

## EXPUNERE DE MOTIVE

### Secțiunea 1

#### Titlul prezentului act normativ

**LEGE pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime**

### Secțiunea a 2-a

#### Motivul emiterii actului normativ

1.	Descrierea situației actuale	<p>Proprietarii de nave maritime au dreptul la limitarea răspunderii lor pentru unele creanțe maritime, la nivelurile stabilite în funcție de tonajul brut al navelor, în baza prevederilor <i>Convenției privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime (LLMC 1976)</i>, adoptată la Londra la 19 noiembrie 1976 prin Actul final al Conferinței pentru limitarea răspunderii pentru creanțe maritime, desfășurată sub auspiciile Organizației Maritime Internaționale (OMI). Convenția a intrat în vigoare pe plan internațional la 1 decembrie 1986.</p> <p>LLMC 1976 prevede în principal următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- dreptul proprietarilor de nave maritime și al salvatorilor de limitare a răspunderii pentru creanțele maritime menționate de convenție, precum și posibilitatea pierderii acestui drept dacă se dovedește că pierderea a fost cauzată prin acțiunea lor personală sau prin omisiune;</li><li>- limitele răspunderii, limitele generale și limitele pentru creanțele pasagerilor, în drepturi speciale de tragere (DST) ca unități de cont;</li><li>- dreptul unui stat parte la convenție de a prevedea în legislația sa internă condiția ca dreptul de limitare a răspunderii să poată fi invocat de persoana răspunzătoare doar dacă aceasta a constituit un fond de limitare în cadrul instanței sau al oricărei autorități competente a statului parte în care sunt instituite procedurile legale cu privire la creanțele care fac obiectul limitării; fondul de limitare poate fi constituit prin depunerea sumei sau prin prezentarea unei garanții acceptabile conform legislației statului parte unde este constituit fondul;</li><li>- posibilitatea persoanei responsabile sau a asiguratorului acesteia de subrogare în drepturile persoanei despăgubite dacă, înainte de distribuirea fondului i-a achitat o creanță;</li><li>- interzicerea dreptului de acțiune al persoanelor care au formulat o creanță asupra fondului împotriva oricăror altor bunuri ale persoanei de către care, sau în numele căreia, a fost constituit fondul, după constituirea fondului de limitare;</li><li>- eliberarea navei sau a oricărei alte proprietăți, aparținând unei persoane în numele căreia a fost constituit fondul, care a fost arestată ori ținută sub jurisdicția unui stat parte pentru o creanță posibil a fi stabilită asupra fondului, prin ordinul instanței sau al altei autorități competente a aceluși stat, după constituirea fondului de limitare.</li></ul> <p>Convenția din 1976 a fost modificată ulterior prin <i>Protocolul din 1996</i></p>
----	------------------------------	--

(*LLMC PROT 1996*), adoptat la Londra la 2 mai 1996 și intrat în vigoare la 13 mai 2004, care prevede limite majorate ale răspunderii pentru unele creanțe și procedura de modificare ulterioară a limitelor răspunderii pentru creanțe maritime. Statele părți la acest protocol au obligația de a considera și interpreta convenția și protocolul ca un singur instrument.

LLMC PROT 1996 prevede în principal următoarele:

majorarea limitelor răspunderii pentru unele creanțe, față de cele prevăzute anterior;

utilizarea procedurii de acceptare tacită ca procedură de modificare a limitelor.

România a aderat la *Convenția privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime* și la *Protocolul din 1996 pentru amendarea acesteia*, prin Legea nr. 284/2006, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 634/24.07.2006. Pentru România, Convenția din 1976 a intrat în vigoare la data de 01.07.2007, iar Protocolul din 1996 la data de 10.06.2007.

**LLMC 1976 și LLMC PROT 1996 nu instituie obligativitatea asigurării proprietarilor de nave maritime.**

În România, legislația actuală în materie de asigurări nu prevede obligativitatea asigurării proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime.

În urma sinistrelor maritime din ultimele decenii, soldate cu pierderi de vieți omenești și cu consecințe foarte grave pe plan internațional pentru transporturile maritime și pentru mediul înconjurător, în cadrul Uniunii Europene a fost adoptat un pachet de 8 măsuri de siguranță maritimă, din care face parte și *Directiva 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime*, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 131 din 28 mai 2009, paginile 128 - 131, care stabilește norme aplicabile anumitor aspecte ale obligațiilor proprietarilor de nave în ceea ce privește asigurarea acestora cu privire la creanțele maritime.

Directiva 2009/20/CE prevede în principal următoarele:

- obligația statului pavilionului de a solicita proprietarilor de nave maritime cu tonaj brut mai mare sau egal cu 300, care arborează pavilionul său, să dețină o asigurare care să acopere navele respective pentru creanțe maritime ce fac obiectul limitării, prevăzute în Convenția LLMC din 1996 (Convenția din 1976, astfel cum a fost modificată prin LLMC PROT 1996);
- obligația statului portului de a solicita proprietarilor de nave maritime care arborează pavilionul unui alt stat să dețină o asigurare valabilă atunci când navele respective intră într-un port aflat sub jurisdicția sa;
- obligația statului portului de a se asigura că fiecare inspecție a unei nave într-un port aflat sub jurisdicția sa include verificarea existenței la bord a certificatelor de asigurare cerute;
- obligația proprietarilor de nave maritime de a dovedi existența asigurării obligatorii printr-unul sau mai multe certificate eliberate de furnizorul asigurării;
- dreptul statului portului de a emite ordine de expulzare din porturile aflate sub

		<p>jurisdicția sa a navelor care nu au la bord certificatele de asigurare cerute;  - obligația statelor membre de a stabili un sistem de sancțiuni pentru încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul acestei directive.</p> <p>În consecință, <b>Directiva 2009/20/CE introduce obligația proprietarilor de nave de a deține o asigurare care să acopere navele respective pentru creanțe maritime ce fac obiectul limitării prevăzute în Convenția LLMC 1996.</b> Directiva 2009/20/CE a intrat în vigoare la data de 29.05.2009 și are ca termen de transpunere în legislația națională data de 01.01.2012.</p>
2.	Schimbări preconizate	<p>Necesitatea transunerii în legislația națională a prevederilor Directivei 2009/20/CE, în scopul instituirii obligației proprietarilor de nave de a se asigura în ceea ce privește creanțele maritime, care să permită asigurarea unei mai bune protecții a victimelor, eliminarea navelor care nu corespund standardelor și restabilirea concurenței între operatori, face necesară adoptarea prezentului proiect de act normativ pentru crearea cadrului juridic corespunzător.</p>
3.	Alte informații	Nu au fost identificate

### Secțiunea a 3-a Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1.	Impactul macroeconomic	<p>Instituirea și punerea în aplicare a unor măsuri adecvate aplicabile anumitor aspecte ale obligațiilor proprietarilor de nave în ceea ce privește asigurarea acestora cu privire la creanțele maritime conduc la îmbunătățirea calității transportului maritim comercial printr-o mai mare responsabilizare a tuturor operatorilor economici.</p>
2.	Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat	<p>Obligația de a avea o asigurare instituită prin prezentul proiect de act normativ contribuie la eliminarea navelor care nu corespund standardelor și permite restabilirea concurenței între operatori.</p> <p>Actul normativ nu conține prevederi care să aibă impact asupra domeniului ajutoarelor de stat.</p>
3.	Impactul asupra mediului de afaceri	Actul normativ nu conține prevederi care să aibă impact asupra mediului de afaceri.
4.	Impactul social	Obligația de a avea o asigurare instituită prin prezentul proiect de act normativ asigură o mai bună protecție a victimelor.
5.	Impactul asupra mediului	<p>Actul normativ nu are un impact asupra utilizării resurselor naturale întrucât nu are prevederi care să vizeze direct resursele naturale.</p> <p>Impactul asupra mediului înconjurător va fi unul pozitiv deoarece obligația de a avea o asigurare instituită prin prezentul proiect de act normativ contribuie la eliminarea navelor substandarde, reducându-se astfel poluarea mediului marin.</p>
6.	Alte informații	Nu este cazul.

**Secțiunea a 4-a**  
**Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)**

	Actul normativ nu are impact asupra bugetului general consolidat.
--	---

**Secțiunea a 5-a**  
**Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare**

1.	Proiecte de acte normative suplimentare	Actul normativ nu necesită elaborarea unor acte normative suplimentare
	a) acte normative care se modifică ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ	
	b) acte normative care se abrogă ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ	
	c) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții	
2.	Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația europeană	Actul normativ transpune Directiva 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 131 din 28 mai 2009, paginile 128 – 131.
3.	Decizii ale Curții Europene de Justiție	Nu sunt decizii ale Curții Europene de Justiție care să aibă ca subiect implementarea Directivei Consiliului 2009/20/CE.
4.	Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Actul normativ nu se referă la acest subiect
6.	Alte informații	Nu este cazul.

<b>Secțiunea a 6-a</b>		
<b>Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ</b>		
1.	<p>Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate</p>	<p>Pentru elaborarea prezentului act normativ a fost consultată Autoritatea Navală Română, instituție publică de specialitate aflată în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.</p> <p>Având în vedere specificul acestui act normativ, de transpunere a legislației europene, domeniul de aplicare și atribuțiile stabilite prin lege ale unor instituții ale administrației publice centrale, s-a considerat că nu este necesară consultarea unor organizații neguvernamentale care au activitate în sfera de aplicabilitate a acestui act normativ, întrucât nu au fost identificate aspecte care să poată fi supuse negocierii cu astfel de organizații.</p>
2.	<p>Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ</p>	<p>Nu este cazul.</p>
3.	<p>Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative</p>	<p>Nu este cazul.</p>
4.	<p>Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente</p>	<p>Prezentul act normativ nu se referă la domeniile de activitate aflate în coordonarea consiliilor interministeriale permanente.</p>
5.	<p>Informații privind avizarea de către:</p> <p>a) Consiliul Legislativ</p>	<p>Prezentul act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ, prin avizul nr. 265/30.03.2012.</p> <p>Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la</p>

	b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Curtea de Conturi sau Consiliul Concurenței.
6.	Alte informații	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect

### Secțiunea a 7-a

#### Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ

1.	Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Au fost îndeplinite procedurile prevăzute de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.
2.	Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice.	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
3.	Alte informații	Nu este cazul.

### Secțiunea a 8-a

#### Măsurile de implementare

1.	Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentului act normativ nu este necesară înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor celor existente.
2.	Alte informații	Nu este cazul.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege anexat, în vederea aprobării Ordonanței de urgență a Guvernului privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

**PRIM-MINISTRU**



**MIHAI-RĂZVAN UNGUREANU**

