

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

C 330 E

Anul 51

Ediția în limba română

Comunicări și informări

30 decembrie 2008

<u>Numărul informării</u>	Cuprins	Pagina
	III <i>Acte pregătitoare</i>	
	CONSILIU	
2008/C 330 E/01	Poziția comună (CE) nr. 28/2008 din 18 noiembrie 2008 adoptată de Consiliu, hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, în vederea adoptării unei Directive a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 80/181/CEE a Consiliului privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la unitățile de măsură ⁽¹⁾	1
2008/C 330 E/02	Poziția comună (CE) nr. 29/2008 din 9 decembrie 2008 adoptată de Consiliu, hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, în vederea adoptării unei Directive a Parlamentului European și a Consiliului privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime ⁽¹⁾	7
2008/C 330 E/03	Poziția comună (CE) nr. 30/2008 din 9 decembrie 2008 adoptată de Consiliu, hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, în vederea adoptării unei Directive a Parlamentului European și a Consiliului privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion ⁽¹⁾	13

Aviz cititorilor (A se vedea coperta a treia)



⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

III

(Acte pregătitoare)

CONSILIU

POZIȚIA COMUNĂ (CE) NR. 28/2008

adoptată de către Consiliu la 18 noiembrie 2008

în vederea adoptării Directivei 2008/.../CE a Parlamentului European și a Consiliului din ... de modificare a Directivei 80/181/CEE a Consiliului privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la unitățile de măsură

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/C 330 E/01)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 95,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

hotărând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 251 din tratat ⁽²⁾,

întrucât:

(1) Prin Directiva 80/181/CEE ⁽³⁾ se solicită Regatului Unit și Irlandei să stabilească o dată limită pentru aplicarea derogărilor, în cazurile în care acestea sunt încă în vigoare, cu privire la unitățile de măsură denumite „pint” pentru laptele în sticle reutilizabile, berea și cidrul la butoi, „mile” pentru indicatoarele de trafic rutier și de viteză, precum și „troy ounce” pentru tranzacțiile cu metale prețioase. Cu toate acestea, experiența a demonstrat că, dat fiind caracterul local al acestor derogări și numărul limitat de produse vizate, menținerea derogărilor nu ar conduce la o barieră netarifară în calea comerțului și, în consecință, nu mai este nevoie să se renunțe la aceste derogări.

⁽¹⁾ JO C 120, 16.5.2008, p. 14.

⁽²⁾ Avizul Parlamentului European din 29 noiembrie 2007 (JO C 297 E, 20.11.2008, p. 105), Poziția comună a Consiliului din 18 noiembrie 2008 și Poziția Parlamentului European din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽³⁾ JOL 39, 15.2.1980, p. 40.

(2) Este necesar să se precizeze că domeniul de aplicare al Directivei 80/181/CEE este în concordanță cu obiectivele menționate la articolul 95 din tratat și nu se limitează la anumite domenii de acțiune comunitară.

(3) Directiva 80/181/CEE permite utilizarea unor indicații suplimentare, pe lângă unitățile de măsură legale stabilite la capitolul I din anexa la directiva menționată anterior, până la 31 decembrie 2009. Cu toate acestea, pentru a evita crearea de obstacole pentru întreprinderile din Comunitate care exportă către anumite țări terțe care solicită utilizarea altor unități de măsură decât cele stabilite la capitolul I, este adecvat să se mențină autorizația de utilizare a indicațiilor suplimentare.

(4) Directiva 80/181/CEE sprijină funcționarea fără impedimente a pieței interne prin nivelul de armonizare a unităților de măsură pe care îl impune. În acest context, este oportună monitorizarea de către Comisie a evoluțiilor pieței legate de respectiva directivă și de punerea sa în aplicare, în special cu privire la posibilele obstacole în calea funcționării pieței interne precum și la necesitatea unor armonizări suplimentare pentru a depăși obstacolele respective.

(5) Este oportună continuarea, cu fermitate, de către Comisie, în contextul relațiilor sale comerciale cu țările terțe, inclusiv în cadrul Consiliului economic transatlantic, a urmăririi acceptării pe piețele din țările terțe a produselor pe ale căror etichete sunt indicate doar unități din Sistemul internațional de unități de măsură (SI).

(6) Indicațiile suplimentare ar putea permite, în plus, trecerea treptată și fără probleme la noi unități metrice care ar putea fi introduse la nivel internațional.

- (7) În 1995, Conferința generală privind greutatea și măsurile a decis să elimine categoria de unități SI suplimentare ca și categorie separată în SI și să considere unitățile „radian” și „steradian” ca fiind unități SI derivate adimensionale ale căror denumiri și simboluri pot fi utilizate, fără a fi obligatoriu, în exprimarea altor unități SI derivate, în funcție de necesități.
- (8) În 1999, Conferința generală privind greutatea și măsurile a adoptat, în cadrul SI, „katalul”, al cărui simbol este „kat”, ca unitate SI pentru măsurarea activității catalitice. Scopul acestei noi unități de măsură SI armonizată era de a asigura o descriere coerentă și uniformă a unităților de măsură în domeniul medicinei și al biochimiei și, pe cale de consecință, de a elimina orice risc de confuzie provenind din utilizarea unor unități nearmonizate.
- (9) În 2007, Conferința generală privind greutatea și măsurile a adoptat o notă pentru definirea „kelvinului”, în vederea eliminării uneia dintre sursele majore de variabilitate observată între diferitele realizări ale punctului triplu al apei. „Kelvinul” este definit ca fiind o fracțiune din temperatura termodinamică a punctului triplu al apei. Nota se referă la o apă cu o compoziție izotopică specifică.
- (10) Deoarece acruul nu mai este utilizat la înregistrarea în cadastru în Regatul Unit și în Irlanda, nu mai este nevoie să se prevadă o derogare în această privință.
- (11) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legiferare ⁽¹⁾, statele membre sunt încurajate să întocmească, în interes propriu și în interesul Comunității, tabele proprii care să ilustreze, pe cât posibil, corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere și să le facă publice.
- (12) În consecință, Directiva 80/181/CEE ar trebui modificată,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări

Directiva 80/181/CEE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) cele enumerate în capitolul II din anexă, doar în acele state membre în care erau autorizate la 21 aprilie 1973.”;

⁽¹⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

2. Articolul 2 litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Obligațiile care decurg din articolul 1 se referă la instrumentele de măsură utilizate, la măsurătorile realizate și la indicațiile de cantitate exprimate în unități de măsură.”;

3. Articolul 3 alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Utilizarea de indicații suplimentare este autorizată.”;

4. Se introduce următorul articol:

„Articolul 6b

Comisia monitorizează evoluțiile pieței legate de prezenta directivă și de punerea sa în aplicare în ceea ce privește funcționarea fără impedimente a pieței interne și a comerțului internațional și înaintează un raport cu privire la evoluțiile respective, însoțit de propuneri atunci când este cazul, Parlamentului European și Consiliului, până la 31 decembrie 2019.”;

5. Anexa se modifică după cum urmează:

(a) la capitolul I punctul 1.1, paragraful intitulat „Unitatea de temperatură termodinamică” se înlocuiește cu următorul text:

„Unitatea de temperatură termodinamică

Kelvinul, unitate de temperatură termodinamică, este fracțiunea $1/273,16$ din temperatura termodinamică a punctului triplu al apei.

Această definiție se referă la apa care are o compoziție izotopică definită prin următoarele cantități de substanță: 0,000 155 76 moli de ^2H pe mol de ^1H , 0,000 379 9 moli de ^{17}O pe mol de ^{16}O și 0,002 005 2 moli de ^{18}O pe mol de ^{16}O .

[Cea de a treisprezecea CGPM (1967), rezoluția 4, și cea de a douăzeci și treia CGPM (2007), rezoluția 10]”;

(b) la capitolul I punctul 1.1.1, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Denumirea specială și simbolul unității SI derivate de temperatură pentru exprimarea temperaturii Celsius”;

(c) la capitolul I punctul 1.2, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„1.2. Unități SI derivate”;

(d) la capitolul I, punctul 1.2.1 se elimină;

(e) la capitolul I, punctele 1.2.2 și 1.2.3 se înlocuiesc după cum urmează:

„1.2.2. Reguli generale pentru unitățile SI derivate

Unitățile derivate coerent în raport cu unitățile fundamentale SI sunt date ca expresii algebrice sub formă de produse ale puterilor unităților fundamentale SI cu un factor numeric egal cu 1.

1.2.3. Unități SI derivate cu denumiri și simboluri speciale

Mărime	Unitatea SI		Expresie	
	Nume	Simbol	În funcție de alte unități SI	În funcție de unitățile SI fundamentale
Unghi plan	radian	rad		$m \cdot m^{-1}$
Unghi solid	steradian	sr		$m^2 \cdot m^{-2}$
Frecvență	hertz	Hz		s^{-1}
Forță	newton	N		$m \cdot kg \cdot s^{-2}$
Presiune, tensiune mecanică	pascal	Pa	$N \cdot m^{-2}$	$m^{-1} \cdot kg \cdot s^{-2}$
Energie, lucru mecanic, cantitate de căldură	joule	J	$N \cdot m$	$m^2 \cdot kg \cdot s^{-2}$
Putere (¹), flux energetic	watt	W	$J \cdot s^{-1}$	$m^2 \cdot kg \cdot s^{-3}$
Cantitate de electricitate, sarcină electrică	coulomb	C		$s \cdot A$
Potențial electric, tensiune electrică, tensiune electromotoare	volt	V	$W \cdot A^{-1}$	$m^2 \cdot kg \cdot s^{-3} \cdot A^{-1}$
Rezistență electrică	ohm	Ω	$V \cdot A^{-1}$	$m^2 \cdot kg \cdot s^{-3} \cdot A^{-2}$
Conductanță electrică	siemens	S	$A \cdot V^{-1}$	$m^{-2} \cdot kg^{-1} \cdot s^3 \cdot A^2$
Capacitate electrică	farad	F	$C \cdot V^{-1}$	$m^{-2} \cdot kg^{-1} \cdot s^4 \cdot A^2$
Flux de inducție magnetică	weber	Wb	$V \cdot s$	$m^2 \cdot kg \cdot s^{-2} \cdot A^{-1}$
Inducție magnetică	tesla	T	$Wb \cdot m^{-2}$	$kg \cdot s^{-2} \cdot A^{-1}$
Inductanță	henry	H	$Wb \cdot A^{-1}$	$m^2 \cdot kg \cdot s^{-2} \cdot A^{-2}$
Flux luminos	lumen	lm	$cd \cdot sr$	cd
Iluminare	lux	lx	$lm \cdot m^{-2}$	$m^{-2} \cdot cd$
Activitate (a unui radionuclid)	becquerel	Bq		s^{-1}
Doză absorbită, energie comunicată masică, kerma, indicele dozei absorbite	gray	Gy	$J \cdot kg^{-1}$	$m^2 \cdot s^{-2}$
Echivalent al dozei absorbite	sievert	Sv	$J \cdot kg^{-1}$	$m^2 \cdot s^{-2}$
Activitate catalitică	katal	kat		$mol \cdot s^{-1}$

(¹) Nume speciale pentru unitatea de putere: numele volt-amper (simbol «VA»), când este utilizat pentru exprimarea puterii aparente a curentului electric alternativ, și var (simbol «var»), când este utilizat pentru exprimarea puterii electrice reactive. Unitatea de măsură «VAR» nu este inclusă în rezoluțiile CGPM.

Unitățile derivate din unitățile SI fundamentale pot fi exprimate în funcție de unitățile de măsură enumerate în capitolul I.

În particular, unitățile SI derivate pot fi exprimate prin nume și simboluri speciale prezentate în tabelul de mai sus; de exemplu, unitatea SI a viscozității dinamice poate fi exprimată ca $m^{-1} \cdot kg \cdot s^{-1}$ sau $N \cdot s \cdot m^{-2}$ sau $Pa \cdot s$;

(f) La capitolul II, se elimină următorul rând din tabel:

„Cadastru	acru	1 ac = 4 047 m ²	ac”;
-----------	------	-----------------------------	------

- (g) La capitolul II, ultima teză se înlocuiește cu următorul text: „Unitățile enumerate în prezentul capitol pot fi combinate între ele sau cu unitățile enumerate la capitolul I pentru a forma unități compuse.”.

Articolul 2

Transpunere

- (1) Statele membre adoptă și publică, până la 31 decembrie 2009 cel târziu, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul măsurilor respective.

Statele membre aplică măsurile respective începând cu 1 ianuarie 2010.

Atunci când statele membre adoptă măsurile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitățile de efectuare a acestei trimiteri.

- (2) Statele membre comunică Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern adoptate în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la

Pentru Parlamentul European

...

Președintele

Pentru Consiliu

...

Președintele

EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

I. INTRODUCERE

1. La 10 septembrie 2007, Comisia a adoptat o propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 80/181/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la unitățile de măsură.
2. La 26 septembrie 2007, Consiliul a decis să consulte Comitetul Economic și Social, care a emis avizul său la 12 decembrie 2007.
3. Parlamentul European și-a dat avizul la prima lectură, la 29 noiembrie 2007. Avizul Parlamentului nu conține niciun amendament la propunerea Comisiei.
4. La 15 iulie 2008, Consiliul a ajuns la un acord politic în vederea adoptării unei poziții comune în conformitate cu articolul 251 din tratat.
5. La data de 18 noiembrie 2008 Consiliul a adoptat poziția sa comună privind propunerea, astfel cum figurează în documentul 11915/08.

II. OBIECTIVE

6. Obiectivele generale ale propunerii Comisiei constau în actualizarea Directivei 80/181/CEE, pentru:
 - a include în domeniul său de aplicare protecția consumatorului și mediul,
 - a include ca unitate de măsură legală o nouă unitate de măsură din Sistemul Internațional de Unități (SI) ⁽¹⁾,
 - a permite utilizarea de indicații suplimentare pe termen nedeterminat,
 - a nu a elimina cerința impusă Regatului Unit și Irlandei de a pune capăt derogărilor locale pentru pintă, milă și uncia troy acolo unde acestea sunt încă utilizate.

III. POZIȚIE COMUNĂ

Observații generale

7. Consiliul, care este de acord cu obiectivele propunerii, a depus, totuși, eforturi vizând îmbunătățirea unor dispoziții și adăugarea unor dispoziții noi, în special pentru a reflecta în legislația comunitară unele modificări suplimentare la sistemul SI și a prevedea un raport al Comisiei privind evoluțiile legate de Directiva 80/181/CEE, mai ales în ceea ce privește buna funcționare a pieței interne și a comerțului internațional.

Buna funcționare a pieței interne și acceptarea unităților SI la nivel internațional

8. Directiva 80/181/CEE a Consiliului a fost revizuită o dată la zece ani cu privire la derogări locale și utilizarea de indicații suplimentare. Consiliul este de acord cu intenția propunerii, care este de a ameliora certitudinea juridică prin eliminarea termenului pentru derogările de la principiul general conform căruia unitățile SI ar trebui utilizate cât mai mult posibil. Cu toate acestea, Consiliul consideră că este important să se urmărească îndeaproape efectele directivei asupra unităților de măsură, în ceea ce privește buna funcționare a pieței interne și în ceea ce privește comerțul internațional. În acest scop, Consiliul a introdus un nou articol 6b, care prevede un raport al Comisiei privind respectivele efecte, la zece ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive de modificare.
9. Pentru a explica dispozițiile articolului 6b și pentru a reflecta importanța monitorizării de către Comisie a bunei funcționări a pieței interne, Consiliul a adăugat un nou considerent (4). De asemenea, Consiliul a dorit să atragă atenția asupra necesității de a se continua acceptarea pe piețele din state terțe a produselor etichetate numai în unități SI, și a introdus, în acest scop, un considerent (5).

⁽¹⁾ SI înseamnă „Système International d'unité de mesure”. Acesta se bazează pe Convenția de la Paris din 1875 și este actualizat periodic de Conferința generală privind greutatea și măsurile („Conférence générale des poids et mesures” - CGPM). Cele mai cunoscute unități de măsură ale sistemului SI sunt metrul, kilogramul și secunda.

Evoluții în cadrul sistemului SI

10. Consiliul este de acord cu obiectivul Comisiei de a introduce în legislația comunitară noua unitate SI „katal”. Cu toate acestea, dorește ca alte evoluții din cadrul sistemului SI să fie, de asemenea, reflectate în legislația comunitară. Prin urmare, definiția termenului „kelvin” prevăzută la capitolul I punctul 1.1 din anexa la directivă este actualizată astfel încât să reflecte rezoluția 10 din cea de a 23-a Conferință generală privind greutatea și măsurile (CGPM 2007). În plus, punctele 1.2.1. și 1.2.3. din capitolul I din anexă sunt modificate astfel încât să reflecte decizia CGPM din 1995 de a considera unitățile „radian” și „steradian” adimensionale.
11. Modificările la anexă sunt reflectate în noile considerente (7) și (9).

Alte modificări la propunerea Comisiei

12. Consiliul a adus unele modificări minore considerentelor (3) și (6), pentru a reflecta raționamentul care a stat la baza celorlalte modificări la propunere. De asemenea, a aliniat articolul 2 cu textul convenit pentru multe documente similare și, în consecință, a adăugat un nou considerent (11). În fine, au fost introduse în anexă unele modificări cu caracter pur tehnic, rezultate din modificările descrise la punctul 10.

IV. CONCLUZIE

13. Poziția comună a Consiliului are aceleași obiective generale ca și propunerea Comisiei de directivă de modificare. Modificările au fost introduse cu intenția de a contribui la obiectivele generale ale Directivei 80/181/CEE privind unitățile de măsură. Comisia a indicat, la momentul în care Consiliul a ajuns la un acord politic, că acceptă, în general, modificările Consiliului la propunere.
-

POZIȚIA COMUNĂ (CE) NR. 29/2008**adoptată de către Consiliu la 9 decembrie 2008****în vederea adoptării Directivei 2008/.../CE a Parlamentului European și a Consiliului din ... privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2008/C 330 E/02)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Unul dintre elementele politicii comunitare de transport maritim constă în îmbunătățirea calității transportului maritim comercial printr-o mai mare responsabilizare a tuturor operatorilor economici.
- (2) S-au adoptat deja anumite măsuri cu efect de descurajare prin Directiva 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare ⁽⁴⁾.
- (3) La 9 octombrie 2008, statele membre au adoptat o declarație în care recunosc în unanimitate importanța aplicării Protocolului din 1996 la Convenția din 1976 privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime de către toate statele membre.
- (4) Obligația de a avea o asigurare ar trebui să permită asigurarea unei mai bune protecții a victimelor. Aceasta ar contribui, de asemenea, la eliminarea navelor care nu corespund standardelor și ar permite restabilirea concurenței între operatori. În plus, în Rezoluția A.898(21), Organizația Maritimă Internațională a invitat statele să îndemne proprietarii de nave să dețină asigurări corespunzătoare.
- (5) Nerespectarea dispozițiilor prezentei directive ar trebui remediată. Directiva 2008/.../CE a Parlamentului European și al Consiliului din ... privind controlul

statului portului (reformare) ⁽⁵⁾ prevede deja reținerea navelor în cazul absenței certificatelor care trebuie să se găsească la bordul acestora. Cu toate acestea, este necesar să se acorde posibilitatea expulzării unei nave care nu are la bord certificatul de asigurare. Modalitățile de expulzare ar trebui să permită remedierea situației într-o perioadă de timp rezonabilă.

- (6) Având în vedere că obiectivele prezentei directive, și anume instituirea și punerea în aplicare a unor măsuri adecvate în domeniul politicii de transport maritim, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot fi realizate mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

*Articolul 1***Obiect**

Prezenta directivă stabilește norme aplicabile anumitor aspecte ale obligațiilor proprietarilor de nave în ceea ce privește asigurarea acestora cu privire la creanțele maritime.

*Articolul 2***Domeniu de aplicare**

- (1) Prezenta directivă se aplică navelor cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 300.
- (2) Prezenta directivă nu se aplică navelor de război, navelor de război auxiliare sau altor nave deținute de un stat sau exploatate de către acesta și utilizate pentru un serviciu public necomercial.
- (3) Prezenta directivă nu aduce atingere regimurilor instituite prin instrumentele aflate în vigoare în statele membre vizate și enumerate în anexă.

⁽¹⁾ JO C 318, 23.12.2006, p. 195.⁽²⁾ JO C 229, 22.9.2006, p. 38.⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 29 martie 2007 (JO C 27 E, 31.1.2008, p. 166), Poziția comună a Consiliului din 9 decembrie 2008 și Poziția Parlamentului European din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).⁽⁴⁾ JO L 255, 30.9.2005, p. 11.⁽⁵⁾ JO L ...

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

- (a) „proprietar al navei” înseamnă proprietarul înregistrat al unei nave maritime sau orice altă persoană, cum ar fi navlositorul navei nude care răspunde de operarea navei;
- (b) „asigurare” înseamnă asigurarea cu sau fără franciză și cuprinde, de exemplu, asigurarea de despăgubire de tipul celei puse la dispoziție în prezent de membrii Grupului Internațional al Cluburilor de Protecție și Indemnizare (International Group of P&I Clubs), precum și alte forme efective de asigurare (inclusiv dovada deținerii unei asigurări individuale) și o garanție financiară care oferă condiții similare de acoperire;
- (c) „Convenția din 1996” înseamnă textul consolidat al Convenției din 1976 privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime, adoptată de Organizația Maritimă Internațională („OMI”), astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1996.

Articolul 4

Asigurarea pentru creanțe maritime

- (1) Fiecare stat membru solicită proprietarilor de nave care arborează pavilionul său să dețină o asigurare care să acopere navele respective.
- (2) Fiecare stat membru solicită proprietarilor de nave care arborează pavilionul unui alt stat să dețină o asigurare valabilă în momentul în care navele respective intră într-un port aflat sub jurisdicția statului membru respectiv. Acest fapt nu împiedică statele membre, în conformitate cu dreptul internațional, să solicite respectarea acestei obligații atunci când navele respective se află în apele lor teritoriale.
- (3) Asigurarea menționată la alineatele (1) și (2) acoperă creanțele maritime care fac obiectul limitării prevăzute în Convenția din 1996. Valoarea asigurării pentru fiecare navă pentru fiecare incident este egală cu valoarea maximă relevantă aplicabilă pentru limitarea răspunderii, astfel cum prevede Convenția din 1996.

Articolul 5

Inspecții, respectare, expulzarea din porturi și refuzarea accesului în porturi

- (1) Fiecare stat membru se asigură că orice inspecție a unei nave într-un port aflat sub jurisdicția sa în conformitate cu Directiva 2008/.../CE cuprinde verificarea prezenței la bordul navei a unuia din certificatele menționate la articolul 6.
- (2) În cazul în care certificatul menționat la articolul 6 nu se află la bordul navei și fără a aduce atingere Directivei 2008/.../CE

care prevede reținerea navelor atunci când sunt în joc aspecte legate de siguranță, autoritatea competentă poate să emită un ordin de expulzare a navei, ordinul fiind notificat Comisiei, celorlalte state membre și statului de pavilion implicat. În urma emiterii unui astfel de ordin de expulzare, toate statele membre refuză intrarea navei respective în oricare dintre porturile lor până la notificarea de către proprietarul navei a certificatului menționat la articolul 6.

Articolul 6

Certificatele de asigurare

- (1) Existența asigurării menționate la articolul 4 se dovedește printr-unul sau mai multe certificate eliberate de furnizorul acesteia și păstrate la bordul navei.
- (2) Certificatele emise de furnizorul asigurării cuprind următoarele informații:
 - (a) denumirea navei, numărul OMI și portul de înmatriculare;
 - (b) numele și sediul principal al proprietarului navei;
 - (c) tipul și durata asigurării;
 - (d) numele și sediul principal al furnizorului asigurării și, dacă este cazul, sediul la care a fost încheiată asigurarea.
- (3) În cazul în care limba folosită în certificate nu este nici engleza, nici franceza, nici spaniola, textul include o traducere într-una din aceste limbi.

Articolul 7

Sancțiuni

În sensul articolului 4 alineatul (1), statele membre stabilesc un sistem de sancțiuni pentru încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive și adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceste sancțiuni sunt aplicate. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.

Articolul 8

Rapoarte

Din trei în trei ani și pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 2015, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive.

Articolul 9

Transpunere

- (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive, până la 1 ianuarie 2012. Statele membre informează de îndată Comisia în această privință.

Atunci când statele membre adoptă măsurile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 10

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 11

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la ...

Pentru Parlamentul European

Președintele

...

Pentru Consiliu

Președintele

...

ANEXĂ

- Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru daunele provocate de poluarea cu hidrocarburi, 1992.
- Convenția internațională privind răspunderea și despăgubirile pentru prejudiciile în legătură cu transportul pe mare al substanțelor periculoase și nocive, 1996 (Convenția HNS).
- Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru prejudiciile provocate de poluarea cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei, 2001 (Convenția „Bunker Oil”).
- Convenția internațională de la Nairobi privind ridicarea epavelor, 2007 (Convenția „Ridicarea epavelor”).
- Regulamentul (CE) nr. .../2008 al Parlamentului European și al Consiliului din ... privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare ⁽¹⁾.

(1) JO L...

EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

I. INTRODUCERE

La 31 ianuarie 2006 ⁽¹⁾, Comisia a prezentat o propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind răspunderea civilă și garanțiile financiare ale proprietarilor navelor drept una dintre propunerile celui de al treilea pachet privind siguranța maritimă.

La 29 martie 2007, Parlamentul European și-a dat avizul la prima lectură ⁽²⁾.

La 9 octombrie 2008, Consiliul a ajuns la un acord politic cu privire la proiectul de directivă privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime. În urma revizuirii textului de către experții juriști-lingviști, Consiliul a adoptat poziția comună la 9 decembrie 2008, în conformitate cu articolul 251 din tratat.

În desfășurarea activității sale, Consiliul a luat notă de avizul Comitetului Economic și Social European ⁽³⁾ și de cel al Comitetului Regiunilor ⁽⁴⁾.

II. ANALIZA POZIȚIEI COMUNE

Dispoziții generale

Propunerea de directivă privind răspunderea civilă și garanțiile financiare ale proprietarilor navelor, prezentată de către Comisie la începutul anului 2006 face parte din cel de al treilea pachet privind siguranța maritimă. Propunerea Comisiei viza armonizarea, la nivel comunitar, a regimului răspunderii civile a proprietarilor navelor și a plafonelor aferente, precum și introducerea unei scheme obligatorii de asigurare și garanții financiare pentru navigatori în caz de abandon.

Deși Consiliul este de acord cu obiectivul propunerii Comisiei care încearcă să obțină o acoperire mai eficientă a intereselor victimelor daunelor rezultate din exploatarea navelor, acesta consideră că unele dintre dispozițiile propunerii, care stabilesc norme comunitare specifice paralele cu obligațiile internaționale referitoare la aceeași chestiune, ar avea drept rezultat apariția unei situații contradictorii și ar fi contraproductive în ce privește obiectivul sus-menționat. Aceasta se aplică în special dispozițiilor privind regimul de răspundere și măsurile referitoare la navigatori. Dispozițiile propuse care duc la obligativitatea ratificării unei Convenții OMI nu sunt acceptabile pentru statele membre, în special din motive constituționale. În plus, Consiliul consideră că unele dispoziții, în special cele referitoare la emiterea și verificarea certificatelor, nu sunt adecvate deoarece ar duce la apariția unor poveri administrative inutile.

Poziția comună a Consiliului încearcă să stabilească dispoziții cu valoare adăugată clară, care nu există în prezent nici la nivel internațional, nici la nivel comunitar. Așadar, aceasta se concentrează pe introducerea unei obligativități privind asigurarea de către proprietarii navelor la nivelul plafonelor prevăzute în Convenția privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1996 („LLMC 96”). Acesta specifică măsurile de punere în aplicare a acestei obligații prin intermediul verificărilor unui certificat care trebuie păstrat la bordul navelor în acest sens, precum și sancțiunile aplicabile în caz de nerespectare.

Astfel, poziția comună a Consiliului modifică, într-o mare măsură, propunerea inițială a Comisiei prin reformularea și eliminarea unor părți din text. Aceasta implică și faptul că toate amendamentele introduse în avizul la prima lectură al Parlamentului European cu privire la aceste părți eliminate nu au fost acceptate de către Consiliu.

În paralel cu poziția comună, printr-o declarație a reprezentanților guvernelor statelor membre ale Uniunii Europene ⁽⁵⁾ se confirmă angajamentul acestora de a face tot ceea ce este posibil pentru a asigura aplicarea rapidă și eficientă a convențiilor internaționale privind siguranța maritimă, normele OMI privind obligațiile statului de pavilion și sistemul de audit OMI.

⁽¹⁾ Doc. 5907/06.

⁽²⁾ Doc. 7805/07 CODEC 277 MAR 20 ENV 171.

⁽³⁾ CESE 1177/2006 din 13.9.2006 (JO C 318, 23.12.2006, p. 195).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 din 15.6.2006 (JO C 229, 22.9.2006, p. 38).

⁽⁵⁾ Doc. 15859/08 ADD 1.

Aspecte esențiale

i) *Asigurarea obligatorie pentru creanțe maritime*

Consiliul urmează propunerea Comisiei privind introducerea unei obligații de asigurare pentru proprietarii navelor care arborează pavilionul unui stat membru și ai navelor care arborează pavilionul unui alt stat. Cu privire la această din urmă situație, poziția comună a Consiliului prevede că se aplică imediat ce nava intră într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru sau, în cazul în care statul membru a decis astfel, în situațiile în care nava operează în apele sale teritoriale.

În vederea obținerii unui nivel global armonizat de acoperire a asigurării, Consiliul se referă, în poziția sa comună, la plafoanele prevăzute în LLMC 1996 ca fiind valoarea asigurării pentru fiecare navă per incident. Termenul de „asigurare”, folosit în poziția comună, se bazează în mare parte pe definiția din Rezoluția OMI A.898(21) („Liniile directoare privind responsabilitățile proprietarilor de nave în ceea ce privește creanțele maritime”).

ii) *Control, respectare și penalități*

Pentru a se putea controla modul în care proprietarii de nave își respectă obligațiile care le revin cu privire la asigurare, poziția comună prevede efectuarea unei verificări de către statul de port, în conformitate cu directiva privind controlul statului de port. În acest sens, la bordul navei trebuie să existe unul sau mai multe certificate emise de către asigurător. Caracteristicile certificatului prevăzut în poziția comună se bazează în mare măsură pe propunerea originală a Comisiei.

Consiliul consideră că este important să se prevadă posibilitatea aplicării unor sancțiuni speciale în cazul în care certificatul de asigurare nu se află la bord. Fără a se aduce atingere măsurii de reținere a navei în cauză în conformitate cu normele privind controlul statului de port, nava poate fi expulzată dintr-un port și i se refuză intrarea în orice al port din statele membre atât timp cât situația nu este corectată. Poziția comună include, de asemenea, o dispoziție generală cu privire la penalitățile care urmează să fie stabilite aplicabile în caz de nerespectare a dispozițiilor directivei în ce privește obligația statelor membre ca state de pavilion.

iii) *Relația cu regimurile stabilite în conformitate cu alte instrumente de răspundere și compensare*

Ca urmare a propunerii Comisiei, Consiliul prevede în poziția sa comună faptul că directiva nu afectează regimurile stabilite în conformitate cu alte convenții internaționale, respectiv Convenția CLC, Convenția HNS, Convenția „Bunker Oil” și Convenția „Ridicarea epavelor”, precum și cu regulamentul de transpunere a Convenției de la Atena în dreptul comunitar.

III. CONCLUZIE

Consiliul consideră că poziția sa comună reprezintă un instrument care contribuie la o compensare eficientă a victimelor daunelor rezultate din exploatarea navelor și la eliminarea navelor care nu corespund standardelor.

Consiliul ia act de contactele care s-au stabilit deja cu Parlamentul European în ce privește prezenta propunere în cadrul negocierilor cu privire la alte propuneri din cel de al treilea pachet privind siguranța maritimă. Consiliul așteaptă cu interes un acord rapid cu privire la text, care să permită adoptarea directivei cât de curând posibil.

POZIȚIA COMUNĂ (CE) NR. 30/2008**adoptată de către Consiliu la 9 decembrie 2008****în vederea adoptării Directivei 2008/.../CE a Parlamentului European și a Consiliului din ... privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2008/C 330 E/03)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Siguranța transporturilor maritime ale Comunității și a cetățenilor care le folosesc și protecția mediului ar trebui asigurate în permanență.
- (2) În ceea ce privește transportul maritim internațional a fost instituit un cadru amplu care îmbunătățește siguranța maritimă și protecția mediului împotriva poluării de către nave prin adoptarea mai multor convenții al căror depozitar este Organizația Maritimă Internațională („OMI”).
- (3) În conformitate cu dispozițiile Convenției Organizației Națiunilor Unite din 1982 privind dreptul mării (UNCLOS) și ale convențiilor al căror depozitar este OMI (denumite în continuare „convențiile OMI”), statele care sunt părți la aceste instrumente au obligația de a adopta actele cu putere de lege și actele administrative și de a lua toate celelalte măsuri necesare pentru ca aceste instrumente să producă efecte depline astfel încât să se asigure că, din punctul de vedere al siguranței vieții pe mare și al protecției mediului marin, o navă este aptă pentru asigurarea serviciului pentru care este destinată și că echipajul acesteia este format din personal navigant competent.
- (4) Este necesar să se țină seama, în mod corespunzător, de Convenția privind munca în domeniul maritim, adoptată în 2006, de Organizația Internațională a Muncii (OIM) care se referă, de asemenea, la obligațiile conexe ale statelor de pavilion.
- (5) La 9 octombrie 2008, statele membre au adoptat o declarație în care au recunoscut în unanimitate importanța aplicării convențiilor internaționale privind obligațiile statelor de pavilion în scopul de a îmbunătăți siguranța maritimă și de a contribui la prevenirea poluării cauzate de nave.

- (6) Punerea în aplicare a procedurilor recomandate de către OMI în MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 din 20 decembrie 2004 privind transferul navelor între state ar trebui să consolideze eficacitatea dispozițiilor privind schimbarea pavilionului din convențiile OMI și din legislația comunitară în domeniul siguranței maritime și ar trebui să mărească transparența în relațiile dintre statele de pavilion, în interesul siguranței maritime.
- (7) Disponibilitatea informațiilor referitoare la navele care arborează pavilionul unui stat membru, precum și cele referitoare la navele radiate din registrul unui stat membru ar trebui să îmbunătățească transparența performanțelor unei flote de înaltă calitate și să contribuie la o monitorizare mai bună a obligațiilor statelor de pavilion și la asigurarea unor condiții de egalitate pentru administrații.
- (8) Pentru a ajuta statele membre să-și îmbunătățească în continuare performanțele în calitate de state de pavilion, acestea ar trebui să-și auditeze periodic administrațiile.
- (9) Certificarea calității procedurilor administrative în conformitate cu standardele stabilite de Organizația Internațională pentru Standardizare (ISO) sau cu alte standarde echivalente ar trebui să asigure, de asemenea, condiții de egalitate între administrațiile maritime.
- (10) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor de exercitare a competențelor de executare conferite Comisiei ⁽⁴⁾.
- (11) Deoarece obiectivele prezentei directive, și anume instituirea și punerea în aplicare a măsurilor adecvate în domeniul politicii de transport maritim, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea și efectele acesteia, pot fi realizate mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective,

⁽¹⁾ JO C 318, 23.12.2006, p. 195.⁽²⁾ JO C 229, 22.9.2006, p. 38.⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 29 martie 2007 (JO C 27 E, 31.1.2008, p. 140), Poziția comună a Consiliului din 9 decembrie 2008 și Poziția Parlamentului European din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).⁽⁴⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 4

Articolul 1

Obiect

- (1) Obiectivul prezentei directive este:
- (a) de a asigura că statele membre își respectă efectiv și în mod sistematic obligațiile care le revin în calitate de state de pavilion;
- (b) de a asigura îmbunătățirea siguranței și prevenirea poluării de către navele care arborează pavilionul unui stat membru.
- (2) Prezenta directivă nu aduce atingere actelor legislative comunitare în domeniul maritim, astfel cum sunt enumerate în articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) ⁽¹⁾, și Directivei 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiat între Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST) ⁽²⁾.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

Prezenta directivă se aplică administrației statului membru al cărui pavilion este arborat de navă.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

- (a) „navă” înseamnă o navă sau o ambarcațiune care arborează pavilionul unui stat membru, care intră sub incidența convențiilor OMI și pentru care este necesar un certificat;
- (b) „administrație” înseamnă autoritățile competente din statul membru al cărui pavilion este arborat de navă;
- (c) „organizație recunoscută” înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. .../2009 al Parlamentului European și al Consiliului din ... privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor ⁽³⁾;
- (d) „certIFICATE” înseamnă certificatele statutare eliberate în conformitate cu convențiile relevante ale OMI;
- (e) „audit al OMI” înseamnă un audit desfășurat în conformitate cu dispozițiile Rezoluției A.974 (24) adoptată de Adunarea OMI la 1 decembrie 2005.

⁽¹⁾ JOL 324, 29.11.2002, p. 1.

⁽²⁾ JOL 167, 2.7.1999, p. 33.

⁽³⁾ JOL ...

Condiții de autorizare pentru operarea unei nave după acordarea dreptului de a arbora pavilionul unui stat membru

(1) Înainte de a permite operarea unei nave căreia i-a fost acordat dreptul de a arbora pavilionul său, statul membru respectiv ia măsurile pe care le consideră adecvate pentru a se asigura că nava în cauză respectă normele și reglementările internaționale aplicabile. În special, acesta verifică rapoartele privind nivelul de siguranță al navei prin toate mijloacele rezonabile. Acesta se consultă, dacă este cazul, cu administrația statului de pavilion precedent pentru a stabili dacă deficiențele sau aspectele legate de siguranță nesoluționate, identificate de acesta din urmă, au rămas nerezolvate.

(2) Ori de câte ori administrația unui stat de pavilion solicită informații privind o navă care arborează înainte pavilionul unui stat membru, administrația statului membru în cauză trimite cu promptitudine administrației statului de pavilion solicitant informații privind deficiențele nesoluționate și privind orice alte aspecte relevante legate de siguranță.

Articolul 5

Reținerea unei nave care arborează pavilionul unui stat membru

Atunci când administrația unui stat membru este informată că o navă care arborează pavilionul statului membru respectiv a fost reținută de statul portului, aceasta supraveghează, în conformitate cu procedurile pe care le-a stabilit în acest sens, luarea măsurilor corespunzătoare pentru ca nava respectivă să respecte convențiile OMI aplicabile.

Articolul 6

Măsuri de însoțire

Statele membre se asigură că cel puțin următoarele informații privind navele care arborează pavilionul lor sunt și rămân ușor accesibile în sensul prezentei directive:

- (a) informații privind nava (denumirea, numărul OMI etc.);
- (b) datele de efectuare a inspecțiilor, inclusiv a inspecțiilor complementare și suplimentare, dacă au fost efectuate, precum și a auditurilor;
- (c) identitatea organizațiilor recunoscute implicate în certificarea și clasificarea navei;
- (d) identitatea autorității competente care a inspectat nava în conformitate cu dispozițiile privind controlul statului portului și datele inspecțiilor;
- (e) rezultatul inspecțiilor efectuate ca urmare a controlului statului portului (deficiențe: da sau nu, rețineri: da sau nu);

- (f) informații privind accidentele maritime;
- (g) identitatea navelor care au încetat să arboreze pavilionul respectivului stat membru în decursul ultimelor 12 luni.

Articolul 7

Procedura de audit a statului de pavilion

Statele membre iau măsurile necesare pentru realizarea unui audit al OMI asupra administrației lor cel puțin o dată la șapte ani, sub rezerva unui răspuns pozitiv din partea OMI la o cerere depusă de statul membru în cauză în timp util, și publică rezultatele auditului, în conformitate cu dispozițiile legislației naționale relevante privind confidențialitatea.

Aplicarea prezentului articol expiră cel târziu la ... (*) sau la o dată anterioară, astfel cum a fost stabilit de Comisie în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 10 alineatul (2), în cazul în care a intrat în vigoare un sistem OMI obligatoriu de audit al statelor membre.

Articolul 8

Sistemul de gestionare a calității și de evaluare internă

(1) Până la ... (**), fiecare stat membru dezvoltă, pune în aplicare și menține un sistem de gestionare a calității pentru părțile operative ale activităților administrației proprii legate de statul de pavilion. Un astfel de sistem de gestionare a calității se certifică în conformitate cu standardele internaționale aplicabile în materie de calitate.

(2) Statele membre care figurează pe lista neagră sau care figurează timp de doi ani consecutivi pe lista gri publicată în cel mai recent raport anual al Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului (denumit în continuare „MOU Paris”), trimit Comisiei un raport privind performanța lor în calitate de state de pavilion, cel târziu în termen de patru luni de la publicarea raportului anual respectiv.

Raportul identifică și analizează principalele motive ale lipsei de conformare care au dus la reținerile și la deficiențele care au determinat includerea pe lista neagră sau pe cea gri.

Articolul 9

Rapoarte

La fiecare cinci ani, și pentru prima dată, la ... (**), Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive.

Raportul conține o evaluare a performanței statelor membre în calitate de state de pavilion.

Articolul 10

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS), instituit prin articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la două luni.

Articolul 11

Transpunere

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la ... (**). Statele membre informează de îndată Comisia în această privință.

Atunci când statele membre adoptă măsurile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre transmit Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 12

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 13

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la ...

Pentru Parlamentul European
Președintele

...

Pentru Consiliu
Președintele

...

(*) Opt ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(**) Trei ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(***) 24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

I. INTRODUCERE

La 24 februarie 2006 ⁽¹⁾, Comisia a prezentat o propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion drept una dintre propunerile celui de al treilea pachet privind siguranța maritimă.

La 29 martie 2007, Parlamentul European și-a dat avizul la prima lectură ⁽²⁾.

La 9 octombrie 2008, Consiliul a ajuns la un acord politic cu privire la proiectul de directivă. În urma revizuirii textului de către experții juriști-lingviști, Consiliul a adoptat poziția comună la 9 decembrie 2008, în conformitate cu articolul 251 din tratat.

În desfășurarea activității sale, Consiliul a luat notă de avizul Comitetului Economic și Social European ⁽³⁾ și de cel al Comitetului Regiunilor ⁽⁴⁾.

II. ANALIZA POZIȚIEI COMUNE

Dispoziții generale

Propunerea de directivă privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion, prezentată de către Comisie la sfârșitul anului 2005 face parte din cel de al treilea pachet privind siguranța maritimă. Principalul obiectiv al acestei propuneri este acela de a asigura că statele membre își respectă efectiv obligațiile de state de pavilion înainte și după acordarea drepturilor de pavilion, în vederea îmbunătățirii siguranței maritime și a prevenirii poluării de către nave.

Deși Consiliul este de acord cu Comisia în ce privește obiectivul propunerii Comisiei, abordarea Consiliului a implicat modificări majore aduse propunerii originale. O parte din dispozițiile propuse nu au putut fi acceptate de către Consiliu deoarece se suprapuneau legislației comunitare și altor dispoziții existente incluse în alte propuneri din cel de al treilea pachet privind siguranța maritimă. Dispozițiile propuse care duc la obligativitatea ratificării Convențiilor OMI nu sunt acceptabile pentru statele membre, în special din motive constituționale. Prin urmare, poziția comună a Consiliului se concentrează în special pe cerința ca statele membre să își supună propriile administrații maritime unei auditări efectuate de către OMI. În plus, statele membre trebuie să asigure calitatea certificării procedurilor lor administrative în conformitate cu standardele ISO sau cu alte standarde internaționale echivalente. În plus, poziția comună stabilește obligații pe care trebuie să le respecte statele membre înainte de a permite unei nave să opereze sub pavilionul lor și în cazul reținerii de către un stat de port a unei nave care arborează pavilionul unui stat membru.

Fiind rezultatul acestei abordări, poziția comună modifică, într-o mare măsură, propunerea originală a Comisiei prin reformularea și eliminarea unor părți din text. Aceasta implică și faptul că toate amendamentele introduse în avizul la prima lectură al Parlamentului European cu privire la aceste părți eliminate nu au fost acceptate de către Consiliu.

În paralel cu poziția comună, printr-o declarație a reprezentanților guvernelor statelor membre ale Uniunii Europene ⁽⁵⁾ se confirmă angajamentul acestora de a face tot ceea ce este posibil pentru a se asigura aplicarea rapidă și eficientă a convențiilor internaționale privind siguranța maritimă, normele OMI privind obligațiile statului de pavilion și sistemul de audit OMI.

Aspecte esențiale

i) Procedura de audit a statului de pavilion

Consiliul urmează propunerea Comisiei privind introducerea unui audit independent al administrațiilor maritime din statele membre. Cu toate acestea, Consiliul consideră că trebuie evitată crearea în cadrul comunitar a unui sistem de audit paralel celui instituit la nivel internațional prin Sistemul voluntar de audit al statelor membre ale OMI. În vederea armonizării procedurilor de audit și asigurării unor condiții

⁽¹⁾ Doc. 6843/06.

⁽²⁾ Doc. 7805/07 CODEC 277 MAR 20 ENV 171.

⁽³⁾ CESE 1177/2006 din 13.9.2006 (JO C 318, 23.12.2006, p. 195).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 din 15.6.2006 (JO C 229, 22.9.2006, p. 38).

⁽⁵⁾ Doc. 15859/08 ADD 1.

de egalitate, poziția comună prevede obligația de solicita periodic un audit OMI al administrației și de a publica rezultatele auditului. Intervalul la care trebuie repetat auditul este de șapte ani, ținând seama de resursele disponibile în cadrul OMI. În plus, poziția comună asigură că, din momentul în care Sistemul de audit al OMI devine obligatoriu, dispoziția aplicabilă din directivă nu mai este aplicabilă în mod automat fie la opt ani de la intrarea în vigoare a directivei, fie mai devreme, după caz, conform deciziei adoptate de Comisie în conformitate cu regulile de comitologie (procedura de reglementare cu control).

ii) *Sistemul de management al calității*

Consiliul sprijină propunerea Comisiei de asigurare a faptului că administrațiile maritime ale statelor membre corespund criteriilor referitoare la managementul sarcinilor ce le revin. Cu toate acestea, în prezenta poziție comună Consiliul ține seama de situațiile specifice ale diferitelor servicii vizate și permite statelor membre să decidă care sunt standardele internaționale aplicabile pentru certificarea diferitelor părți ale administrațiilor acestora.

În plus, ținând seama de obiectivul statelor membre privind îmbunătățirea performanțelor statului de pavilion, Consiliul prevede ca statele care sunt pe lista neagră sau cele aflate, doi ani consecutivi, pe lista gri a statelor de pavilion inclusă în Memorandumul de înțelegere de la Paris să prezinte Comisiei rapoarte obligatorii cu privire la performanțe. Prin intermediul acestor rapoarte vor fi identificate principalele motive pentru care statul membru în cauză nu a respectat obligațiile referitoare la statul de pavilion.

iii) *Alte obligații ale statului de pavilion*

În plus față de cele două chestiuni principale menționate anterior, Consiliul simplifică propunerea Comisiei privind măsurile care trebuie întreprinse înainte de acordarea dreptului de a arbora pavilionul unui stat membru și în cazul reținerii de către un stat de port a unei nave care arborează pavilionul unui stat membru. În acest sens, Consiliul consideră ca fiind oportun ca, în cadrul unei directive, statele membre să decidă ce măsuri trebuie întreprinse pentru a se asigura că nava în cauză respectă sau este făcută să respecte normele și regulamentele internaționale aplicabile.

III. CONCLUZIE

Consiliul consideră că poziția sa comună reprezintă un instrument care asigură o înaltă calitate a modului în care statele membre își îndeplinesc sarcinile ce le revin în calitate de state de pavilion.

Consiliul ia act de contactele care s-au stabilit deja cu Parlamentul European în ce privește prezenta propunere în cadrul negocierilor cu privire la alte propuneri din cel de al treilea pachet privind siguranța maritimă. Consiliul așteaptă cu interes un acord rapid cu privire la text, care să permită adoptarea directivei.

AVIZ CITITORILOR

Instituțiile au hotărât să nu mai menționeze, în textele lor, ultima modificare a actelor citate.

În lipsa unor dispoziții contrare, actele la care se face trimitere în textele publicate se consideră ca fiind actele în versiunea în vigoare a acestora.