



Bruxelles, 4 iunie 2020
REV1 – înlocuiește avizele din
27 februarie 2018 (transport maritim) și
11 octombrie 2019 (calificările
navigatorilor, REV1)

AVIZ CĂTRE PĂRȚILE INTERESATE

RETRAGEREA REGATULUI UNIT ȘI NORMELE UE ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI MARITIM

La 1 februarie 2020, Regatul Unit s-a retras din Uniunea Europeană și a devenit o țară terță¹. Acordul de retragere² prevede o perioadă de tranziție care se încheie la 31 decembrie 2020³. Până la această dată, dreptul UE se va aplica integral Regatului Unit și pe teritoriul acestuia⁴.

În perioada de tranziție, UE și Regatul Unit vor negocia un acord privind un nou parteneriat, care să prevadă în special o zonă de liber schimb. Cu toate acestea, nu este sigur că un astfel de acord va fi încheiat și va intra în vigoare la sfârșitul perioadei de tranziție. În orice caz, un astfel de acord va crea o relație care, în ceea ce privește condițiile de acces pe piață, va fi foarte diferită de participarea Regatului Unit la piața internă⁵, la uniunea vamală a UE, precum și la domeniul TVA și al accizelor.

Prin urmare, tuturor părților interesate și în special operatorilor economici li se amintește situația juridică aplicabilă după încheierea perioadei de tranziție.

¹ O țară terță este o țară care nu este membră a UE.

² Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice (JO L 29, 31.1.2020, p. 7) („Acordul de retragere”).

³ Perioada de tranziție poate fi prelungită o singură dată, înainte de 1 iulie 2020, cu până la unul sau doi ani [articolul 132 alineatul (1) din Acordul de retragere]. Până în prezent, guvernul Regatului Unit a exclus o astfel de prelungire.

⁴ Cu anumite excepții prevăzute la articolul 127 din Acordul de retragere, dintre care niciuna nu e relevantă în contextul prezentului aviz.

⁵ În particular, un acord de liber schimb nu include concepte legate de piața internă (în domeniul bunurilor și serviciilor), cum ar fi recunoașterea reciprocă, principiul țării de origine și armonizarea. De asemenea, un acord de liber schimb nu elimină formalitățile și controalele vamale, precum cele privind originea mărfurilor și a materialelor care intră în componența acestora, și nici interdicțiile și restricțiile referitoare la importuri și exporturi.

Recomandări pentru părțile interesate:

Ținând seama de consecințele expuse în prezentul aviz, operatorilor din sectorul transportului maritim li se recomandă, în special, următoarele:

- Operatorii de servicii de transport maritim ar trebui să verifice dacă sunt afectați de modificarea drepturilor de acces pe piață și să ia măsurile de precauție necesare atunci când vând servicii de transport maritim după încheierea perioadei de tranziție; și
- Operatorii de nave aflate sub pavilionul unui stat membru al UE ar trebui să se asigure că certificatele eliberate navigatorilor în Regatul Unit sunt recunoscute în UE în conformitate cu procedura corespunzătoare.

Vă rugăm să rețineți că:

Prezentul aviz nu se referă la:

- normele UE privind echipamentele maritime;
- normele UE privind securitatea maritimă;
- normele UE privind reciclarea navelor;
- normele UE privind emisiile, inclusiv emisiile de CO₂ din transportul maritim;
- normele UE privind controlul persoanelor care intră și ies din UE;
- cadrul general al UE pentru recunoașterea calificărilor profesionale.

În ceea ce privește aceste aspecte, sunt în curs de elaborare sau au fost publicate alte avize⁶.

După încheierea perioadei de tranziție, legislația UE privind transportul maritim, inclusiv normele UE în domeniul nivelului minim și al recunoașterii reciproce a certificatelor navigatorilor, în special Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind nivelul minim de formare a navigatorilor⁷, nu se mai aplică Regatului Unit. Acest lucru are, în special, consecințele expuse mai jos.

1. Cabotajul

Articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92⁸ liberalizează furnizarea de servicii de transport maritim în statele membre ale UE (cabotaj

⁶ https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/preparing-end-transition-period_ro

⁷ JO L 323, 3.12.2008, p. 33.

⁸ 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).

maritim) pentru toți **armatorii comunitari** ale căror nave sunt înmatriculate într-un stat membru și arborează pavilionul unui stat membru. Noțiunea de armator comunitar, definită la articolul 2 punctul 2 din regulamentul respectiv, cuprinde:

(a) resortisanți⁹ ai unui stat membru stabiliți într-un stat membru în conformitate cu legislația acelui stat membru și care exercită activități de transport maritim;

(b) companii maritime constituite în conformitate cu legislația unui stat membru și care au sediul principal al afacerii situat într-un stat membru și al căror control efectiv este exercitat într-un stat membru sau

(c) resortisanți ai unui stat membru stabiliți în afara Uniunii sau companii maritime stabilite în afara Uniunii și controlate de resortisanți ai unui stat membru, în cazul în care navele lor sunt înmatriculate într-un stat membru și arborează pavilionul acelui stat membru în conformitate cu legislația acestuia.

După încheierea perioadei de tranziție, operatorii economici care nu mai îndeplinesc condițiile prevăzute în definiția armatorului comunitar nu vor mai beneficia de dreptul de a furniza servicii de cabotaj maritim în conformitate cu acest regulament. Se poate observa că un stat membru poate decide, în temeiul legislației sale naționale, să nu impună restricții asupra cabotajului efectuat de navele aflate sub pavilionul unei țări terțe.

2. SIGURANȚA MARITIMĂ

2.1. Organizații recunoscute

Retragerea Regatului Unit nu afectează ca atare recunoașterea acordată de Comisie, în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 391/2009¹⁰, organizațiilor menționate la articolul 2 litera (c) din regulamentul respectiv.

Articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 391/2009 privind implicarea statelor membre în evaluarea periodică a organizațiilor recunoscute a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 2019/492¹¹, astfel încât să se prevadă că evaluarea se efectuează de către Comisie, împreună cu statul membru sau statele membre care au autorizat organizația recunoscută relevantă în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Directiva 2009/15/CE¹². Dispoziția modificată se

⁹ Această noțiune include atât persoanele fizice, cât și cele juridice.

¹⁰ 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).

¹¹ Regulamentul (UE) 2019/492 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 martie 2019 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 391/2009 în ceea ce privește retragerea Regatului Unit din Uniune (JO L 85I, 27.3.2019, p. 5).

¹² Directiva 2009/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime (JO L 131, 28.5.2009, p. 47).

aplică începând cu ziua următoare celei în care Regulamentul (CE) nr. 391/2009 încetează să se aplice Regatului Unit.

2.2. Controlul statului portului

Directiva 2009/16/CE¹³ 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 UE¹⁴, printre care se numără certificatele de asigurare prevăzute de Directiva 2009/20/CE¹⁵.

Deși statele membre ale UE vor continua să inspecteze navele din Regatul Unit care fac escală în porturile UE, după încheierea perioadei de tranziție, sistemul de control de către statul portului prevăzut de Directiva 2009/16/CE nu se mai aplică în Regatul Unit¹⁶. 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 portului¹⁷.

2.3. Siguranța navelor de pescuit

În conformitate cu articolul 3 alineatul (5) din Directiva 97/70/CE¹⁸, statele membre trebuie să interzică 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

¹³ 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.

¹⁴ Articolul 13 și anexa IV la Directiva 2009/16/CE.

¹⁵ 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).

¹⁶ A se reține că, după încheierea perioadei de tranziție, navele aflate sub pavilionul Regatului Unit nu vor mai fi, în principiu, supuse cerinței aplicabile navelor aflate sub pavilionul Uniunii de a deține un inventar al materialelor periculoase care respectă articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 privind reciclarea navelor. Cu toate acestea, o obligație analoagă va fi 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 va fi verificat în conformitate cu punctul 49 din anexa IV la Directiva 2009/16/CE.

¹⁷ Toate statele membre ale UE care au porturi maritime, precum și Regatul Unit, sunt membre ale Memorandumului de înțelegere de la Paris.

¹⁸ 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).

articolul 3 alineatele (1)-(4) și la articolul 5 din Directiva 97/70/CE, care cuprind dispoziții tehnice.

În plus, în conformitate cu articolul 7 alineatul (3) din Directiva 97/70/CE, navele de pescuit aflate sub pavilionul unui stat terț, care nu operează în apele interne sau teritoriale ale unui stat membru și nici nu își descarcă în porturile unui stat membru captura, sunt supuse controlului unui stat membru atunci când se află în porturile sale, pentru a se verifica dacă respectă Protocolul de la Torremolinos¹⁹, după intrarea în vigoare a acestuia.

3. CALIFICĂRILE NAVIGATORILOR

În conformitate cu articolul 3 din Directiva 2008/106/CE²⁰, navigatorii de la bordul unei nave aflate sub pavilionul unui stat membru al UE trebuie să dețină certificatul de competență, certificatul de aptitudini sau documentele justificative necesare (denumite în continuare „certIFICATE”), eliberate de statul membru respectiv, de un alt stat membru al UE în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5b sau de una din țările terțe recunoscute în temeiul articolului 19 din Directiva 2008/106/CE. Fiecare stat membru recunoaște, în ceea ce privește navele aflate sub pavilionul său, certificatele eliberate navigatorilor de către celelalte state membre sau de către țările terțe recunoscute, pentru ca navigatorii care dețin astfel de certificate să poată lucra la bord. Directiva 2008/106/CE prevede două proceduri de recunoaștere distincte, aplicabile certificatelor eliberate de celelalte state membre și, respectiv, certificatelor eliberate de țările terțe recunoscute:

- articolul 5b din Directiva 2008/106/CE prevede că fiecare stat membru trebuie să ateste („atestatul care confirmă recunoașterea”) sau să accepte, după caz, certificatele eliberate navigatorilor de celelalte state membre;
- articolul 19 alineatul (4) din Directiva 2008/106/CE prevede că un stat membru poate decide, în ceea ce privește navele aflate sub pavilionul său, să ateste certificatele eliberate de țările terțe recunoscute.

„Acceptare” în temeiul articolului 5b din Directiva 2008/106/CE:

Certificatele eliberate navigatorilor de Regatul Unit nu mai sunt „acceptate” de către un stat membru al UE în temeiul articolului 5b din Directiva 2008/106/CE după încheierea perioadei de tranziție.

¹⁹ Protocolul de la Torremolinos din 2 aprilie 1993 referitor la Convenția internațională de la Torremolinos din 1977 pentru siguranța navelor de pescuit („Protocolul de la Torremolinos”). 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 de la Torremolinos.

²⁰ Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind nivelul minim de formare a navigatorilor (reformare) (JO L 323, 3.12.2008, p. 33). A se reține că Directiva 2005/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind recunoașterea reciprocă a brevetelor navigatorilor eliberate de statele membre și de modificare a Directivei 2001/25/CE (JO L 255, 30.9.2005, p. 160) a fost abrogată prin articolul 2 din Directiva (UE) 2019/1159 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2008/106/CE (JO L 188, 12.7.2019, p. 94).

Astfel, un comandant sau un ofițer care deține un certificat eliberat de Regatul Unit și „acceptat” de un stat membru al UE nu va putea să lucreze în continuare la bordul navelor aflate sub pavilionul statului membru respectiv după încheierea perioadei de tranziție.

„Atestatul care confirmă recunoașterea” în temeiul articolului 5b din Directiva 2008/106/CE:

CertIFICATELE eliberate navigatorilor de Regatul Unit nu mai pot fi „atestare” (atestatul care confirmă recunoașterea) de un stat membru al UE în temeiul articolului 5b din Directiva 2008/106/CE după încheierea perioadei de tranziție. „Atestatul (atestările) care confirmă recunoașterea” eliberate înainte de încheierea perioadei de tranziție de către statele membre ale UE în temeiul articolului 5b din Directiva 2008/106/CE pentru certificatele eliberate navigatorilor de Regatul Unit vor continua să fie valabile până la expirarea lor.

Astfel, un comandant sau un ofițer care deține un „atestat care confirmă recunoașterea” eliberat de un stat membru pentru un certificat eliberat de Regatul Unit va putea să lucreze în continuare la bordul navelor aflate sub pavilionul statului membru respectiv.

Cu toate acestea, după încheierea perioadei de tranziție, nu este posibil să se obțină „atestatul care confirmă recunoașterea” în temeiul articolului 5b din Directiva 2008/106/CE din partea unui alt stat membru al UE, pentru a lucra la bordul unei nave aflate sub pavilionul aceluși stat membru.

După încheierea perioadei de tranziție, recunoașterea de către un stat membru al UE a certificatelor eliberate navigatorilor de către Regatul Unit va fi supusă condițiilor și procedurii stabilite la articolul 19²¹ din Directiva 2008/106/CE, în conformitate cu noul statut de țară terță al Regatului Unit.

Site-ul web al Comisiei privind transportul maritim (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en) furnizează informații generale, inclusiv cu privire la navigatori (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers_en). 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

²¹ Condițiile de recunoaștere stabilite la articolul 19 din Directiva 2008/106/CE au fost modificate recent prin Directiva (UE) 2019/1159.