confirma menținerea nivelului de siguranță la un nivel corespunzător.
- Dacă în termen de șase luni de la notificare, Comisia decide prin intermediul unui act de punere în aplicare că măsurile propuse nu sunt justificate, statului membru în cauză i se solicită să modifice sau să nu adopte măsurile propuse.
- ”;

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11 alineatul (2).

Măsurile adoptate sunt specificate în legislația internă relevantă și sunt comunicate Comisiei și celorlalte state membre.

Măsurile menționate la al doilea și la al patrulea paragraf sunt notificate prin intermediul unei baze de date stabilite și menținute de Comisie în acest scop. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10a în ceea ce privește la condițiile de acces la această bază de date.”;

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

„(c) Comisia decide, prin intermediul unui act de punere în aplicare, dacă decizia statului membru de a suspenda funcționarea navei sau a ambarcațiunii sau de a impune măsuri suplimentare este justificată din motive de pericol grav la adresa siguranței vieții sau a proprietății sau la adresa mediului, iar dacă suspendarea sau măsurile nu sunt justificate, că statul membru în cauză trebuie să retragă suspendarea sau măsurile. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11 alineatul (2).”;

(9) Articolul 10 se modifică după cum urmează:

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

„(d) trimerile specifice la «convențiile internaționale» și la rezoluțiile OMI menționate la articolul 2 literele (g), (m) și (q), articolul 3 alineatul (2) litera (a), articolul 6 alineatul (1) litera (b) și articolul 6 alineatul (2) litera (b).”;

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

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

(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10a, de modificare a prezentei directive astfel încât să excludă din domeniul său de aplicare orice modificare a instrumentelor internaționale menționate la articolul 2 numai în cazul în care, pe baza unei evaluări a Comisiei, există un risc evident ca modificarea internațională să reducă standardul siguranței maritime, al prevenirii poluării de către nave sau al protejării condițiilor de viață și de muncă la bordul navei stabilite de legislația maritimă a Uniunii, sau ca ea să fie incompatibilă cu aceasta din urmă.”;

(10) Se introduce următorul articolul 10a:

„Articolul 10a
Exercitarea delegării

(1) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 9 alineatul (4) și la articolul 10 alineatele (3) și (4) este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 9 alineatul (4) și la articolul 10 alineatele (3) și (4) este conferită Comisiei pe o perioadă de timp nedeterminată, începând cu [data intrării în vigoare].

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 9 alineatul (4) și la articolul 10 alineatele (3) și (4) poate fi revocată oricând de către Parlamentul European sau de către Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în cuprinsul său. Aceasta intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în cuprinsul deciziei. Ea nu aduce atingere validității niciunui act delegat aflat deja în vigoare.

(4) Înainte de a adopta un act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 9 alineatul (4) și al articolului 10 alineatele (3) și (4) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul, nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și către Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

(7) Un act delegat de excludere din domeniul de aplicare al prezentei directive a oricărei modificări a instrumentelor internaționale în conformitate cu articolul 10 alineatul (4) se adoptă cu cel puțin trei luni înainte de expirarea perioadei stabilite pe plan internațional pentru acceptarea tacită a modificării în cauză sau de data prevăzută pentru intrarea în vigoare a respectivei modificări. În perioada premergătoare intrării în vigoare a respectivului act delegat, statele membre se abțin de la orice inițiativă având ca scop integrarea modificării în legislația internă sau aplicarea modificării la instrumentul internațional în cauză.”;

(11) Articolul 11 se modifică după cum urmează:

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

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

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

(b) alineatul (3) se elimină;

(12) Articolul 12 se modifică după cum urmează:

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

„(1) Fiecare navă de pasageri este supusă de administrația statului de pavilion inspecțiilor menționate la literele (a), (b) și (c):

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

- (b) o inspecție periodică, o dată la 12 luni; și
 - (c) inspecții suplimentare, în funcție de situație.”;
- (b) alineatul (2) se elimină;
- (13) Articolul 13 se modifică după cum urmează:
- (a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Toate navele de pasageri noi, precum și cele existente, care îndeplinesc cerințele prezentei directive, trebuie să dețină un certificat de siguranță pentru navele de pasageri, în conformitate cu prezenta directivă. Certificatul are formatul stipulat în anexa II. Acest certificat este eliberat de administrația statului de pavilion, după s-a efectuat o inspecție inițială conform mențiunilor de la articolul 12 alineatul (1) litera (a).”;
 - (b) la alineatul (3), al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Înainte de a emite permisul de operare pentru ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri angajate în curse interne într-un stat al portului, administrația statului de pavilion trebuie să convină cu statul portului asupra tuturor condițiilor de operare aferente operării ambarcațiunii în statul respectiv. Administrația statului de pavilion înscrie toate aceste condiții în permisul de operare.”;
 - (c) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Măsurile de siguranță suplimentare, echivalențele și derogările acordate navelor sau ambarcațiunilor în temeiul și în conformitate cu dispozițiile articolului 9 alineatele (1), (2) și (3) se înscriu în certificatul navei sau al ambarcațiunii.”;
- (14) Articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 14

Regulile Convenției SOLAS din 1974

1. În ceea ce privește navele de pasageri angajate în curse internaționale, Uniunea prezintă OMI propuneri privind accelerarea actualelor activități desfășurate în cadrul OMI în legătură cu revizuirea regulilor Convenției SOLAS 1974, în versiunea sa actualizată, care conțin aspecte lăsate la latitudinea administrației, privind stabilirea unor interpretări armonizate pentru respectivele regulamente și privind adoptarea modificărilor care se impun.
 2. Propunerile menționate la alineatul (1) sunt prezentate OMI pe baza regulilor armonizate prevăzute în anexa I.”;
- (15) se introduce următorul articolul 16a:

„Articolul 16a

Reexaminare

- Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei directive și prezintă rezultatele acestei evaluări Parlamentului European și Consiliului cel târziu la [șapte ani de la data menționată la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf].”;
- (16) Anexa I se modifică după cum urmează:

- (a) la punctul 13.1 din partea A capitolul II-2, a șasea teză se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care nava este angajată în curse interne într-un alt stat membru, se include o traducere în limba oficială a respectivului stat al portului, dacă această limbă nu este nici engleza, nici franceza.”;

- (b) la primul paragraf al notei de subsol 1 la tabelul de la punctul 2 capitolul III, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Ambarcațiunile de salvare pot fi bărci de salvare sau plute de salvare sau o combinație a acestora, în conformitate cu dispozițiile regulii III/2.2. Atunci când acest lucru se justifică prin caracterul sigur al curselor și/sau prin condițiile climatice favorabile din zona de operare, având în vedere recomandările din MSC/Circ.1046 al OMI, administrația statului de pavilion poate accepta, dacă acest lucru nu este respins de statul membru al portului.”.

Articolul 2

Transpunere

1. Statele membre adoptă și publică, cel târziu până la [12 luni de la data intrării în vigoare] actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică imediat Comisiei textul actelor respective.

Ele aplică aceste dispoziții începând de la [12 luni după intrarea în vigoare].

Atunci când statele membre adoptă actele respective, acestea 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 textul 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 sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele