COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 23.7.2026
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro (codificare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. În contextul unei Europe a cetăţenilor, Comisia acordă o mare importanţă simplificării şi clarităţii dreptului Uniunii în scopul de a-l face mai lizibil şi mai accesibil cetăţeanului, oferindu-i astfel posibilităţi sporite de a face uz de drepturile specifice care îi sunt conferite.

   Dar acest obiectiv nu va putea fi atins atât timp cât va persista un număr mult prea mare de dispoziţii care, fiind modificate de nenumărate ori şi adeseori în mod substanţial, se găsesc dispersate parte în actul originar, parte în actele modificatoare ulterioare. Astfel, pentru a identifica dispoziţiile în vigoare, este necesară o muncă de cercetare şi de comparare a unui număr mare de acte.

   Prin urmare, claritatea şi transparenţa dreptului depind şi de codificarea legislaţiei adeseori modificată.

2. La 1 aprilie 1987, Comisia a dat instrucţiuni[1] serviciilor sale de a realiza codificarea tuturor actelor cel mai târziu după a zecea lor modificare, menţionând că este vorba despre o cerinţă minimală şi că, în vederea clarităţii şi a bunei înţelegeri a dispoziţiilor acestora, serviciile responsabile ar trebui să codifice textele la intervale şi mai scurte.

3. Concluziile preşedinţiei Consiliului European de la Edimbourg, din decembrie 1992, au confirmat aceste imperative[2], subliniind importanţa codificării care asigură o securitate juridică în ceea ce priveşte dreptul aplicabil la un moment dat în legătură cu o problemă specifică.

   Codificarea trebuie realizată respectând cu stricteţe procedura normală de adoptare a actelor Uniunii.

   Întrucât nici o modificare de substanţă nu poate fi introdusă în actele care fac obiectul codificării, Parlamentul European, Consiliul şi Comisia au convenit, prin acordul interinstituţional din 20 decembrie 1994, că, în vederea adoptării rapide a actelor codificate, ar putea fi utilizată o procedură accelerată.

4. Obiectul prezentei propuneri este codificarea Directivei 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003 privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro[3]. Noua directivă se substituie diverselor acte care i-au încorporate[4]; prezenta propunere păstrează în totalitate conţinutul actelor astfel codificate şi se limitează la a le regrupa, aducând numai adaptările de formă cerute de însăşi operaţia de codificare.

5. Prezenta propunere de codificare a fost elaborată pe baza unei consolidări prealabile, în toate limbile oficiale, a textului Directivei 2003/25/CE şi a actelor care care au modificat-o, efectuată prin intermediul unui sistem informatic, de către Oficiul pentru Publicaţii al Uniunii Europene. În cazul articolelor renumerotate, corelaţia între vechea numerotare şi cea nouă este prezentată în tabelul de corespondenţă din anexa V la directiva codificată.

---

1 COM(87) 868 PV.

2 A se vedea anexa 3 din partea A a concluziilor menţionate mai sus.

3 Înscrisă în programul legislativ pentru 2026.

4 A se vedea anexa IV, partea A, la prezenta propunere.

↓ 2003/25/CE (adaptat)

2026/0215 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro (codificare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul ⌦ privind funcționarea Uniunii Europene ⌫, în special articolul ⌦ 100 ⌫ alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ parlamentelor naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[5],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[6],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

↓

(1) Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului[7] a fost modificată de mai multe ori și[8] în mod substanțial. Este necesar, din motive de claritate și de raționalizare, să se codifice respectiva directivă.

↓ 2003/25/CE considerentul 1 (adaptat)

(2) În cadrul politicii comune a transporturilor ar trebui luate măsuri pentru a ⌦ asigura nivelul necesar de siguranță a ⌫ transportului maritim de pasageri.

5 JO C […], […], p. […].

6 JO C […], […], p. […].

7 Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003 privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro (JO L 123, 17.5.2003, pp. 22. ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 A se vedea partea A din anexa IV.

↓ 2003/25/CE considerentul 2 (adaptat)

(3) ⌦ Uniunea ⌫ dorește să evite prin toate mijloacele adecvate accidentele navale care implică nave de pasageri ro-ro soldate cu pierderi de vieți omenești.

↓ 2003/25/CE considerentul 4 (adaptat)

(4) Persoanele care utilizează navele de pasageri ro-ro și echipajul angajat la bordul acestor nave din întreaga ⌦ Uniune ⌫ ar trebui să aibă dreptul de a cere ca nivelul de siguranță să fie la fel de ridicat, indiferent de zona în care sunt exploatate aceste nave.

↓ 2003/25/CE considerentul 5 (adaptat)

(5) Ținând seama de importanța transportului maritim de pasageri pentru piața internă, cel mai eficient mod de ⌦ a sigura ⌫ un nivel minim comun de siguranță a navelor în întreaga ⌦ Uniune ⌫ îl reprezintă acțiunea la nivelul ⌦ Uniunii ⌫ .

↓ 2003/25/CE considerentul 6 (adaptat)

(6) Acțiunea la nivel ⌦ Uniunii ⌫ este cel mai bun mod de a asigura aplicarea armonizată a principiilor convenite cu Organizația Maritimă Internațională (OMI), evitându-se astfel denaturarea concurenței între operatorii de nave de pasageri ro-ro din cadrul ⌦ Uniunii ⌫ .

↓ 2003/25/CE considerentul 3

(7) Capacitatea de supraviețuire a navelor de pasageri ro-ro în urma avariilor provocate de o coliziune, stabilită prin standardele de stabilitate după avariere, este un factor esențial pentru siguranța pasagerilor și a echipajului și este relevantă în special pentru operațiunile de căutare și salvare; cel mai periculos aspect privind stabilitatea unei nave de pasageri tip ro-ro cu punte ro-ro închisă este cel reprezentat de acumularea unei cantități însemnate de apă pe punte în urma unei coliziuni.

↓ 2003/25/CE considerentul 7 (adaptat)

(8) Cerințele de stabilitate generale pentru navele de pasageri ro-ro avariate au fost stabilite la nivel internațional în cadrul Conferinței ⌦ din 1990 ⌫ a guvernelor contractante la Convenția internațională din 1974 privind siguranța vieții pe mare (

⌦ Convenția⌫ SOLAS) și au fost incluse în regula II-1/B/8 din Convenția SOLAS (standardul SOLAS 90). Aceste cerințe sunt aplicabile în întreaga ⌦ Uniune ⌫ datorită aplicabilității directe a Convenției SOLAS curselor internaționale și a aplicabilității Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului[9].

↓ 2003/25/CE considerentul 8 (adaptat)

(9) ⌦ Cerințele ⌫ de stabilitate în avarie ⌦ cuprinse în standardul ⌫ SOLAS 90 include implicit efectul pătrunderii pe punte a unui val cu o înălțime semnificativă de aproximativ 1,5 m.

↓ 2023/946 considerentul 3 (adaptat)

(10) Rezoluția 14 a ⌦ privind Acorduri regionale privind cerințele de stabilitate specifice pentru nave de pasageri ro-ro ⌫ adoptată ⌦ la 29 noiembrie 1995 ⌫ în cadrul Conferinței ⌦ guvernelor contractante la Convenția internațională din 1974 privind siguranța vieții pe mare ⌫ permite membrilor OMI să încheie acorduri regionale în cazul în care consideră că anumite condiții maritime predominante și alte condiții locale necesită cerințe de stabilitate specifice într-o anumită zonă.

↓ 2003/25/CE considerentul 10

(11) Opt țări din nordul Europei, dintre care șapte sunt state membre, au convenit la Stockholm la 28 februarie 1996 să introducă un standard de stabilitate mai strict pentru navele de pasageri ro-ro avariate pentru a ține seama de efectul acumulării de apă pe puntea ro-ro și pentru a permite navei să supraviețuiască într-o stare mai gravă decât cele prevăzute de standardul SOLAS 90, respectiv în cazul valurilor cu o înălțime semnificativă de până la 4 m.

↓ 2003/25/CE considerentul 11 (adaptat)

(12) Conform ⌦ respectivului ⌫ acord, cunoscut ca Acordul de la Stockholm, standardul de stabilitate specifică este direct legat de zona maritimă în care este exploatată nava, mai exact de înălțimea semnificativă a valurilor înregistrată în zona de exploatare. Înălțimea semnificativă a valurilor din zona de exploatare a navei determină înălțimea apei susceptibilă să se acumuleze pe puntea pentru automobile în caz de avarie.

---

[9] Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 163, 25.6.2009, pp. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

↓ 2023/946 considerentul 1 (adaptat)

(13) Directiva 2003/25/CE ⌦ a stabilit ⌫ un nivel uniform de cerințe de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, îmbunătățind capacitatea de supraviețuire a acestui tip de navă în caz de avarie în urma unei coliziuni și asigurând un nivel ridicat de siguranță pentru pasageri și echipaj, și se coroborează cu cerințele stabilite ⌦ prevăzute ⌫ în Convenția SOLAS în vigoare la data adoptării directivei menționate.

↓ 2003/25/CE considerentul 20 (adaptat)

(14) ⌦ Anumite ⌫ cerințe de stabilitate specifice ⌦ prevăzute în ⌫ prezenta directivă ar trebui să se bazeze pe o metodă, prevăzută în anexele la Acordul de la Stockholm, prin care se calculează înălțimea apei pe puntea ro-ro în urma unei avarii în raport cu doi parametri de bază: bordul liber rezidual și înălțimea semnificativă a valurilor în zona maritimă în care este exploatată nava.

↓ 2023/946 considerentul 2 (adaptat)

(15) La 15 iunie 2017, OMI a adoptat Rezoluția MSC.421(98) de modificare a Convenției SOLAS și ⌦ care prevede ⌫ cerințe de stabilitate revizuite pentru navele de pasageri în stare de avarie. Respectivele cerințe se aplică și navelor de pasageri ro-ro.

↓ 2023/946 considerentul 5 (adaptat)

(16) Cerințele stabilite în Directiva 2009/45/CE se ⌦ aplică ⌫ în cazul navelor de pasageri ro-ro. ⌦ Aplicarea ⌫ cerințele ⌦ de stabilitate din ⌫ Convenția Solas, astfel cum au fost modificate prin Rezoluția MSC.421(98) (SOLAS 2020) ar ⌦ trebui să conducă ⌫ la o reducere semnificativă a riscurilor pentru navele de pasageri ro-ro autorizate să transporte peste 1350 de persoane la bord .

↓ 2023/946 considerentul 7

(17) În cazul navelor de pasageri ro-ro autorizate să transporte cel mult 1350 de persoane la bord, aplicarea opțională a cerințelor din SOLAS 2020 ar trebui să fie posibilă numai dacă se asigură un nivel mai ridicat al indicelui R decât cel definit în SOLAS 2020, pentru a se atinge un nivelul adecvat de siguranță.

↓ 2023/946 considerentul 6 (adaptat)

(18) ⌦ Un nivel mai ridicat al indicelui R ⌫ stabilite în prezenta directivă pentru navele de pasageri ro-ro autorizate să transporte cel mult 1350 de persoane la bord ar fi dificil de pus în aplicare în cazul anumitor modele de nave. Prin urmare, companiile care dețin sau exploatează navele respective pentru efectuarea unui serviciu regulat în Uniune ar trebui să aibă opțiunea de a aplica cerințele de stabilitate aplicabile înainte de intrarea în vigoare a ⌦ Directivei (UE) 2023/946 a Parlamentului European și a Consiliului[10] ⌫.

(19) ⌦ După zece ani de la data intrării în vigoare a Directivei (UE) 2023/946, Comisia ar trebui să evalueze utilizarea opțiunii privind navele de pasageri ro-ro autorizate să transporte cel mult 1350 de persoane la bord, pentru a decide dacă este necesară o nouă revizuire a prezentei directive. ⌫ Utilizarea opțiunii respective ar trebui să fie notificată Comisiei de către statele membre, împreună cu datele referitoare la navele în cauză.

↓ 2023/946 considerentul 8

(20) Pentru a asigura nivelul necesar de siguranță, cerințele specifice de stabilitate în stare de avarie ar trebui să se aplice și navelor de pasageri ro-ro existente care nu au fost autorizate anterior în conformitate cu Directiva 2003/25/CE și care încep să efectueze servicii regulate în Uniune.

↓ 2003/25/CE considerentul 17 (adaptat)

(21) În vederea îmbunătățirii siguranței și a evitării denaturării concurenței, normele comune de siguranță privind stabilitatea ar trebui să se aplice tuturor navelor de pasageri ro-ro , care efectuează curse internaționale regulate înspre sau dinspre un port din statele membre ⌦ , indiferent de pavilionul sub care navighează ⌫ .

↓ 2003/25/CE considerentul 18

(22) Siguranța navelor este în primul rând responsabilitatea statelor de pavilion, de aceea fiecare stat membru ar trebui să asigure respectarea cerințelor de siguranță aplicabile navelor de pasageri ro-ro care arborează pavilionul respectivului stat membru.

---

[10] Directiva (UE) 2023/946 a Parlamentului European și a Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Directivei 2003/25/CE în ceea ce privește includerea unor cerințe de stabilitate îmbunătățite și alinierea directivei respective la cerințele de stabilitate definite de Organizația Maritimă Internațională (JO L 128, pp. 1 ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

↓ 2003/25/CE considerentul 19 (adaptat)

(23) Statele membre au, de asemenea, responsabilități în calitate de state ⌦ de port ⌫ . Responsabilitățile care le revin în această calitate se bazează pe responsabilități specifice de stat de port, care sunt aliniate în totalitate la Convenția Organizației Națiunilor Unite din 1982 privind legislația maritimă .

↓ 2003/25/CE considerentul 21 (adaptat)

(24) Statele membre ar trebui să stabilească și să facă publice înălțimile semnificative ale valurilor din zonele maritime traversate în mod regulat de nave de pasageri ro-ro înspre sau dinspre porturile lor. În cazul rutelor internaționale, ar trebui ca, ori de câte ori este cazul și este posibil, înălțimile semnificative ale valurilor să fie stabilite de comun acord de către statele de la ambele puncte terminus ale rutei.

↓ 2023/946 considerentul 9

(25) Statele porturilor ar trebui să coopereze în cea mai mare măsură posibilă pentru a stabili lista zonelor maritime menționate în prezenta directivă, ținând seama de suveranitatea statelor asupra zonelor maritime aflate sub jurisdicția lor și de principiile generale ale dreptului mării.

↓ 2023/946 considerentul 10 (adaptat)

(26) Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă a sprijinit Comisia în punerea în aplicare efectivă a Directivei 2003/25/CE și ar trebui să depună eforturi pentru a acorda în continuare această asistență în conformitate cu Regulamentul (UE) 2025/2434 al Parlamentului European și al Consiliului[11].

↓ 2023/946 considerentul 11 (adaptat)

(27) Pentru a permite Comisiei să evalueze și să raporteze Parlamentului European și Consiliului cu privire la punerea în aplicare a prezentei directive, statele membre ar trebui să furnizeze date privind fiecare navă de pasageri ro-ro nouă care este autorizată să transporte cel mult 1350 de puține persoane la bord pentru efectuarea de servicii regulate în conformitate cu cerințele de stabilitate ⌦ prevăzute ⌫ în prezenta directivă. Aceste date ar trebui să fie furnizate în conformitate cu structura stabilită în anexaIII. Aceste date ar trebui să fie disponibile pentru toate navele de pasageri ro-ro

[11] Regulamentul (UE) 2025/2434 al Parlamentului European și al Consiliului din 26 noiembrie 2025 privind Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1406/2002 (JO L, 2025/2434, 29.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

noi, deoarece acestea trebuie să respecte cerințele probabilistice de stabilitate prevăzute în SOLAS 2020.

↓ 2023/946 considerentul 22 (adaptat)

(28) Fiecare navă de pasageri ro-ro angajată în curse care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive ar trebui să dețină un certificat de conformitate eliberat de administrația statului de pavilion, certificat care ar trebui acceptat de toate celelalte state membre.

↓ 2019/1243 1243/2019 art.1 și anexa, punctul IX (4) (adaptat)

(29) În vederea adaptării ⌦ prezentei ⌫ directive la progresele tehnice, la evoluțiile de la nivel internațional și la experiența acumulată în ceea ce privește punerea în aplicare a acesteia, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din ⌦ Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ⌫ ar trebui delegată Comisiei pentru a modifica anexele la ⌦ prezenta ⌫ directivă. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare[12]. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

↓ 2003/25/CE considerentul 28 (adaptat)

(30) Întrucât ⌦ obiectivele prezentei directive ⌫, și anume siguranța vieții pe mare, prin îmbunătățirea capacității de supraviețuire a navelor de pasageri ro-ro în caz de avariere, nu poate fi atins în mod satisfăcător de către statele membre și poate, prin urmare, datorită ⌦ dar, având în vedere amploarea ⌫ și efectelor acțiunii, ⌦ acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta ⌫ poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității ⌦ astfel cum este ⌫ prevăzut la articolul 5 din Tratatul ⌦ privind Uniunea Europeană ⌫ . În conformitate cu principiul proporționalității ⌦ astfel cum este ⌫ prevăzut la articolul ⌦ respectiv ⌫, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru ⌦ realizarea obiectivelor respective ⌫.

---

12 JO L 123, 12.5.2016, p. 1, ELI: ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj

↓ 2023/946 considerentul 13 (adaptat)

(31) Pentru a nu impune o sarcină administrativă disproporționată statelor membre fără ieșire la mare, care nu au porturi maritime și care nu dispun de nave de pasageri ro-ro care arborează pavilionul lor aflate sub incidența ⌦ prezentei ⌫ directive , statelor membre respective ar trebui să li se permită să deroge de la dispozițiile ⌦ prezentei ⌫ directive . Acest lucru înseamnă că, atât timp cât condițiile respective sunt îndeplinite, statele membre în cauză nu sunt obligate să transpună ⌦ Directiva 2003/25/CE ⌫.

↓

(32) Prezenta directivă nu trebuie să aducă atingere obligațiilor statelor membre privind termenele de transpunere în dreptul intern și datele de aplicare a directivelor menționate în partea B din anexa IV,

---

↓ 2003/25/CE

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Scop

Scopul prezentei directive este de a stabili un nivel uniform de cerințe de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro, care va îmbunătăți capacitatea de supraviețuire a acestui tip de nave în caz de avarie în urma coliziunii și care va asigura un nivel ridicat de siguranță pentru pasageri și pentru echipaj.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

↓ 2023/946 art.1 1 litera b) (adaptat)

(1) «Convenția SOLAS» înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare și amendamentele la aceasta care sunt în vigoare;

↓ 2023/946 art.1 1 litera c)

(2) «SOLAS 90» înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată prin Rezoluția MSC.117(74);

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

(4) «SOLAS 2020» înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată prin Rezoluția MSC.421(98);

↓ 2003/25/CE (adaptat)

(5) „Acordul de la Stockholm” înseamnă acordul încheiat la Stockholm la 28 februarie 1996 în urma Rezoluției 14 „Acorduri regionale privind cerințele de stabilitate specifice pentru nave de pasageri ro-ro” , adoptată la 29 noiembrie 1995 ⌦ în cadrul Conferinței guvernelor contractante la Convenția internațională din 1974 privind siguranța vieții pe mare (Rezoluția 14 din cadrul Conferinței SOLAS 95)⌫

(6) „navă de pasageri ro-ro” înseamnă o navă care transportă peste 12 pasageri, cu spații de marfă ro-ro sau cu spații de categorie specială, astfel cum sunt definite în regula II-2/3 din Convenția SOLAS ;

↓ 2023/946 art.1 1 litera (a) (adaptat)

(7) «navă de pasageri ro-ro existentă» înseamnă o navă de pasageri ro-ro cu chila pusă sau care se ⌦ afla ⌫ într-un stadiu similar de construcție înainte de 5 decembrie 2024; stadiu similar de construcție înseamnă stadiul în care:

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

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

(8) «navă de pasageri ro-ro nouă» înseamnă o navă de pasageri ro-ro care nu este o navă de pasageri ro-ro existentă;”

↓ 2003/25/CE

(9) „pasager” înseamnă orice persoană alta decât comandantul și membrii echipajului sau alte persoane angajate sau implicate altfel la bordul navei pentru activitățile acesteia și alta decât copiii sub un an;

↓ 2023/946

(10) „serviciu regulat” înseamnă o serie de traversări ale navelor de pasageri ro-ro efectuate pentru a asigura legătura dintre aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de curse dinspre și înspre același port fără escale:

(a) fie conform unui orar publicat; fie

(b) cu o astfel de regularitate sau frecvență încât constituie o serie sistematică recunoscută;

↓ 2003/25/CE

(11) „administrația statului de pavilion” înseamnă autoritățile competente ale statului al cărui pavilion nava de pasageri ro-ro este autorizată să îl arboreze;

↓ 2023/946

(12) „stat al portului” înseamnă un stat membru înspre sau dinspre porturile căruia o navă de pasageri ro-ro efectuează servicii regulate;

↓ 2003/25/CE

(13) „cursă internațională” înseamnă o cursă pe mare dintr-un port al unui stat membru către un port din afara statului membru respectiv sau invers;

↓ 2023/946 (adaptat)

(14) „cerințe de stabilitate specifice” înseamnă, atunci când sunt utilizate ca termen colectiv, cerințele de stabilitate menționate la articolul 6 ⌦ din prezenta directivă ⌫;

↓ 2003/25/CE

(15) „înălțimea semnificativă a valurilor” („h”) înseamnă înălțimea medie a celei mai înalte treimi a valurilor înregistrate într-un anumit interval de timp;

(16) „bord liber rezidual” („f”) înseamnă distanța minimă dintre puntea ro-ro avariată și linia de plutire finală la locul avariei, fără a se ține seama de efectul suplimentar al volumului de apă acumulat pe puntea ro-ro avariată;

↓ 2023/946

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

↓ 2003/25/CE

Articolul 3

Domeniu de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică tuturor navelor de pasageri ro-ro care efectuează servicii regulate de curse internaționale înspre sau dinspre un port al unui stat membru, indiferent de pavilionul arborat.

↓ 2023/946 art. 1. 2

(2) Fiecare stat membru, în calitate de stat al portului, se asigură că navele de pasageri ro-ro care arborează pavilionul unui stat care nu este stat membru respectă în totalitate cerințele prezentei directive înainte ca acestea să poată efectua curse în cadrul unui serviciu regulat dinspre sau înspre porturi ale statului membru respectiv, în conformitate cu Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului[13].

↓ 2023/946 art.1.3 (adaptat)

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

Statele membre care intenționează să se prevaleze de o asemenea derogare comunică Comisiei până la 5 decembrie 2024 dacă condițiile au fost îndeplinite și o informează cu privire la orice modificare ulterioară. Astfel de state membre nu pot permite navelor de pasageri ro-ro care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive să arboreze pavilionul lor decât după ce au transpus și pus în aplicare Directiva ⌦ 2003/25/CE ⌫ .

↓ 2023/946 art.1.4

Articolul 4

Înălțimile semnificative ale valurilor

Înălțimile semnificative ale valurilor se utilizează la stabilirea înălțimii apei de pe puntea pentru automobile atunci când se aplică cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I. Valorile înălțimilor semnificative ale valurilor sunt cele care nu sunt depășite cu o probabilitate de peste 10 % anual.”

↓ 2003/25/CE

Articolul 5

Zone maritime

[13] Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului (JO L 315, 30.11.2017, p. 61 ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

↓ 2023/946 art. 1. 5 litera (a)

(1) Statele porturilor stabilesc și actualizează o listă a zonelor maritime traversate de nave de pasageri ro-ro care efectuează servicii regulate înspre sau dinspre porturile lor, precum și a valorilor înălțimilor semnificative ale valurilor din zonele respective.

↓ 2003/25/CE

(2) Zonele maritime și valorile înălțimilor semnificative ale valurilor aplicabile în aceste zone se definesc prin acord între statele membre sau, după caz și atunci când este posibil, între statele membre și țările terțe de la ambele puncte terminus ale rutei. În cazul în care ruta unei nave traversează mai mult de o zonă maritimă, nava trebuie să respecte cerințele de stabilitate specifice pentru valoarea cea mai ridicată a înălțimilor semnificative ale valurilor identificată pentru zonele respective.

↓ 2023/946 art. 1. 5 litera (b) (adaptat)

(3) Lista ⌦ menționată la alineatul 1 ⌫ se publică într-o bază de date publică disponibilă pe pagina web a autorității maritime competente. Comisia trebuie să fie informată în legătură cu locul în care se găsesc astfel de informații, precum și cu actualizarea listei și cu motivele unor astfel de actualizări.”

↓ 2023/946 art. 1. 6 (adaptat)

Articolul 6

Cerințe de stabilitate specifice

(1) Fără a aduce atingere aplicării Directivei 2009/45/CE , navele de pasageri ro-ro noi care sunt autorizate să transporte peste 1350 de persoane la bord trebuie să respecte cerințele de stabilitate specifice prevăzute în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2020.

(2) Navele de pasageri ro-ro noi care sunt autorizate să transporte cel mult 1350 de persoane la bord trebuie să respecte, la alegerea companiei:

(a) cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I la prezenta directivă; sau

(b) cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea B din anexa I la prezenta directivă.

Pentru fiecare astfel de navă, administrația statului de pavilion îi trimite Comisiei, în termen de două luni de la data eliberării certificatului menționat la articolul 7, o notificare a opțiunii reținute dintre opțiunile menționate la primul paragraf și include în respectiva notificare detaliile menționate în anexa III.

(3) La aplicarea cerințelor prevăzute în secțiunea A din anexa I, statele membre utilizează orientările prevăzute în anexa II, în măsura în care acest lucru este posibil și compatibil cu structura navei în cauză.

(4) La alegerea companiei, navele de pasageri ro-ro existente care sunt autorizate să transporte peste 1350 de persoane la bord, cu care compania a început să efectueze servicii regulate înspre sau dinspre un port al unui stat membru după 5 decembrie 2024 și care nu au fost autorizate anterior în conformitate cu prezenta directivă trebuie să respecte:

(a) cerințele de stabilitate specifice ⌦ prevăzute ⌫ în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2020 sau

(b) cerințele de stabilite specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I la prezenta directivă, pe lângă cele prevăzute în capitolul II-1 partea B din SOLAS 2009.

Cerințele de stabilitate aplicate se consemnează în certificatul navei ⌦ menționat ⌫ la articolul 7 .

(5) La alegerea companiei, navele de pasageri ro-ro existente care sunt autorizate să transporte cel mult 1350 de persoane la bord, cu care compania a început să efectueze servicii regulate înspre sau dinspre un port al unui stat membru după 5 decembrie 2024 și care nu au fost autorizate anterior în conformitate cu prezenta directivă trebuie să respecte:

(a) cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I la prezenta directivă; sau

(b) cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea B din anexa I la prezenta directivă.

Cerințele de stabilitate aplicate se consemnează în certificatul navei menționat la articolul 7.

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

🡻 2023/946 art. 1. 8

Articolul 7

Certificate

(1) Toate navele de pasageri ro-ro noi și existente care arborează pavilionul unui stat membru trebuie să dețină un certificat care să ateste conformitatea cu cerințele de stabilitate specifice menționate la articolul 6.

Certificatele se eliberează de către administrația statului de pavilion și pot fi combinate cu alte certificate conexe. În cazul navelor de pasageri ro-ro care respectă cerințele de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I, în certificat se indică înălțimea semnificativă a valurilor până la care nava poate îndeplini cerințele de stabilitate specifice.

Certificatul rămâne valabil atât timp cât nava de pasageri ro-ro este exploatată într-o zonă cu o valoare a înălțimii semnificative a valurilor egală sau mai mică.

(2) Fiecare stat membru în calitatea sa de stat al portului recunoaște certificatele emise de un alt stat membru în conformitate cu prezenta directivă.

(3) Fiecare stat membru în calitatea sa de stat al portului recunoaște certificatele emise de o țară terță care atestă că o navă de pasageri ro-ro respectă cerințele de stabilitate specifice prevăzute în prezenta directivă.

↓ 2023/946 art. 1. 9 (adaptat)

Articolul 8

Exploatare sezonieră și alt tip de exploatare pe termen scurt

(1) În cazul în care o companie care furnizează servicii regulate întregul an dorește să introducă nave de pasageri ro-ro suplimentare care să asigure serviciul respectiv pentru o perioadă mai scurtă, aceasta trebuie să notifice autoritatea competentă din statul portului sau din statele porturilor cu cel puțin o lună înainte ca navele menționate să fie exploatate pentru serviciul respectiv.

(2) Cu toate acestea, în cazul în care, ca urmare a unor circumstanțe neprevăzute, trebuie introdusă rapid o navă de pasageri ro-ro de înlocuire pentru a se asigura continuitatea serviciului, articolul 4 alineatul (4) din Directiva (UE) 2017/2110 și punctul 1.3 din anexa XVII la Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului[14] se aplică în locul cerinței de notificare prevăzute la alineatul (1).

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

(4) În cazul navelor de pasageri ro-ro care îndeplinesc cerințele specifice ⌦ de stabilitate ⌫ prevăzute în secțiunea A din anexa I, atunci când sunt exploatate, astfel cum se menționează la alineatele (1), (2) și (3) de la prezentul articol, în condiții de înălțime semnificativă a valurilor mai mică decât cea stabilită pentru aceeași zonă maritimă pentru exploatări care se desfășoară pe parcursul întregului an, valoarea înălțimii semnificative a valurilor aplicabilă pentru perioada mai scurtă poate fi utilizată de autoritatea competentă pentru a stabili înălțimea apei pe punte la aplicarea cerințelor de stabilitate specifice prevăzute în secțiunea A din anexa I. Valoarea înălțimii semnificative a valurilor aplicabilă pentru această perioadă de timp mai scurtă se stabilește de comun acord de către statele membre sau, în cazul în care este aplicabil și posibil, între statele membre și țările terțe de la ambele capete ale rutei.

(5) În urma acordului autorității competente a statului portului sau a statelor porturilor pentru exploatări în sensul alineatelor (1), (2) și (3) ⌦ ale acestui articol ⌫ , nava de pasageri ro-ro care efectuează astfel de servicii este obligată să dețină un certificat care să ateste conformitatea cu dispozițiile prezentei directive, în temeiul articolului 7 alineatul (1).

---

[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 ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

↓ 2019/1243 art.1 și anexa, puncul IX (4) (adaptat)

Articolul 9

Modificarea anexelor

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10 în ceea ce privește modificarea anexelor pentru a ține seama de evoluțiile de la nivel internațional, în special de evoluțiile din cadrul ⌦ Organizația Maritimă Internațională ⌫ (OMI), și pentru a îmbunătăți eficacitatea directivei respective în lumina experienței acumulate și a progreselor tehnice.

Articolul 10

Exercitarea delegării de competențe

(1) Competența de a adopta acte delegate se conferă Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 9 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 26 iulie 2019. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 9 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

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

(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 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au 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. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

↓ 2003/25/CE

Articolul 11

Sancțiuni

Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile în cazul nerespectării dispozițiilor interne adoptate în conformitate cu prezenta directivă și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea lor în aplicare. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și să aibă un caracter descurajator.

↓ 2023/946 art. 1. 10

Articolul 12

Reexaminare

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

↓

Articolul 13

Abrogare

Directiva 2003/25/CE astfel cum a fost modificată prin directivele menționate în partea A din anexa IV se abrogă, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în dreptul intern și datele de aplicare a directivelor menționate în partea B din anexa IV.

Trimiterile la directiva abrogată se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa V.

↓ 2003/25/CE (adaptat)

Articolul 14

Intrarea în vigoare

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

Articolul 15

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele