

EXPUNERE DE MOTIVE

Organizația Maritimă Internațională (OMI), cu sediul la Londra, activează ca agenție specializată a Organizației Națiunilor Unite și se ocupă cu elaborarea cadrului juridic, tehnic și organizatoric privind navigația maritimă în apele internaționale. Prin reglementările adoptate, OMI stabilește condițiile pentru navele comerciale care efectuează voiaje internaționale, privind siguranța navigației, securitatea navelor și a porturilor și protecția mediului.

Una dintre cele mai importante convenții adoptată de către OMI este Convenția privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime (LLMC 1976), adoptată la Londra la data de 19 Noiembrie 1976. Convenția a intrat în vigoare la data de 1 decembrie 1986. Din cele 48 de state parte, în prezent, la Convenție, 11 state sunt state ale Uniunii Europene, deci este compatibilă cu dreptul comunitar.

Convenția privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime (LLMC 1976) a înlocuit Convenția Internațională privind limitarea răspunderii proprietarilor de nave maritime care a fost semnată la Bruxelles în 1957. România nu a aderat la această convenție.

Conform Convenției din 1976, limita răspunderii pentru creanțele acoperite a crescut considerabil, în unele cazuri până la 250 – 300%.

Limitele răspunderii sunt prevăzute pentru două tipuri de creanțe – creanțe pentru pierderi de vieți omenești sau accidente de muncă și creanțe materiale ca de exemplu deteriorarea amenajărilor portuare, a bazinelor, a căilor navigabile și a mijloacelor de semnalizare a navigației.

Sunt exceptate de la limitare creanțele pentru salvare sau pentru contribuția la avaria comună, pentru pagubele produse prin poluarea cu hidrocarburi și cele provenite pentru daunele de natură nucleară.

În Convenția din 1976, limitele sumelor sunt exprimate în unități de cont. Fiecare unitate de cont este echivalentul valoric al Dreptului Special de Tragere (SDR) așa cum a fost definit de Fondul Monetar Internațional (FMI) cu toate că Statele care nu sunt membre ale FMI și a căror legislație nu permite utilizarea SDR pot continua să utilizeze vechiul franc aur (denumit în Convenție „unitate monetară”).

Ulterior, convenția a fost amendată în anul 1996 prin Protocolul pentru amendarea Convenției privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime 1976.

În Protocolul din 1996 suma compensației de plată în cazul unui incident a fost substanțial majorată și de asemenea s-a introdus o procedură de „acceptare tacită” pentru actualizarea acestor sume.

Prin Protocolul din 1996, s-a mărit limita răspunderii atât pentru creanțele privind pierderea de vieți sau accidente de muncă cât și pentru creanțele materiale. Astfel pentru creanțele pentru pierderea de vieți sau accidente de muncă navele care nu depășesc un tonaj brut de 2.000 este de 2 milioane SDR (3 milioane USD), iar limita răspunderii pentru creanțele materiale pentru navele care nu depășesc un tonaj brut de 2.000 este de 1 milion SDR (1,5 milioane USD). Pentru navele cu un tonaj brut mai mare limita răspunderii se calculează pornind de la această sumă la care se adaugă progresiv sume pentru fiecare tonă peste valoarea tonajului ce depășește 2.000.

În contextul procesului de aderare a României la Uniunea Europeană, având în vedere comunicarea Comisiei Europene către Consiliul și Parlamentului European COM (2005) din 21 septembrie 2005, aderarea României la Convenția privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime (LLMC 1976) și la Protocolul din 1996 pentru amendarea acesteia, devine o necesitate.

Menționăm că, în legislația internă nu există prevederi având ca obiect limitarea răspunderii pentru creanțele maritime. În aceste condiții, propunem adoptarea prezentului proiect de lege, cu procedura de urgență prevăzută de art.76 alin.(3) din Constituția României, republicată.

Față de cele prezentate mai sus, a fost întocmit proiectul de lege alăturat, pe care vă rugăm să-l aprobați.

PRIM-MINISTRU



CĂLIN POPESCU - TARICEANU