



Bruxelles, 27 februarie 2018

## AVIZ CĂTRE PĂRȚILE INTERESATE

### RETRAGEREA REGATULUI UNIT ȘI NORMELE UE ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI MARITIM

La 29 martie 2017, Regatul Unit a notificat intenția sa de a se retrage din Uniune în temeiul articolului 50 din Tratatul privind Uniunea Europeană. Prin urmare, cu excepția cazului în care se stabilește o altă dată printr-un acord de retragere ratificat<sup>1</sup>, întreaga legislație primară și secundară a Uniunii va înceta să se mai aplice Regatului Unit începând cu data de 30 martie 2019 („data retragerii”) ora 00:00 (CET)<sup>2</sup>. Regatul Unit va deveni în acel moment o „țară terță”<sup>3</sup>.

Pregătirea pentru retragere este o chestiune de interes nu numai pentru UE și autoritățile naționale, ci și pentru entitățile din sectorul privat.

Având în vedere gradul considerabil de incertitudine, în special în ceea ce privește conținutul unui eventual acord de retragere, li se reamintesc tuturor operatorilor anumite consecințe juridice care vor decurge din normele legislației UE aplicabile în prezent în domeniul transportului maritim, atunci când Regatul Unit va deveni o țară terță.

Sub rezerva dispozițiilor tranzitorii care pot fi prevăzute într-un eventual acord de retragere, Regatul Unit nu i se mai aplică, de la data retragerii, normele UE în domeniul transportului maritim. Acest lucru are, în special, următoarele consecințe în diferitele domenii ale legislației UE privind transportul maritim<sup>4</sup>:

---

<sup>1</sup> Sunt în desfășurare negocieri cu Regatul Unit pentru a se ajunge la un acord de retragere.

<sup>2</sup> În plus, în conformitate cu articolul 50 alineatul (3) din Tratatul privind Uniunea Europeană, Consiliul European, de comun acord cu Regatul Unit, poate decide în unanimitate că tratatele încetează să se mai aplice de la o dată ulterioară.

<sup>3</sup> O țară terță este o țară care nu este membră a UE.

<sup>4</sup> Prezentul aviz nu se referă la echipamentele maritime (care sunt abordate în *Avizul către părțile interesate - Retragerea Regatului Unit și normele UE în domeniul produselor industriale*, [https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods\\_en](https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods_en)), și nici la calificările navigatorilor (care sunt abordate în *Avizul către părțile interesate - Retragerea Regatului Unit și normele UE privind nivelul minim de formare a navigatorilor și recunoașterea reciprocă a brevetelor navigatorilor*, [https://ec.europa.eu/transport/transport-modes/news/2017-12-11-brexite-notice-stakeholders\\_en](https://ec.europa.eu/transport/transport-modes/news/2017-12-11-brexite-notice-stakeholders_en)).

## 1. ACCESUL PE PIAȚĂ

- **Serviciile de transport maritim în interiorul Uniunii și traficul cu țări terțe:** Regulamentul (CEE) nr. 4055/86<sup>5</sup> prevede libertatea de a presta servicii de transport maritim între statele membre, precum și între statele membre și țările terțe, care se aplică:
  - „cetățenilor statelor membre stabiliți într-un stat membru, altul decât cel al destinatarului serviciilor”<sup>6</sup>; și
  - „cetățenilor statelor membre stabiliți în afara UE” sau „companiilor maritime stabilite în afara UE și controlate de cetățeni ai un stat membru, în cazul în care navele lor sunt înmatriculate în respectivul stat membru în conformitate cu legislația acestuia”<sup>7</sup>.

Persoanele sau companiile care, de la data retragerii, nu mai îndeplinesc aceste criterii nu vor mai beneficia de regulamentul respectiv, în special din perspectiva tratamentului nediscriminatoriu în ceea ce privește conexiunile internaționale de transport maritim.

- **Cabotajul:** În conformitate cu articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92<sup>8</sup>, furnizarea de servicii de transport maritim în interiorul statelor membre ale UE (cabotaj maritim) se limitează la **armatorii comunitari** [definiți la articolul 2 alineatul (2) din regulamentul respectiv]. De la data retragerii nu va mai fi posibil să se furnizeze servicii de transport maritim în conformitate cu acest regulament dacă nu mai sunt îndeplinite condițiile de constituire a unui armator comunitar, cu excepția cazului în care legislația națională<sup>9</sup> permite accesul la cabotaj al navelor aflate sub pavilionul unei țări terțe.

## 2. SIGURANȚA MARITIMĂ

- **Recunoașterea organizațiilor:** Retrageria Regatului Unit nu afectează ca atare recunoașterea de către Comisie, în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 391/2009<sup>10</sup>, a organizațiilor menționate la articolul 2 litera (c) din regulamentul respectiv. Cu toate acestea, în conformitate cu articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 391/2009, organizațiile recunoscute trebuie evaluate în

---

<sup>5</sup> Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe, JO L 378, 31.12.1986, p. 1.

<sup>6</sup> Articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 4055/86.

<sup>7</sup> Articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 4055/86.

<sup>8</sup> Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim), JO L 364, 12.12.1992, p. 7.

<sup>9</sup> De exemplu, legislația din Danemarca, Irlanda, Belgia și Țările de Jos.

<sup>10</sup> Regulamentul (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, JO L 131, 28.5.2009, p. 11.

mod regulat (cel puțin o dată la doi ani) de Comisie împreună cu statul membru care a depus inițial cererea de recunoaștere pentru organizația respectivă. Acest lucru este valabil și pentru organizațiile care au fost inițial recunoscute de statul membru în cauză și care beneficiază în prezent de recunoaștere în temeiul articolului 15 din Regulamentul (CE) nr. 391/2009. De la data retragerii, Regatul Unit nu va mai fi în măsură să participe la evaluările organizațiilor pe care le-a recunoscut inițial, efectuate în conformitate cu articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 391/2009. În ceea ce privește această cerință procedurală, Comisia analizează măsurile necesare și adecvate pentru a permite evaluarea în conformitate cu prevederile regulamentului.

- **Controlul statului portului:** Directiva 2009/16/CE<sup>11</sup> stabilește un sistem al UE pentru controlul statului portului. Directiva prevede obligația statelor membre de a asigura inspectarea navelor străine în porturi de către inspectorii care efectuează controlul statului portului pentru a verifica dacă starea navei și a echipamentelor sale îndeplinește cerințele convențiilor internaționale și dacă echipajul navei și modul de operare al acesteia respectă dreptul internațional aplicabil. De asemenea, Directiva 2009/16/CE impune verificarea conformității cu o serie de alte cerințe bazate pe legislația UE<sup>12</sup>, printre care se numără certificatele de asigurare prevăzute de Directiva 2009/20/CE<sup>13</sup>. Deși statele membre ale UE-27 vor continua să verifice navele din Regatul Unit care fac escală în porturile din UE, de la data retragerii, sistemul de control de către statul portului prevăzut de Directiva 2009/16/CE nu se mai aplică în Regatul Unit<sup>14</sup>. Relațiile dintre Regatul Unit și UE în ceea ce privește controlul statului portului vor fi reglementate de Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului<sup>15</sup>.
- **Operarea navelor de pasageri:** În conformitate cu articolele 4, 5 și 6 din Directiva 1999/35/CE a Consiliului<sup>16</sup>, statele gazdă, definite în directiva respectivă, trebuie să efectueze controale obligatorii pentru a se asigura că

---

<sup>11</sup> Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie JO L 131, 28.5.2009, p. 57.

<sup>12</sup> Articolul 13 și anexa IV din Directiva 2009/16/CE.

<sup>13</sup> Punctul 41 din anexa IV la Directiva 2009/16/CE și articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime, JO L 131, 28.5.2009, p 128.

<sup>14</sup> A se reține că, de la data retragerii, navele aflate sub pavilionul Regatului Unit nu vor mai fi obligate să dețină un inventar al materialelor periculoase conform cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 privind reciclarea navelor. Cu toate acestea, obligația respectivă devine din nou aplicabilă navelor aflate sub pavilionul unei țări terțe de la 31 decembrie 2020 (articolul 12 și articolul 32 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind reciclarea navelor, JO L 330, 10.12.2013, p. 1). Certificatul se va verifica în conformitate cu punctul 49 din anexa IV la Directiva 2009/16/CE.

<sup>15</sup> Toate statele membre ale UE care au porturi maritime, inclusiv Regatul Unit, sunt membre ale Memorandumului de înțelegere de la Paris.

<sup>16</sup> Directiva 1999/35/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind sistemul de expertize obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi cu punte rului și ambarcațiuni rapide de pasageri, JO L 138, 1.6.1999, p. 1. A se reține că această directivă este abrogată și înlocuită cu Directiva (UE) 2017/2110, care a intrat în vigoare la 20 decembrie 2017 și va avea ca termen de transpunere data de 21 decembrie 2019 (ulterioară datei retragerii).

serviciile regulate de transport cu feribotul tip ro-ro și de transport cu nave de pasageri de mare viteză către sau dinspre porturile UE sunt operate în condiții de siguranță. Deși aceste nave vor continua să fie supuse unor astfel de inspecții în statele membre ale UE-27 către care sau dinspre care operează, de la data retragerii, Regatul Unit nu va mai avea obligația de a efectua astfel de inspecții în conformitate cu Directiva 1999/35/CE.

- **Siguranța navelor de pescuit:** În conformitate cu articolul 3 alineatul (5) din Directiva 97/70/CE<sup>17</sup>, statele membre interzic operarea în apele lor interne sau teritoriale a navelor de pescuit aflate sub pavilionul unei țări terțe sau descărcarea capturii acestor nave în porturile lor, cu excepția cazului în care administrația statului de pavilion certifică faptul că acestea îndeplinesc cerințele menționate la articolul 3 alineatele (1)-(4) și la articolul 5 din Directiva 97/70/CE, și anume dispozițiile tehnice ale directivei respective.

În plus, în conformitate cu articolul 7 alineatul (3) din Directiva 97/70/CE, navele de pescuit aflate sub pavilionul unui stat terț sunt supuse controlului unui stat membru atunci când se află în porturile sale, pentru a se verifica dacă respectă Protocolul de la Torremolinos<sup>18</sup>, după intrarea în vigoare a acestuia.

Serviciile Comisiei sunt pregătite să furnizeze părților interesate clarificări suplimentare. Pe site-ul web al Comisiei privind transportul maritim ([https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en)) sunt disponibile informații generale. Aceste pagini vor fi actualizate cu noi informații, dacă va fi necesar. Informații suplimentare privind alte aspecte legate de siguranța maritimă sunt disponibile pe site-ul Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă, la următoarea adresă: <https://www.emsa.europa.eu/>.

Comisia Europeană  
Direcția Generală Mobilitate și Transporturi

---

<sup>17</sup> Directiva 97/70/CE a Consiliului din 11 decembrie 1997 de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare, JO L 34, 9.2.1998, p. 1.

<sup>18</sup> O serie de dispoziții ale Protocolului de la Torremolinos au fost actualizate și modificate prin Acordul de la Cape Town din 2012 privind punerea în aplicare a dispozițiilor Protocolului din 1993 referitor la Convenția internațională de la Torremolinos pentru siguranța navelor de pescuit.