Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►B **REGULAMENTUL (CEE) NR. 3577/92 AL CONSILIULUI**

din 7 decembrie 1992

de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim)

(JO L 364, 12.12.1992, p. 7)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►A1	Tratatul de aderare a Croației (2012)	L 112	10	24.4.2012

▼B

REGULAMENTUL (CEE) NR. 3577/92 AL CONSILIULUI

din 7 decembrie 1992

de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim)

CONSILIUL COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene, în special articolul 84 alineatul (2),

având în vedere propunerea modificată a Comisiei ([1]),

având în vedere avizele Parlamentului European ([2]),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ([3]),

întrucât la 12 iunie 1992 Parlamentul European adoptă rezoluția privind liberalizarea cabotajului maritim și consecințele sale economice și sociale;

întrucât în conformitate cu articolul 61 din tratat, libera circulație a serviciilor în domeniul transportului maritim trebuie să fie reglementată de dispozițiile titlului referitor la transporturi;

întrucât eliminarea restricțiilor cu privire la furnizarea de servicii de transport maritim în interiorul statelor membre este necesară pentru crearea pieței interne; întrucât piața internă va cuprinde un spațiu în care este asigurată libera circulație a mărfurilor, persoanelor, serviciilor și capitalurilor;

întrucât, din acest motiv, libertatea de a furniza servicii ar trebui să se aplice transporturilor maritime între statele membre;

întrucât beneficiarii acestei libertăți ar trebui să fie armatorii comunitari care operează nave înmatriculate într-un stat membru și arborează pavilionul acestui stat membru, indiferent dacă acesta are sau nu ieșire la mare;

întrucât această libertate va fi extinsă la nave înmatriculate și în registrul Euros de îndată ce acest registru va fi aprobat;

întrucât, pentru a evita denaturarea concurenței, armatorii comunitari care exercită libertatea de a furniza servicii de cabotaj ar trebui să îndeplinească toate condițiile pentru practicarea cabotajului în statul membru în care sunt înmatriculate navele lor; întrucât armatorii comunitari care operează nave înmatriculate într-un stat membru, care nu au dreptul de a practica cabotajul în acel stat ar trebui, cu toate acestea, să beneficieze de prezentul regulament în cursul unei perioade de tranziție;

întrucât punerea în aplicare a acestei libertăți ar trebui să fie progresivă și să nu urmeze neapărat un model uniform pentru toate serviciile în cauză, ținând seama de natura anumitor servicii specifice și de dimensiunea efortului pe care anumite economii din Comunitate care prezintă diferențe de dezvoltare va trebui să îl susțină;

([1]) JO C 73, 19.3.1991, p. 27.
([2]) JO C 295, 26.11.1990, p. 687 și avizul emis la 20 noiembrie 1992 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).
([3]) JO C 56, 7.3.1990, p. 70.

▼B

întrucât introducerea noțiunii de servicii publice, care generează anumite drepturi și obligații pentru armatorii respectivi, poate fi justificată de necesitatea de a asigura servicii de transport regulat adecvate spre, dinspre și între insule, cu condiția să nu existe nici o discriminare pe bază de naționalitate sau rezidență;

întrucât ar trebui adoptate dispoziții astfel încât să poată fi luate măsuri de salvgardare în ceea ce privește piețele de transport maritim afectate de o perturbare gravă sau în caz de urgență; întrucât, în acest scop, ar trebui introduse proceduri adecvate de luare a deciziilor;

întrucât, având în vedere necesitatea de a asigura funcționarea corespunzătoare a pieței interne și de a proceda la eventuale adaptări în lumina experienței, Comisia ar trebui să prezinte un raport asupra aducerii la îndeplinire a prezentului regulament și, dacă este necesar, să prezinte propuneri suplimentare,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

(1) Începând cu 1 ianuarie 1993, libertatea de a presta servicii în domeniul transportului maritim în interiorul un stat membru (cabotaj maritim) se aplică armatorilor comunitari care operează nave înmatriculate într-un stat membru și arborează pavilionul acelui stat membru, sub rezerva îndeplinirii de către aceste nave a tuturor condițiilor pentru practicarea cabotajului în acel stat membru, inclusiv navele înmatriculate în registrul Euros, de îndată ce acest registru va fi aprobat de Consiliu.

(2) Prin derogare, aplicarea dispozițiilor alineatului (1) care prevăd că navele trebuie să îndeplinească toate condițiile pentru practicarea cabotajului în statul membru în care sunt înmatriculate la acea dată se suspendă temporar până la 31 decembrie 1996.

Articolul 2

În sensul prezentului regulament:

1. „servicii de transport maritim în interiorul unui stat membru (cabotaj maritim)” înseamnă servicii furnizate în mod normal contra unei remunerații și cuprind în special:

   (a) cabotaj continental: transportul pasagerilor sau mărfurilor pe mare între două porturi situate în partea continentală sau pe teritoriul principal al unuia și aceluiași stat membru fără escală în insule;

   (b) servicii de aprovizionare *off-shore*: transportul pasagerilor sau mărfurilor pe mare între orice port dintr-un stat membru și instalații sau structuri situate pe platoul continental al acestui stat membru;

   (c) cabotaj insular: transportul pasagerilor sau mărfurilor pe mare între:

      — porturi situate în partea continentală și pe una sau mai multe insule ale unuia și aceluiași stat membru;

      — porturi situate pe insule ale unuia și aceluiași stat membru;

▼B

Ceuta și Melilla sunt asimilate porturilor de pe insule.

2. „armator comunitar” înseamnă:

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

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

sau

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

3. „contract de servicii publice” înseamnă un contract încheiat între autoritățile competente ale unui stat membru și un armator comunitar în scopul furnizării către public de servicii de transport corespunzătoare.

Un contract de servicii publice poate reglementa îndeosebi:

— servicii de transport care satisfac norme stabilite de continuitate, regularitate, capacitate și calitate;

— servicii de transport suplimentare;

— servicii de transport la prețuri specificate și în condiții stabilite, în special pentru anumite categorii de pasageri sau anumite rute;

— adaptarea serviciilor la anumite cerințe efective;

4. „obligații aferente serviciilor publice” înseamnă obligațiile pe care armatorul comunitar respectiv, dacă ar ține seama de propriul interes comercial, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții;

5. „o perturbare gravă a pieței interne a transporturilor” înseamnă apariția pe piață a problemelor specifice acelei piețe, care:

— sunt de natură să conducă la un excedent serios și susceptibil de a persista al ofertei în raport cu cererea;

— se datorează activităților de cabotaj maritim sau sunt agravate de acestea, și

— creează o amenințare serioasă la adresa stabilității financiare și a supraviețuirii unui număr semnificativ de armatori comunitari,

cu condiția ca previziunile pe termen scurt și pe termen mediu pentru piața respectivă să nu indice îmbunătățiri substanțiale și durabile.

Articolul 3

(1) Pentru navele angajate în cabotajul continental și pentru navele de croazieră, toate chestiunile legate de echipaj constituie responsabilitatea statului în care este înmatriculată nava (statul de pavilion), cu excepția navelor mai mici de 650 tone brute, cărora li se pot aplica condițiile statului gazdă.

▼B

(2) Pentru navele angajate în cabotajul insular, toate chestiunile legate de echipaj constituie responsabilitatea statului în care nava efectuează un serviciu de transport maritim (statul gazdă).

(3) În orice caz, începând cu 1 ianuarie 1999, pentru cargourile de peste 650 tone brute angajate în cabotaj insular, în cazul în care voiajul respectiv urmează sau precedă un voiaj spre sau dinspre un alt stat, toate chestiunile legate de echipaj constituie responsabilitatea statului în care este înmatriculată nava (statul de pavilion).

(4) Comisia procedează la o examinare aprofundată a consecințelor economice și sociale ale liberalizării cabotajului insular și prezintă un raport Consiliului cel mai târziu la data de 1 ianuarie 1997.

Pe baza acestui raport, Comisia prezintă o propunere Consiliului, care poate prevedea adaptări ale dispozițiilor alineatelor (2) și (3) privind naționalitatea echipajului, astfel încât regimul definitiv să fie aprobat de Consiliu în timp util și înainte de 1 ianuarie 1999.

Articolul 4

(1) Un stat membru poate încheia contracte de servicii publice cu societăți de navigație care participă la servicii regulate spre, dinspre și între insule sau le poate impune obligații aferente serviciilor publice ca o condiție pentru furnizarea de servicii de cabotaj.

În cazul în care un stat membru încheie contracte de servicii publice sau impune obligații aferente serviciilor publice, face acest lucru pe o bază nediscriminatorie față de toți armatorii comunitari.

(2) În cazul în care impun obligații aferente serviciilor publice, statele membre se limitează la cerințe privind porturile care urmează să fie deservite, regularitatea, continuitatea, frecvența, capacitatea de a furniza serviciul, tarifele practicate și echipajul navei.

Orice compensație, după caz, pentru obligațiile aferente serviciilor publice, trebuie să fie disponibilă pentru toți armatorii comunitari.

(3) Contractele de servicii publice existente pot rămâne în vigoare până la data la care acestea expiră.

Articolul 5

(1) În caz de perturbare gravă a pieței interne a transporturilor datorată liberalizării cabotajului, un stat membru poate cere Comisiei să adopte măsuri de salvgardare.

După consultarea celorlalte state membre, Comisia decide, după caz, asupra măsurilor de salvgardare necesare, într-un termen de 30 de zile lucrătoare de la primirea cererii respective din partea unui stat membru. Aceste măsuri pot implica excluderea temporară, pe o durată care să nu depășească 12 luni, a zonei respective din domeniul de aplicare al prezentului regulament.

Comisia comunică Consiliului și statelor membre orice decizie pe care o adoptă cu privire la măsurile de salvgardare.

▼B

În cazul în care după termenul de 30 de zile lucrătoare Comisia nu a luat o decizie în această privință, statul membru interesat are dreptul să aplice măsurile solicitate până în momentul în care Comisia decide.

Cu toate acestea, în caz de urgență, statele membre pot adopta unilateral măsuri provizorii corespunzătoare care pot rămâne în vigoare pe o durată de cel mult trei luni. Într-un astfel de caz, statele membre trebuie să informeze de îndată Comisia cu privire la adoptarea acestor măsuri. Comisia poate abroga măsurile sau le poate confirma, cu sau fără vreo modificare, până când adoptă o decizie definitivă în conformitate cu al doilea paragraf.

(2) Comisia poate, de asemenea, să adopte măsuri de salvgardare din proprie inițiativă, după consultarea statelor membre.

Articolul 6

(1) Prin derogare, următoarele servicii de transport maritim efectuate în Marea Mediteraneană și de-a lungul coastelor Spaniei, Portugaliei și Franței sunt exceptate temporar de la aplicarea prezentului regulament:

— serviciile de croazieră, până la 1 ianuarie 1995;

— transportul de mărfuri strategice (petrol, produse petroliere și apă potabilă), până la 1 ianuarie 1997;

— serviciile efectuate de nave mai mici de 650 tone brute, până la 1 ianuarie 1998;

— serviciile regulate de transport pasageri și serviciile de transport cu feribotul, până la 1 ianuarie 1999.

(2) Prin derogare, cabotajul insular în Marea Mediterană și cabotajul privind arhipelagurile Canare, Azore și Madeira, Ceuta și Melilla, insulele franceze de-a lungul coastei atlantice și departamentele franceze de peste mări sunt temporar exceptate de la aplicarea prezentului regulament până la 1 ianuarie 1999.

(3) Din rațiuni de coeziune economică și socială, derogarea prevăzută la alineatul (2) se extinde în cazul Greciei până la 1 ianuarie 2004 pentru servicii regulate de transport pasageri și de transport cu feribotul, precum și pentru serviciile efectuate de nave de mai puțin de 650 tone brute.

▼A1

(4) Prin derogare de la articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf, contractele de servicii publice încheiate înainte de data aderării Croației la UE se pot aplica în continuare până la 31 decembrie 2016.

(5) Prin derogare de la articolul 1 alineatul (1), până la 31 decembrie 2004 serviciile de croazieră care operează între porturi croate cu nave având un tonaj brut de până la 650 de tone sunt rezervate navelor înregistrate în Croația și aflate sub pavilion croat care sunt operate de companii maritime înființate în conformitate cu legislația croată și al căror loc principal de desfășurare a activității se află în Croația, controlul efectiv fiind exercitat de asemenea în Croația.

(6) Prin derogare de la articolul 1 alineatul (1) și pentru perioada de tranziție care se încheie la 31 decembrie 2014, Comisia poate decide, la solicitarea motivată a unui stat membru, în termen de 30 de zile lucrătoare de la primirea solicitării relevante, ca navele care beneficiază de derogarea prevăzută la alineatul (5) din prezentul articol să nu

▼A1

opereze servicii de croazieră între porturi din anumite zone ale unui stat membru altul decât Croația, în cazul în care se demonstrează că operarea acestor servicii perturbă sau riscă să perturbe grav piața internă a transporturilor în zonele respective. În cazul în care, după perioada de 30 de zile lucrătoare, Comisia nu a luat o decizie, statul membru interesat are dreptul să aplice măsurile de salvgardare până în momentul în care Comisia decide. În caz de urgență, statul membru poate adopta unilateral măsuri provizorii corespunzătoare care pot rămâne în vigoare pe o perioadă de cel mult trei luni. Statul membru în cauză informează imediat Comisia în această privință. Comisia poate abroga măsurile sau le poate confirma, până când adoptă o decizie definitivă. Statele membre sunt informate.

▼B

Articolul 7

Articolul 62 din tratat se aplică chestiunilor reglementate de prezentul regulament.

Articolul 8

Fără să aducă atingere dispozițiilor din tratat referitoare la dreptul de stabilire și nici dispozițiilor din prezentul regulament, o persoană care furnizează un serviciu de transport maritim poate, în acest scop, să își exercite activitatea în mod temporar în statele membre în care este furnizat serviciul, în aceleași condiții cu cele impuse de respectivul stat propriilor cetățeni.

Articolul 9

Înainte de adoptarea actelor cu putere de lege și actelor administrative de punere în aplicare a prezentului regulament, statele membre consultă Comisia. Acestea informează Comisia asupra măsurilor adoptate.

Articolul 10

Comisia prezintă Consiliului, înainte de 1 ianuarie 1995 iar apoi la fiecare doi ani, un raport privind aplicarea prezentului regulament și, după caz, orice propunere necesară.

Articolul 11

Prezentul regulament intră în vigoare la 1 ianuarie 1993.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.