



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 28.4.2011  
COM(2011) 232 final

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CĂTRE  
CONSILIU**

**Raport de evaluare a implementării și impactului măsurilor luate în conformitate cu  
Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare  
privind traficul navelor maritime**

# RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CĂTRE CONSILIU

## **Raport de evaluare a implementării și impactului măsurilor luate în conformitate cu Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime**

### **1. INTRODUCERE**

Scopul Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime<sup>1</sup> este instituirea la nivel comunitar a unui sistem de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime, în vederea îmbunătățirii siguranței și eficienței traficului maritim, îmbunătățirii capacității de reacție a autorităților în caz de incidente, accidente sau situații potențial periculoase pe mare, inclusiv operațiunile de căutare și salvare, și pentru a contribui la o mai bună prevenire și detectare a poluării cauzate de nave.

În acest sens, directiva prevede o serie de cerințe noi în domeniul monitorizării traficului navelor maritime și managementului informațiilor, ținând seama de regulile internaționale privind sistemele de raportare a navelor, serviciile în domeniul traficului maritim și progresele tehnologice înregistrate în domeniul identificării și monitorizării navelor.

Pentru a facilita instituirea unui sistem de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime la nivelul întregii Uniuni Europene, directiva prevede anumite obligații referitoare la instituirea unui cadru de cooperare între statele membre și Comisie.

Pentru a asigura disponibilitatea unui loc de refugiu pentru navele aflate în primejdie, directiva impune statelor membre obligația de a întocmi planuri pentru adăpostirea acestor nave.

În general, directiva se aplică navelor cu tonaj brut mai mare de 300 de tone și buncărelor de peste 5 000 de tone de la bordul navelor. Toate navele care fac escală într-un port din Uniunea Europeană, navele care pătrund în zone supuse unor sisteme de raportare obligatorie ale navelor adoptate de OMI și exploatate de statele membre, precum și navele implicate în incidente și accidente în zona de căutare și salvare/în zona economică exclusivă sau într-o zonă echivalentă intră sub incidența directivei.

Eficacitatea directivei depinde de măsurile de implementare și de asigurare a respectării dispozițiilor legale luate de statele membre și de Comisie. În acest context, articolul 26 alineatul (1) impune statelor membre obligația de a raporta către Comisie progresele înregistrate în implementarea Directivei, și în special prevederile articolelor 9, 10, 18, 20, 22, 23, 25, până la data de 5 februarie 2007, iar în ceea ce privește implementarea integrală a Directivei, până la data de 31 decembrie 2009. Conform articolului 26 alineatul (2), Comisia

---

<sup>1</sup> JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

transmite un raport privind implementarea directivei către Parlamentul European și Consiliu<sup>2</sup>, în special pentru a stabili în ce măsură directiva contribuie la îmbunătățirea siguranței și eficienței transporturilor maritime și la prevenirea poluării pe mare. Raportul Comisiei are la bază rapoartele sus-menționate din partea statelor membre.

Prezentul raport evaluează implementarea directivei și impactul măsurilor luate.

## 2. METODA DE EVALUARE

Implementarea directivei de către statele membre presupune atât implementarea pe plan juridic, cât și pe plan tehnic. Implementarea pe plan juridic se realizează prin transpunerea oficială a directivei și aplicarea legislației naționale secundare. Implementarea pe plan tehnic constă în construcția și exploatarea infrastructurii pe uscat, în vederea recepționării și schimbului de date.

În afară de acțiunile întreprinse de statele membre, directiva a fost implementată la nivelul UE prin instituirea unui sistem de informații numit SafeSeaNet. Acest sistem a fost elaborat de Comisie în strânsă cooperare cu statele membre și cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (European Maritime Safety Agency - EMSA)<sup>3</sup>, în cadrul grupului SafeSeaNet.

EMSA exploatează sistemul central SafeSeaNet și monitorizează performanțele și calitatea datelor din sistem 24 de ore din 24. Problemele pentru a căror soluționare trebuie luate imediat măsuri sunt comunicate neîntârziat statelor membre. Chestiunile de ordin general legate de fluxul de date sunt raportate statelor membre prin intermediul unor rapoarte trimestriale privind calitatea datelor. Aceste rapoarte sunt instrumente utile în evaluarea gradului de implementare tehnică a directivei în statele membre, întrucât oferă o vedere de ansamblu asupra fluxului de date dinspre sistemele naționale către sistemul central SafeSeaNet și asupra schimbului de date în cadrul SafeSeaNet.

Începând din 2009, EMSA a demarat un program de inspecții efectuate în numele Comisiei pentru a evalua implementarea directivei în statele membre. Programul de inspecții este în curs, iar în decembrie 2010 EMSA a efectuat și a raportat către Comisie un număr de opt inspecții. Rapoartele privind inspecțiile realizate de EMSA oferă informații mai detaliate asupra elementelor administrative, procedurale și operaționale ce alcătuiesc măsurile de implementare luate la nivelul statelor membre. Întrucât rezultatele inspecțiilor se referă numai la o parte din statele membre, doar constatările de ordin general vor fi preluate în prezentul raport.

Evaluarea implementării Directivei 2002/59/CE are la bază rapoartele statelor membre privind implementarea integrală a Directivei. Pentru evaluarea schimbului efectiv de date între statele membre au fost folosite rapoartele trimestriale realizate de EMSA asupra calității datelor SafeSeaNet.

---

<sup>2</sup> Directiva 2002/59/CE a fost modificată de Directiva 2009/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de modificare a Directivei 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime (JO L 131, 28.5.2009, p. 101) În prezentul raport s-a ținut seama de aceste modificări, acolo unde a fost cazul.

<sup>3</sup> Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă (JO L 208, 5.8.2002, p. 1), așa cum a fost modificat.

### **3. IMPLEMENTAREA DIRECTIVEI**

Implementarea directivei și elaborarea tehnică a sistemului comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime comunitare au început de la zero și au avut loc progresiv, după adoptarea directivei în 2002. Primul pas, pe care statele membre au fost obligate să îl realizeze până la 5 februarie 2004, a constat în transpunerea directivei în legislația națională.

Al doilea pas a constat în crearea, până la sfârșitul anului 2007, a instalațiilor pe uscat necesare pentru implementarea directivei, astfel încât schimbul de date între sistemele naționale să fie funcțional cel târziu până la finele anului următor, respectiv 2008.

În scopul evaluării măsurilor de implementare aflate în curs, statele membre au avut obligația de a raporta către Comisie progresele înregistrate în implementarea directivei până la 5 februarie 2007.

În sfârșit, statele membre au avut obligația de a raporta Comisiei până cel târziu la 31 decembrie 2009 aplicarea integrală a directivei.

#### **3.1. Transpunerea în legislația națională**

Majoritatea statelor membre au raportat faptul că transpunerea directivei în legislația națională s-a realizat la timp, până la 5 februarie 2004 sau cu câteva săptămâni mai târziu. Cu toate acestea, în unele state membre au avut loc întârzieri, ultima notificare din partea unui stat membru fiind primită de-abia în decembrie 2005.

Pe baza notificărilor transmise de statele membre, Comisia a lansat câteva proceduri în constatarea încălcării dreptului comunitar pentru neconformitate. Toate aceste proceduri au fost închise, ultima fiind închisă în 2008

#### **3.2. Rapoartele privind implementarea în statele membre**

Comisia a lansat un chestionar menit să faciliteze raportarea de către statele membre a progreselor realizate în implementarea directivei și, în special, a dispozițiilor de la articolele 9, 10, 18, 20, 22, 23 și 25. Prin intermediul acestor rapoarte privind progresele Comisia a urmărit să se asigure că până la sfârșitul lui 2007 statele membre instalaseră toate echipamentele și instalațiile pe uscat necesare pentru implementarea directivei și că toate echipamentele necesare pentru retransmiterea și schimbul de informații între sistemele naționale erau operaționale cel târziu după un an de la această dată.

Majoritatea statelor membre au transmis la timp răspunsurile la chestionar. Au trebuit să fie deschise o serie de proceduri în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, însă toate au fost închise ulterior, ultima fiind închisă în 2009.

Trei state membre au transmis rapoartele privind implementarea integrală a directivei până la termenul-limită, 31 decembrie 2009. Majoritatea statelor membre au transmis rapoartele până la mijlocul lunii iunie 2010. Ultimele rapoarte au fost primite în septembrie 2010.

Întrucât rapoartele transmise de unele state membre includ doar informații generale, Comisia le-a transmis statelor respective scrisori prin care solicită informații mai detaliate.

### **3.3. Cooperarea în vederea elaborării infrastructurii tehnice și a standardelor**

Implementarea corespunzătoare a directivei este posibilă numai prin colectarea și schimbul eficient al datelor electronice între statele membre. În acest sens, directiva prevede că atât statele membre cât și Comisia trebuie să coopereze pentru a dezvolta legături telematice între stațiile de coastă, în vederea schimbului de date privind circulația navelor, escalele în porturi și încărcătura transportată.

Procesul de proiectare și instituire a Sistemului comunitar de monitorizare a traficului navelor maritime (SafeSeaNet) a fost realizat în cadrul grupului SafeSeaNet, alcătuit din experți din statele membre. Acest grup a fost prezidat inițial de către Comisie. Începând din 2004, grupul a fost prezidat de către EMSA și a elaborat un set complet de documentație, specificații tehnice și proceduri operaționale în vederea introducerii sistemului comunitar SafeSeaNet în întreaga Uniune Europeană.

Sistemul SafeSeaNet este alcătuit din sistemele naționale și sistemul central SafeSeaNet operat de EMSA. Toate aceste sisteme au fost dezvoltate și exploatate în conformitate cu specificațiile tehnice și procedurile convenite în cadrul grupului SafeSeaNet.

Activitățile derulate în vederea înființării SafeSeaNet și experiența dobândită pe parcursul exploatării acestuia au fost luate în considerare la elaborarea celui de-al treilea pachet de măsuri privind siguranța maritimă. În contextul celui de-al treilea pachet de măsuri privind siguranța maritimă a fost adoptată Directiva 2009/17/CE, care modifică Directiva 2002/59/CE, acordând SafeSeaNet un statut juridic clar și stabilind cerințe tehnice de ordin general pentru acest sistem. Modificările includ, de asemenea, reguli privind gestionarea, exploatarea, dezvoltarea și întreținerea SafeSeaNet. Comisia, în cooperare cu statele membre, este răspunzătoare pentru gestionarea, dezvoltarea și supravegherea sistemului SafeSeaNet la nivel de politică. EMSA, în cooperare cu statele membre și Comisia, este răspunzătoare pentru implementarea pe plan tehnic a sistemului.

Prin Decizia 2009/584/CE din 31 iulie 2009, Comisia a înființat Grupul director la nivel înalt privind SafeSeaNet<sup>4</sup>, responsabil cu gestionarea SafeSeaNet. Grupul este compus din reprezentanți ai statelor membre și ai Comisiei, în timp ce EMSA are statut de observator permanent și contribuie activ la lucrările Grupului.

## **4. ELEMENTE-CHEIE ÎN IMPLEMENTAREA DIRECTIVEI**

Constituie elemente-cheie în implementarea directivei transpunerea și asigurarea respectării obligațiilor de notificare impuse navelor, infrastructura administrativă și tehnică pentru recepționarea respectivelor notificări și pentru monitorizarea traficului navelor maritime prin mijloace tehnice [precum Sistemul de identificare automată a navelor (Automatic Identification System - AIS)], înființarea și operarea SafeSeaNet, precum și capacitatea autorităților de a interveni în cazul producerii de accidente și incidente.

### **4.1. Notificările efectuate de nave**

Obligațiile de notificare au ca scop identificarea navelor maritime care intră în porturile din UE, urmărirea mărfurilor periculoase și poluante aflate la bordul navelor și transmiterea

---

<sup>4</sup> JO L 201, 1.8.2009, p. 63.

imediată a informațiilor legate de accidente, incidente și alte situații periculoase pe mare către autoritățile de salvare și intervenție ale statelor membre.

#### Notificarea prealabilă intrării într-un port

Notificarea prealabilă intrării într-un port are ca scop identificarea navei. Aceasta conține informații de natură generală privind nava (nume, număr de identificare, port de destinație, ora probabilă a sosirii și a plecării și numărul de persoane aflate la bord) și trebuie transmisă autorității portuare de către operatorul, agentul sau comandantul navei care se îndreaptă spre un port dintr-un stat membru, cu cel puțin 24 de ore înainte (articolul 4).

#### Notificarea mărfurilor periculoase și poluante

Mărfurile periculoase sau poluante (Hazmat) încărcate la bord sau transportate la bordul unei nave având ca destinație un port dintr-un stat membru trebuie să fie notificate de operatorul, agentul sau comandantul navei către autoritatea competentă (articolul 13). Înainte ca marfa să fie încărcată la bordul oricărei nave din UE, expeditorul încărcăturii trebuie să îl informeze pe comandantul sau operatorul navei în legătură cu detaliile tehnice referitoare la mărfurile periculoase sau poluante prezentate pentru transport sau încărcate la bordul navei (articolul 12). Ca urmare a acestor notificări, informațiile privind încărcăturile periculoase de la bordul navelor sunt puse, prin intermediul sistemului, la dispoziția autorităților de salvare și intervenție.

#### Raportarea incidentelor și accidentelor produse pe mare

Obligația impusă comandanților de nave de a raporta accidentele și incidentele (de exemplu o coliziune, deplasarea încărcăturii, defecțiuni ale instalației de guvernare, riscul de a deversa produse poluante în mare) asigură avertizarea timpurie a autorităților de căutare, salvare și intervenție ale statelor membre cu zone costiere și favorizează declanșarea cu promptitudine a măsurilor de salvare și intervenție (articolul 17).

#### Concluzii privind notificările transmise de nave

Toate statele membre au transpus obligația de raportare în legislația națională. Se poate trage concluzia că legislația privind obligațiile de notificare este în vigoare și servește scopurilor pentru care a fost formulată.

În ce privește raportarea incidentelor și accidentelor pe mare, din raportul întocmit de EMSA privind calitatea datelor din sistemul SafeSeaNet rezultă că statele membre nu raportează toate incidentele și că au unele dificultăți în identificarea rapoartelor care trebuie transmise. De asemenea, par a exista probleme tehnice legate de raportarea electronică a incidentelor, întrucât încă se mai folosesc metode non-electronice precum faxul.

#### **4.2. Monitorizarea mișcărilor navelor și a navelor periculoase**

Principalele instrumente de monitorizare a mișcărilor navelor sunt instalațiile pe uscat pentru primirea și utilizarea informațiilor provenind dintr-un Sistem de identificare automată (AIS) aflat la bordul navelor și din sistemele de raportare obligatorie ale navelor, precum și Serviciile de dirijare a traficului (Vessel Traffic Service - VTS) exploatare de statele membre.

#### Sisteme de identificare automată (AIS)

În mod normal, semnalele radio transmise de un sistem AIS aflat la bordul navei pot fi detectate pe o rază de 60-80 km de la stația emițătoare. Din acest motiv, sistemul AIS este folosit pe scară largă pentru monitorizarea vaselor de la stațiile aflate la țărm, cu toate că inițial fusese introdus ca echipament de navigație obligatoriu având ca scop prevenirea coliziunilor.

Statele membre sunt obligate să înființeze instalații la țărm pentru recepționarea și utilizarea informațiilor primite prin AIS (articolul 9). Aceste instalații au trebuit să fie finalizate până la sfârșitul anului 2007, iar sistemele naționale pentru transmiterea informațiilor către alte sisteme naționale și schimbul de informații între acestea au trebuit să fie în funcțiune în anul următor.

Toate statele membre costiere au raportat implementarea articolului 9.

#### Sisteme de raportare obligatorie ale navelor

Sistemele de raportare obligatorie ale navelor au ca scop identificarea, dirijarea și asistarea navelor cu informații. Statele membre sunt obligate să monitorizeze și să se asigure că toate navele care utilizează un sistem de raportare obligatoriu (Mandatory Ship Reporting System - MRS) adoptat de OMI și exploatat de unul sau mai multe state membre sunt conforme cu acest sistem. Statele membre și Comisia sunt obligate să coopereze în vederea introducerii, acolo unde este necesar, a sistemelor de raportare obligatorii, pentru a transmite propuneri către OMI în vederea aprobării (articolul 5).

Sistemele de raportare obligatorii menționate la articolul 5 sunt în prezent exploatate de 13 state membre costiere. Toate aceste state membre au raportat implementarea obligațiilor prevăzute la articolul 5. Un număr de șase state membre exploatează Sistemul de raportare vest-european privind tancurile petroliere (Western European Tanker Reporting System - WETREP), un sistem de raportare obligatoriu pentru tancurile petroliere care transportă păcură grea, bitum și gudron, adoptat de OMI în decembrie 2004. Aceste state membre au exprimat îndoieli cu privire la obligația de a pune datele provenind din WETREP la dispoziția celorlalte state membre prin sistemul SafeSeaNet, iar până în prezent aceste date nu sunt disponibile prin SafeSeaNet. Au avut loc câteva întâlniri între respectivele state membre și Comisie/EMSA și se pare că în curând va fi găsită o soluție practică pentru schimbul de date WETREP prin intermediul SafeSeaNet. Comisia urmărește situația îndeaproape.

#### Informații privind navele care prezintă un potențial risc

Unul dintre elementele-cheie în prevenirea accidentelor și incidentelor este capacitatea de a identifica și monitoriza navele care prezintă riscuri, precum și capacitatea autorităților publice de a acționa, de exemplu prin restricționarea circulației acestor nave. În acest sens, directiva definește criteriile pentru navele care prezintă un potențial risc pentru navigație (articolul 16). Se consideră că prezintă un potențial risc navele implicate într-un incident sau accident pe mare, navele care nu respectă regulile de notificare, raportare, dirijare a navelor sau regulile privind VTS, precum și navele implicate în deversarea deliberată de hidrocarburi sau în alte încălcări prevăzute în Convenția MARPOL. Statele membre sunt obligate să transmită informații referitoare la astfel de nave către autoritățile relevante din alte state membre.

Toate statele membre costiere au raportat că respectă această obligație.

#### **4.3. Sistemul comunitar de monitorizare a traficului navelor maritime, SafeSeaNet**

În urma implementării directivei a rezultat SafeSeaNet, un instrument unic la scară UE care permite schimbul de date conform directivei. Acest sistem este un exemplu foarte bun de cooperare între Comisie, statele membre și EMSA.

Așa cum s-a menționat mai sus, sistemul SafeSeaNet este format dintr-o rețea de sisteme SafeSeaNet naționale ale statelor membre și un sistem SafeSeaNet central, găzduit de EMSA, care are rolul de punct nodal. Acest sistem permite recepționarea, stocarea, accesarea și schimbul de date având ca scop siguranța maritimă, securitatea portuară și maritimă, protecția mediului marin, precum și eficiența traficului maritim și a transportului maritim.

Serviciile de suport maritim din cadrul EMSA, în cooperare cu autoritățile competente din statele membre, joacă un rol central în supravegherea și monitorizarea performanțelor și calității datelor din sistem.

SafeSeaNet furnizează informații referitoare la anumite nave și o imagine generală sau locală asupra traficului navelor maritime din apele europene.

Informațiile privind o anumită navă cuprind numele și datele de identificare ale navei, poziția, statutul (în rută/în port), tipul și dimensiunile navei, ora sosirii și plecării din port, detalii privind încărcătura periculoasă și detalii privind incidentele în care a fost implicată nava. Aceste informații sunt stocate în sistem, astfel încât este posibilă urmărirea ulterioară a întregului istoric al poziționării navei.

Imaginea traficului navelor din SafeSeaNet (interfața grafică elaborată de EMSA) indică poziția actuală a tuturor navelor din apele UE pe un singur ecran. Prin utilizarea funcției zoom a sistemului se poate obține o imagine reprezentând un singur port sau o singură zonă maritimă. De asemenea, pot fi afișate doar anumite tipuri de nave, de exemplu tancuri sau nave care transportă mărfuri periculoase. Prin utilizarea numărului OMI al unei nave, este posibilă urmărirea permanentă a circulației unei anumite nave în apele UE.

#### **4.4. Intervenția în caz de accidente sau incidente pe mare și în locurile de refugiu**

În cazul producerii unor incidente sau accidente, statele membre sunt obligate să ia măsurile corespunzătoare pentru a asigura siguranța maritimă și siguranța persoanelor și pentru a proteja mediul marin și costier (articolul 19). Aceste măsuri pot include restricții privind circulația navelor, un avertisment oficial către comandantul navei pentru a pune capăt unei amenințări la adresa siguranței maritime sau a mediului, trimiterea la bordul navei a unei echipe de evaluare care să examineze situația și să asiste sau să dea comandantului instrucțiuni de adăpostire într-un loc de refugiu.

Pentru a putea ajuta navele în primejdie, statele membre sunt obligate (articolul 20) să întocmească planuri pentru adăpostirea navelor în primejdie în apele aflate sub jurisdicția lor și să permită consultarea acestor planuri, la cerere.

Accidentul tancului petrolier PRESTIGE a avut loc în noiembrie 2002, la doar câteva luni de la intrarea în vigoare a directivei. Accidentul a fost legat direct de problema „locurilor de



refugiu” și a condus la adoptarea concluziilor Consiliului<sup>5</sup> prin care statele membre erau invitate să elaboreze în regim de urgență planuri pentru adăpostirea navelor în primejdie în locuri de refugiu. Ca urmare, planurile privind locurile de refugiu au fost transmise către Comisie până la 1 iulie 2003, și nu până la 5 februarie 2004, așa cum cerea directiva.

În numele Comisiei, EMSA a realizat o evaluare preliminară a planurilor naționale. Comisia, cu sprijinul EMSA, a vizitat statele membre pentru a evalua procedurile operaționale și pentru a strânge informațiile relevante care fuseseră omise în variantele originale ale planurilor.

Ca urmare a extinderii UE, în 2005 și 2006 EMSA a actualizat, în numele Comisiei, informațiile privind măsurile de implementare și operaționale.

Concluzia a fost în general pozitivă și a arătat că statele membre transpuseseră și implementaseră cerințele legate de locurile de refugiu. Cu toate acestea, au fost semnalate o serie de motive de preocupare în ceea ce privește celeritatea și independența procesului de luare a deciziilor, având în vedere împărțirea responsabilităților în anumite state membre, inexistența unor structuri formale de cooperare în multe dintre statele costiere vecine cu UE și lacunele mecanismelor de compensare existente. Aceste motive de preocupare au fost abordate la momentul revizuirii directivei în contextul celui de-al treilea pachet de măsuri privind siguranța maritimă, în articolele nou-introduse 20, 20a, 20b și 20c.

În aprilie 2005, Comisia a transmis către Parlamentul European și Consiliu studiul privind eventuale măsuri la nivel comunitar pentru facilitarea recuperării și despăgubirii costurilor și daunelor ocazionate de adăpostirea navelor în primejdie.

Principala concluzie a studiului este că regulile de răspundere și despăgubire nu trebuie să aibă ca efect descurajarea adăpostirii navelor în primejdie prin atragerea unor riscuri financiare considerabile pentru statul costier. Cadrul legislativ existent nu corespunde întrutotul acestei cerințe.

Ratificarea rapidă a convențiilor OMI privind răspunderea pentru daunele provocate de poluare, în special a convenției HNS, de către toate statele membre costiere a fost indicată ca metodă eficientă și în același timp conformă cu actuala politică a UE.

Chestiunea locurilor de refugiu va fi evaluată în continuare de Comisie în contextul implementării noilor prevederi ale directivei sus-menționate și în special a planurilor naționale de adăpostire a navelor care au nevoie de asistență, elaborate de statele membre. Conform noului articol 20d al directivei, până la sfârșitul anului 2011 Comisia trebuie să transmită Parlamentului European și Consiliului un raport privind mecanismele existente în statele membre pentru despăgubirea potențialelor pierderi economice suferite de un port sau de un organism ca urmare a adăpostirii unei nave care are nevoie de asistență.

---

<sup>5</sup> Concluziile Consiliului Transporturi, telecomunicații și energie, Bruxelles, 5-6 decembrie 2002, privind identificarea locurilor de refugiu.

## **5. CONCLUZII**

### **5.1. Rezultatul acțiunilor de implementare**

Implementarea directivei și dezvoltarea sistemului comunitar de monitorizare a traficului navelor maritime au debutat în 2002. A fost nevoie de multă muncă legislativă și tehnică și resurse financiare considerabile, atât la nivelul statelor membre, cât și la nivelul UE. Ca urmare a acestor eforturi, directiva a fost transpusă în legislațiile naționale, iar sistemul comunitar SafeSeaNet de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime a fost instituit pe deplin și este operațional.

Rapoartele statelor membre privind implementarea integrală a directivei și rapoartele de inspecție EMSA disponibile confirmă impresia generală conform căreia directiva este implementată în mare măsură. Lacunele minore de ordin legislativ, tehnic și operațional, precum și constatările consemnate în rapoarte vor fi tratate de Comisie în timp util.

Sistemul SafeSeaNet oferă țărilor participante acces rapid la toate informațiile importante referitoare la circulația navelor în apele europene, la încărcăturile periculoase sau poluante aflate la bord, cum ar fi petrolul sau produsele chimice, și la navele care prezintă un potențial pericol la adresa siguranței maritime și siguranței mediului. Toate cele 22 de state membre costiere, precum și Norvegia și Islanda sunt conectate prin sistemele lor naționale la sistemul central SafeSeaNet.

Conform raportului EMSA privind calitatea datelor mai există unele probleme tehnice în ceea ce privește schimbul electronic de date și încă se mai folosesc alte mijloace, precum faxul, pentru transmiterea anumitor tipuri de rapoarte. Dintre cele 22 de state membre costiere, în perioada ianuarie-iunie 2010 un număr de 10 state transmiteau electronic către SafeSeaNet toate cele cinci tipuri de rapoarte cerute [escale, mărfuri periculoase sau poluante, poziția navei (AIS), notificări MRS și rapoarte privind incidentele]. Dintre cele 12 state membre care nu raportau integral, cele mai multe omiteau să transmită rapoarte privind incidentele.

Pentru a rezolva cele câteva deficiențe rămase, performanțele sistemului SafeSeaNet sunt abordate atât în cadrul Grupului director la nivel înalt privind SafeSeaNet, cât și în cadrul grupului de experți relevant al EMSA. Schimbul de date exclusiv pe cale electronică ar fi trebuit să se realizeze până la 30 noiembrie 2010, termenul-limită pentru transpunerea Directivei 2009/17/CE, care a modificat Directiva 2002/59/CE, iar în acest moment Comisia realizează o evaluare a situației cu ajutorul EMSA.

### **5.2. Impactul asupra siguranței maritime, eficienței transporturilor maritime și prevenirii poluării**

Informațiile disponibile în timp real prin SafeSeaNet referitoare la navele și încărcăturile periculoase prezente în apele europene au îmbunătățit capacitatea de a lua decizii, cooperarea și capacitatea de salvare și intervenție a autorităților relevante din statele membre.

În câteva state membre sarcinile legate de implementarea directivei sunt împărțite între mai multe autorități. În general, autoritățile competente sunt administrațiile maritime, autoritățile portuare, de pază de coastă și de protecția mediului. Statele membre raportează că implementarea directivei a îmbunătățit cooperarea și schimbul de informații dintre aceste autorități naționale.

Obligațiile de a transmite informații către alte state membre și de a construi instalații pe uscat pentru recepționarea de informații AIS au condus la îmbunătățirea cooperării între autoritățile de la nivel regional, de exemplu în cadrul serverelor AIS regionale.

Conform Raportului EMSA privind accidentele maritime în anul 2009, numărul de accidente produse în apele UE a scăzut semnificativ. Numărul de nave implicate în accidente în apele UE a fost de 626 în 2009, comparativ cu 726 în 2007. Numărul de navigatori care și-au pierdut viața a scăzut, de asemenea, de la 82 în 2007 la 52 în 2009. În ultimii 7 ani nu a avut loc nici o scurgere de petrol majoră.

### **5.3. Evoluții viitoare**

Implementarea celui de-al treilea pachet privind siguranța maritimă va permite îmbunătățirea în continuare a traficului navelor maritime în apele europene, precum și a schimbului de date și cooperării dintre autoritățile maritime. Pachetul încorporează în legislația UE cerințele internaționale legate de utilizarea Sistemului de identificare și urmărire la distanță a navelor (Long Range Identification and Traffic Data - LRIT) și de Centrul de date european LRIT și introduce utilizarea AIS la navele de pescuit. În același timp, progresul tehnic deschide noi posibilități pentru dezvoltarea în continuare a sistemelor de monitorizare. Schimbul de date rezultat ca urmare a celui de-al treilea pachet privind siguranța maritimă, în special Directiva 2009/17/CE și Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului<sup>6</sup>, va avea un impact semnificativ asupra SafeSeaNet. Evoluția ulterioară a SafeSeaNet va face schimbul de date mai eficace și va permite extinderea încă și mai mult a activităților de monitorizare și îmbunătățirea cooperării dintre autorități. Un exemplu concret în acest sens este conceptul „Centură albastră” și proiectul-pilot aferent, sprijinit de Consiliul Transporturi din decembrie 2010, care vizează facilitarea navigației intra-UE prin minimizarea formalităților administrative. Elementul central al acestui concept constă în utilizarea capacităților existente pentru monitorizarea transporturilor maritime, în special SafeSeaNet.

În cadrul Politicii UE privind transporturile maritime, inițiativa e-Maritime are ca scop utilizarea unor sisteme avansate de informații și comunicații în sprijinul celor care muncesc sau realizează activități comerciale în sectorul maritim. Aceasta se concentrează asupra promovării interoperabilității sistemelor utilizate de autoritățile maritime, administrațiile portuare și operatorii de transport maritim. Inițiativa e-Maritime va porni de la sistemele existente, în principal SafeSeaNet.

Inițiativa de supraveghere maritimă integrată din cadrul politicii maritime integrate are ca scop crearea unui mediu comun pentru schimbul de informații prin interconectarea comunităților de utilizatori, inclusiv forțele armate. SafeSeaNet va avea un rol-cheie în această inițiativă transsectorială, furnizând date despre sectorul transporturilor maritime.

---

<sup>6</sup> JO L 131, 28.5.2009, p. 57.