EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1 Motivele și obiectivele propunerii

În spiritul Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT) și al Agendei pentru o mai bună reglementare ale Comisiei și ca o continuare imediată a verificării adecvării legislației UE privind siguranța navelor de pasageri[[1]](#footnote-1), Comisia prezintă o serie de propuneri pentru realizarea potențialului de simplificare identificat.

Obiectivele prezentei revizuiri sunt simplificarea și raționalizarea cadrului de reglementare existent al UE în domeniul siguranței navelor de pasageri, cu scopul (i) de a menține normele UE dacă este necesar și proporțional; (ii) de a asigura punerea lor corectă în aplicare; și (iii) de a elimina eventuala suprapunere a obligațiilor și neconcordanțelor dintre acte legislative conexe. Unul dintre obiectivele generale este de a furniza un cadru juridic clar, simplu și actualizat, care să fie ușor de pus în aplicare, de monitorizat și de controlat, sporind astfel nivelul global al siguranței.

Directiva 1999/35/CE a Consiliului[[2]](#footnote-2) prevede mai multe tipuri de inspecții care abordează anumite caracteristici de siguranță ale navelor de tip ro-ro ferry și ale navelor de mare viteză (HSC). Aceste inspecții vizează riscuri specifice legate de punțile neseparate pentru vehicule, care creează vulnerabilitate la incendii și din punctul de vedere al stabilității, de activitatea foarte intensă, riscurile legate de deplasarea mărfurilor, problemele de etanșeitate, rampele cu înălțime reglabilă și uzura fizică.

În pofida faptului că regimul special de inspecții pentru aceste nave rămâne necesar, cerințele acestei directive nu mai corespund realității. Situația din prezent este foarte diferită de cea de acum aproape 20 de ani, când a fost adoptată Directiva 1999/35/CE. La momentul respectiv, UE era compusă din 15 state membre și existau foarte multe nave ro-pax și HSC care circulau în mod regulat între UE și țări terțe. În plus, de atunci încoace, regimul de control al statului portului a fost consolidat, în special după intrarea în vigoare a Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului[[3]](#footnote-3), care a stabilit un regim de inspecții bazat pe riscuri, inclusiv un număr minim de inspecții pe care statele membre trebuie să le efectueze pe navele cu risc ridicat.

În prezent, marea majoritate a statelor membre combină sau înlocuiesc unele dintre inspecțiile impuse în temeiul Directivei 1999/35/CE fie cu expertize ale statului de pavilion, fie cu inspecții în cadrul controlului statului portului. Din cauza acestei practici, punerea în aplicare și asigurarea respectării acestei directive au devenit problematice, având în vedere domeniile de aplicare diferite ale inspecțiilor respective și suprapunerea normelor. În special, cadrul juridic permite înlocuirea unei inspecții din cadrul controlului statului portului cu o expertiză în temeiul Directivei 1999/35/CE. Cu toate acestea, având în vedere faptul că domeniul de aplicare al expertizei în sensul Directivei 1999/35/CE nu include toate elementele vizate de controlul statului portului, această suprapunere creează în realitate un vid normativ.

Prin urmare, se propune actualizarea, clarificarea și simplificarea cerințelor existente în materie de expertize pentru navele de tip ro-ro ferry și HSC, cu menținerea aceluiași nivel de siguranță și a principalelor mecanisme operaționale. Acest demers este pe deplin conform cu programul REFIT al Comisiei și urmărește eficientizarea efortului de inspecție al administrațiilor naționale și prelungirea la maximum a perioadei de exploatare comercială a navei.

În acest sens, pentru a asigura claritatea și coerența, propunerea abrogă actuala directivă și o înlocuiește cu o directivă nouă. Propunerea include, de asemenea, modificări conexe ale Directivei 2009/16/CE.

1.2 Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică

Propunerea este pe deplin conformă cu propunerile de simplificare vizând modificarea Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului[[4]](#footnote-4) și a Directivei 98/41/CE a Consiliului[[5]](#footnote-5). Propunerea asigură coerența cu Directiva 2009/16/CE prin includerea unor modificări conexe ale acesteia. Aceste modificări conexe sunt strict limitate la ceea ce este necesar pentru asigurarea coerenței cu prezenta propunere și nu au niciun efect asupra viitoarei evaluări a Directivei 2009/16/CE. Propunerea este pe deplin conformă cu recomandările formulate în contextul verificării adecvării și cu Cartea albă din 2011 privind viitorul transporturilor[[6]](#footnote-6), care a recunoscut necesitatea de a moderniza actualul cadru legislativ al UE în domeniul siguranței navelor de pasageri.

1.3 Coerența cu celelalte politici ale Uniunii

Propunerea este în acord cu obiectivele Agendei Comisiei pentru o mai bună reglementare, asigurând faptul că legislația existentă este simplă și clară, că nu creează o sarcină inutilă și că se adaptează la evoluțiile de pe plan politic, societal și tehnologic. De asemenea, propunerea îndeplinește obiectivele strategiei UE pentru 2018 privind transportul maritim[[7]](#footnote-7), asigurând calitatea serviciilor regulate de transport de pasageri cu feribotul în interiorul UE.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

2.1 Temei juridic

Dat fiind că propunerea înlocuiește actuala directivă, temeiul juridic rămâne articolul 100 alineatul (2) din TFUE [fostul articol 80 alineatul (2) din TCE], care prevede măsuri în domeniul transportului maritim.

2.2 Subsidiaritate

La cererea statelor membre[[8]](#footnote-8), legislația UE în domeniul siguranței navelor de pasageri a fost modelată și conturată, în principal, în conformitate cu cerințele internaționale și ca reacție la o serie de accidente majore (de exemplu, cele în care au fost implicate navele *Herald of Free Enterprise* și *Estonia*). Majoritatea statelor membre sunt vizate atât în calitate de state de pavilion, cât și ca state ale portului.

Deși la nivelul UE au fost adoptate norme comune cu privire la navele de pasageri, inclusiv la navele de tip ro-ro ferry și HSC care efectuează curse interne, acest lucru nu este valabil și pentru cursele internaționale, în cazul cărora se aplică convențiile internaționale. Convențiile internaționale permit numeroase posibilități de derogare și interpretări divergente ale standardelor de siguranță. Pasagerii care călătoresc în UE au dreptul de a beneficia de același nivel de siguranță, indiferent de tipul de nave sau de servicii pe care le utilizează.

În absența unui mecanism de punere în aplicare la nivel internațional, regimul de expertize aplicabil în UE atât navelor de pasageri care efectuează curse interne, cât și celor care efectuează curse internaționale rămâne o condiție prealabilă pentru menținerea unui standard ridicat de siguranță a vieții pe navele de pasageri și pentru eliminarea navelor care nu satisfac exigențele. Acest regim garantează, de asemenea, o concurență echitabilă în apele UE pentru toți operatorii, indiferent de naționalitate sau de pavilionul arborat de navele sau de ambarcațiunile lor, fără distincție între cursele internaționale și cele interne. Prin urmare, condițiile armonizate pentru operarea navelor de tip ro-ro ferry și a navelor HSC care intră în sau pleacă din porturile UE, precum și nivelul comun de siguranță nu ar putea fi realizate prin acțiune unilaterală la nivelul statelor membre.

2.3 Proporționalitate

Având în vedere ultimele evoluții tehnice și juridice, propunerea privind clarificarea cerințelor existente și eliminarea suprapunerilor și a conceptelor ieșite din uz este considerată a fi singura opțiune proporțională și coerentă. Ea garantează menținerea actualului nivel ridicat de siguranță și permite utilizarea optimă a resurselor, stabilirea mai eficientă a obiectivelor și clarificarea cerințelor de siguranță.

În conformitate cu principiul proporționalității, o directivă rămâne cea mai potrivită opțiune de luat în considerare pentru realizarea obiectivelor identificate. Ea stabilește principii comune și un nivel armonizat de siguranță, garantează aplicarea normelor, însă lasă la latitudinea fiecărui stat membru alegerea procedurilor practice și tehnice care trebuie aplicate. Astfel, ea lasă fiecărui stat membru responsabilitatea de a decide ce instrumente de punere în aplicare se potrivesc cel mai bine cu sistemul său intern. De asemenea, o directivă garantează îndeplinirea, în cea mai mare măsură posibilă, a obiectivului de simplificare prevăzut în prezenta propunere.

2.4 Alegerea instrumentului

Pentru a asigura o viziune de elaborare clară și coerentă a actelor legislative, soluția cea mai adecvată s-a dovedit a fi propunerea unei noi directive care să o înlocuiască pe cea aflată în vigoare. Opțiunea alternativă, și anume propunerea unei serii de modificări ale directivei actuale, a fost respinsă din cauza numărului considerabil și a naturii modificărilor care trebuiau aduse directivei respective.

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

3.1 Evaluările ex post/verificările adecvării legislației existente

Verificarea adecvării a arătat că principalele obiective ale legislației UE în domeniul siguranței navelor de pasageri legate de siguranța pasagerilor și de piața internă sunt în general îndeplinite și rămân extrem de relevante. Cadrul juridic al UE privind siguranța navelor de pasageri a avut ca rezultat crearea unui nivel comun de siguranță pentru navele de pasageri în cadrul UE și a unor condiții de concurență echitabile între operatori, precum și intensificarea transferului de nave între statele membre. Verificarea adecvării a demonstrat, de asemenea, că există posibilitatea de a îmbunătăți în continuare atât nivelul de siguranță, cât și eficiența și proporționalitatea unora dintre cerințele normative. Într-o serie de domenii, au fost formulate recomandări privind simplificarea, clarificarea și abrogarea mai multor cerințe ambigue, caduce sau care se suprapun:

* 1. evitarea suprapunerilor dintre expertizele specifice efectuate în temeiul Directivei 1999/35/CE și inspecțiile extinse prevăzute la articolul 14 din Directiva 2009/16/CE și în Regulamentul (UE) nr. 428/2010 al Comisiei;
	2. evitarea suprapunerilor dintre expertizele specifice efectuate în temeiul Directivei 1999/35/CE și inspecțiile anuale efectuate de statul de pavilion, prevăzute în Directiva 2009/21/CE (referitoare la cursele internaționale) și în Directiva 2009/45/CE (privind cursele interne);
	3. eliminarea conceptului caduc de stat gazdă prevăzut în Directiva 1999/35/CE (păstrând însă posibilitatea de a efectua inspecții comune) și înlocuirea termenului de „expertiză” cu cel de „inspecție”;
	4. precizarea perioadei dintre cele două inspecții anuale ale navelor ro-pax prevăzute în Directiva 1999/35/CE, care trebuie efectuate la intervale regulate de șase luni.

3.2 Consultări cu părțile interesate

Având în vedere natura tehnică a propunerilor avute în vedere, o consultare specifică a fost aleasă drept cel mai adecvat instrument. Au fost consultați experți naționali în cadrul Grupului de experți pentru siguranța navelor de pasageri. A fost organizat un atelier de lucru la care au fost invitate să participe atât statele membre, cât și industria de profil și asociațiile de pasageri. Măsurile avute în vedere au fost prezentate cu numeroase ocazii. În plus, foaia de parcurs publicată pe site-ul Europa[[9]](#footnote-9) a permis tuturor părților interesate să formuleze observații prin intermediul unui formular de răspuns online.

Rezumatul consultărilor și răspunsurile detaliate la observațiile formulate în cursul procesului de consultare sunt incluse în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerea. Măsurile de simplificare avute în vedere au fost susținute de marea majoritate a experților naționali, deși au fost făcute mai multe observații cu privire la formularea exactă a textului unora dintre propuneri. Prin urmare, toate sugestiile au fost examinate cu atenție, iar propunerile au fost modificate după caz. În plus, unii experți au adus în discuție aspectele practice și tehnice ale punerii în aplicare, care au fost abordate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerea și sunt integrate în planul de punere în aplicare.

Părțile interesate din industria de profil au cerut cu insistență ca principiile esențiale ale actualului cadru juridic să rămână neschimbate, în timp ce asociațiile de pasageri au solicitat actualizarea nivelului de siguranță și au emis avertismente cu privire la scăderea acestuia. Prin urmare, propunerea garantează menținerea și, în măsura în care cadrul de simplificare permite acest lucru, ameliorarea nivelului de siguranță existent (de exemplu, prin clarificarea faptului că cele două inspecții anuale prevăzute de actuala directivă trebuie efectuate la intervale regulate de șase luni).

3.3 Obținerea și utilizarea expertizei

Prezenta revizuire se bazează în primul rând pe datele colectate în cursul procesului de verificare a adecvării, astfel cum au fost raportate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei intitulat „*Adjusting course:* *EU Passenger Ship Safety Legislation Fitness Check*” („Adaptarea cursului: verificarea adecvării legislației UE privind siguranța navelor de pasageri”), adoptat la 16 octombrie 2015[[10]](#footnote-10).

Pe lângă datele colectate și consultarea efectuată în cadrul verificării adecvării, pregătirea prezentei propuneri de simplificare a necesitat contribuții din partea experților tehnici și juridici cu privire la formularea concretă a definițiilor tehnice și la redactarea clară a textelor juridice. Această expertiză a fost reunită la nivel intern, în cooperare cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) și cu Grupul de experți pentru siguranța navelor de pasageri. Un raport în acest sens a fost inclus în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerea.

3.4 Evaluarea impactului

Propunerea constituie o continuare imediată a verificării adecvării, care a identificat în detaliu aspectele ce urmează a fi simplificate și a evaluat potențialul de simplificare. După cum s-a evidențiat în foaia de parcurs, în ceea ce privește măsurile avute în vedere, fie nu se preconizează ca acestea să genereze efecte semnificative (și anume, care să le depășească pe cele nemăsurabile, cum ar fi claritatea, securitatea sau simplitatea juridică), fie nu au fost identificate soluții substanțial diferite. În concordanță cu Orientările Comisiei privind o mai bună reglementare, nu a fost efectuată o evaluare propriu-zisă a impactului.

Cu toate acestea, propunerea de simplificare este însoțită de un document de lucru al serviciilor Comisiei, care reamintește recomandările formulate cu ocazia verificării adecvării și explică, dintr-o perspectivă tehnică și juridică, motivația soluțiilor propuse. Documentul respectiv include un rezumat al consultării cu părțile interesate care a fost efectuată în sprijinul prezentei inițiative, precum și observații cu privire la aceasta. De asemenea, este anexat un plan de punere în aplicare.

3.5 Adecvarea reglementărilor și simplificarea

Principalul obiectiv al prezentei propuneri este de a asigura faptul că legislația existentă este adecvată scopului. Potențialul de simplificare al acesteia constă în primul rând în efecte nemăsurabile, precum claritatea, securitatea și simplitatea juridică. Principalul element cuantificat se referă la eliminarea suprapunerilor și a neconcordanțelor dintre expertizele specifice în temeiul actualei directive, inspecțiile extinse din cadrul controlului statului portului și expertizele anuale ale statului de pavilion. Simplificarea avută în vedere nu numai că va elimina vidul normativ identificat, ci se preconizează, de asemenea, că va eficientiza efortul de inspecție al administrațiilor naționale și că va prelungi la maximum perioada de exploatare comercială a navei.

Potențialul maxim de combinare a fost estimat la aproximativ 900 000 EUR (ceea ce înseamnă eliminarea, pe an, în întreaga UE, a cca. 670 expertize de sine stătătoare efectuate în temeiul actualei directive, dacă situația rămâne neschimbată în ceea ce privește navele aflate în serviciu), o parte fiind deja realizată în practică prin combinarea diverselor tipuri de inspecții. Pe lângă aceste estimări pecuniare, toate părțile interesate se confruntă cu o sarcină semnificativă legată de complexitatea acestor regimuri de inspecție, de suprapunerea unor cerințe prevăzute în acte legislative diferite și exprimate în termei diferiți etc.. Din acest motiv, implementarea, monitorizarea și controlul aplicării legislației sunt inutil de împovărătoare pentru toate părțile implicate.

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 în care se enumeră acțiunile necesare pentru punerea în aplicare a măsurilor de simplificare și se identifică principalele provocări tehnice, juridice și temporale legate de aceasta.

Au fost identificate măsuri de monitorizare și de raportare adecvate, fără a se crea obligații de raportare și sarcini administrative noi. Informațiile esențiale privind flota, accidentele și conformitatea vor fi colectate cu ajutorul EMSA, al bazei de date privind inspecțiile (THETIS), al Grupului de experți pentru siguranța navelor de pasageri și al bazei de date EMCIP (Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime). Având în vedere faptul că ciclul complet al vizitelor EMSA legate de punerea în aplicare are o durată estimată de 5 ani, ciclul de evaluare a legislației UE privind siguranța navelor pentru pasageri ar trebui stabilit la intervale de 7 ani.

5.2 Documente explicative

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

5.3 Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii

Domeniu de aplicare și definiții

Articolul 1 delimitează domeniul de aplicare al directivei, excluzând navele care fac obiectul inspecțiilor din cadrul controlului statului portului efectuate în conformitate cu Directiva 2009/16/CE. Ca urmare, domeniul de aplicare este limitat la navele care furnizează servicii regulate de nave de tip ro-ro ferry și nave de pasageri de mare viteză între porturi din același stat membru sau între un port dintr-un stat membru și un port dintr-o țară terță, în cazul în care nava arborează pavilionul statului membru în cauză.

Articolul 2 elimină o serie de definiții și trimiteri redundante, precum „pasager”, „stat gazdă”, „curse internaționale”, „certificat de exceptare”. Se elimină, de asemenea, trimiterea la investigarea accidentelor maritime, reglementată în prezent de Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului[[11]](#footnote-11). Definițiile unei serii de alte concepte sunt actualizate pentru a se ține seama de modificările aduse legislației UE sau celei de la nivel internațional (OMI) și pentru a se asigura faptul că definițiile sunt uniformizate cu cele din Directiva 2009/16/CE.

Inspecții preliminare

Articolele 3 și 4 prevăd un sistem de inspecții bazate pe nave (mai degrabă decât pe companii), care trebuie efectuate înainte de începerea serviciului regulat. Nava trebuie să facă obiectul unei inspecții în conformitate cu anexa II și, de asemenea, trebuie verificate o serie de aspecte privind gestionarea siguranței, prevăzute în anexa I. Articolul 4 se referă la situația în care o navă a fost inspectată recent sau este mutată de la un serviciu la altul cu caracteristici asemănătoare. În text se utilizează termenul de „inspecții” în loc de „expertize”, întrucât reflectă mai exact tipul de activitate reglementată.

Inspecții regulate, rapoarte de inspecție, interzicerea plecării, recurs și costuri

Articolul 5 stipulează că navele care intră sub incidența directivei sunt inspectate de două ori pe an, cu un anumit interval între inspecții, și că una dintre aceste inspecții ar trebui să aibă loc în timp ce nava este în serviciu, în timpul unei curse regulate. Se prevede, de asemenea, posibilitatea statelor membre de a combina, dacă doresc, inspecția cu o expertiză a statului de pavilion, care ar trebui efectuată anual pentru fiecare navă. Aceasta ar duce la reducerea sarcinii atât pentru administrație, cât și pentru operatorul navei.

La articolele 6, 7, 8, 9, 10 și 11, toate dispozițiile privind rapoartele de inspecție, interzicerea plecării, recursurile, costurile și baza de date privind inspecțiile, precum și toate dispozițiile referitoare la sancțiuni sunt uniformizate cu cele prevăzute în Directiva 2009/16/CE. Deși Directiva 2009/16/CE nu prevede un ordin de interzicere a plecării, acesta a fost inspirat de ordinul de reținere din cadrul controlului statului portului.

Procedura de modificare

Articolele 12 și 13 sunt aliniate la dispozițiile Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene referitoare la exercitarea competențelor Comisiei în legătură cu actele delegate.

Modificarea Directivei 2009/16/CE

Articolul 14 prevede modificarea conexă a Directivei 2009/16/CE pentru a se asigura menținerea actualului conținut și a actualei frecvențe ale inspecțiilor navelor de tip ro-ro ferry și ale navelor de pasageri de mare viteză.

Abrogare

Articolul 15 prevede abrogarea Directivei 1999/35/CE și face trimitere la tabelul de corespondență aferent din anexa IV.

Dispoziții privind evaluarea

Articolul 16 conține dispoziții privind evaluarea.

2016/0172 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI A CONSILIULUI

privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de tip ro-ro ferry și a navelor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate, de modificare a Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind controlul statului portului și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului

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[[12]](#footnote-12),

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[[13]](#footnote-13),

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Legislația Uniunii privind sistemul de expertize obligatorii pentru operarea în condiții de siguranță a serviciilor regulate de nave de tip ro-ro ferry și nave de pasageri de mare viteză (HSC) datează din 1999. Ar trebui să se țină seama de progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a regimului de control al statului portului instituit prin Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului[[14]](#footnote-14), precum și de experiența dobândită în cursul aplicării Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului, semnat la Paris, la 26 ianuarie 1982.

(2) Potrivit verificării adecvării efectuate în contextul Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT)[[15]](#footnote-15), cadrul juridic al Uniunii privind siguranța navelor de pasageri a avut ca rezultat crearea unui nivel comun de siguranță pentru navele de pasageri în Uniune. De asemenea, verificarea adecvării a demonstrat că, întrucât legislația Uniunii privind siguranța navelor de pasageri a evoluat în timp ca reacție la diverse exigențe și situații, există în prezent un anumit grad de suprapunere și de duplicare care poate și ar trebui să fie raționalizat și simplificat pentru a reduce sarcina administrativă cu care se confruntă armatorii și pentru a eficientiza efortul depus de administrațiile maritime ale statelor membre.

(3) Majoritatea statelor membre combină deja, atunci când este posibil, expertizele obligatorii pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de tip ro-ro ferry care efectuează curse regulate cu alte tipuri de expertize și inspecții, și anume cu expertizele statului de pavilion și cu inspecțiile din cadrul controlului statului portului. Prin urmare, pentru a reduce și mai mult efortul de inspecție și pentru a prelungi la maximum perioada de exploatare comercială a navei, navele care fac obiectul inspecțiilor din cadrul controlului statului portului ar trebui transferate în domeniul de aplicare al Directivei 2009/16/CE, iar domeniul de aplicare al prezentei directive ar trebui limitat la navele care furnizează servicii regulate de nave de tip ro-ro ferry și nave de pasageri de mare viteză între porturi din același stat membru sau între un port dintr-un stat membru și un port dintr-o țară terță, în cazul în care nava arborează pavilionul statului membru în cauză.

(4) Conceptul de „stat gazdă” a fost introdus de Directiva 1999/35/CE a Consiliului[[16]](#footnote-16) pentru a facilita cooperarea cu țările terțe înainte de extinderea Uniunii în 2004. S-a considerat că acest concept nu mai este relevant și, prin urmare, ar trebui eliminat.

(5) Directiva 1999/35/CE prevedea obligația statului gazdă de a efectua, o dată la 12 luni, o expertiză specifică și o expertiză în timpul serviciului regulat. Deși obiectivul acestei cerințe era de a garanta că cele două inspecții se efectuează la un anumit interval de timp una de cealaltă, verificarea adecvării din cadrul REFIT a demonstrat că lucrurile nu se întâmplă mereu astfel. Pentru a se elimina ambiguitatea cerinței respective și pentru a se asigura un nivel comun de siguranță, ar trebui clarificat faptul că cele două inspecții anuale ar trebui efectuate la intervale regulate de aproximativ șase luni.

(6) Directiva 1999/35/CE se referea mai degrabă la „expertize” decât la „inspecții”. Termenul de „expertiză” este utilizat în convențiile internaționale pentru a indica obligația statului de pavilion de a monitoriza conformitatea navelor cu standardele internaționale și de a emite sau de a reînnoi certificate dacă este cazul. Cu toate acestea, regimul special de inspecții pentru navele de tip ro-ro ferry și HSC care efectuează servicii regulate nu poate fi considerat expertiză, iar formularele relevante emise în cadrul inspecțiilor nu sunt și nu pot fi considerate certificate de navigabilitate. Prin urmare, termenul de „expertiză” ar trebui înlocuit cu cel de „inspecție” atunci când se referă la expertizele specifice ale navelor ro-pax, prevăzute în prezent în Directiva 1999/35/CE.

(7) Pentru a se ține seama de evoluțiile de la nivel internațional și de experiența dobândită, ar trebui să i se delege Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește excluderea modificărilor aduse instrumentelor internaționale din domeniul de aplicare al prezentei directive, dacă este necesar, și actualizarea cerințelor tehnice. Este deosebit de important ca, în cadrul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca aceste consultări să aibă loc în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016. În special, pentru a asigura participarea 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.

(8) Directiva 2009/16/CE ar trebui modificată pentru a se asigura menținerea conținutului și a frecvenței inspecțiilor care vizează navele de tip ro-ro ferry și navele de pasageri de mare viteză. Prin urmare, dispozițiile specifice privind inspecțiile și verificările care vizează navele de tip ro-ro ferry și navele de pasageri de mare viteză care efectuează servicii regulate și sunt eligibile pentru controlul statului portului ar trebui transferate în domeniul de aplicare al Directivei 2009/16/CE.

(9) În vederea realizării ciclului complet al vizitelor de monitorizare ale Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă, Comisia ar trebui să evalueze punerea în aplicare a prezentei directive cel târziu până la [șapte ani de la data menționată la articolul 17 alineatul (1) al doilea paragraf] și să prezinte un raport în acest sens Parlamentului European și Consiliului. Statele membre ar trebui să coopereze cu Comisia în vederea reunirii tuturor informațiilor necesare pentru această evaluare.

(10) Pentru a spori claritatea juridică și coerența și având în vedere numărul de modificări preconizate, Directiva 1999/35/CE ar trebui abrogată, iar Directiva 2009/16/CE ar trebui modificată în consecință.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1 **Domeniu de aplicare**

1. Prezenta directivă se aplică navelor de tip ro-ro ferry și navelor de pasageri de mare viteză care desfășoară un serviciu regulat între un port dintr-un stat membru și un port dintr-o țară terță, în cazul în care nava arborează pavilionul statului membru în cauză, sau efectuează curse interne în cadrul unui serviciu regulat, în zone maritime în care navele din clasa A pot opera în conformitate cu articolul 4 din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului[[17]](#footnote-17).

2. Statele membre pot aplica prezenta directivă navelor de tip ro-ro ferry și navelor de pasageri de mare viteză care efectuează curse interne în cadrul unui serviciu regulat, în zone maritime în care pot opera și nave din celelalte clase, cu excepția celor menționate la alineatul (1).

Articolul 2
**Definiții**

În scopul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

* + 1. „navă de tip ro-ro ferry” înseamnă o navă de pasageri cu echipată cu dispozitive care permite îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri;
		2. „navă de pasageri de mare viteză” înseamnă o navă de mare viteză astfel cum este definită în regula X/1 din Convenția SOLAS 1974, în versiunea sa actualizată, care transportă mai mult de 12 pasageri;
		3. „Convenția SOLAS 1974” înseamnă Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare din 1974, împreună cu protocoalele și modificările acesteia, în versiunea sa actualizată;
		4. „Codul navelor de mare viteză” înseamnă „Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză”, inclus în Rezoluția MSC 36 (63) a OMI din 20 mai 1994, sau Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză, 2000 (Codul HSC 2000), inclus în Rezoluția MSC.97(73) a OMI din decembrie 2000, în versiunile lor actualizate;
		5. „serviciu regulat” înseamnă o serie de traversări efectuate de navele de tip ro-ro ferry și de navele de pasageri de mare viteză în scopul deservirii traficului între aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de curse dinspre și înspre același port fără escale, fie:

(a) conform unui orar publicat; fie

(b) cu traversări atât de regulate și de frecvente încât constituie o serie organizată care poate fi recunoscută;

* + 1. „zonă maritimă” înseamnă orice zonă maritimă inclusă într-o listă constituită în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din Directiva 2009/45/CE;
		2. „certificate” înseamnă:

(a) în cazul navelor de tip ro-ro ferry și al navelor de pasageri de mare viteză angajate în curse internaționale, certificatele de siguranță emise în temeiul Convenției SOLAS 1974, respectiv în temeiul Codului navelor de mare viteză, împreună cu inventarul anexat relevant al echipamentelor;

(b) în cazul navelor de tip ro-ro ferry și al navelor de pasageri de mare viteză angajate în curse interne, certificatele de siguranță emise în conformitate cu Directiva 2009/45/CE, împreună cu inventarul anexat relevant al echipamentelor;

* + 1. „administrația statului de pavilion” înseamnă autoritățile competente ale statului care acordă navelor de tip ro-ro ferry și navelor de pasageri de mare viteză dreptul de a arbora pavilionul acestuia;
		2. „cursă internă” înseamnă o cursă pe mare de la port al unui stat membru spre același port sau spre un alt port din statul membru în cauză;
		3. „organizație recunoscută” înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[[18]](#footnote-18);
		4. „companie” înseamnă proprietarul navei de tip ro-ro ferry sau al navei de pasageri de mare viteză sau orice organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat de la proprietar responsabilitatea pentru operarea navei de tip ro-ro ferry sau a navei de pasageri de mare viteză și care, prin asumarea acestei responsabilități, a convenit să preia toate îndatoririle și responsabilitățile impuse de Codului Internațional de Management al Siguranței (ISM);
		5. „inspector” înseamnă un funcționar public sau o altă persoană care este autorizată în mod corespunzător de către autoritatea competentă a statului membru să efectueze inspecțiile prevăzute în prezenta directivă, este răspunzătoare în fața respectivei autorități competente și îndeplinește criteriile minime specificate în anexa XI la Directiva 2009/16/CE.

Articolul 3
**Inspecții preliminare**

1. Înainte ca o navă de tip ro-ro ferry sau o navă de pasageri de mare viteză să înceapă operațiunile în cadrul unui serviciu regulat reglementat prin prezenta directivă, statele membre efectuează o inspecție preliminară care constă în:

* + - 1. verificarea conformității cu cerințele prevăzute în anexa I;
			2. o inspecție în conformitate cu anexa II, ca să se convingă că nava de tip ro-ro ferry sau nava de pasageri de mare viteză îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat.

2. Inspecția preliminară nu este necesară dacă, în cursul ultimelor șase luni, nava a făcut obiectul unei expertize anuale realizate de statul de pavilion sau al unei inspecții anuale realizate de un stat membru, efectuate în conformitate cu procedurile și orientările relevante referitoare la expertize, astfel cum sunt specificate în Rezoluția consolidată A 1053(27) a OMI [Orientări referitoare la inspecțiile desfășurate în temeiul sistemului armonizat de inspecții și certificare (*Harmonized System of Survey and Certification* - HSSC), 2011] sau în conformitate cu proceduri concepute în vederea atingerii aceluiași obiectiv.

3. Inspecția preliminară este efectuată de către un inspector. Expertiza statului de pavilion sau inspecția realizată de un stat membru, menționate la alineatul (2), sunt efectuate de un inspector sau de o organizație recunoscută autorizată de statul de pavilion să efectueze expertize sau inspecții în scopul asigurării conformității cu toate cerințele prezentei directive.

4. La cererea unui stat membru, companiile trebuie să prezinte dovezi privind conformitatea cu cerințele din anexa I înainte de inspecția preliminară, dar nu cu mai mult de o lună înaintea acesteia.

Articolul 4
**Excepții de la obligația privind inspecția preliminară**

1. Dacă o navă de tip ro-ro ferry sau o navă de pasageri de mare viteză urmează să se angajeze într-un alt serviciu regulat, statul membru ține seama de inspecțiile și de expertizele efectuate anterior în ceea ce privește nava de tip ro-ro ferry sau nava de pasageri de mare viteză în cauză pentru operarea unui serviciu regulat anterior, reglementat prin prezenta directivă. În cazul în care statul membru este satisfăcut de respectivele inspecții și expertize anterioare și dacă acestea sunt relevante pentru noile condiții operaționale, inspecțiile și expertizele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) nu mai trebuie efectuate în ceea ce privește nava de tip ro-ro ferry sau nava de pasageri de mare viteză care începe să opereze în cadrul noului serviciu regulat.

2. La cererea unei companii, statele membre își pot confirma anticipat acordul cu privire la relevanța inspecțiilor și a expertizelor anterioare pentru noile condiții operaționale.

3. În cazurile în care, ca urmare a unor circumstanțe neprevăzute, o navă de tip ro-ro ferry sau o navă de pasageri de mare viteză înlocuitoare trebuie introdusă de urgență pentru a asigura continuitatea serviciului, iar alineatul (1) nu este aplicabil, statul membru poate permite navei în cauză în cauză să înceapă operarea, în următoarele condiții:

* + - 1. în urma unei inspecții vizuale și a verificării documentelor, nu apar suspiciuni cu privire la faptul că nava de tip ro-ro ferry sau nava de pasageri de mare viteză în cauză nu îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță și
			2. statul membru finalizează în termen de o lună inspecția preliminară prevăzută la articolul 3 alineatul (1).

Articolul 5
**Inspecții periodice**

1. Statele membre efectuează, o dată la 12 luni:

* + - 1. o inspecție în conformitate cu Anexa III și
			2. o inspecție în cursul unui serviciu regulat, după minimum cinci și maximum șapte luni de la data inspecției. Această inspecție vizează elementele enumerate în anexa III și un număr suficient de elemente enumerate în anexele I și II pentru a asigura faptul că nava de tip ro-ro ferry sau nava de pasageri de mare viteză continuă să îndeplinească toate cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță.

O inspecție preliminară în conformitate cu articolul 3 se consideră a fi o inspecție în sensul prezentului articol.

2. Inspecția menționată la alineatul (1) poate fi efectuată, dacă statul membru dorește acest lucru, simultan sau în paralel cu expertiza anuală a statului de pavilion sau cu inspecția anuală, efectuate în conformitate cu procedurile și orientările relevante referitoare la expertize, astfel cum sunt specificate în Rezoluția consolidată A 1053(27) a OMI [Orientări referitoare la inspecțiile desfășurate în temeiul sistemului armonizat de inspecții și certificare (HSSC), 2011] sau în conformitate cu proceduri concepute în vederea atingerii aceluiași obiectiv.

3. Statele membre efectuează o inspecție în conformitate cu anexa II ori de câte ori nava de tip ro-ro ferry sau nava de pasageri de mare viteză este supusă unor reparații, transformări sau modificări majore sau atunci când are loc o schimbare a conducerii sau un transfer de clasă. Cu toate acestea, în cazul schimbării conducerii sau al unui transfer de clasă, statul membru poate scuti nava de tip ro-ro ferry sau nava de pasageri de mare viteză de inspecțiile prevăzute la prezentul alineat, după examinarea inspecțiilor efectuate anterior pe nava în cauză și cu condiția ca operarea acesteia în condiții de siguranță să nu fie afectată de schimbarea sau de transferul respectiv.

Articolul 6
**Notificarea și raportul de inspecție**

1. La terminarea oricărei inspecții efectuate în conformitate cu prezenta directivă, inspectorul întocmește un raport în conformitate cu anexa IX la Directiva 2009/16/CE.

2. Informațiile conținute în raport se comunică bazei de date privind inspecțiile prevăzute la articolul 10. O copie a raportului de inspecție se pune, de asemenea, la dispoziția comandantului navei.

Articolul 7
**Remedierea deficiențelor, interzicerea plecării și suspendarea inspecției**

1. Statele membre se asigură că eventualele deficiențe confirmate sau descoperite în cadrul unei inspecții efectuate în conformitate cu prezenta directivă sunt remediate.

2. În cazul unor deficiențe care sunt în mod clar periculoase pentru siguranță și sănătate sau care reprezintă un pericol imediat pentru viața oamenilor, pentru nava de tip ro-ro ferry sau pentru nava de pasageri de mare viteză, pentru echipaj și pentru pasageri, statul membru se asigură că nava de tip ro-ro ferry sau nava de pasageri de mare viteză face obiectul unui ordin de interzicere a plecării. O copie a ordinului de interzicere a plecării se pune, de asemenea, la dispoziția comandantului navei.

3. Interdicția de a pleca nu se anulează decât după îndepărtarea pericolului sau după ce autoritatea competentă stabilește că nava poate naviga, sub rezerva oricăror condiții necesare, sau că operațiunea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului ori pentru nava de tip ro-ro ferry sau pentru nava de pasageri de mare viteză și fără vreun risc pentru alte nave.

4. Dacă o astfel de deficiență nu poate fi remediată rapid în portul în care a fost confirmată sau descoperită, statul membru poate permite navei să se deplaseze până la șantierul de reparații corespunzător care este cel mai apropiat de portul de reținere, unde deficiența poate fi remediată rapid.

5. În circumstanțe excepționale în care starea generală a unei nave de tip ro-ro ferry sau a unei nave de pasageri de mare viteză nu respectă în mod evident standardele, statul membru poate suspenda inspecția navei respective până când compania ia măsurile necesare pentru a se asigura că nava de tip ro-ro ferry sau nava de pasageri de mare viteză nu mai este, în mod clar, periculoasă pentru siguranță sau sănătate și nu mai reprezintă niciun pericol imediat pentru viața echipajului și a pasagerilor sau că respectă cerințele relevante ale convențiilor internaționale aplicabile.

6. În cazul în care statul membru suspendă inspecția în conformitate cu alineatul (5), nava de tip ro-ro ferry sau nava de pasageri de mare viteză face automat obiectul unui ordin de interzicere a plecării. Ordinul de interzicere a plecării se anulează dacă inspecția a fost reluată și s-a încheiat cu succes și dacă au fost îndeplinite condițiile prevăzute la alineatul (3) din prezentul articol sau la articolul 9 alineatul (2).

7. Pentru a evita congestionarea portului, statul membru poate autoriza transferarea către o altă parte a portului a unei nave de tip ro-ro ferry sau a unei nave de pasageri de mare viteză care fac obiectul unui ordin de interzicere a plecării, în cazul în care acest lucru poate fi realizat în condiții de siguranță. Cu toate acestea, riscul de congestionare a portului nu trebuie luat în considerare atunci când se ia hotărârea de a emite sau de a anula un ordin de interzicere a plecării. Autoritățile sau organismele portuare facilitează adăpostirea acestor nave.

Articolul 8
**Dreptul la recurs**

1. Compania are dreptul la recurs împotriva unui ordin de interzicere a plecării emis de statul membru. Un recurs nu atrage după sine anularea ordinului de interzicere a plecării, cu excepția cazului în care se acordă măsuri provizorii în conformitate cu dreptul național. Statele membre instituie și mențin proceduri corespunzătoare în acest sens, în conformitate cu legislația lor națională.

2. Autoritatea statului membru îl informează pe căpitanul navei de tip ro-ro ferry sau al navei de pasageri de mare viteză care face obiectul unui ordin de interzicere a plecării despre dreptul la recurs și procedurile aplicabile. Atunci când, ca urmare a unui recurs sau a unei cereri prezentate de companie, un ordin de interzicere a plecării este revocat sau modificat, statele membre se asigură că baza de date privind inspecțiile prevăzută la articolul 10 este modificată în consecință fără întârziere.

Articolul 9
**Costuri**

1. Dacă, în cursul inspecțiilor menționate la articolele 3 și 5, se confirmă sau se descoperă deficiențe care atrag după sine interzicerea plecării, toate costurile aferente inspecțiilor sunt suportate de companie.

2. Ordinul de interzicere a plecării nu se anulează decât după efectuarea plății integrale sau dacă se oferă o garanție suficientă pentru rambursarea costurilor.

Articolul 10
**Baza de date privind inspecțiile**

1. Comisia dezvoltă, menține și actualizează o bază de date privind inspecțiile care conține toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții prevăzut în prezenta directivă sau consolidează în continuare baza de date privind inspecțiile menționată la articolul 24 din Directiva 2009/16/CE.

2. Statele membre se asigură că informațiile referitoare la inspecțiile efectuate în conformitate cu prezenta directivă, inclusiv cele privind deficiențele și ordinele de interzicere a plecării, sunt transferate în baza de date privind inspecțiile de îndată ce este finalizat raportul de inspecție sau este anulat ordinul de interzicere a plecării. În ceea ce privește detaliile informațiilor, dispozițiile anexei XIII la Directiva 2009/16/CE se aplică *mutatis mutandis*.

3. Statele membre se asigură că informațiile transferate în baza de date privind inspecțiile sunt validate în termen de 72 de ore, în scopul publicării.

4. Comisia se asigură că baza de date privind inspecțiile face posibilă recuperarea oricăror date relevante referitoare la punerea în aplicare a prezentei directive pe baza datelor privind inspecțiile, furnizate de statele membre.

5. Statele membre au acces la toate informațiile înregistrate în baza de date privind inspecțiile care sunt relevante pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții prevăzut în prezenta directivă și în Directiva 2009/16/CE.

Articolul 11
**Sancțiuni**

Statele membre stabilesc un sistem de sancțiuni pentru încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive și adoptă toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea sancțiunilor respective. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.

Articolul 12
**Procedura de modificare**

1. Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, în conformitate cu articolul 13, privind modificarea anexelor, pentru a lua în considerare evoluțiile de la nivel internațional, în special din cadrul OMI, și pentru a îmbunătăți specificațiile tehnice din anexele respective, ținând seama de experiența dobândită.

2. Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, în conformitate cu articolul 13, de modificare a prezentei directive pentru a exclude din domeniul său de aplicare orice modificare a instrumentelor internaționale menționate la articolul 2 numai dacă, pe baza unei evaluări efectuate de către Comisie, se constată că există un risc evident ca modificarea respectivă să determine o scădere a nivelului siguranței maritime, al acțiunilor de prevenire a poluării cauzate de nave sau al protecției condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor, prevăzute în legislația maritimă a Uniunii, sau să fie incompatibilă cu aceasta din urmă.

Articolul 13
**Exercitarea delegării**

1. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 12 este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

2. Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 12 se conferă Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată începând de la [data intrării în vigoare].

3. Delegarea competențelor prevăzută la articolul 12 poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în cuprinsul său. Această decizie intră în vigoare în ziua următoare datei publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în cuprinsul său. Decizia de revocare nu aduce atingere validității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

4. Înainte de a adopta un act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional 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 12 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European, nici Consiliul nu a formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Această perioadă se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

7. Un act delegat care exclude din domeniul de aplicare al prezentei directive orice modificare a instrumentelor internaționale, în conformitate cu articolul 12 alineatul (3), se adoptă cu cel puțin trei luni înainte de expirarea termenului stabilit la nivel internațional pentru acceptarea tacită a modificării vizate sau înainte de data avută în vedere pentru intrarea în vigoare a modificării menționate. În perioada care precedă intrarea în vigoare a unui astfel de act delegat, statele membre se abțin de la orice inițiativă menită să integreze modificarea respectivă în legislația lor națională sau să aplice modificarea instrumentului internațional în cauză.

Articolul 14
**Modificări aduse Directivei 2009/16/CE**

Directiva 2009/16/CE se modifică după cum urmează:

1. la articolul 2, se adaugă următoarele puncte 25-28:

„25. „navă de tip ro-ro ferry” înseamnă o navă de pasageri cu echipată cu dispozitive care permit îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri;

26. „navă de pasageri de mare viteză” înseamnă o navă de mare viteză astfel cum este definită de regula 1 de la capitolul X din Convenția SOLAS 1974, în versiunea sa actualizată, care transportă mai mult de 12 pasageri;

27. „serviciu regulat” înseamnă o serie de traversări efectuate de navele de tip ro-ro ferry și de navele de pasageri de mare viteză în scopul deservirii traficului între aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de curse dinspre și înspre același port fără escale, fie:

(i) conform unui orar publicat; fie

(ii) cu traversări atât de regulate și de frecvente încât constituie o serie organizată care poate fi recunoscută;

28. „inspecție prealabilă” înseamnă o inspecție a unei nave de tip ro-ro ferry sau a unei nave de pasageri de mare viteză care intră sub incidența prezentei directive, efectuată înainte de începerea unui serviciu regulat, cu scopul de a verifica dacă sunt îndeplinite cerințele prevăzute la articolul 3 și în anexele I și II la Directiva [XXXX].”;

1. la articolul 3 alineatul (1), se adaugă următorul paragraf:

„Prezenta directivă se aplică, de asemenea, inspecțiilor navelor de tip ro-ro ferry și navelor de pasageri de mare viteză efectuate în exteriorul portului sau departe de o zonă de ancoraj, în cursul unui serviciu regulat în conformitate cu articolul 14a.”;

1. se introduce următorul articol 14a:

„Articolul 14a
**Inspectarea navelor de tip ro-ro ferry și a navelor de pasageri de mare viteză în cadrul unui serviciu regulat**

1. Înainte de începerea unei operațiuni de către o navă de tip ro-ro ferry sau o navă de pasageri de mare viteză în cadrul unui serviciu regulat reglementat de prezenta directivă, statele membre efectuează o inspecție prealabilă, în conformitate cu articolul 3 din Directiva [XXXX], ca să se convingă că nava de tip ro-ro ferry sau nava de pasageri de mare viteză îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat și ca să verifice dacă sunt respectate cerințele prevăzute în anexa I la Directiva [XXXX].

2. Navele de tip ro-ro ferry și navele de pasageri de mare viteză fac obiectul a două inspecții în cadrul controlului statului portului, o dată la douăsprezece luni. Una dinte aceste inspecții trebuie să fie o inspecție în cursul unui serviciu regulat, care poate lua oricare dintre următoarele forme, în funcție de opțiunea statului membru:

* + - 1. o inspecție extinsă sau
			2. o inspecție care vizează elementele enumerate în anexa III și un număr suficient de elemente enumerate în anexele I și II la Directiva [XXXX] pentru a convinge statul membru de faptul că nava de tip ro-ro ferry sau nava de pasageri de mare viteză continuă să îndeplinească toate cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță.

3. Atunci când planifică o inspecție a unei nave de tip ro-ro ferry sau a unei nave de pasageri de mare viteză, statele membre acordă atenția cuvenită programului de navigație și de întreținere a navei în cauză. Un stat membru poate conveni să efectueze o inspecție a unei nave de tip ro-ro ferry sau a unei nave de pasageri de mare viteză, la cererea altui stat membru.

4. Dacă o navă de tip ro-ro ferry sau o navă de pasageri de mare viteză a făcut obiectul unei inspecții, această inspecție se înregistrează ca inspecție extinsă în baza de date privind inspecțiile și se ia în considerare în scopul aplicării articolelor 10, 11 și 12 și al calculării gradului de îndeplinire a angajamentului de inspecție de către fiecare stat membru, în măsura în care sunt abordate toate elementele menționate în anexa VII la prezenta directivă.”;

1. la articolul 15, alineatul (3) se elimină;
2. la articolul 16, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„1. Un stat membru refuză accesul în porturile și în zonele sale de ancoraj sale oricărei nave care:

* arborează pavilionul unui stat care, din cauza ratei sale de rețineri,figurează pe lista neagră adoptată în conformitate cu MOU Paris pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile și publicate anual de către Comisie, și care a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 36 de luni într-un port sau într-o zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MOU Paris sau
* arborează pavilionul unui stat care, din cauza ratei sale de rețineri, figurează pe lista gri adoptată în conformitate cu MOU Paris pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile publicate anual de către Comisie, și care a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 24 de luni într-un port sau într-o zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MOU Paris.

Primul paragraf nu se aplică în situațiile descrise la articolul 21 alinatul (6).

Refuzul accesului devine aplicabil de îndată ce nava a părăsit portul sau zona de ancoraj în care a făcut obiectul celei de a treia rețineri și în care s-a emis un ordin de refuz al accesului.”;

1. la articolul 22, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„2. În cazul în care autoritatea competentă din statul portului nu poate asigura expertiza profesională necesară, inspectorul autorității competente în cauză poate fi asistat de orice persoană care dispune de expertiza necesară.

În cursul unei inspecții a unei nave de tip ro-ro ferry sau a unei nave de pasageri de mare viteză, inspectorul autorității competente a statului portului poate fi însoțit de un inspector al statului portului din alt stat membru sau, la cererea companiei, de un reprezentant al statului de pavilion al navei.”.

Articolul 15
**Abrogare**

Directiva 1999/35/CE se abrogă.

Trimiterile la directiva abrogată se consideră trimiteri la prezenta directivă și se interpretează în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa IV.

Articolul 16
**Revizuire**

Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei directive și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului cel târziu la [șapte ani de la data menționată la articolul 17 alineatul (1) al doilea paragraf].

Articolul 17
**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 de îndată Comisiei textul acestor acte.

Ele aplică dispozițiile respective începând de la [12 luni de la data intrării în vigoare].

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

2. Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 18 **Intrare în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 19 **Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European Pentru Consiliu

Președintele Președintele

1. Rezultatele acesteia au fost raportate Parlamentului European și Consiliului la 16 octombrie 2015 [COM(2015)508]. [↑](#footnote-ref-1)
2. 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 ruliu și ambarcațiuni rapide de pasageri (JO L 138, 1.6.1999, p. 1). [↑](#footnote-ref-2)
3. 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). [↑](#footnote-ref-3)
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). [↑](#footnote-ref-4)
5. 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). [↑](#footnote-ref-5)
6. Cartea albă - „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]. [↑](#footnote-ref-6)
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). [↑](#footnote-ref-7)
8. Rezoluția Consiliului din 22 decembrie 1994 privind siguranța navelor de pasageri de tip ro-ro ferry (94/C 379/05), JO C 379, 31.12.1994, p. 8. [↑](#footnote-ref-8)
9. http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index\_ro.htm [↑](#footnote-ref-9)
10. SWD(2015)197. [↑](#footnote-ref-10)
11. Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim (JO L 131, 28.5.2009, p. 114). [↑](#footnote-ref-11)
12. JO C , , p. . [↑](#footnote-ref-12)
13. JO C , , p. . [↑](#footnote-ref-13)
14. 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). [↑](#footnote-ref-14)
15. COM(2015)508. [↑](#footnote-ref-15)
16. 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 ruliu și ambarcațiuni rapide de pasageri (JO L 138, 1.6.1999, p. 1). [↑](#footnote-ref-16)
17. 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). [↑](#footnote-ref-17)
18. 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. 47). [↑](#footnote-ref-18)