

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul prezentului act normativ

Lege 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

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1.	Descrierea situației actuale	• Limitarea răspunderii transportatorilor maritimi pentru prejudicii produse în urma decesului sau a vătămării corporale a pasagerilor, precum și în urma pierderii sau deteriorării bagajelor, survenite în timpul transportului, este reglementată de <i>Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor</i>, adoptată la Atena la 13 decembrie 1974 prin Actul final al Conferinței juridice internaționale privind transportul pasagerilor și al bagajelor lor la bordul navelor, convocată de Organizația Maritimă Internațională (OMI). Convenția a intrat în vigoare la data de 28 aprilie 1987, iar la data de 31 ianuarie 2013 erau un număr de 35 state contractante. România nu este parte la această convenție. <i>Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor</i> se aplică numai în cazul navelor maritime care transportă pasageri și care execută voiaje internaționale. <i>Convenția</i> prevede în principal următoarele: - răspunderea transportatorului pentru prejudiciile produse în urma decesului sau a vătămării corporale a unui pasager, precum și în urma pierderii sau deteriorării bagajelor, survenite în timpul transportului, inclusiv pentru acțiunile și omisiunile transportatorului efectiv și ale prepușilor și agenților acestuia; - dreptul transportatorului de limitare a răspunderii și posibilitatea exonerării sale de răspundere pentru prejudicii cauzate din vina sau ca urmare a neglijenței
-----------	-------------------------------------	---



pasagerului;

- limitele răspunderii transportatorului, în franci-aur, precum și dreptul acestuia de a stabili limite superioare ale răspunderii sale, de comun acord cu pasagerul;

- pierderea de către transportator a dreptului de a beneficia de limitarea răspunderii dacă se dovedește că prejudiciul a fost cauzat de o acțiune sau de o omisiune comisă de acesta, cu intenție sau din imprudență;

- instanțele competente și termenele de prescripție a acțiunilor.

Convenția de la Atena din 1974 a fost modificată ulterior prin următoarele protocoale:

- *Protocolul din 1976*, adoptat la Londra la 19 noiembrie 1976, care a intrat în vigoare la 30 aprilie 1989. La 31 ianuarie 2013 erau un număr de 26 state contractante; România nu este parte la acest protocol.

Acest Protocol înlocuiește francul-aur, ca unitate de cont pentru calculul despăgubirilor, cu dreptul special de tragere (DST), așa cum acesta este definit de Fondul Monetar Internațional;

- *Protocolul din 1990*, adoptat la Londra la 29 martie 1990 care nu a intrat în vigoare.

La nivel internațional nu se mai intenționează intrarea lui în vigoare, fiind înlocuit ulterior cu un alt protocol. La data de 31 ianuarie 2013 erau 6 state contractante. România nu este parte la acest protocol.

Protocolul a majorat nivelurile pentru despăgubiri stabilite de Convenția din 1974 și a introdus o procedură simplificată (procedura „acceptării tacite”) pentru actualizarea limitelor răspunderii;

- *Protocolul din 2002*, adoptat la Londra la 1 noiembrie 2002 prin Actul final al Conferinței internaționale pentru revizuirea Convenției de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, convocată de OMI în scopul actualizării și corelării textului Convenției de la Atena din 1974 cu al celorlalte convenții privind răspunderea civilă.

Protocolul din 2002 nu a intrat încă în vigoare, dar este prevăzut a intra în vigoare la 12 luni după data la care un număr de 10 state fie l-au semnat fără rezerve privind ratificarea, acceptarea sau aprobarea, fie au depus instrumente de ratificare, acceptare sau aprobare la Secretarul General al OMI.



În continuare, pentru orice stat care ratifică, acceptă, aprobă sau aderă la protocol după îndeplinirea condițiilor de intrare în vigoare prevăzute, acesta va intra în vigoare la 3 luni după data depunerii de către statul respectiv a instrumentului corespunzător, dar nu înainte de data intrării în vigoare a protocolului

La 31 ianuarie 2013 erau 6 state semnatare (Finlanda, Germania, Marea Britanie, Spania, Suedia – state membre ale UE, precum și Norvegia) și 9 state contractante (Albania, Belize, Danemarca, Letonia, Olanda, Palau, Saint Kitts și Nevis, Serbia, Republica Arabă Siriană) și Uniunea Europeană (aderare la 15 decembrie 2011), ca organizație economică regională.

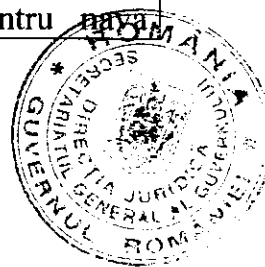
Uniunea Europeană a aderat la Protocolul din 2002, în baza dreptului conferit de art.19 alin. 1 din Protocol, prin depunerea la 15 decembrie 2011 la Secretarul General al OMI a instrumentului de aderare, conform prevederilor Deciziilor Consiliului 2012/22/UE și 2012/23/UE din 12 decembrie 2011. În baza prevederilor art.19 alin.3 din Protocol, aderarea UE nu modifică numărul statelor contractante. La depunerea instrumentului de aderare, UE a făcut Declarația de competență (privind aplicarea art.10 și art.11 din Protocol referitoare la instanțele competente și, respectiv, la recunoașterea și executarea hotărârilor străine), precum și rezerva în legătură cu aderarea la Protocol, prevăzută de *Rezerva și Liniile directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena*, adoptate de Comitetul Juridic la 19 octombrie 2006.

Protocolul din 2002 prevede în principal următoarele:

- majorarea limitelor răspunderii transportatorului, în drepturi speciale de tragere (DST), pentru prejudiciile suferite în urma decesului sau a vătămării corporale a unui pasager, precum și în urma pierderii/deteriorării bagajelor pasagerului;

- asigurarea obligatorie a transportatorilor care execută transporturi cu nave maritime autorizate să transporte mai mult de 12 pasageri, precum și limita inferioară a acesteia;

- obligativitatea emiterii pentru fiecare navă a unui certificat care să ateste că o asigurare sau o altă garanție financiară sunt în vigoare pentru



respectivă, de către autoritatea competentă a statului parte la convenție;

- dreptul unui stat parte de a delega unei instituții sau unei organizații recunoscute de stat autoritatea de a emite certificate care să ateste asigurarea sau garanția financiară a navelor;

- stabilirea de către statul de înmatriculare a navei a condițiilor de emitere și de valabilitate a certificatului;

- acceptarea de către un stat parte a certificatelor emise sau vizate de către alte state părți la convenție;

- dreptul reclamantului la acțiune împotriva asigurătorului sau a altei persoane furnizoare de garanție financiară, pentru despăgubire, în cazurile acoperite de asigurare;

- obligația statului pavilionului de a interzice să opereze navelor sub pavilionul său, cărora nu li s-a emis certificatul de asigurare;

- obligația statului portului de a se asigura că fiecare navă care transportă mai mult de 12 pasageri, care intră/iese din porturile sale, are certificatul de asigurare valabil;

- obligativitatea recunoașterii și executării hotărârilor pronunțate de instanțe din alte state părți la convenție;

- dreptul organizațiilor regionale de integrare economică de a deveni parte la acest protocol;

- procedura de modificare ulterioară a limitelor asigurării obligatorii a transportatorilor.

Protocolul din 2002 modifică Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor și stabilește, la articolul 15, că, între părțile la Protocol, Convenția și prezentul Protocol se citesc și se interpretează împreună ca un singur instrument, denumit în continuare „Protocolul de la Atena”.

La nivelul Uniunii Europene, ratificarea sau aderarea la convenție are caracter obligatoriu, după cum este prevăzut de următoarele instrumente:

- *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 (text cu relevanță pentru SEE)*, care stabilește regimul juridic al UE privind răspunderea și asigurarea pentru transportul de pasageri pe mare, astfel cum sunt



		stabilite de dispozițiile relevante din următoarele instrumente internaționale: - Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 2002; - Rezerva și Liniile directe ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena, adoptate de Comitetul Juridic al OMI la data de 19 octombrie 2006. Regulamentul prevede la art.3 că regimul de răspundere față de pasageri, bagajele și vehiculele acestora, precum și normele privind asigurarea sau alt tip de garanție financiară sunt reglementate de dispozițiile sale și de dispozițiile Convenției de la Atena, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 2002, și ale Liniilor directe ale OMI din 2006, care devin obligatorii (implicit, și formularea rezervei cu ocazia ratificării/ aderării la convenție devine obligatorie). Regulamentul (CE) nr. 392/2009 intră în vigoare la 29 mai 2009 fiind aplicabil pentru Uniunea Europeană de la data intrării în vigoare a Convenției de la Atena din 2002 (pe care o încorporează), dar nu mai târziu de 31.12.2012. - <i>Deciziile Consiliului 2012/22/EU și 2012/23/EU din 12 decembrie 2011</i> prin care se aprobă aderarea Uniunii Europene la Protocolul din 2002, prevăd în mod explicit la art.4 ratificarea/aderarea obligatorie a statelor membre la acest protocol. De asemenea, în preambul este prevăzut ca ratificarea/aderarea la acest Protocol să se facă, pe cât posibil, în mod simultan de către statele membre, în care scop este necesar schimbul de informații privind stadiul procedurilor constituționale respective între state, în vederea depunerii simultane a instrumentelor de ratificare sau de aderare, după caz. În România, legislația actuală în materie de asigurări nu prevede obligativitatea asigurării transportatorilor maritimi pentru prejudicii aduse pasagerilor în timpul transportului.
1 ¹	În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație a UE sau creează	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.



	cadrul pentru aplicarea directă a acesteia, se vor specifica doar actele Uniunii Europene în cauză, însoțite de elementele de identificare ale acestora.	
2.	Schimbări preconizate	În urma aderării României la <i>Protocolul din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor</i>, adoptat la Londra la 1 noiembrie 2002, statul român va avea următoarele drepturi și obligații principale: - să stabilească condițiile de emitere și de valabilitate a certificatului de asigurare; - să emită fiecărei nave înmatriculate pe teritoriul său un certificat de asigurare, prin autoritatea competentă; - să accepte certificatele emise sau vizate de către alte state părți la convenție; - să interzică navelor sub pavilion român să opereze, dacă nu au certificatul de asigurare valabil; - să se asigure că fiecare navă care transportă mai mult de 12 pasageri, care intră/iese din porturile românești, are certificatul de asigurare valabil; - să se asigure de faptul că răspunderea transportatorului nu depășește limitele prevăzute de convenție; - să recunoască hotărârile pronunțate de instanțele competente din alte state părți la convenție și să execute hotărârile recunoscute.
3.	Alte informații	Nu au fost identificate.
Secțiunea a 3-a Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ		
1.	Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
1 ¹ .	Impactul asupra mediului concurențial și domeniului	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.



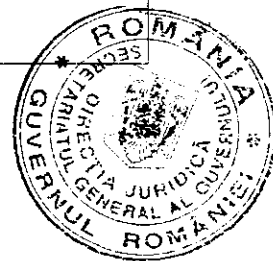
	ajutoarelor de stat	
2.	Impactul asupra mediului de afaceri	Transportatorii maritimi care execută transporturi de pasageri și cărora li se aplică Convenția de la Atena din 2002, în cazul în care navele au pavilionul unui stat parte la convenție sau contractele de transport sunt încheiate într-un stat parte la convenție sau prevăd că locul de plecare/destinație se află într-un stat parte la convenție, vor avea următoarele obligații principale: - să dețină o asigurare obligatorie sau o altă garanție financiară pentru fiecare navă și să o mențină valabilă pe toată perioada de exploatare a navei; - să păstreze la bordul fiecărei nave certificatul de asigurare original și să îl prezinte pentru inspecție la solicitarea autorității competente a statului portului de escală, dacă acesta este parte la convenție. De asemenea, acești transportatori vor avea și următoarele drepturi principale: - să își limiteze răspunderea pentru prejudicii cauzate pasagerilor, la nivelul care este stabilit de convenție; - să fie exonerati de răspundere pentru prejudiciile cauzate din vina sau ca urmare a neglijenței pasagerilor.
3.	Impactul social	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
4.	Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
5.	Alte informații	Nu au fost identificate.

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)

- mii lei -							
Indicatori		Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1		2	3	4	5	6	7
1.	Modificări ale veniturilor bugetare,	Proiectul de act normativ nu se					



	plus/minus, din care:	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.	Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	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	
3.	Impact financiar, plus/minus, din care:	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
	a) buget de stat	
	b) bugete locale	
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.
Secțiunea a 5-a Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare		
1.	Măsuri normative necesare pentru	



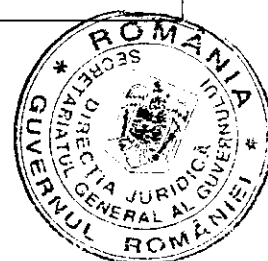
	aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:	
	a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;	Nu au fost identificate.
	b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Nu au fost identificate.
2.	Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația Uniunii Europene în cazul proiectelor ce transpun prevederi ale UE	Poziția Uniunii Europene în privința aderării statelor la Convenția de la Atena din 2002 a fost în mod constant în favoarea ratificării de către statele membre, respectiv a aderării lor la Convenția de la Atena din 2002. În acest sens, în cadrul pachetului de măsuri pentru siguranța maritimă adoptat în aprilie 2009 este inclus și <i>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 (text cu relevanță pentru SEE)</i>. Regulamentul prevede la art.3 că regimul juridic al UE al răspunderii civile față de pasagerii transportați pe mare este reglementat de dispozițiile acestui Regulament, ale Convenției de la Atena din 2002, precum și ale <i>Liniilor directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Protocolului din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor</i>, adoptate de Comitetul Juridic al OMI la data de 19 octombrie 2006, astfel încât implicit statele membre sunt obligate să adere la Protocolul din 2002 la Convenția de la Atena. Deciziile Consiliului 2012/22/UE și 2012/23/UE din 12 decembrie 2011, prin care a fost aprobată aderarea Uniunii Europene la



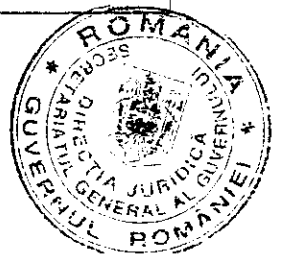
		Protocolul din 2002, prevăd în mod explicit ratificarea/aderarea obligatorie a statelor membre la acest protocol, cu rezerve.
3.	Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative ale Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4.	Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5	Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.	Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 6-a
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	Pentru elaborarea prezentului proiect de act normativ a fost consultată Autoritatea Navală Română.
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	Autoritatea Navală Română (ANR) este organul 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.
3.	Consultările organizate cu	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.



	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	
4.	Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor inter-ministeriale permanente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
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	Prezentul proiect de act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 1226/2013.
6.	Alte informații	Nu au fost identificate.



Secțiunea a 7-a
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, în conformitate cu prevederile 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 de act normativ nu are efecte asupra sănătății și securității cetățenilor în general, ci se referă doar la dreptul de despăgubire al pasagerilor maritimi prejudiciați, pentru prejudiciile suferite în timpul transportului, precum și la dreptul acestora de a se putea îndrepta împotriva asigurătorului.
3.	Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 8-a
Măsurile de implementare

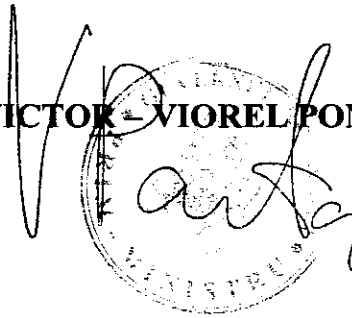
1.	Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențele lor instituțiilor existente	Punerea în aplicare a prevederilor Convenției de la Atena din 2002 se poate face fără a fi necesară implicarea 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 îl supunem Președintelui României spre aprobare, pentru a fi supus Parlamentului spre adoptare.

PRIM – MINISTRU

VICTOR VIOREL PONTA

A circular official stamp of the Prime Minister of Romania, with the text "ROMANIA" at the top and "PRIM-MINISTRU" at the bottom. Overlaid on the stamp is a handwritten signature in black ink.