

# I. CADRUL JURIDIC GENERAL AL PORTURILOR MARITIME

## 1. Cadrul general al Politicii Maritime Integrate a UE, de prof. univ. dr. Marin Voicu (supliment al DMR nr. 1/2015, pp. 250-265)

### I. POLITICA MARITIMĂ A UE

#### 1. Pentru ce o politică maritimă?

1.1. *Evantaiul activităților economice și de agrement legate de mare, de oceane și de zonele costiere s-a lărgit foarte rapid. Aceste activități cuprind: transportul maritim, pescuitul, acvacultura, extracția de petrol și gaz, utilizarea energiilor eoliene și de mare, construcția navală, turismul și cercetarea marină.*

1.2. Astăzi, **activitățile de exploatare maritimă** constau în a pescui și a extrage petrol, gaz și alte minerale. În viitor aceste activități vor fi probabil afectate de mari **schimbări în profunzime**, ce vor purta asupra unei mari varietăți de materii organice, dat fiind că **biotehnologia marină** începe a exploata potențialul organismelor care trăiesc în mediul marin.

1.3. Oceanele și mările se bucură, de asemenea, de un rol esențial **în viața noastră socială și culturală**. Datorită imensității lor, oceanele și mările au fost mult timp considerate ca o sursă inepuizabilă de bogății, singurele limite de exploatare a lor constând în gradul de dezvoltare tehnologică și în forța elementelor naturale.

Totuși, progresele considerabile ale tehnologiei asociate creșterii populației costiere au cântărit greu asupra resurselor disponibile, în special în domeniul pescuitului, transporturilor, navigației de agrement și în exploatarea petrolului și a gazului, cât și asupra mediului marin însuși.

1.4. Au fost adoptate măsuri pentru a garanta fiecare din diferitele activități maritime. Totuși, fragmentarea diverselor domenii de activitate face dificilă evaluarea incidenței potențiale a anumitor activități asupra altora sau a conflictelor care pot surveni între ele. Există, deci, interesul de a înlocui această fragmentare **a oceanelor și mărilor printr-o abordare fondată pe colaborare și integrare, care va trebui să fie în centrul oricărei politici maritime viitoare.**

#### 2. Avantajele unei abordări integrate în politica maritimă a UE

2.1. În zonele costiere există o concurență acută, reflectată, spre exemplu, în conflictele în materie de spațiu. Orice activitate are influență asupra altora. Fie că este vorba de contracte sau de extinderea porturilor, a crescătoriilor de pește și crustacee sau a instalării ori creării de ferme eoliene, toate aceste activități au consecințe asupra resurselor nutritive de pește care sunt distruse sau a calității apelor ce pot fi alterate.

Aceste evoluții pot, de asemenea, reduce spațiul disponibil pentru agrement, ceea ce antrenează consecințe economice și sociale pentru zona respectivă.

Forajul în larg sau accidentele maritime, în special în cazul petrolierelor, pot polua marea sau coastele și perturba fauna și flora pentru numeroși ani.

2.2. Există **posibilități de sinergie**, de **punere în comun a serviciilor** și de **simplificări**, căci anumite politici au obiective similare. Astfel, autoritățile însărcinate cu pescuitul, cu poliția

frontierelor și cu securitatea sunt toate implicate în **supravegherea traficului maritim**. De ameliorarea acceselor la datele relative la mediul marin, la economia maritimă și la activitățile umane în acest sector vor trebui să beneficieze **toate politicile sectoriale**.

### 3. Pentru ce UE trebuie să se angajeze într-o astfel de politică?

3.1. *Rațiunile pentru care UE trebuie să ducă o astfel de politică* sunt, în esență:

a) UE este înconjurată de cinci mări și două oceane, iar **problemele mediului, ale transportului și securității** traversează frontierele administrative terestre, ca și pe mare, astfel că ele **trebuie tratate la nivelul UE**;

b) **politicile care au o incidență** asupra activităților maritime (pescuit, mediu, transporturi, siguranță și securitate maritimă, cercetare, politică industrială etc.) dispun de **fundamente juridice solide în tratatele europene** și au fost larg dezvoltate în ultimii ani;

c) **protecția ecosistemelor marine și a resurselor halieutice** în apele europene nu poate fi asigurată de statele membre individual, peștii, ecosistemele și poluarea ignorând frontierele administrative;

d) **transportul maritim constituie o legătură comercială** vitală pentru Europa; se estimează că 90% din comerțul exterior al UE și aproape 40% din schimbările comerciale din interiorul UE se efectuează pe mare; iar

e) **resurse considerabile** sunt necesare pentru a genera **progresele științei și cercetării marine, ca și ale noilor tehnologii**, spre ameliorarea exploatarea durabile a mărilor, astfel că la nivelul UE sunt necesare eforturi majore pentru a crea sinergia necesară între toți actorii implicați.

f) **interzicerea navei cu o singură carenă**.

### 3.2. Date esențiale care permit înțelegerea optimă a importanței mării pentru UE

3.2.1. Transportul maritim reprezintă principalul mijloc de transport pentru importurile și exporturile Europei. Comerțul maritim a crescut de patru ori în ultimii 40 de ani. Aproximativ 40% din mărfurile pentru comerțul intern și 70% din mărfurile destinate comerțului extern sunt transportate pe cale maritimă. Acest sector reprezintă o importantă sursă de locuri de muncă și venituri pentru Europa. În fiecare an, prin porturile europene trec peste 400 de milioane de pasageri și aproximativ 3,5 miliarde de tone de mărfuri, care sunt încărcate sau descărcate (Anexa 1).

Astăzi există peste 1.200 de porturi comerciale, răspândite pe aproape 100.000 km de coastă și peste 9.000 de nave comerciale sub steagul UE, însumând aproximativ 240 milioane tone deadweight (tdw), adică aproape un sfert din tonajul mondial. Industria europeană a transportului maritim are sub control alte 4.000 de nave ce arborează pavilioane străine.

La 1 ianuarie 2007, UE 27 controla un număr de 10.550 de nave de tonaj mai mare de 1.000 Gt<sup>1</sup>, însumând 368.486 mil. tdw. Dintre acestea, 3.389 de nave sunt înregistrate sub pavilioane naționale ale UE27, iar restul de 7.161 sunt înregistrate sub pavilioane străine (inclusiv cele înregistrate de UE27 în alte țări). Ponderea navelor controlate de UE27, calculată în mil. tdw, a fost de 69%; UE27 deține, la 1 ianuarie 2007, 36,8% din flota mondială de vase mai mari de 1.000 Gt (Anexa 3).

Peste 2 milioane de nave au operat în principalele porturi ale UE27 în anul 2007, în creștere cu 2,2% față de anul anterior. Totuși, în termeni de tonaj al vaselor, rata de creștere a

<sup>1</sup> Gt = gigatonă (10 tone).

fost de 7%, ceea ce reflectă o creștere a dimensiunii navelor care operează în porturile UE27 (Anexa 2).

În anul 2008, cantitatea totală de mărfuri manipulate în principalele porturi maritime ale UE27 (fără Italia) a fost de 3,3 mld. t, cu o rată de creștere de 0,1% față de anul 2007 (Anexa 1).

Cu 548 mil. t, Marea Britanie deține cea mai mare cotă de 16,7% mărfuri manipulate în principalele porturi UE27 (fără Italia), urmată de Olanda cu 16,1%, Spania cu 12,6% și de Franța cu 10,5%.

România, cu 49,8 mil. t mărfuri manipulate în anul 2008, deține o cotă de numai 1,5% din cantitatea totală de mărfuri manipulate în principalele porturi UE27, înregistrând însă o rată de creștere de +4,8% față de anul 2007, peste media europeană de 0,1%.

Transportul maritim intracomunitar de mărfuri constituie al doilea mod de transport, ca importanță în UE, cu o cotă de 37,3% din totalul activității de transport, în timp ce transportul maritim intracomunitar de pasageri a contribuit cu numai 0,6% la total.

Efectele crizei economice în sectorul de transport maritim se constată începând cu trimestrul III 2008, iar în anii 2009-2010 criza s-a adâncit, observându-se o rată anuală negativă a cantității de mărfuri manipulate în principalele porturi UE 27.

Evaluând importanța relativă a porturilor maritime din UE27, pe baza indicatorului „tone de mărfuri manipulate în porturile maritime/locuitor”, calculată pentru principalele porturi, se observă că în anul 2008 aceasta variază de la 26,3 tone/locuitor în Letonia, la 1,3 tone/locuitor în Polonia, media comunitară UE27 (fără Italia) fiind de 7,3 tone/locuitor. România cu 2,2 tone/locuitor deține penultima poziție, ceea ce arată importanța relativ redusă a transportului maritim de mărfuri în țara noastră.

### **3.2.2. În sinteză:**

a) 22 de state membre sunt state costiere, iar de la 1 ianuarie 2007, când România și Bulgaria au aderat la UE, frontierele comunitare s-au extins până la Marea Neagră;

b) UE posedă o coastă de 7 ori mai largă decât SUA și de patru ori mai largă decât cea a Rusiei;

c) regiunile maritime ale Europei reprezintă astăzi aproape jumătate de populație și din produsul intern brut (PIB) al UE; iar

d) zonele maritime aflate sub jurisdicția statelor membre ale UE sunt mai întinse decât teritoriile lor terestre, iar dacă ținem cont și de zonele ultraperiferice, teritoriul maritim al UE este cel mai întins din lume.

**3.3.** Așadar, în raport de aceste elemente, Comisia Europeană, în *obiectivele sale strategice, a inclus necesitatea adoptării și punerii în operă a unei politici maritime globale vizând:*

- dezvoltarea unei economii prospere;
- a potențialului de activități legate de mare;
- de o manieră care să fie ecologic viabilă.

### **4. Politica maritimă a UE și competențele statelor membre**

**4.1. Principiul subsidiarității**, consacrat expres de TUE, se va aplica, precum toate celelalte politici comune ale UE, și în politica maritimă integrată.

În virtutea acestui principiu, UE nu trebuie să întreprindă decât ceea ce statele membre nu pot să realizeze individual; adică nu se pot crea incidente între politicile și activitățile individuale ale statelor membre și politica integrată a UE, în cadrul căreia se va coordona activitatea.

4.2. *Task Force* a avut sarcina de a coordona **pregătirea Cărții Verzi** și consultarea publică lansată la 7 iunie 2006, răspunsurile primite fiind baza raportului, publicat în octombrie 2007, ceea ce a permis elaborarea **Cărții Albastre a politicii integrate**.

## II. DOCUMENTELE POLITICII MARITIME INTEGRATE A UE:

1. **Inaugurarea politicii maritime integrate de către CE la 10 octombrie 2007: Documentul de viziune, însoțit de Planul de acțiune, de Sinteza analizei de impact și de un Raport asupra rezultatelor consultării părților interesate**

2. **Decizia și Concluziile Consiliului European din 14 decembrie 2007** asupra politicii maritime integrate

3. Consultarea Cărții Verzi asupra Politicii maritime a UE, adoptată la 7 iunie 2006 de CE, elaborată de grupele de lucru ale CE și de *Task Force* („Politica Maritimă” care privea conceptul Cărții Verzi).

## III. POLITICILE SECTORIALE ALE UE ÎN RAPORT CU MAREA:

1. Pescuitul
2. Mediul
3. Transportul și energia
4. Cercetarea
5. Întreprinderile și industria
6. Politica regională
7. Concurența
8. Libertate, securitate și justiție
9. Muncă, afaceri sociale și egalitatea de șanse
10. Relații externe
11. Sănătate și protecția consumatorilor

## IV. PLANUL DE ACȚIUNE PENTRU O POLITICĂ MARITIMĂ INTEGRATĂ A UE: 2008-2018.

<b>A. OBIECTIVELE</b>	<b>B. ACȚIUNILE SPECIFICE</b>
1. Integrarea afacerilor maritime în UE	1. Liniile directoare pentru politicile maritime naționale integrate (2008-2010)
2. Obstacolele reglementărilor	2. Raport asupra obstacolelor (2008-2009)
3. Acțiunea colectivă – schimbul celor mai bune practici	3. Crearea rețelelor celor mai bune practici (2008-2009)
3.1. Activitățile de supraveghere	3.1.1. Elaborarea documentarelor de lucru conținând descrierea organizării activităților maritime și identificarea sistemelor europene de supraveghere, control și de notificare (2008)
3.2. Planificarea spațiului maritim și gestiunea integrată a zonelor costiere	3.2.1. Foaia de parcurs pentru aprofundarea dimensiunii maritime de amenajare a teritoriului în statele membre ale UE (2008-2009) 3.2.2. Punerea în practică a sistemului de schimb al celor mai bune practici (2009) 3.2.3. Examenul opțiunilor cerute pentru a se adopta cele mai compatibile utilizări ale diferitelor activități maritime (2008)

<b>A. OBIECTIVELE</b>	<b>B. ACȚIUNILE SPECIFICE</b>
3.3. Rețeaua europeană de observare și de date ale mediului marin	3.3.1. Foaia de parcurs din 2008-2009 și planurile anuale de acțiune 3.3.2. Propunerea de program pentru realizarea Hărților multidimensionale ale mărilor în apele statelor membre (2008)
4.1. Dezvoltarea <b>clusterelor</b> multisectoriale și a centrelor regionale de excelență maritimă	4.1.1. Documentul de lucru al Comisiei asupra clusterelor maritime (2008) 4.1.2. Lucrările următoare și crearea unei rețele europene de clustere maritime
4.2. Transport maritim	4.2.1. Consultarea spațiului european al transportului maritim fără frontiere 4.2.2. Document de lucru al Comisiei asupra autostrăzilor mării 4.2.3. Studiu în vederea evaluării tendințelor pentru etapa 2008-2018 4.2.4. Liniile directoare finale asupra aplicării regulilor de concurență în transportul maritim 4.2.5. Conferința asupra tendințelor și scenariilor din transportul maritim (2008) 4.2.6. Propunerea de creare a unui spațiu european al transportului maritim fără frontiere (2008) 4.2.7. Cartea Albă asupra strategiei de transport maritim la orizontul anului 2018 4.2.8. Nota asupra serviciilor maritime electronice (2009) 4.2.9. Evaluarea reglementării asupra scutirilor pe categorii (2010)
4.3. Promovarea carierelor și a locurilor de muncă în sectoarele maritime: a. promovarea locurilor de muncă pentru oamenii mărilor	a1. Susținerea ECSA și a ETF în negocierile lor actuale pentru transpunerea în UE a Convenției OIM asupra muncii maritime a2. Propunerea de directivă fondată pe art. 139 din Tratatul CE de punere în aplicare a Convenției OIM a3. Planul de acțiune pentru ameliorarea statutului, profesiilor din filiera maritimă (2009) a4. Propunerea de Directivă asupra punerii în practică a normelor de muncă (2010) a5. Propunerea de Decizie a Consiliului spre încurajarea ratificării de EM a convenției OIM asupra muncii în sectorul de pescuit
b. Calificările oamenilor de mare	b1. Planul asupra calificărilor marinarilor (2009)
4.4. Politica portuară	4.4.1. Comunicarea asupra porturilor (2007). 4.4.2. Liniile directoare asupra aplicării legislației comunitare a mediului în dezvoltarea porturilor (2008-2009)

<b>A. OBIECTIVELE</b>	<b>B. ACȚIUNILE SPECIFICE</b>
4.5. Poluarea aerului de către nave	4.5.1. Promovarea utilizării rețelei electrice terestre la navele acostate în porturile UE 4.5.2. Evaluarea oportunităților legislației europene în scopul reducerii emisiei de gaz cu efect de seră
4.6. Dezafectarea navelor	4.6.1. Comunicarea asupra unei strategii de dezafectare a navelor (2008)
4.7. Acțiunea asupra infrastructurilor și resurselor de energie maritimă	4.7.1. Revizuirea orientărilor asupra rețelelor transeuropene de energie (2009-2010)
4.8. Acțiunea pentru ameliorarea situației pescarilor în mare	4.8.1. Documentul de lucru asupra pescarilor în calitatea lor de „gardieni ai mării” (2009) 4.8.2. Raport al Comisiei asupra aplicării dispozițiilor Directivei 93/103/CE/2009
4.9. Adaptarea bazată pe ecosisteme în pescuitul european: a. Punerea în practică în politica comună a pescuitului și b. Punerea în practică a unei politici destinate să elimine progresiv eșecurile pescuitului european	a1. Comunicarea asupra adaptării bazate pe ecosisteme în pescuit și b1. Foaia de parcurs asupra eliminării eșecurilor (2008)
4.10. Propunerile asupra protecției resurselor referitoare la pescuitul („halieutiques”) în apele internaționale: a. acțiunea vizând eliminarea pescuitului ilicit, nedeclarat și nereglementat; și b. acțiunea contra practicilor de distrugere a peștilor	a1. Comunicarea și Regulamentul asupra luptei contra pescuitului ilicit, nedeclarat și nereglementat (2007) b1. Comunicarea și propunerea legislativă asupra practicilor de distrugere a peștilor
5. Cercetarea marină europeană	5.1. Comunicarea asupra strategiei de cercetare marină și maritimă (2007) 5.2. Apelurile la propunerile intersectoriale pentru PC7-2008
6.1. Informări asupra proiectelor comunitare în regiunile costiere și a finanțării lor	6.1.1. Baza de date asupra proiectelor în regiunile maritime (2008) 6.1.2. Examenul posibilităților de finanțare a proiectelor maritime în regiunile costiere și de insule (2009)
6.2. Regiunile ultraperiferice și insulele Europei	6.2. Promovarea participării insulelor și a regiunilor ultraperiferice în inițiative „Regiunile, actorii schimbării economice” (2008)
6.3. Acțiunea pentru adaptarea la schimbarea climatică și a atenuării sale:	

<b>A. OBIECTIVELE</b>	<b>B. ACȚIUNILE SPECIFICE</b>
a. acțiunea asupra politicilor de reducere a riscurilor și asupra impactului lor economic în regiunile costiere și b. vânătoarea cu capcane și stocajul carbonului	a1. strategia comunitară de prevenire a catastrofelor (2008) a2. dezvoltarea unei strategii de adaptare la schimbarea climatică b1. cadrul juridic pentru PSC-2007
6.4. Turismul maritim durabil	6.4.1. Comunicarea asupra turismului maritim durabil (2007) 6.4.2. Evaluarea interpenetrărilor între sectorul de croaziere, marinari, porturi și alte industrii maritime (2009)
6.5. Ameliorarea datelor socio-economice din sectoarele și regiunile maritime	6.5. Documentul de lucru asupra datelor socio-economice integrate (2009)
7.1. Locul UE în forumurile internaționale și în relațiile cu partenerii	7.1.1. Publicarea unei baze de date și a unui tablou de bord al ratificărilor de către statele membre. 7.1.2. Evaluarea situației comunitare în organizațiile maritime internaționale (2008) 7.1.3. Introducerea problemelor maritime în dialogurile cu țările terțe, în special cu țările dezvoltate
7.2. Includerea obiectivelor politicii maritime în dialogul cu statele terțe copartajante ale mărilor regionale	7.2.1. Organizarea unui atelier Euromed asupra amenajării teritoriului maritim (2008) 7.2.2. Implicarea țărilor vecine în dezvoltarea Euromed, ameliorarea programelor de supraveghere și de amenajare a teritoriului
7.3. Raport asupra liniilor strategice ale UE referitoare la Oceanul Arctic	7.3. Raport 2008
7.4. Acțiune pentru protecția mării libere	7.4. Strategia pentru protecția biodiversității marine (2009)
8.1. Ziua maritimă europeană, rapoartele anuale, recompensele și campaniile de sensibilizare	8.1.1. Propunerea Zilei maritime europene (2007) 8.1.2. Propuneri de organizare a Zilei maritime europene și a evenimentelor asociate
8.2. Atlasul european al mărilor	8.2. Atlas 2009
8.3. Modalități accesibile publicului la informațiile privind propunerile Comisiei în materie maritimă	8.3. Site web asupra tuturor acțiunilor legate de afacerile maritime (2009)

## V. TRANSPUNEREA CONVENȚIILOR MARITIME INTERNAȚIONALE (ONU, OMI, CNUDCI) ÎN ORDINEA JURIDICĂ A UE ȘI EFECTELE SALE ÎN DREPTUL INTERN AL STATELOR MEMBRE

1. Reputatul prof. Ph. Delebeque de la Universitatea Paris I – Sorbona, în articolul publicat în acest număr [„Autostrăzile mării – pentru un regim integral (sau parțial) maritim”] emite o opinie severă:

*„Transportul maritim de mărfuri, căci despre asta este vorba, nu are o dimensiune europeană. Este de esență internațională. Referitor la convențiile internaționale aplicabile, un*

transport intraeuropean este un transport internațional. Instrumentele juridice există deja: este suficient să le implementezi, fără a fi utilă aplicarea unui nou strat. Dreptul maritim este în mod clar complex. Nu poate fi necesar să se facă adăugiri. Un regulament comunitar nu ar fi bine-venit. **Să scutim dreptul maritim comercial, în orice caz dreptul maritim al contractelor și al responsabilității, de noile implanturi comunitare. Să nu amestecăm genurile**".

## 2. Poziția Curții de Justiție a UE

2.1. *Decizia nr. C-308/06 din 31 iunie 2008 privind Convențiile Montego Bay și Convenția Marpol 73/78 – chestiune prejudicială*

### a) Obiectul procedurii preliminare

„36. Prin cele trei întrebări jurisdicția de trimitere, în esență, cere Curții să aprecieze validitatea art. 4 și 5 din Directiva 2005/35/CE în raport de regulile 9 și 11 „b” din anexa 1 la Convenția Marpol 73/78, cât și față de art. 5 și 6 „b” din anexa II a acestei Convenții coroborate cu dispozițiile din Convenția Montego Bay care precizează condițiile de exercitare de către Statele costiere a anumitor drepturi ale lor în diferitele zone de mare”.

„37. Reclamantii, în principal, ca și guvernele grec, cipriot și maltez, susțin că art. 4 și 5 din Directiva 2005/35/CE nu respectă, sub mai multe aspecte, nici Convenția Marpol 73/78, dar nici convenția Montego Bay; în special, prevăzând un nivel de responsabilitate corespunzător unei neglijențe grave, aceste articole stabilesc un regim de responsabilitate mai strict pentru deversările accidentale, decât cel prevăzut de art. 4 – Marpol 73/78, corelat cu regulile 9 și 11 „b” din anexa I din această convenție, **cea din urmă fiind parte integrantă din ordinea juridică comunitară**".

### b) Decizia Curții

„41. În domeniul transportului maritim Comunitatea Europeană trebuie să joace rolul de regulator al punerii în aplicare a obligațiilor internaționale ale Statelor membre”.

„49/50. Este adevărat că toate Statele membre ale UE sunt părți contractante la Marpol 73/78, dar, în absența unui transfer integral de competențe la Comunitate (Uniune), aceasta din urmă nu este legată de Convenție, chiar dacă Directiva 2005/35/CE a avut ca obiect să încorporeze în dreptul comunitar anumite reguli din Marpol 73/78; de aceea Curtea nu poate să aprecieze validitatea directivei în privința acestei Convenții”.

„53. Referitor la convenția Montego Bay, care a fost semnată de UE și aprobată prin Decizia nr. 98/392, Comunitatea este legată de această convenție, dispozițiile sale făcând parte integrantă din ordinea juridică comunitară (așa cum s-a mai decis prin hotărârea din 30 mai 2006 în cauza Comisia c. Irlandei, c. 459/03)”.

„54. Este deci necesar a se verifica dacă natura și economia Convenției Montego Bay, ca și scopul ei, relevante în preambul și în termenii săi, nu se opun validității actelor comunitare”.

„55. Convenția Montego Bay are ca obiectiv principal de a codifica, preciza și dezvolta regulile dreptului internațional relative la cooperarea pacifică a comunității internaționale pentru explorarea, utilizarea și exploatarea spațiilor maritime”.

„56. În acest scop, potrivit preambulului său, părțile contractante au interes să stabilească o ordine juridică pentru mările și oceanele lumii, care să faciliteze navigația internațională care ține cont de interesele și nevoile întregii umanități și, mai ales, de cele specifice țărilor în curs de dezvoltare, și care întăresc pacea, securitatea, cooperarea, ca și relațiile amicale între toate națiunile”.



„57. În aceasta optică, Convenția Montego Bay stabilește *regimurile juridice ale mării teritoriale, ale apelor din strâmtoari servind navigației internaționale, apelor din arhipelaguri, zonei economice și mării libere*”.

„58. Pentru toate aceste spații maritime, Convenția stabilește *un just echilibru* între interesele Statelor, în calitatea lor de State de pavilion, Convenția având numeroase dispoziții care fixează limitele materiale și teritoriale ale drepturilor la despăgubirile respective”.

„64. În aceste circumstanțe, Curtea constată că Montego Bay nu pune în loc reguli destinate să se aplice direct și imediat particularilor și să le confere acestora drepturi sau libertăți susceptibile de a fi invocate contra Statelor, independent de atitudinea statului pavilionului navei”.

„65. Așadar, *natura și economia convenției Montego Bay se opun ca instanța comunitară să aprecieze validitatea unui act comunitar în raport cu dispozițiile convenției*”.

2.2. *Decizia din 12 februarie 2009 privind competențele Statelor membre în materie de securitate maritimă*

a) Dispozițiile Regulamentului nr. 725/2004, relativ la ameliorarea securității navelor și instalațiilor portuare, care se întemeiază pe art. 80 (2) CE și se referă și la alin. (2) al art. 715 CE, **constituie reguli comunitare adoptate pentru a se realiza scopul tratatelor.**

Invitând Comitetul de securitate al OMI să examineze listele de verificare („check lists”) sau alte liste utile adecvate pentru a asista statele contractante la **Convenția internațională privind salvarea vieții umane pe mare** și să verifice conformitatea navelor și instalațiilor portuare cu exigențele capitolelor XI-2 din Anexa la această Convenție și a **Codului internațional relativ la securitatea navelor auditul** Comitetului poate formula orice propunere care este de natură a finaliza procesul de adoptare de **noi reguli de către OMI.**

Or, adoptarea de astfel de noi reguli va avea, în consecință, un efect asupra Regulamentului nr. 725/2004, **legislatorul comunitar urmând să decidă încorporarea, în substanță, a acestor două instrumente internaționale în dreptul comunitar.**

În aceste condiții, dacă Statul membru care participă la acest proces ia o inițiativă care este susceptibilă de a afecta dispozițiile din Regulament, aceasta constituie omisiune (încălcare) a obligațiilor izvorâte din art. 10, 71 și 80 (2) CE.

În consecință, un **stat membru nu va fi autorizat să ia, în mod unilateral, măsurile corective sau măsurile de apărare destinate pentru o ignorare eventuală a regulilor de drept comunitar.**

Simpla circumstanță, constând în aceea că Uniunea nu este membră a unei organizații internaționale, nu permite ca un stat membru să intervină, cu titlu individual, în cadrul participării sale la o organizație internațională și să-și asume angajamente susceptibile de a afecta regulile comunitare, adoptate pentru a realiza scopul tratatului.

**Absența calității de membru al UE la o organizație internațională nu împiedică exercitarea efectivă a competenței sale externe, în special prin intermediul statelor membre, în solidar și în interesul Comunității.**

b) **Principiul loialității comunitare – fundamentul soluției**

În numele principiului loialității comunitare (art. 10 CE) Curtea a respins, în totalitate, argumentele și apărările guvernului elen, considerând că propunerea prezentată de acesta la

OMI era de natură să afecteze procesul de revizuire a Codului ISPS și putea să aibă un efect direct asupra legislației comunitare.

Pe de altă parte, Curtea a reținut că o eventuală violare de către Comisie a obligației de cooperare loială nu dădea dreptul statului membru de a iniția unilateral o acțiune la OMI sau măsuri de apărare, de natură a produce defecțiuni ale regulilor de drept comunitar printr-o instituție externă.

De asemenea, **Curtea a indicat că, într-adevăr, competența exclusivă a Comunității (Uniunii) nu împiedică participarea Statelor membre la OMI, dacă pozițiile luate de acestea ar fi făcut obiectul unei coordonări comunitare.**

**Faptul că Uniunea nu era membră a OMI nu autoriza statele membre de a lua la nivel internațional angajamente susceptibile de a afecta regulile comunitare.** Absența calității de membră a Comunității nu împiedică, așadar, să-și exercite competența sa externă efectivă, în special printr-o acțiune solidară a statelor membre în interes comunitar.

În final, Curtea a refuzat aplicarea art. 307 paragraful 1 TCE, care permite unui stat membru de a nu fi legat de dispozițiile acestui tratat, atunci când a încheiat Convenții internaționale, înainte de 1 ianuarie 1958, când el a intrat în vigoare.

Inițiativa Greciei la OMI a fost deci calificată ca o încălcare în numele **principiului loialității** comunitare, care impune statelor membre să ia toate măsurile proprii de a asigura executarea obligațiilor decurgând din tratat și de a se abține de la orice măsură susceptibilă de a pune în pericol realizarea scopurilor tratatului.

#### c) **Componentele UE în politica de securitate maritimă**

c1) Textul art. 3 p. 1 lit. f) din Tratatul asupra UE – Maastricht, 7 februarie 1992 (adoptat la 29 iulie 1992), stabilește: „Acțiunea Comunității exercitată, în condițiile și după dispozițiile prevăzute în acest tratat constituie o politică comună în domeniul transporturilor”.

Această **nouă competență** a permis elaborarea în următorii 15 ani a unui drept european al securității maritime COMPLEX, VOLUMINOS și extrem de DETALIAT.

c2) În materie de securitate maritimă, **Regulamentul PE 725/2004** și al Consiliului din 31 martie 2004 (JOCE – L 129/6-29.04.2004) relativ la **ameliorarea securității navelor și instalațiilor portuare** a integrat în dreptul comunitar dreptul internațional existent și constituit în cap XII-2 din Convenția SOLAS și în Codul ISPS.

**Uniunea, în aplicarea acestei legislații europene, a restrâns considerabil inițiativele statelor membre**, căci, potrivit art. 10 TCE, acestea trebuie să ia toate măsurile proprii pentru a asigura executarea obligațiilor decurgând din tratat sau rezultând din actele instituțiilor și, totodată, de a se abține de la orice măsură susceptibilă de a pune în pericol realizarea scopurilor tratatului.

#### d) **Decizia Curții în contextul Tratatului de la Lisabona**

Decizia din 12 februarie 2009 a Curții de Justiție a UE trebuie să fie privită în contextul actual, relativ la **extinderea progresivă a competențelor exclusive ale UE asupra problemelor maritime.**

În octombrie 2007 Comisia Europeană, în circumstanțele speciale ale pregătirii variantei finale a Tratatului Lisabona (intrat în vigoare la 1 decembrie 2009), a elaborat și publicat comunicatul „O politică maritimă integrată pentru UE”, intitulat „**Cartea Albastră**” (Bruxelles, 10.10.2007, COM (2007) 575 final), în care se preconiza deja că **politicile maritime trebuiau să**

*fie elaborate împreună, întemeiat pe faptul că toate problemele relative la mările și oceanele Europei erau legate între ele.*

De asemenea, se preciza că „punerea în practică a acestei acțiuni integrate și intersectoriale necesită o cooperare ranforsată cu **organizațiile internaționale și o coordonare eficace a tuturor politicilor maritime și la toate nivelurile de decizie**”.

Un studiu din aprilie 2009 (Universitatea Catolică din Louvain, „Final report”, IV-2009) asupra rolului organizației maritime internaționale releva noi argumente în sprijinul întăririi competențelor comunitare. Descriind **că interesele UE erau reprezentate în organizațiile maritime internaționale**, acest studiu a măsurat impactul lipsei de coordonare a poziției europene în marile „maternități” internaționale și a sugerat analitic piste de reflecție.

### **3. Uniunea Europeană și Organizația Maritimă Internațională (OMI)**

#### *3.1. Primele inițiative ale Comisiei Europene în transportul maritim intracomunitar*

Transportul maritim internațional este prin definiție o activitate liberalizată. Dacă nu ar fi fost astfel, nimeni nu ar beneficia de pe urma rolului pe care îl joacă acest mod de transport în comerțul internațional. Introducerea cabotajului în anul 1993 și necesitatea intervenției Comunității Europene în îmbunătățirea condițiilor din transportul maritim au dus la adoptarea măsurilor legate de politica privind concurența, de prevenire a unor practici inechitabile de taxare, a standardelor pentru vasele utilizate pentru transportul materialelor periculoase și privind condițiile de lucru. Au fost definite și condițiile pentru admiterea în profesiile din sector.

În Comunicarea din 13 martie 1996, aprobată de către Consiliu în același an, Comisia Europeană a reiterat cele trei priorități în dezvoltarea politicilor maritime: **siguranța, întreținerea unor piețe deschise și competitivitate crescută**.

În privința siguranței maritime, scufundarea vasului Erika în decembrie 1999, urmată de cea a vasului Prestige în noiembrie 2002 au determinat noi măsuri în procesul de stabilire a politicii europene privind siguranța maritimă, îndreptate în special asupra riscurilor de mediu cauzate de tancarile petroliere. *Măsurile propuse se referă la următoarele aspecte: inspecții mai riguroase în porturi, interzicerea cu o singură carenă, stabilirea unui sistem comunitar de monitorizare, inspecție și informații pentru traficul maritim, înființarea unui fond de compensare pentru daunele provocate de poluarea cu petrol și înființarea unei Agenții Europene pentru Siguranța Maritimă.*

#### *3.2. Acțiunea Comisiei în transportul intermodal*

3.2.1. Obiectivul politicii privind transportul intermodal de bunuri este de a sprijini mișcarea eficientă a bunurilor „door to door”, utilizând două sau mai multe moduri de transport, într-un lanț integrat de transport. Fiecare mod de transport are avantajele sale, referitor la capacitate potențială, nivelurile de siguranță, consum de energie, impact asupra mediului; transportul intermodal permite fiecărui mod să își joace rolul în crearea lanțurilor de transport, ce sunt per ansamblu mai eficiente, mai ieftine și durabile.

Se estimează că transportul rutier va crește cu 50% în perioada 1998-2010. În acord cu Concluziile Consiliului de la Göteborg, din iunie 2001, unul din obiectivele **Cartei Albe este atingerea unui echilibru între modurile de transport**. În acest sens, politica europeană are drept obiectiv limitarea creșterii transportului rutier la 38%, printr-un pachet integrat de măsuri. Carta Albă propune atingerea acestui obiectiv, în primul rând prin îmbunătățirea performanței alternativelor la transportul rutier, în special pentru distanțele mari. Acest fapt nu