

## EXPUNERE DE MOTIVE

### *Secțiunea 1*

#### *Titlul proiectului de act normativ*

Lege pentru aderarea României la Convenția internațională de la NAIROBI privind îndepărtarea epavelor, adoptată la Nairobi la 18 mai 2007

### *Secțiunea a 2-a*

#### *Motivul emiterii actului normativ*

<p><b>1. Descrierea situației actuale</b></p>	<p>Conferința care a avut loc la sediul Oficiului Națiunilor Unite de la Nairobi (UNON), Kenya, în perioada 14-18 mai 2007 a adoptat Rezoluția privind certificatele de asigurare obligatorie prevăzute de convențiile maritime existente privind răspunderea, Rezoluția privind promovarea cooperării și asistenței tehnice, precum și Convenția internațională de la Nairobi privind îndepărtarea epavelor.</p> <p>Convenția internațională de la Nairobi privind îndepărtarea epavelor stabilește norme și proceduri internaționale uniforme pentru a asigura îndepărtarea rapidă și eficientă a epavelor precum și plata unei compensații pentru costurile suportate.</p> <p>Convenția se aplică epavelor situate în zona economică exclusivă a unui stat parte, stabilită în conformitate cu dreptul internațional, sau în cazul unui stat parte care nu a stabilit o astfel de zonă, o zonă aflată în afara mării teritoriale și adiacentă acesteia, pe care statul a definit-o în conformitate cu dreptul internațional și nu se extinde mai mult de 200 mile marine de la liniile de bază care delimitează marea sa teritorială.</p> <p>Prin Conferința adoptată la Nairobi se solicită eliberarea unui certificat de asigurare obligatorie care să ateste că asigurarea sau garanția financiară este valabilă, ca și în convențiile privind răspunderea și despăgubirile adoptate anterior de către OMI.</p> <p>În această conferință s-a lansat invitația către statele membre ale OMI de a trata ca o problemă de prioritate intrarea în vigoare a următoarelor convenții:</p>
---	---

1. Convenția internațională din 1996 privind răspunderea și acordarea de despăgubiri pentru prejudicii legate de transportul pe mare al substanțelor nocive și periculoase (nu este intrată în vigoare în plan internațional și național; în data de 31 august 2014 - semnatare 8 state)

2. Convenția internațională din 2001 privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi de consum de la navele maritime (BUNKERS), adoptată la Londra la 23 martie 2001 (în vigoare pe plan internațional și național; România a aderat prin Legea nr. 108/2009 pentru aderarea României la Convenția internațională din 2001 privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi de consum de la navele maritime (BUNKERS), adoptată la Londra la 23 martie 2001)

3. Protocolul din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, adoptat la Londra la 1 noiembrie 2002 (România a aderat la protocol prin Legea nr.34/2014 pentru aderarea României la Protocolul din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, adoptat la Londra la 1 noiembrie 2002).

Convenția internațională de la Nairobi privind îndepărtarea epavelor are drept condiție de intrare în vigoare semnarea fără rezervă privind ratificarea, acceptarea sau aprobarea semnării sau depunerea instrumentelor de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare de către 10 state.

Aceste instrumente se depun la Secretarul General al Organizației Maritime Internaționale, care este depozitarul convenției. Convenția intră în vigoare la 12 luni după îndeplinirea acestei condiții. Organizația Maritimă Internațională a făcut cunoscut membrilor săi că la data de 14 aprilie 2014 au fost îndeplinite condițiile de intrare în vigoare și, prin urmare, Convenția a intrat în vigoare la data de 14 aprilie 2015.

Necesitatea aderării României la această convenție rezidă din faptul aplicării unor proceduri internaționale uniforme pentru a asigura îndepărtarea rapidă și eficientă a epavelor precum și plata unei compensații pentru costurile suportate datorate riscurilor de producere a unor accidente

		<p>maritime din cauza unor coliziuni, eșuări sau a unui alt incident de navigație sau eveniment produs la bordul unei nave sau în afara acesteia care poate provoca daune materiale sau care poate reprezenta o amenințarea iminentă de producere de daune navei sau încărcăturii sale precum și poluări majore mediului marin.</p> <p>În cadrul Conferinței s-a făcut o invitație Organizației Maritime Internaționale, în special Comisiei juridice de a elabora un model de certificat de asigurare unică care poate fi emis pentru fiecare navă de către statele părți în temeiul convențiilor privind răspunderea și despăgubirile conform Convenției.</p> <p>Prin adoptarea de reguli și proceduri internaționale care să garanteze îndepărtarea rapidă și eficientă a epavelor, precum și plata unei compensații pentru costurile aferente se dorește uniformizarea regimului juridic, care reglementează responsabilitatea și obligațiile privind îndepărtarea epavelor periculoase.</p>
2.	<b>Schimbări preconizate</b>	<p>În temeiul acestei convenții internaționale, după intrarea ei în vigoare, Statul român va trebui să se asigure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- că navele cu un tonaj brut mai mare sau egal de 300 indiferent de pavilion care se afla, intră în zona de jurisdicție a României în care se aplica prezenta Convenție respecta cerințele acesteia;</li> <li>- că sunt respectate condițiile de emitere și de valabilitate a certificatului de asigurare al navelor înmatriculate sub pavilion român sau existența unei alte garanții financiare;</li> <li>- și să accepte certificatele emise sau vizate de către alte state părți la convenție.</li> </ul>
3.	<b>Alte informații</b>	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a 3-a**  
**Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ**

<b>1.</b>	<b>Impactul macroeconomic</b>	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
<b>1<sup>1</sup>.</b>	<b>Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat</b>	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
<b>2.</b>	<b>Impactul asupra mediului de afaceri</b>	<p>În cazul în care statul afectat stabilește că epava constituie un pericol, proprietarul înregistrat este obligat să îndepărteze epava. Pentru navele cu un tonaj brut mai mare sau egal de 300 care intră în zona de jurisdicție a României în care se aplica prezenta Convenție, proprietarul înregistrat este obligat :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- să dețină o asigurare sau o altă garanție financiară care să acopere răspunderea în temeiul prezentei Convenții;</li> <li>- să furnizeze autorității competente din statul afectat dovada de asigurare sau altă garanție financiară cerută de articolul 12 al Convenției;</li> <li>- să dețină un certificat care să ateste că asigurarea sau o altă garanție financiară este în vigoare, în conformitate cu dispozițiile prezentei Convenții;</li> <li>- să păstreze la bordul navei certificatul original emis de autoritatea competentă, iar o copie se depune la autoritățile care țin registrul de înmatriculare navei sau, în cazul în care o navă nu este înmatriculată într-un stat parte la autoritatea care a emis sau vizat certificatul.</li> </ul> <p>Pentru navele care arborează pavilion român, proprietarul sau după caz operatorul navei trebuie să solicite autorității competente emiterea unui certificat pentru confirmarea existenței asigurării sau a altei garanții financiare.</p>
<b>3.</b>	<b>Impactul social</b>	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.

4.	<b>Impactul asupra mediului</b>	Proiectul de act normativ are un impact pozitiv asupra mediului prin modalitatea de intervenție în situații de pericol privind epavele și recuperarea costurilor aferente.					
5.	<b>Alte informații</b>	Nu au fost identificate.					
<b>Secțiunea a 4-a</b>							
<b>Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)</b>							
- mii lei -							
Indicatori		Anul curent		Următorii 4 ani		Media pe 5 ani	
1		2	3	4	5	6	7
1.	<b>Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
	a) buget de stat, din acesta:						
	(i) impozit pe profit						
	(ii) impozit pe venit						
	b) bugete locale						
	(i) impozit pe profit						
	c) bugetul asigurărilor de stat:						
	(i) contribuții de asigurări						
2.	<b>Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
	a) buget de stat, din acesta:						
	(i) cheltuieli de personal						

	(ii) bunuri și servicii	
	b) bugete locale:	
	(i) cheltuieli de personal	
	(ii) bunuri și servicii	
	c) bugetul asigurărilor sociale de stat:	
	(i) cheltuieli de personal	
	(ii) bunuri și servicii	
<b>3.</b>	<b>Impact financiar, plus/minus, din care:</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
	a) buget de stat	
	b) bugete locale	
<b>4.</b>	<b>Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>5.</b>	<b>Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>6.</b>	<b>Calcul detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>7.</b>	<b>Alte informații</b>	Nu au fost identificate.
<b>Secțiunea a 5-a</b> <b>Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare</b>		
<b>1.</b>	<b>Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</b>	
	a) acte normative în vigoare ce vor fi	Nu e cazul.

	modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;	
	b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	- Hotărârea Guvernului pentru aprobarea Normelor metodologice de punere în aplicare a Convenției internaționale de la Nairobi privind îndepărtarea epavelor, adoptată la Nairobi la 18 mai 2007
2.	<b>Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare</b>	<p>Nu au fost identificate.</p> <p>Trebuie precizat totuși că poziția Uniunii Europene a fost în mod constant în favoarea ratificării de către statele membre, respectiv a aderării lor la Convenția internațională de la Nairobi privind îndepărtarea epavelor. În acest sens, în Raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu pe tema aplicării directivei 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion COM/2013/0916, la articolul 4.5. privind Ratificarea convențiilor internaționale se specifică faptul că: „la 9 decembrie 2008, toate statele membre au adoptat o declarație prin care și-au luat angajamentul ferm de a-și exprima, până la 1 ianuarie 2012, acordul de a se obliga să respecte o serie de convenții internaționale, prevăzute în anexa raportului. De asemenea, statele membre și-au luat același angajament de a-și exprima, până la 1 ianuarie 2013, acordul de a se obliga să respecte Convenția internațională de la Nairobi din 2007 privind îndepărtarea epavelor, sau, în cazul țărilor fără ieșire la mare, de a lua măsurile necesare pentru a se asigura că navele care arborează pavilionul lor dețin un certificat emis de o parte la convenție”.</p>
3.	<b>Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare</b>	Nu au fost identificate.
4.	<b>Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii</b>	Nu este cazul.

	<b>Europene</b>	
<b>5</b>	<b>Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente</b>	Nu au fost identificate.
<b>6.</b>	<b>Alte informații</b>	Nu au fost identificate.
<p><b>Secțiunea a 6-a</b>  <b>Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ</b></p>		
<b>1.</b>	<b>Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate</b>	Pentru elaborarea prezentului proiect de act normativ au fost consultate: Ministerul Afacerilor Externe, Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, Ministerul Economiei, Comerțului și Turismului, Ministerul Justiției, Comisia de Supraveghere a Asigurărilor și Autoritatea Navală Română.
<b>2.</b>	<b>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</b>	Autoritatea Navală Română (ANR) este organ tehnic de specialitate din subordinea Ministerului Transporturilor, prin care acesta își exercită funcția de autoritate de stat în domeniul siguranței navigației, desemnată ca autoritate competentă pentru efectuarea controalelor la navele sub pavilion român sau străin care intră în apele naționale navigabile ale României și în porturile românești. Autoritatea de Supraveghere Financiară (ASF) este organul central de coordonare și supraveghere a activităților de asigurare-reasigurare din România care acordă autorizații de funcționare, îndrumă metodologic și sancționează societățile de asigurare-reasigurare cu sediul în România.
<b>3.</b>	<b>Consultările organizate cu autoritățile</b>	Nu este cazul.



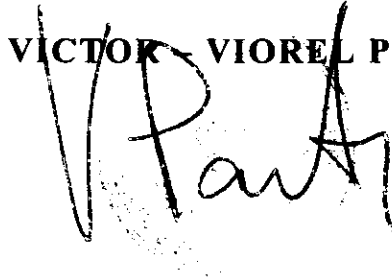
	<p>administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative</p>	
4.	<p>Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente</p>	<p>Nu este cazul.</p>
5.	<p>Informații privind avizarea de către</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Consiliul Legislativ</li> <li>b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării</li> <li>c) Consiliul Economic și Social</li> <li>d) Consiliul Concurenței</li> <li>e) Curtea de Conturi</li> </ul>	<p>Proiectul de act normativ a fost avizat favorabil de către Consiliul Legislativ prin avizul nr. 1119/2015.</p>
6.	<p>Alte informații</p>	<p>Nu au fost identificate.</p>

<p><b>Secțiunea a 7-a</b>  <b>Activități de informare publică privind elaborarea</b>  <b>și implementarea proiectului de act normativ</b></p>		
1.	<p><b>Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ</b></p>	<p>Proiectul de act normativ a fost publicat pe site-ul Ministerului Transporturilor, în conformitate cu prevederile Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.</p>
2.	<p><b>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</b></p>	<p>Proiectul de act normativ nu va avea efecte negative asupra mediului, sănătății oamenilor sau diversității biologice.</p>
3.	<p><b>Alte informații</b></p>	<p>Nu au fost identificate.</p>
<p><b>Secțiunea a 8-a</b>  <b>Măsuri de implementare</b></p>		
1.	<p><b>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</b></p>	<p>Instruirea corespunzătoare asupra prevederilor Convenției internaționale de la Nairobi, a legii de aderare și a normelor de punere în aplicare, a personalului de specialitate din cadrul Ministerului transporturilor, Ministerului mediului, apelor și pădurilor și a personalului de specialitate din cadrul Autorității Navale Române.</p> <p>Autoritatea Navală Română va urmări respectarea de către navele maritime a prevederilor Convenției internaționale de la Nairobi.</p>
2.	<p><b>Alte informații</b></p>	<p>Nu au fost identificate.</p>

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege alăturat, pe care îl supunem Președintelui României spre aprobare, pentru a fi supus Parlamentului spre adoptare.

**PRIM – MINISTRU**

**VICTOR VIOREL PONTA**

A handwritten signature in black ink, appearing to read "V. Ponta", written over the printed name "VICTOR VIOREL PONTA". The signature is stylized and somewhat cursive.