

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul prezentului act normativ

LEGE

pentru aprobarea Ordonanței
pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.42/1997 privind
transportul maritim și pe căile navigabile interioare

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1.	Descrierea situației actuale	Având în vedere dezideratele sociale prezente și de perspectivă, precum și insuficiențele legislației în vigoare, ținând cont de necesitatea corelării cu ansamblul reglementărilor interne care asigură transpunerea legislației Uniunii Europene în domeniu și cu tratatele internaționale la care România a devenit parte de la data apariției acestui act normativ până în prezent, precum și cu jurisprudența în materie, s-a urmărit instituirea de reguli necesare, suficiente și posibile care să conducă la o cât mai mare stabilitate și eficiență legislativă. De asemenea, au fost efectuate reformulări ale textelor pentru o mai bună înțelegere a prevederilor. Ținând cont de documentele de politici publice aprobate de Parlament și de Guvern privitoare la domeniul transporturilor, care susțin dezvoltarea transportului pe apă care este mai prietenos cu mediul și a transportului intermodal, prezentul proiect a urmărit un acord cu acestea, simplificarea legislației și a formalităților, astfel încât să corespundă necesităților de dezvoltare ale României. În prezent, o singură navă de transport maritim (oceanic) internațional navighează sub pavilion român. Prin înființarea Registrului Internațional al navelor maritime, se creează premisele înmatriculării unui număr de câteva sute de nave maritime aparținând armatorilor europeni. În acest moment, în
----	---------------------------------	---

Europa mai funcționează astfel de registre internaționale în Franța, Italia, Germania, Danemarca, Portugalia s.a.

În prezent, în România navele maritime se înmatriculează în registrul navelor maritime, ținut de către Autoritatea Navală Română. În ultimii 10 ani numărul navelor înregistrate în acest registru a scăzut dramatic datorită condițiilor economice și a criteriilor tehnice nefavorabile impuse proprietarilor de nave, astfel că în acest moment o singură navă maritimă navighează sub pavilion român, acest lucru reflectându-se negativ asupra nivelului de reprezentare a statului român pe mările și oceanele lumii, precum și asupra personalului navigant român, în prezent în jur de 25000 de navigatori fiind nevoiți să se angajeze pe nave sub pavilion străin, fiind astfel lipsit de protecția oferită de pavilionul român. Referitor la spațiul UE, situația actuală indică faptul că registrele navelor maritime ale statelor UE sunt neatractive pentru proprietarii de nave datorită nivelului ridicat al taxelor aferente serviciilor de înmatriculare, birocrăției, influențelor politice fluctuante, astfel încât în proporție covârșitoare proprietarii de nave din UE își înmatriculează navele în registrele de conveniență cu recunoaștere mondială, cum ar fi Panama, Liberia și Antigua Barbuda.

Registrele de conveniență sunt registre care au fost concesionate de către statele de pavilion unor firme private care le pot face mai atractive prin eliminarea birocrăției și a formalităților, reducerea la minim a cheltuielilor și taxelor aferente, înlocuirea procedurii clasice de eliberare a certificatelor cu sisteme modernede recunoaștere și certificare automată a documentelor navelor și personalului îmbarcat și altele.

În conjuncție cu această stare de fapt, începând cu anul 2004, unele state maritime europene beneficiază de ajutor de stat pentru transporturi oferit de către Comisia Europeană (CE) pentru dezvoltarea și modernizarea flotelor pe care le dețin în proprietate, cu condiția ca până în 2014 acești proprietari să își înmatriculeze minimum 60% din tonaj sub un pavilion al UE. De asemenea, CE impune ca traficul costier european, precum și transportul de produse petroliere în/din porturile UE să se efectueze numai cu nave care arborează un pavilion UE. În plus, porturile chinezești oferă facilități fiscale navelor care arborează un pavilion UE. În acest context, asociațiile armatorilor (proprietarilor) europeni încearcă să găsească soluții pentru a îndeplini condiția Comisiei Europene, lovindu-se însă de condiții birocratice și restricții administrative care fac neatractive

registrele de nave ale statelor membre UE.

În această conjunctură, o soluție practică de rezolvare a acestei situații în avantajul țării noastre este crearea de către România a unui registru internațional de înmatriculare a navelor maritime, care să atragă câteva sute de nave până în 2014. Realizarea și aplicarea acestei soluții în acest moment ar putea fructifica fereastra de oportunitate oferită de condițiile enumerate mai sus, existând o necesitate reală a armatorilor/ operatorilor UE de nave, cu următoarele avantaje importante pentru România:

- În mai puțin de un an, România poate redobândi nivelul de reprezentare mondială, prin arborarea pavilionului român la bordul câtorva sute de nave aflate în proprietatea unor armatori germani, francezi, etc. și nu în ultimul rând români;
- În următorii ani odată cu înmatricularea de nave vor fi create noi locuri de muncă atât pentru personalul navigant cât și la uscat pentru personal administrativ.
- România va beneficia în următorii 20-30 de ani de un transfer important de expertiză în domeniul maritim.
- Se va consolida clusterul maritim românesc.
- Se va consolida poziția României în cadrul organismelor internaționale (Organizației Maritime Internaționale – IMO, etc.) și al celor ale Uniunii Europene.

În toate statele europene registrele sunt ținute în formă electronică de către autoritatea competentă. Prin această modificare se urmărește crearea unui birou unic virtual (One Stop Shop), orice căpitănie, precum și orice alt birou al Autorității Navale Române va putea efectua înmatricularea fără a mai fi necesară deplasarea solicitantului pe distanțe mari.

De asemenea, având în vedere faptul că navele utilizate în scop comercial au o utilizare intensivă, spre deosebire de cele de agrement care sunt folosite numai sezonier și ocazional, ținând cont și de excluderile prevăzute normele privind introducerea pe piață a ambarcațiunilor de agrement care

prevede că aprobarea de tip se dă înainte de începerea producției, s-a urmărit simplificarea formalităților pentru navele de agrement iar pentru cele utilizate în scop comercial regimul juridic este diferit, urmând ca acestea să fie supravegheate mult mai atent având în vedere faptul că efectuează transport public. Având în vedere faptul că de la apariția normei și până în prezent numărul de nave a crescut în mod considerabil, în principal datorită directivei privind introducerea pe piață a

		ambarcațiunilor de agrement, care permite construcția lor oriunde în țară, lansarea la apă a acestora putând avea loc oriunde, inclusiv acolo unde nu există căpităni de port, această prevedere devenind restrictivă în raport cu normele europene, eliminarea acesteia fiind necesară pentru conformitatea cu normele privind piața unică europeană. S-a urmărit actualizarea terminologiei în conformitate cu legislația în vigoare, în special cea privitoare la managementul traficului, introducerea pe piață a ambarcațiunilor de agrement, înmatricularea și transferul navelor într-un pavilion european, precum și implementarea de bune practici ale statelor europene. Intrucât construcția navelor în state terțe poate fi supravegheată de o organizație recunoscută (ROs) dar care nu are contract de mandat special încheiat cu ANR iar armatorii romani au apelat la ROs solicitând ulterior înmatricularea, s-a procedat la modificare, astfel încât să se elimine restricția. Urmare a reglementărilor internaționale, în toate statele lumii activitățile de inspecție și control se desfășoară diferențiat de către autoritatea competentă pentru Port State Control și Flag State Control oriunde s-ar afla navele și de către căpităniile de port pentru activitățile locale. Prin această modificare se urmărește disjungerea activităților majore de control (care în unele state europene se efectuează de autorități aflate în subordinea directă a primului ministru) față de cele curente efectuate local. Tot urmare a corelării cu normele naționale în domeniu a fost adăugat și registrul navelor de pescuit care are un regim aparte datorită politicilor speciale în domeniu. Activitățile de transport naval și cele auxiliare acestora implica utilizarea mai multor tipuri de navă decât cele mai frecvente utilizate și care sunt enumerate în acest moment de reglementare, pentru eliminarea restricțiilor și pentru a acoperi toată gama de activități pe apă s-a modificat prevederea actuală, iar în ceea ce privește transferul de pavilion din practica s-a constatat ca unele state eliberează certificate de radiere însa altele eliberează numai o adeverință sau un document care atesta faptul ca nava nu mai este înregistrată sau în evidențele sale, motiv pentru care s-a procedat la modificarea în consecință.
2.	Schimbări preconizate	Elaborarea cadrului legislativ care să permită: - crearea unui registru internațional al navelor maritime; - înmatricularea de către proprietarii/ operatorii din UE și a celor români a navelor în registrul internațional;

		- optimizarea procesului de înmatriculare a navelor; - actualizarea noțiunilor și a terminologiei utilizate în legislația aferentă activităților de transport maritim și pe căile navigabile interioare, urmare a adoptării de noi reglementări de către Uniunea Europeană și noi convenții internaționale, precum și a implementării acestora în legislația națională.
3.	Alte informații	Nu au fost identificate

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

1.	Impactul macroeconomic	- Crearea de noi locuri de muncă. - Transfer de expertiză în domeniul maritim. - Consolidarea clusterului maritim românesc. - Consolidarea poziției României în domeniul transporturilor internaționale, europene și regionale, precum și în cadrul organismelor internaționale (Organizația Maritimă Internațională – IMO, etc.) și al celor ale Uniunii Europene.
2.	Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat	Prezentul act normativ nu conține prevederi care să aibă impact asupra mediului concurențial, respectiv al domeniului ajutoarelor de stat.
3.	Impactul asupra mediului de afaceri	Prezentul act normativ va avea ca efect stimularea mediului de afaceri.
4.	Impactul social	Prezentul act normativ va avea ca efect un impact social pozitiv.
5.	Impactul asupra mediului	Prezentul act normativ nu are un impact asupra mediului.
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)

	Prezentul act normativ are impact pozitiv asupra bugetului general consolidat, astfel: - prin plata de impozite aferente activității; - prin plata de asigurări sociale pentru personalul român angajat în agențiile din România; - prin plata de taxe aferente creării de noi activități.
--	---

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

1.	Proiecte de acte normative suplimentare	Prezentul act 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	
3.	Decizii ale Curții Europene de Justiție	
4.	Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	
6.	Alte informații	

Secțiunea a 6-a
Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ

1.	Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Pentru elaborarea prezentului act normativ au fost consultate următoarele organizații: - Autoritatea Navală Română, instituție publică de specialitate aflată în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. - -Sindicatul Liber al Navigatorilor. -Federația Sindicatelor Platformei Portuare. -Reprezentanți ai proprietarilor români de nave. -Asociația Națională a Agențiilor de Crewing.
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	Nu este cazul.

	ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	
4.	Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Prezentul act normativ nu se referă la domeniile de activitate aflate în coordonarea consiliilor interministeriale permanente.
5.	Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Consiliul Legislativ a avizat favorabil prezentul act normativ cu avizul nr. 659/21.08.2012. Actul normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Curtea de Conturi sau Consiliul Concurenței.
6.	Alte informații	Nu este cazul.

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.

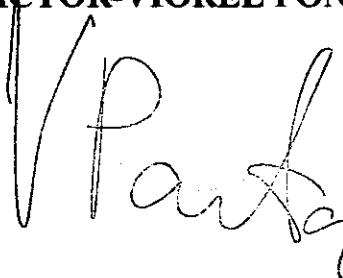
Secțiunea a 8-a
Măsurile de implementare

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 proiectului de 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 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare, în temeiul art. 1 punctul III poz. 5 din Legea nr.127/2012 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe.

PRIM-MINISTRU

VICTOR-VIOREL PONTA

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'V. Ponta', written over the printed name.