

TABEL DE CONCORDANȚĂ

Actul normativ comunitar ce urmează a fi transpus în legislația națională: Directiva 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime

Proiectul de act normativ național care transpune actul comunitar: Ordonanță de urgență a Guvernului României privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime

Legislație comunitară		Legislație națională		Observații
Art./ Para./	Prevederi	Art./ Alin./	Prevederi	
Art. 1	Obiect Prezenta directivă stabilește norme aplicabile anumitor aspecte ale obligațiilor proprietarilor de nave în ceea ce privește asigurarea acestora cu privire la creanțele maritime.	Art. 1	CAPITOLUL I - Dispoziții generale Obiectul prezentei ordonanțe de urgență îl constituie stabilirea normelor aplicabile anumitor aspecte ale obligațiilor proprietarilor de nave în ceea ce privește asigurarea acestora cu privire la creanțele maritime.	
-	-	Art. 2	Scopul instituirii obligației proprietarilor de nave de a se asigura în ceea ce privește creanțele maritime îl constituie asigurarea unei mai bune protecții a victimelor și eliminarea navelor care nu corespund standardelor, pentru restabilirea concurenței între operatori.	
Art. 2, para. (1)	Domeniu de aplicare Prezenta directivă se aplică navelor cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 300.	Art. 3, alin. (1)	Prezenta ordonanță de urgență se aplică navelor cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 300.	
Art. 2, para. (2)	Prezenta directivă nu se aplică navelor de război, navelor de război auxiliare sau altor nave deținute de un stat sau exploatare de către acesta și utilizate pentru un serviciu public necomercial.	Art. 3, alin. (2)	Prezenta ordonanță de urgență nu se aplică navelor militare, navelor militare auxiliare sau altor nave deținute de un stat sau exploatare de către acesta și utilizate pentru un serviciu public necomercial.	

Art. 2, para. (3)	Prezenta directivă nu aduce atingere regimurilor instituite prin instrumentele aflate în vigoare în statele membre vizate și enumerate în anexă.	Art.3 alin.(3)	Dispozițiile prezentei ordonanță de urgență nu aduc atingere regimurilor juridice instituite prin următoarele instrumente : a) Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi (CLC, 1992), prevăzută în anexa nr.2 la Ordonanța Guvernului nr. 15/2000 pentru aderarea României la 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 aprobată prin Legea nr. 158/2000; b) Convenția internațională din 1996 privind răspunderea și despăgubirea pentru pagubele produse în legătură cu transportul pe mare al substanțelor nocive și potențial periculoase (Convenția HNS 1996); c) Convenția internațională din 2001 privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi de consum de la navele maritime (BUNKERS 2001), adoptată la Londra la 23 martie 2001, la care România a aderat prin Legea nr. 108/2009; d) Convenția internațională de la Nairobi din 2007 privind scoaterea epavelor (Convenția WRC 2007); e) Regulamentul (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare, publicat în Jurnalul Oficial al UE nr. L 131 din 28.05.2009, paginile 24 - 46.	În sensul prezentei ordonanțe de urgență, se aplică următoarele definiții:
Art. 3, lit. (a)	Definiții În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții: „proprietar al navei” înseamnă proprietarul înregistrat al unei nave maritime sau orice altă persoană, cum ar fi navlositorul navei nude care răspunde de operarea navei;	Art. 4, lit. (a)	„proprietar al navei” înseamnă proprietarul înregistrat al unei nave maritime sau orice altă persoană, cum ar fi navlositorul navei nude, care răspunde de operarea navei;	

Art. 3, lit. (b)	„asigurare” înseamnă asigurarea cu sau fără franciză și franciză și cuprinde, de exemplu, asigurarea de despăgubire de tipul de despăgubire de tipul celei puse la dispoziție în prezent de membrii Grupului Internațional al Cluburilor de Protecție și Indemnizare (International Group of P & I Clubs), și alte forme efective de asigurare (inclusiv dovada deținerii unei asigurări individuale) și o garanție financiară care oferă condiții similare de acoperire;	Art. 4, lit. (b)	„asigurare” înseamnă asigurarea cu sau fără franciză și cuprinde, de exemplu, asigurarea de despăgubire de tipul celei puse la dispoziție în prezent de membrii Grupului Internațional al Cluburilor de Protecție și Indemnizare (International Group of P & I Clubs), și alte forme efective de asigurare, inclusiv dovada deținerii unei asigurări individuale, precum și de garanție financiară care oferă condiții similare de acoperire;;	Conform textelor directivei în engleză și franceză, exprimarea „o garanție financiară” s-a modificat în „de garanție financiară”
Art. 3, lit. (c)	„Convenția din 1996” înseamnă textul consolidat al Convenției din 1976 privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime, adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI), astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1996.	Art. 4, lit. (c)	„Convenția din 1996” înseamnă textul consolidat al Convenției privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime, adoptată de Organizația Maritimă Internațională la Londra la 19 noiembrie 1976, astfel cum a fost amendată prin Protocolul din 1996, la care România a aderat prin Legea nr. 284/2006.	
Art. 4, para. (1)	Asigurarea pentru creanțe maritime Fiecare stat membru solicită proprietarilor de nave care arborează pavilionul său să dețină o asigurare care să acopere navele respective.	Art. 5	CAPITOLUL II - Asigurarea pentru creanțe maritime Proprietarii navelor care arborează pavilionul român sunt obligați să dețină o asigurare care să acopere navele respective.	
Art. 4, para. (2)	Fiecare stat membru solicită proprietarilor de nave care arborează pavilionul unui alt stat să dețină o asigurare valabilă în momentul în care navele respective intră într-un port aflat sub jurisdicția statului membru respectiv. Acest fapt nu împiedică statele membre, în conformitate cu dreptul internațional, să solicite respectarea acestei obligații atunci când navele respective se află în apele lor teritoriale.	Art. 6, alin. (1) Art. 6, alin. (2)	Proprietarii navelor care arborează pavilionul unui alt stat sunt obligați să dețină o asigurare care să acopere navele respective, în momentul în care acestea intră într-un port românesc. Obligația prevăzută la alin. (1) se aplică, în conformitate cu normele dreptului internațional, și proprietarilor navelor care operează în marea teritorială a României, fără a intra în vreun port românesc.	Conform textelor în engleză și franceză, în loc de „se află în” s-a folosit expresia „operează în”

Art. 4, para. (3)	Asigurarea menționată la alineatele (1) și (2) acoperă creanțele maritime care fac obiectul limitării prevăzute în Convenția din 1996. Valoarea asigurării pentru fiecare navă pentru fiecare incident este egală cu valoarea maximă relevantă aplicabilă pentru limitarea răspunderii, astfel cum prevede Convenția din 1996.	Art. 7	Asigurarea menționată la art. 5 și la art. 6 acoperă creanțele maritime care fac obiectul limitării prevăzute în Convenția din 1996. Valoarea asigurării pentru fiecare navă pentru fiecare incident este egală cu valoarea maximă relevantă aplicabilă pentru limitarea răspunderii, astfel cum prevede Convenția din 1996.	
Art. 5, para. (1)	Inspeții, respectare, expulzarea din porturi și refuzarea accesului în porturi Fiecare stat membru se asigură că orice inspecție a unei nave într-un port aflat sub jurisdicția sa în conformitate cu Directiva 2009/16/CE cuprinde verificarea prezentei la bordul navei a unuia din certificatele menționate la articolul 6.	Art. 10	CAPITOLUL IV - Inspețiile la nave, expulzarea din porturi și refuzarea accesului în porturi Orice inspecție a unei nave care face escală într-un port sau care operează în marea teritorială a României fără a intra în vreun port românesc, efectuată în conformitate cu dispozițiile Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului transpusă prin Hotărârea Guvernului nr. 811/2010 privind controlul statului portului, cuprinde și verificarea existenței la bordul navei a certificatelor menționate la art. 8 din prezenta ordonanță de urgență, precum și a valabilității acestora.	
Art. 5, para. (2) prima frază	În cazul în care certificatul menționat la articolul 6 nu se află la bordul navei și fără a aduce atingere Directivei 2009/16/CE care prevede reținerea navelor atunci când sunt în joc aspecte legate de siguranță, autoritatea competentă poate să emită un ordin de expulzare a navei, ordinul fiind notificat Comisiei, celorlalte state membre și statului de pavilion implicat.	Art. 11, alin. (1)	În cazul în care certificatele menționate la art. 8 din prezenta ordonanță de urgență nu se află la bordul navei sau nu mai sunt valabile și fără a aduce atingere dispozițiilor art. 19 alin. (2) din Hotărârea Guvernului nr. 811/2010 privind controlul statului portului, ce prevăd reținerea navelor în cazul constatării deficiențelor care prezintă un pericol clar pentru siguranța navigației, sănătate sau mediu, Autoritatea Navală Română este autorizată să procedeze la expulzarea navei respective.	
		Art. 11,	Decizia de expulzare a navei se comunică imediat de către Autoritatea Navală Română, împreună cu raportul de	

		alin. (4)	în termen de 15 zile, după cum urmează: a) Autoritatea de pavilion al navei respective; b) Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, pentru notificarea Comisiei Europene; c) tuturor celorlalte state membre ale Uniunii Europene	
-	-	Art. 11, alin. (2)	Înainte de a proceda la expulzarea navei pentru motivele menționate la alin. (1), Autoritatea Navală Română acordă proprietarului navei respective un termen de 72 de ore lucrătoare pentru remedierea situației, începând din momentul primirii de către comandantul navei a raportului de inspecție. În cazul în care, până în momentul expirării acestui termen sau până la plecarea navei, dacă aceasta are loc înainte de expirarea termenului, proprietarul navei nu prezintă certificatele de asigurare cerute, în original, Autoritatea Navală Română ia decizia de expulzare a navei. Expulzarea navei se face în baza deciziei de expulzare a directorului general al Autorității Navale Române. Modelul de decizie de expulzare a navei este prevăzut în Anexa nr. 1 la prezenta ordonanță de urgență. Decizia de expulzare a navei este aplicabilă din momentul emiterii ei și se execută, de regulă, imediat după luarea la cunoștință de către comandantul navei respective. În cazul în care deficiențele constatate la navă în timpul controlului navei de către statul portului - inspecție PSC-prezintă un pericol clar pentru siguranța navigației, sănătate sau mediu, Autoritatea Navală Română poate amâna executarea deciziei de expulzare până când stabilește că nava poate naviga fără riscuri majore pentru siguranța și sănătatea pasagerilor și a echipajului, pentru siguranța altor nave și pentru mediul marin..	
-	-	Art. 11, alin. (3)		
-	-	Art. 11, alin. (5)		
Art. 5, para. (2) a doua frază	În urma emiterii unui astfel de ordin de expulzare, toate statele membre refuză intrarea navei respective în oricare dintre porturile lor până la notificarea de către	Art. 12, alin. (1)	Navelor, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, pentru care Autoritatea Navală Română a emis decizii de expulzare sau referitor la care a primit notificări din partea autorităților competente ale altor state membre ale Uniunii Europene	

	proprietarul navei a certificatului menționat la articolul 6.	Art. 12, alin. (2)	privind emiterea unor decizii de expulzare, li se refuză accesul în orice port și operarea în orice loc din marea teritorială a României. Refuzul accesului este aplicabil din momentul în care nava a părăsit portul românesc, ori un loc de operare din marea teritorială a României sau, după caz, din momentul în care Autoritatea Navală Română a primit notificarea din partea autorității competente a unui stat membru al Uniunii Europene privind emiterea deciziei de expulzare. Refuzul accesului se menține până la data primirii de către Autoritatea Navală Română a notificării din partea proprietarului navei privind obținerea certificatelor de asigurare cerute în conformitate cu dispozițiile art. 8 din prezenta ordonanță de urgență.	
-	-	Art. 13	În aplicarea dispozițiilor prezentei ordonanțe de urgență, Autoritatea Navală Română elaborează și aplică proceduri operaționale corespunzătoare.	
Art. 6, para. (1)	CertIFICATELE DE ASIGURARE Existența asigurării menționate la articolul 4 se dovedește printr-unul sau mai multe certificate eliberate de furnizorul acestora și păstrate la bordul navei.	Art. 8	CAPITOLUL III - Certificatele de asigurare Existența asigurării menționate la art. 5 și art. 6 se dovedește printr-unul sau mai multe certificate eliberate de furnizorul acestora, ale căror originale se păstrează la bordul navei respective.	
Art. 6, para. (2)	Certificatele emise de furnizorul asigurării cuprind următoarele informații: (a) denumirea navei, numărul OMI și portul de înmatriculare; (b) numele și sediul principal al proprietarului navei; (c) tipul și durata asigurării; (d) numele și sediul principal al furnizorului	Art. 9, alin. (1)	Certificatele emise de furnizorul asigurării cuprind următoarele informații: a) numele navei, numărul IMO de identificare a navei și portul de înmatriculare; b) numele și sediul principal al proprietarului navei; c) tipul și durata asigurării; d) numele și sediul principal al furnizorului asigurării și, dacă este cazul, sediul la care a fost încheiată asigurarea.	

	asigurării și, dacă este cazul, sediul la care a fost încheiată asigurarea.			
Art. 6, para. (3)	În cazul în care limba folosită în certificate nu este nici engleza, nici franceza, nici spaniola, textul include o traducere într-una din aceste limbi.	Art. 9, alin. (2)		În cazul în care limba folosită în certificate nu este nici engleza, nici franceza, nici spaniola, textul include o traducere într-una din aceste limbi.
Art. 7	Sancțiuni	Art. 14 alin. (1)		CAPITOLUL V - Sancțiuni Activitatea de control privind respectarea de către navele care arborează pavilion român a prezentei ordonanțe de urgență se efectuează de către Autoritatea Navală Română prin: (i) personalul cu drept de control din cadrul căpităniilor portuare; (ii) inspectorii din cadrul serviciului însărcinat cu controlul statului pavilionului.
	În sensul articolului 4 alineatul (1), statele membre stabilesc un sistem de sancțiuni pentru încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive și adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceste sancțiuni sunt aplicate. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.	Art. 14 alin. (2)		Încălcarea de către proprietarii navelor care arborează pavilionul român a obligației de a deține certificatele de asigurare prevăzute la art. 8 din prezenta ordonanță de urgență constituie contravenție și se sancționează în conformitate cu dispozițiile art. 2 lit.(h) din Hotărârea Guvernului nr. 876/2007 pentru stabilirea și sancționarea contravențiilor la regimul transporturilor navale, cu modificările și completările ulterioare
Art. 8	Rapoarte Din trei în trei ani și pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 2015, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive.			Nu se transpune
-	-	Art. 15		CAPITOLUL VI - Dispoziții finale Autoritatea Navală Română ține evidența sancțiunilor contravenționale aplicate navelor care arborează pavilion român, precum și a deciziilor de expulzare emise sau despre

				care a fost notificată de autoritățile competente ale statelor membre ale Uniunii Europene.	
Art. 9, para. (1)	Transpunere Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive, până la 1 ianuarie 2012. Statele membre informează de îndată Comisia în această privință.	Art. 18		Prezenta ordonanță de urgență se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.	
	Atunci când statele membre adoptă măsurile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.	Mențiunea privind transpunerea actului comunitar		Prezenta ordonanță de urgență transpune Directiva 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietăților navelor în ceea ce privește creanțele maritime, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 131 din 28.05.2009, paginile 128 - 131.	
Art. 9, para. (2)	Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.	Art. 16		Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va comunica Comisiei Europene textul prezentei ordonanțe de urgență.	
-	-	Art. 17		Anexa nr. 1 face parte integrantă din prezenta ordonanță de urgență.	
Art. 10	Intrarea în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.				Nu se transpune
Art. 11	Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.				Nu se transpune
ANEXĂ		Art.3 alin.(3)		Dispozițiile prezentei ordonanțe de urgență nu aduc atingere regimurilor juridice instituite prin următoarele instrumente :	

	— Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru daunele provocate de poluarea cu hidrocarburi, 1992. — Convenția internațională privind răspunderea și despăgubirile pentru prejudiciile în legătură cu transportul pe mare al substanțelor periculoase și nocive, 1996 (Convenția HNS). — Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru prejudiciile provocate de poluarea cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei, 2001 (Convenția „Bunker Oil”). — Convenția internațională de la Nairobi privind ridicarea epavelor, 2007 (Convenția „Ridicarea epavelor”). — Regulamentul (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare.		a) Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi (CLC, 1992), prevăzută în anexa nr.2 la Ordonanța Guvernului nr. 15/2000 pentru aderarea României la 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 aprobată prin Legea nr. 158/2000; b) Convenția internațională din 1996 privind răspunderea și despăgubirea pentru pagubele produse în legătură cu transportul pe mare al substanțelor nocive și potențial periculoase (Convenția HNS 1996); c) Convenția internațională din 2001 privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi de consum de la navele maritime (BUNKERS 2001), adoptată la Londra la 23 martie 2001, la care România a aderat prin Legea nr. 108/2009; d) Convenția internațională de la Nairobi din 2007 privind scoaterea epavelor (Convenția WRC 2007); e) Regulamentul (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare, publicat în Jurnalul Oficial al UE nr. L 131 din 28.05.2009, paginile 24 - 46.	
—	—	Anexa nr. 1	Model de decizie de expulzare a navei	