



## TRANSPORTUL MARITIM: NORME PRIVIND TRAFICUL ȘI SIGURANȚA

Directivele și regulamentele UE au condus, de-a lungul ultimilor ani, la îmbunătățirea semnificativă a standardelor de securitate în domeniul transportului maritim. Îmbunătățirile au fost aduse în special prin trei pachete legislative adoptate după dezastrele care au implicat navele „Erika” și „Prestige”.

### TEMEI JURIDIC ȘI OBIECTIVE

Titlul VI, în special articolul 91 alineatul (1) litera (c) și articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene reprezintă temeiul juridic în domeniu. Siguranța pe mare în scopul protejării pasagerilor, a membrilor echipajului, a mediului marin și a regiunilor de coastă constituie un element esențial al politicii privind transportul maritim. Având în vedere caracterul global al transportului maritim, Organizația Maritimă Internațională (OMI) dezvoltă standarde internaționale uniforme. Printre principalele acorduri internaționale se numără Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL), Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) și Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetarea/atestarea și efectuarea serviciului de cart (STCW). Deși modificarea rapidă a dreptului UE în vederea includerii acestor acorduri de drept internațional reprezintă un obiectiv major al politicii UE privind transportul maritim, se adoptă, de asemenea, și măsuri suplimentare la nivelul UE.

### REALIZĂRI

#### A. Formare și calificări

[Directiva 94/58/CE](#) din 22 noiembrie 1994 privind nivelul minim de instruire a navigatorilor a acordat valoare de act legislativ al UE Convenției STCW din 1978. Convenția a fost modificată substanțial în 1995 și, din nou, în 2010, determinând modificări corespunzătoare ale Directivei UE, ultima versiune a acesteia fiind [Directiva 2012/35/UE](#) din 21 noiembrie 2012. Ea definește normele privind formarea și standardele de competență pentru atestarea navigatorilor și reglementează cursurile de specialitate. Directiva tratează și obligațiile statelor membre privind formarea navigatorilor, cerințele legate de comunicarea între membrii echipajului și verificarea brevetelor membrilor echipajului (controlul statului de port). Ea include, de asemenea, măsuri mai aspre de combatere a atestării frauduloase, standarde mai ridicate pentru aptitudinile fizice și actualizarea formării în materie de siguranță.

Propunerea Comisiei [COM\(2016\)0082](#) va abroga [Directiva 96/50/CE a Consiliului](#) și [Directiva 91/672/CEE](#) a Consiliului și va prevedea o introducere treptată, cu măsuri tranzitorii, care să extindă cerințele privind calificările profesionale dincolo de nivelul de comandanți ai navelor la toți membrii de echipaj implicați în navigația interioară din UE. Directiva actualizată va stabili obligația ca membrii echipajului de punte și persoanele responsabile cu procedurile

de urgență să dețină certificate de calificare. Comandanții de navă care navighează în condiții periculoase ar trebui să fie autorizați în mod expres în acest sens și ar trebui să fie obligați să demonstreze competențe suplimentare. Această propunere a fost votată în Comisia TRAN la data de 10 noiembrie 2016, iar acordul rezultat în urma negocierilor interinstituționale urmează să fie votat în plen în noiembrie 2017.

#### **B. Echipamentele maritime**

[Directiva 96/98/CE](#) din 20 decembrie 1996 privind echipamentele maritime are drept obiectiv să asigure aplicarea uniformă a Convenției SOLAS privind echiparea navelor comerciale, acordând un caracter obligatoriu rezoluțiilor OMI care decurg din aceasta. [Directiva 2012/32/UE](#) a modificat [Directiva 96/98/CE](#) prin înlocuirea anexei A pentru a o adapta la cele mai recente modificări ale convențiilor internaționale și ale standardelor de testare aplicabile. [Directiva 2014/90/UE](#) din 23 iulie 2014 privind echipamentele maritime a consolidat punerea în aplicare a normelor relevante și controlarea respectării acestora.

#### **C. Securitatea la bordul navelor și în instalațiile portuare**

În anul 2002 a fost adoptat la o conferință a OMI Codul ISPS (Securitatea internațională a navelor și a instalațiilor portuare), precum și diverse modificări ale altor acorduri internaționale. Prin acesta se are în vedere o protecție mai bună a navelor și a instalațiilor portuare. [Regulamentul \(CE\) nr. 725/2004](#) din 31 martie 2004 a fost conceput pentru a garanta interpretarea și punerea în aplicare uniformă a Deciziilor adoptate de OMI. Strategia Uniunii Europene în materie de securitate maritimă a fost lansată prin adoptarea de către Consiliu, la 24 iunie 2014, a unui act politic și strategic care să permită confruntarea eficace a provocărilor în materie de siguranță maritimă prin recurgerea la toate instrumentele pertinente de la nivel național și internațional și de la nivelul Uniunii.

#### **D. Siguranța navelor de pasageri și inspecția navelor**

În [Directiva 94/57/CE](#) din 22 noiembrie 1994 au fost stabilite normele și standardele comune pentru organismele cu rol de inspecție și control al navelor și pentru activitățile relevante ale administrațiilor maritime (societățile de clasificare). Siguranța la bordul navelor din serviciul de linie dintre două porturi ale UE este reglementată de [Directiva 2009/45/CE](#) din 6 mai 2009, care a consolidat și reformat normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri stabilite de [Directiva 98/18/CE](#). [Directiva 98/41/CE](#) din 18 iunie 1998 privind înregistrarea persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri permite monitorizarea numărului de pasageri și efectuarea unor operațiuni de salvare mai eficiente în caz de accident.

În 2016, Comisia a înaintat trei propuneri legislative, care au fost votate în cadrul Comisiei TRAN la 11 aprilie 2017 și în plen la 4 octombrie 2017. Prima propunere, [COM\(2016\)0369](#), care modifică [Directiva 2009/45/CE](#), urmărește clarificarea și simplificarea normelor și a standardelor de siguranță pentru navele de pasageri, astfel încât să devină mai ușor de actualizat, de monitorizat și de aplicat. Modificările includ eliminarea referințelor neconcordanțe și incorecte, oferind noi definiții ale diverselor tipuri de nave, clarificând definiția materialului echivalent, excluzând navele sub 24 de metri și simplificând definițiile zonelor maritime. Comisia va crea o bază de date pentru a crește transparența și a facilita notificarea derogărilor, a echivalențelor și a măsurilor suplimentare de siguranță. A doua propunere, [COM\(2016\)0370](#), va modifica [Directiva 98/41/CE](#) pentru a actualiza și clarifica cerințele actuale pentru numărarea și înregistrarea pasagerilor și a membrilor echipajului prezenți la bordul navelor de pasageri. Modificările includ actualizarea definiției „zonelor portuare” pentru a introduce informațiile privind naționalitatea persoanelor aflate la bord și a înlocui obligația ca întreprinderile să stocheze listele pasagerilor și ale echipajului cu stocarea acestora în ghișeul unic național. Cea de a treia propunere, [COM\(2016\)0371](#), urmărește simplificarea regulamentului UE existent

privind siguranța navelor de pasageri prin modificarea [Directivei 2009/16/CE](#) și abrogarea [Directivei 1999/35/CE](#). Propunerea va permite actualizarea și clarificarea cerințelor existente în materie de inspecții pentru navele de tip ro-ro ferry și navele de mare viteză. Propunerea cuprinde elemente cum ar fi alinierea dispozițiilor privind rapoartele de inspecție, interzicerea plecării, căile de atac, costurile, baza de date privind inspecțiile și sancțiunile. Propunerea va oferi un sistem de inspecții efectuate la bordul navelor înainte de începerea unui serviciu regulat, care poate fi combinat cu o inspecție anuală de către statul de pavilion. La 23 octombrie 2017, Consiliul și-a dat aprobarea pentru votul Parlamentului privind toate cele trei propuneri legislative.

**E.** Evoluții după dezastrele în care au fost implicate navele Erika și Prestige

După naufragiul petrolierelor Erika (1999) și Prestige (2002), normele de siguranță ale Uniunii în domeniul transportului maritim au fost din nou consolidate în mod semnificativ.

**1.** Pachetul „Erika I”

[Directiva 2001/105/CE](#) din 19 decembrie 2001 a consolidat și standardizat dispozițiile juridice stabilite în [Directiva 94/57/CE](#) privind organismele cu rol de inspecție și control al navelor (a se vedea secțiunea precedentă). Ea a instituit, în special, un sistem de responsabilitate în cazul în care s-a făcut dovadă de neglijență. Prin [Directiva 2001/106/CE](#) din 19 decembrie 2001 a devenit obligatoriu controlul statului portului pentru navele potențial periculoase și s-a introdus o „listă neagră” a navelor cărora li se poate refuza accesul la porturile UE.

[Regulamentul \(CE\) nr. 417/2002](#) din 18 februarie 2002 a stabilit un calendar fix pentru scoaterea din uz a petrolierelor cu cocă simplă și înlocuirea acestora cu nave mai sigure, cu cocă dublă. După dezastrul în care a fost implicat tancul petrolier „Prestige”, s-a adoptat un calendar mai riguros în [Regulamentul \(CE\) nr. 1726/2003](#) din 22 iulie 2003. Mai apoi, [Regulamentul \(UE\) nr. 530/2012](#) din 13 iunie 2012 privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă a abrogat [Regulamentul \(CE\) nr. 417/2002](#) și s-au prevenit anumite derogări care ar putea fi invocate în virtutea normelor OMI. Acesta a prevăzut că, dintre petrolierele care transportă produse petroliere grele, doar cele cu cocă dublă vor fi autorizate să arboreze pavilionul unui stat membru; de asemenea, a interzis accesul petrolierelor cu cocă simplă, indiferent de pavilion, în porturi sau terminale offshore, precum și ancorarea în zone aflate sub jurisdicția statelor membre.

**2.** Pachetul „Erika II”

[Directiva 2002/59/CE](#) din 27 iunie 2002 a prevăzut instituirea unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime (SafeSeaNet). Proprietarul unei nave care dorește să intre în portul unui stat membru are obligația să comunice, în prealabil, autorităților portuare competente o serie de informații, în special în cazul încărcăturilor periculoase sau poluante. Directiva impune obligația ca navele să fie echipate cu sisteme de identificare automată a navelor (AIS) și de înregistrare automată a datelor de voiaj (sisteme VDR sau „cutii negre”). Autoritățile competente ale statelor membre își rezervă dreptul de a interzice ieșirea unei nave în larg în condiții meteorologice nefavorabile. [Regulamentul \(CE\) nr. 1406/2002](#) din 27 iunie 2002 a instituit Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA). Misiunea EMSA este să ofere statelor membre și Comisiei susținere de natură științifică și tehnică și să se asigure că în transportul maritim se controlează aplicarea normelor în materie de siguranță. În mod progresiv, competențele acesteia au fost extinse semnificativ pentru a include combaterea poluării (asistență operațională la cererea statelor membre) și sistemele de monitorizare prin satelit. [Regulamentul \(UE\) nr. 100/2013](#) din 15 ianuarie 2013 a modificat

Regulamentul EMSA, clarificând sarcinile principale și auxiliare ale EMSA, precum și detaliind rolul pe care ar trebui să îl joace în facilitarea cooperării dintre statele membre și Comisie, prin:

- dezvoltarea și exploatarea Centrului european de date pentru identificarea și urmărirea la distanță a navelor (LRIT) și a SafeSeaNet;
- furnizarea de date relevante legate de poziționarea navelor și de observarea Pământului către autoritățile naționale competente și organismele competente ale Uniunii; și
- furnizarea de sprijin operațional statelor membre cu privire la anchetele legate de accidentele grave.

### 3. Cel de al treilea pachet privind siguranța maritimă și controlul statului portului

În urma unor negocieri intense, Parlamentul și Consiliul au ajuns la un acord în decembrie 2008 cu privire la un al treilea pachet legislativ care cuprinde două regulamente și șase directive:

- o reformare a Directivei privind controlul statului portului ([Directiva 2009/16/CE](#) din 23 aprilie 2009) pentru ca inspecțiile să devină mai frecvente și mai eficiente în cadrul unor noi mecanisme de monitorizare ce depind de profilul de risc, integrând, astfel, în domeniul de aplicare al dreptului Uniunii procedurile, instrumentele și lucrările create în conformitate cu memorandumul de înțelegere de la Paris;
- [Directiva 2009/21/CE](#) din 23 aprilie 2009 privind respectarea obligațiilor statului de pavilion, care permite o monitorizare mai eficientă a respectării dispozițiilor internaționale de către navele care arborează pavilionul unui stat membru;
- [Directiva 2009/17/CE](#) din 23 aprilie 2009 de modificare a Directivei 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor (SafeSeaNet), al cărei obiectiv este îmbunătățirea cadrului juridic privind zonele de refugiu pentru navele aflate în pericol, precum și dezvoltarea în continuare a platformei SafeSeaNet;
- [Regulamentul \(CE\) nr. 391/2009](#) și [Directiva 2009/15/CE](#) din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, care vizează un sistem independent de monitorizare a calității pentru a elimina deficiențele încă existente în procedurile de inspecție și atestare pentru flota mondială;
- [Directiva 2009/18/CE](#) din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim, care stabilește principii uniforme privind desfășurarea de anchete maritime privind accidentele și incidentele marine care implică nave care arborează pavilionul unui stat membru al Uniunii și care se petrec în apele teritoriale sau interioare ale unui stat membru; Directiva a creat, de asemenea, un sistem care vizează punerea în comun a rezultatelor, denumit „cadrul de cooperare permanentă”, între EMSA, Comisie și statele membre;
- [Regulamentul \(CE\) nr. 392/2009](#) din 23 aprilie 2009 privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare (fondat pe Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, astfel cum a fost modificată prin protocolul din 2002);
- [Directiva 2009/20/CE](#) din 23 aprilie 2009, care precizează condițiile prin care statul portului poate controla certificatele de asigurări ale proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime (care se supun unor limitări în sensul Convenției din 1976 privind limitarea răspunderii în domeniul creanțelor maritime, modificată prin protocolul din 1996).

## ROLUL PARLAMENTULUI EUROPEAN

Parlamentul a sprijinit inițiativele privind securitatea maritimă și a depus eforturi pentru a se realiza progrese în acest domeniu. Cele două pachete Erika privind siguranța maritimă s-au bucurat de sprijinul Parlamentului și au fost definitivate rapid, asigurându-se o serie de îmbunătățiri. Parlamentul a solicitat, de asemenea, crearea unui corp european de pază de coastă care să piloteze în zonele maritime sensibile din punct de vedere ecologic și în care navigarea e dificilă, precum și a unei structuri decizionale și de comandă clare pentru situațiile de urgență în statele membre (în special cu privire la desemnarea obligatorie a unui loc de refugiu sau a unui port pentru situații de urgență).

Ca parte a [revizuirii Directivei](#) privind sistemul european de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime (SafeSeaNet), Parlamentul s-a asigurat că statele membre vor avea obligația să desemneze o autoritate adecvată pentru a lua decizii cu privire la modul în care se poate preveni un naufragiu și care este portul care ar trebui găzduiască o navă care are nevoie de asistență.

Cadrul juridic privind porturile de refugiu, pe care Parlamentul l-a solicitat deja de mai multe ori, constituie o condiție esențială pentru îmbunătățirea siguranței în transportul maritim. Astfel, în perioada cuprinsă între primul și al treilea pachet privind siguranța maritimă [în special prin lucrările Comisiei temporare pentru îmbunătățirea siguranței maritime (MARE) în 2004], Parlamentul a fost forța care a determinat adoptarea îmbunătățirilor semnificative în domeniul siguranței maritime.

În [rezoluția](#) sa referitoare la EMSA, Parlamentul a solicitat extinderea activităților agenției. În mod specific, Parlamentul a recomandat ca sistemele sale de monitorizare a traficului să contribuie la crearea unui spațiu maritim european fără bariere, care ar facilita transportul mărfurilor și al pasagerilor pe cale maritimă între statele membre, fără mai multe formalități decât în cazul transportului rutier. Adoptând, împreună cu Consiliul, [Regulamentul \(UE\) nr. 911/2014](#) din 23 iunie 2014 privind finanțarea multianuală a acțiunilor Agenției Europene pentru Siguranța Maritimă în domeniul combaterii poluării marine provocate de nave și de instalațiile petroliere și gaziere, Parlamentul a contribuit la atribuirea către agenție a unui pachet financiar de 160,5 milioane EUR pentru perioada 1 ianuarie 2014-31 decembrie 2020.

Christina Ratcliff  
11/2017