

EXPUNERE DE MOTIVE

1. Titlul proiectului de act normativ

Lege 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

2. Motivele emiterii proiectului de act normativ

1. Descrierea situației actuale	Prin Ordonanța Guvernului nr. 15/ 2000, România a aderat la <i>Protocolul din 1992 pentru amendarea Convenției internaționale privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1969, încheiat la Londra la 27 noiembrie 1992 (CLC 1992)</i>. Această ordonanță a fost aprobată prin Legea nr. 158/2000. Ulterior, prin Legea nr. 61/2006 au fost acceptate amendamentele privind limitarea sumelor din Protocolul din 1992 pentru amendarea Convenției internaționale privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1969, încheiat la Londra la 27 noiembrie 1992. Implementarea acestei Convenții internaționale este realizată prin Hotărârea Guvernului nr. 1232/2000 pentru aprobarea Normelor metodologice de implementare a prevederilor Convenției internaționale privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992 (CLC, 1992) cu modificările ulterioare. Această Convenție internațională reglementează aspectele referitoare la poluarea cu hidrocarburile transportate în tancurile de marfă ale navelor maritime. Limitarea răspunderii transportatorilor maritimi este reglementată în plan internațional și prin <i>Convenția privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime, 1976</i>, modificată ulterior prin <i>Protocolul din 1996</i>. România a devenit parte la această Convenție internațională și la protocolul de amendare, prin aderare, în temeiul Legii nr. 284/2006. Totuși, aceste instrumente internaționale nu acoperă cazurile de poluare
---------------------------------	--

produsă de scurgerea sau evacuarea hidrocarburilor de consum, aflate la bordul navelor maritime pentru a fi utilizate drept combustibili sau lubrifianți pentru instalațiile de propulsie, producerea energiei electrice, stingerea incendiilor sau pentru funcționarea altor instalații. Luând în considerare faptul că volumul rezervoarelor care conțin astfel de hidrocarburi la unele categorii de nave de mari dimensiuni poate depăși volumul tancurilor de marfă ale unor categorii de nave de transport al hidrocarburilor ca marfă, a devenit relevantă necesitatea reglementării limitării răspunderii în cazul poluărilor produse cu hidrocarburi de consum din rezervoarele de combustibil și lubrifianți ale navelor maritime. Fiind recunoscută importanța stabilirii unei răspunderi obiective pentru toate formele de poluare cu hidrocarburi, căreia să-i corespundă o limitare adecvată a nivelului acestei răspunderi, considerând că sunt necesare măsuri complementare pentru a se asigura plata unor compensații adecvate, prompte și eficiente în cazul prejudiciilor cauzate de poluarea rezultată prin scurgerea sau evacuarea hidrocarburilor de consum din rezervoarele de combustibil și lubrifianți ale navelor și dorind să adopte reguli și proceduri internaționale uniforme pentru stabilirea chestiunilor referitoare la răspundere și să asigure despăgubirea adecvată în astfel de cazuri, prin voința reprezentanților statelor participante la *Conferința internațională privind răspunderea și despăgubirea pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi de consum de la navele maritime* desfășurată la Londra în perioada 19 - 24 Martie 2001 a fost adoptată *Convenția internațională din 2001 privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi de consum de la navele maritime (Bunkers)*, la data de 23 martie 2001. Denumirea generică a acestei Convenții internaționale este „*Convenția Bunkers*”.

Convenția Bunkers 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 18 state, între care se includ cinci state ale căror nave au un tonaj brut total de cel puțin un milion. Aceste instrumente se depun la Secretarul General al Organizației Maritime Internaționale, care este depozitarul convenției. *Convenția Bunkers* intră în vigoare la 12 luni după îndeplinirea acestei condiții.

Organizația Maritimă Internațională a făcut cunoscut membrilor săi că la data de 21 noiembrie 2007 au fost îndeplinite condițiile de intrare în vigoare și, prin urmare, *Convenția Bunkers* va intra în vigoare la data de 21 noiembrie 2008. Între cele 18 state părți sunt și 11 state membre ale Uniunii Europene, respectiv, Bulgaria, Cipru, Estonia, Germania, Grecia, Letonia, Luxembourg, Polonia, Regatul Unit al Marii Britanii și al Irlandei de Nord, Slovenia și

Spania.

La Adunarea Organizației Maritime Internaționale din luna decembrie 2007, Secretarul General al acestei organizații a făcut apel la reprezentanții statelor membre care au participat, pentru ca și statele care încă nu sunt parte, să grăbească procesul de ratificare/aderare, astfel încât tonajul brut cumulat al navelor la care se aplică această convenție să crească de la 114,5 milioane, reprezentând 15,86% din tonajul mondial, la o valoare cât mai mare posibilă, realizându-se astfel dezideratul aplicării cvasi-generale a convenției.

Convenția Bunkers se aplică în cazul prejudiciilor provocate de poluarea cu hidrocarburi de consum de la navele maritime pe teritoriul unui stat parte, inclusiv în marea teritorială, precum și în zona economică exclusivă.

Prin prejudiciu provocat de poluare, în termenii *Convenției Bunkers*, se înțeleg două categorii de prejudicii:

- cele directe, precum: pierderea sau prejudiciul cauzată/cauzat în exteriorul navei prin contaminare, survenită în urma unei scurgeri sau a unei evacuări de hidrocarburi din rezervoarele de combustibil și lubrifianti ale navelor maritime, oriunde s-a produs o astfel de scurgere sau evacuare, înțelegându-se că, despăgubirile pentru deteriorarea mediului, altele decât pierderea de profit datorată unei astfel de deteriorări, trebuie să fie limitate la nivelul costurilor măsurilor rezonabile de readucere la starea inițială, care au fost efectiv luate sau care vor fi luate în acest scop; și
- cele indirecte, respectiv: costul măsurilor preventive pentru prevenirea sau reducerea la minimum a prejudiciului provocat de poluare și alte pierderi sau prejudicii cauzate de aceste măsuri luate în cazul amenințărilor iminente de poluare.

Din punct de vedere al formei și structurii, *Convenția Bunkers* este modelată după Convenția CLC 1992.

Cerințele cheie ale *Convenției Bunkers* sunt:

- proprietarul înregistrat al navei este răspunzător de prejudiciile produse prin poluare;
- necesitatea ca proprietarul înregistrat al navei să mențină o asigurare obligatorie sau o altă garanție financiară pentru navele cu un tonaj brut mai mare de 1000;
- compensarea pentru prejudicii poate fi cerută direct asiguratorului;
- pentru navele cu un tonaj brut mai mare de 1000 autoritatea competentă a statului parte emite/vizează certificate pentru asigurarea obligatorie;

	- limitarea răspunderii nu poate să fie mai mică decât valoarea care rezultă din aplicarea prevederilor <i>Convenției privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime, 1976</i>. România nu a fost reprezentată la <i>Conferința internațională privind răspunderea și despăgubirea pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi de consum de la navele maritime, prin al cărei Act final a fost adoptată Convenția Bunkers</i>. Necesitatea aderării României la această convenție rezidă din faptul că există un risc potențial de producere a unor incidente de poluare cu <i>hidrocarburi de consum din rezervoarele de combustibil și lubrifianți ale navelor maritime</i>, datorat traficului de nave prin Marea Neagră, atât cel atras de porturile maritime românești (peste 6000 de nave anual), cât și de cel internațional generat de țările vecine care au porturi la această mare. Capacitățile de răspuns în cazul incidentelor de poluare cu hidrocarburi sunt limitate și sunt apreciate în prezent ca insuficiente pentru cazurile de poluări majore, în special cele produse în condiții meteorologice foarte severe, fapt pentru care riscul de a se produce prejudicii este semnificativ și, prin urmare, este necesar un cadru internațional de compensare a acestora. Beneficiile de a fi stat parte la Convenția Bunkers se regăsesc pe mai multe planuri: - navele care arborează pavilionul român vor avea dreptul la limitarea răspunderii în cazul producerii unor prejudicii datorate poluării produse ca urmare a deversării în mare a combustibilului și/sau lubrifianților din rezervoarele proprii; - persoanele din România care ar suferi prejudicii cauzate de poluarea produsă ca urmare a deversării în mare a combustibilului și/sau lubrifianților din rezervoarele proprii ale navelor maritime care se află în apele naționale navigabile (marea teritorială) și în zona economică exclusivă vor avea posibilitatea să obțină despăgubiri, care pot fi acoperite de garanția constituită de nave. Aceste persoane se pot adresa direct asiguratorului pentru despăgubiri.
2. Schimbări preconizate	Proprietarii navelor maritime care arborează pavilionul român și care intră sub incidența prevederilor <i>Convenției Bunkers</i> vor avea următoarele obligații: - de a constitui o poliță de asigurare sau o altă garanție financiară la nivelul corespunzător mărimii respectivelor nave și de a o menține valabilă tot timpul cât nava este sub operațiuni comerciale;

	- de a solicita Autorității Navale Române emiterea unui certificat internațional prin care se confirmă valabilitatea asigurării sau a altei garanții financiare; - de a păstra la bordul navei certificatul emis de Autoritatea Navală Română și de a-l prezenta autorităților competente din porturile situate în alte state părți la <i>Convenția Bunkers</i>; Autoritatea Navală Română va avea atribuții suplimentare, respectiv emiterea <i>Certificatului de asigurare sau altă garanție financiară pentru răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi de consum de la navele maritime</i>, precum și controlul navelor străine care intră în porturile românești în ceea ce privește existența și valabilitatea certificatului. Persoanele prejudiciate în cazul unor poluări ale mediului marin cu hidrocarburi de consum din rezervoarele de combustibil și lubrifianti ale navelor aflate sub incidența prevederilor <i>Convenției Bunkers</i> vor avea posibilitatea să își acopere total sau parțial pierderile, la nivelul limitării răspunderii, acționând în judecată direct asiguratorul sau persoana care a oferit garanția financiară pentru limita de răspundere.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

3. Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Proprietarii navelor maritime care arborează pavilionul român și care intră sub incidența prevederilor <i>Convenției Bunkers</i> vor avea noi obligații, precum: - constituirea unei polițe de asigurare sau unei alte garanții financiare, - solicitarea de a li se emite un certificat internațional de către Autoritatea Navală Română și - păstrarea la bordul navei a certificatului. Persoanele juridice prejudiciate în cazul unor poluări ale mediului marin cu hidrocarburi din rezervoarele de combustibil și lubrifianti ale navelor aflate sub incidența prevederilor <i>Convenției Bunkers</i> vor avea posibilitatea să își acopere total sau parțial pierderile, la nivelul limitării răspunderii, acționând în judecată asiguratorul sau

	persoana care a garantat limita de răspundere.
3. Impactul social	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
4. Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ este menit să completeze cadrul legislativ existent și să ofere o nouă bază legală pentru acoperirea garantată a pierderilor produse în cazul poluărilor produse de hidrocarburile de consum din rezervoarele de combustibil și lubrifianți ale navelor maritime.
5. Alte informații	Nu au fost identificate.

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

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit b) bugete locale: (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta:	Proiectul de act normativ de aderare la Convenția Bunkers nu include obligații financiare suplimentare ale statului. În cazul producerii unor pierderi datorate poluărilor provocate de hidrocarburile de consum din rezervoarele de combustibil și lubrifianți ale navelor maritime, statul va avea posibilitatea					

(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	acoperirii totale sau parțiale a cheltuielilor sale prin executarea garanției constituite de proprietarul navei. De asemenea, pot fi recuperate integral sau parțial, cheltuielile aferente măsurilor preventive luate în cazul amenințărilor de poluare iminentă cu astfel de hidrocarburi.
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	În cazul producerii unor pierderi datorate poluărilor provocate de hidrocarburile de consum din rezervoarele de combustibil și lubrifianți ale navelor maritime, statul va avea posibilitatea acoperirii totale sau parțiale a cheltuielilor sale prin executarea garanției constituite de proprietarul navei.
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
7. Alte informații	Nu au fost identificate.

5. Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Proiecte de acte normative suplimentare	<i>Norme de punere în aplicare a Convenției Bunkers</i> , care vor fi elaborate de Ministerul Transporturilor și se aprobă de Guvern.
2. Compatibilitatea	Poziția Uniunii Europene este fermă și în favoarea acestei

proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Convenții internaționale. În acest sens Consiliul Uniunii Europene a adoptat Decizia 2002/762/CE prin care a autorizat statele membre, cu excepția Danemarcei, să semneze, ratifice sau să adere la <i>Convenția Bunkers</i>, termenele limită recomandate fiind 30 septembrie 2002 pentru semnare, respectiv, 30 iunie 2006 pentru aderare. În temeiul prevederilor <i>Regulamentului Consiliului (EC) Nr. 44/2001 din 22 decembrie 2000 privind jurisdicția, recunoașterea și punerea în aplicare a hotărârilor judecătorești în cauze civile și comerciale</i> prin art. 2 al Deciziei 2002/762/CE se impune adoptarea de către statele membre a următoarei declarații, care trebuie să fie formulată la depunerea instrumentului de ratificare/aprobare/aderare la <i>Convenția Bunkers</i>: <i>„Hotărârile judecătorești privind problemele reglementate de convenție, atunci când sunt luate de o instanță de judecată din (se enumeră statele membre ale Uniunii Europene, cu excepția Danemarcei și a statului care face declarația), sunt recunoscute și executate în (se precizează numele statului care face declarația) conformitate cu reglementările comunitare interne pertinente în acest domeniu.”</i> De asemenea, în temeiul art. 4 al Deciziei 2002/762/CE, statul parte care aderă la <i>Convenția Bunkers</i> trebuie să informeze în scris Secretarul General al Organizației Maritime Internaționale asupra faptului că aderarea s-a produs ca urmare a respectivei decizii adoptate de Consiliul Uniunii Europene. Proiectul de lege cuprinde dispoziții în conformitate cu prevederile <i>Regulamentului Consiliului (EC) Nr.44/2001</i>.	
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Nu este cazul.	
4. Evaluarea conformității:	Conformitatea este deplină.	
Denumirea actului sau documentului comunitar,	Gradul de conformitate	Comentarii

numărul, data adoptării și data publicării		
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu au fost identificate.	
6. Alte informații	Nu au fost identificate.	

6. Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul.
2. 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	Nu este cazul.
3. 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	Nu este cazul.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Nu este cazul.
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social	Proiectul actului normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr.1039/8.09.2008.

d) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Curtea de Conturi.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

7. Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

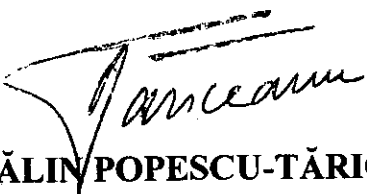
1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ a fost publicat pe site-ul Ministerului Transporturilor conform Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul nu se referă la acest subiect.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

8. Măsuri 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	Instruirea corespunzătoare asupra prevederilor Convenției Bunkers, a legii de aderare și a normelor de punere în aplicare a personalului de specialitate din cadrul ministerelor însărcinate cu transporturile maritime, protecția mediului, afacerile externe, al instanței de judecată specializate, precum și a personalului de specialitate din cadrul Autorității Navale Române. Este necesară stabilirea instanței specializate pentru judecarea cauzelor aflate sub incidența prevederilor <i>Convenției Bunkers</i>. Implementarea Convenției Bunkers se poate face fără a fi necesară înființarea unor alte instituții ale administrației publice centrale sau locale
2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege alăturat, pe care vă rugăm să îl aprobați.

PRIM-MINISTRU



CĂLIN POPESCU-TĂRICEANU