

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 11.6.2008
COM(2008) 208 final

2005/0238 (COD)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

în conformitate cu articolul 251 alineatul (2) paragraful al doilea din Tratatul CE

privind

poziția comună adoptată de Consiliu în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la controlul statului de port (reformare)

(prezentată de Comisie)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

în conformitate cu articolul 251 alineatul (2) paragraful al doilea din Tratatul CE

privind

poziția comună adoptată de Consiliu în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la controlul statului de port (reformare)

1. ISTORICUL DOSARULUI

Data transmiterii propunerii către PE și Consiliu [document COM(2005) 588 final – 2005/0238 (COD)]:	24.1.2006
Data avizului Comitetului Regiunilor	15.6.2006
Data avizului Comitetului Economic și Social European:	13.9.2006
Data avizului Parlamentului European, prima lectură:	25.4.2007
Data transmiterii propunerii modificate:	[...]
Data adoptării poziției comune:	[...]

2. SCOPUL PROPUNERII COMISIEI

Propunerea de reformare a Directivei 95/21/CE privind controlul navelor de către statul de port constituie unul dintre elementele componente ale unei serii de măsuri vizând consolidarea și completarea arsenalului legislativ existent în materie de securitate maritimă.

Dincolo de exercițiul necesar de consolidare a directivei într-un text unic în scopul de a îmbunătăți coerența textului, Comisia urmărește reformarea în profunzime a sistemului existent de control de către statul de port, astfel încât să se concentreze asupra navelor care nu sunt conforme normelor și care reprezintă o concurență neloială pentru flota europeană de calitate.

Obiectivul este dublu: pe de o parte, înlocuirea obiectivului individual per stat membru de control a 25 % din nave printr-un obiectiv colectiv, la scara întregii Uniuni Europene, de control a totalității navelor. Pe de altă parte, efectuarea de inspecții cu o frecvență mai mare asupra navelor care prezintă un profil de risc ridicat. În prezent, trec nestingherite mult prea multe nave care nu sunt conforme normelor. Noul sistem va permite evitarea acestei situații și recompensarea, în același timp, a navelor de calitate asupra cărora se vor efectua mai puține controale, lucru care va contribui, totodată, la utilizarea mai eficientă a resurselor.

Prezintă un risc special navele care nu sunt conforme normelor și care nu fac decât să tranziteze apele europene fără a face escală în vreun port. De aceea, Comisia are în vedere, de asemenea, consolidarea inspecțiilor asupra navelor ancorate în larg.

De altfel, Comisia propune consolidarea sistemului de interzicere prin extinderea acestuia la toate categoriile de nave, prin instituirea unei durate minime a interdicției, precum și prin instituirea interdicției definitive pentru navele care au făcut deja obiectul a două interdicții și sunt reținute pentru a treia oară. Comisia propune, totodată, publicarea unei „liste negre” a companiilor maritime cu performanțe scăzute.

În sfârșit, propunerea se bazează, în ceea ce privește aspectele tehnice, pe lucrările la nivel de experți în cadrul Memorandumului de la Paris (denumit, în continuare, MoU Paris) cu privire la controlul statului de port.

3. OBSERVAȚII CU PRIVIRE LA POZIȚIA COMUNĂ

Principiile și modalitățile esențiale propuse de Comisie pentru punerea în practică a noului regim de inspecție sunt, în general, sprijinite de Consiliu în poziția sa comună adoptată în unanimitate (Malta s-a abținut). În această privință, Consiliul și-a manifestat sprijinul pentru acest nou regim care prevede controlul a 100 % dintre nave, acordându-se prioritate navelor mai puțin performante.

Comisia subscrie la această abordare a Consiliului în materie de flexibilitate a noului regim de inspecții. Acest mecanism este realmente esențial pentru garantarea unei flexibilități suficiente în funcționarea noului regim. Cu toate acestea, în ceea ce privește plafonul autorizat pentru inspecții ratate, Comisia consideră că procentajul de inspecții ratate de 5 %, pe care l-a propus și care, de altfel, corespunde dispozițiilor directivei în vigoare, reprezintă o abordare realistă. Comisia nu poate, așadar, accepta ridicarea acestui procentaj la 10 % pentru navele de risc mic și mediu, așa cum prevede Consiliul, deoarece acest lucru ar însemna slăbirea obiectivului principal al noului regim de inspecții, respectiv inspectarea tuturor navelor care frecventează porturile Uniunii Europene.

Totodată, Consiliul s-a îndepărtat semnificativ de propunerea Comisiei în ceea ce privește un aspect important al acesteia, suprimând interdicția definitivă pe care a înlocuit-o cu o interdicție limitată în timp, care ar putea fi ridicată după un termen de 36 de luni, pe baza mai multor criterii. Comisia nu poate sprijini abordarea Consiliului cu privire la acest punct.

Într-o măsură mai mică, maniera în care Consiliul tratează, în poziția sa comună, problema inspecțiilor asupra navelor ancorate în larg este, de asemenea, problematică. Într-adevăr, Consiliul nu a reținut includerea navelor ancorate în afara porturilor în sfera de aplicare a directivei și se limitează la referința la conceptul de jurisdicție a porturilor. Construcția propusă de Consiliu riscă să fie interpretată de o manieră diferită și restrictivă în funcție de statul membru și, potențial, să golească de sens respectiva dispoziție. Potrivit Comisiei, este esențial ca navele ancorate în larg să poată fi inspectate. Aceasta este, de altfel, dorința pe care Consiliul însuși a exprimat-o după accidentul navei „Prestige”. Prezintă un risc special navele care nu sunt conforme normelor și care nu fac decât să tranziteze apele europene fără a face escală în vreun port. Controlul statului de port asupra navelor ancorate poate reprezenta singura manieră de a controla aceste nave.

4. OBSERVAȚIILE DETALIATE ALE COMISIEI

4.1. Amendamente acceptate de Comisie și reluate în totalitate sau parțial în poziția comună

Amendamentele 1, 4, 5, 7, 15, 16, 18, 19, 22, 26, 27, 30, 32, 33, 38, 53, 55, 72, 83, 84, 86, 87, 90, 94, 95, 98, 101, 102, 105, 106 constituie clarificări utile, îndeosebi din punct de vedere tehnic, cu privire la propunerea Comisiei. Dispozițiile depășite ale sistemului de inspecție actual sunt suprimate în mod corespunzător, în timp ce modalitățile legate de noul regim de inspecții sunt mai bine precizate, luând în considerare evoluția lucrărilor la nivel de experți în cadrul Memorandumului de la Paris cu privire la controlul statului de port.

4.2. Amendamente acceptate de Comisie, dar care nu sunt incluse în poziția comună

Amendamentele 2, 3, 6, 8, 9, 14, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 39, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 85, 88, 89, 92, 97, 99, 100, 103 constituie, din punctul de vedere al Comisiei, clarificări utile aduse textului propunerii. Comisia regretă faptul că aceste amendamente nu au fost incluse de Consiliu în poziția sa comună.

Amendamentul 17, care introducea o definiție a porturilor, permitea (printr-o ușoară modificare a respectivei definiții) includerea navelor ancorate în sfera de aplicare a directivei.

În fine, amendamentul 54 referitor la refuzul accesului și, îndeosebi, la interdicția permanentă era susținut de Comisie.

4.3. Amendamente respinse de Comisie și care nu sunt incluse în poziția comună

Amendamentul 73 nu este util, în măsura în care introduce o referință la sarcini care urmează să fie îndeplinite de către Agenția europeană pentru securitate maritimă, deși acestea sunt descrise de o manieră satisfăcătoare în Regulamentul orizontal nr. 1406/2002 cu privire la respectiva agenție.

Amendamentul 91 cu privire la reducerea de la 24/36 la 24/30 de luni a „ferestrei de timp” pentru realizarea inspecției navelor care prezintă un risc mic nu corespunde obiectivului general al propunerii Comisiei, care vizează reducerea sarcinii care rezultă din inspecțiile asupra navelor de calitate.

În sfârșit, partea din amendamentele 34, 36 și 37 referitoare la modalitățile de punere în practică a repartizării inspecțiilor între statele membre nu a fost reținută în măsura în care acestea elimină orice posibil recurs la un mecanism de flexibilitate pentru realizarea inspecțiilor. Un astfel de mecanism este, totuși, indispensabil pentru garantarea bunei funcționări a noului regim de inspecții.

5. CONCLUZII

Comisia ia notă de poziția comună a Consiliului adoptată în unanimitate, care nu modifică, în general, nici obiectivele, nici spiritul propunerii sale, și reamintește poziția sa divergentă cu privire la mai multe puncte specifice, cum sunt suprimarea interdicției definitive și înlocuirea ei cu o interdicție limitată în timp, precum și, într-o mai mică măsură, abordarea reținută de

Consiliu cu privire la inspecțiile asupra navelor ancorate și creșterea de la 5 la 10 % a plafonului autorizat pentru inspecțiile ratate.