

EXPUNERE DE MOTIVE

În cadrul Organizației Maritime Internaționale (O.M.I.), la care România este membră din anul 1954, sunt elaborate regulile și standardele internaționale privind construcția și exploatarea în siguranță a navelor maritime, protecția mediului marin, dar și subiecte cum sunt cele care vizează siguranța vieții umane și a bunurilor pe mare.

Aceste aspecte fundamentale sunt tratate din mai multe puncte de vedere, în trei convenții :

- din punct de vedere tehnic, al siguranței construcției și exploatării navei: Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS 74), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1979;
- din punct de vedere al intervenției în vederea salvării vieții omenești pe mare: Convenția internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare (SAR), la care România a aderat prin Ordonanța Guvernului nr. 115/1998, aprobată prin Legea nr. 31/1999;
- din punct de vedere comercial, al salvării navei și bunurilor: Convenția internațională din 1989 privind salvarea (SALVAGE 89), adoptată la Londra la 28 aprilie 1989.

Convenția SALVAGE 89 a înlocuit o altă convenție privind dreptul salvării, adoptată la Bruxelles în 1910, care conținea principiul "no cure, no pay" (dacă nu există salvare, nu există drept la plată), în temeiul căruia un salvator este remunerat pentru serviciile sale numai dacă operațiunea reușește.

Deși acest principiu a funcționat bine în majoritatea cazurilor, el nu ia în considerare aspectele legate de poluare. Un salvator care reușea să prevină un incident major de poluare, dar nu reușea să salveze nava sau încărcătura acesteia, nu avea dreptul la nici o remunerare. Din acest motiv, salvatorii nu erau deloc încurajați să intervină atunci când operațiunile de salvare aveau șanse minime de succes.

Convenția internațională din 1989 caută să remedieze această deficiență, prevăzând o recompensă sporită pentru salvare, care ia în considerare calificarea și eforturile salvatorului în prevenirea sau minimalizarea daunelor produse mediului înconjurător. Mai mult, convenția introduce o "compensație specială" ce trebuie plătită salvatorului care nu a reușit să aibă dreptul la o recompensă.

Compensația acoperă cheltuielile salvatorului, la care se adaugă până la 30% din aceste cheltuieli dacă, în urma eforturilor salvatorului, daunele produse mediului sunt minimalizate sau prevenite. Instanțele judecătorești sau arbitrii care evaluează recompensa pot spori valoarea compensației cu maxim 100 % din cheltuielile salvatorului, dacă acest lucru este judecat ca fiind "corect și echitabil".

Dacă, pe de altă parte, salvatorul este neglijent și, ca urmare, nu a reușit să prevină sau să minimalizeze daunele produse mediului, compensația specială

poate fi refuzată sau redusă. Plata recompensei se face de către beneficiarii navei și ai bunurilor salvate, proporțional cu valorile salvate ale fiecăruia.

Prevederile legislației naționale care reglementează instituția salvării navei și a bunurilor pe mare se regăsesc în:

- **Codul comercial** care, în Titlul VII - "*Despre avarii și despre contribuțiune*" (art. 654-671), al Cărții a II-a, cuprinde dispoziții referitoare la avariile comune *stricto sensu*; în cadrul acestui titlu salvarea este tratată în mod indirect;
- **Ordonanța Guvernului nr. 42/ 1997 privind navigația civilă** care, prin dispozițiile Secțiunii a III-a - "Obligația de asistență și salvare" (art. 50-58) și ale Secțiunii a IV-a - "Despre retribuția pentru asistență și salvare" (art.58-64), consacră anumite principii în materie, insuficiente însă ținând cont de stadiul actual al reglementării pe plan internațional (de exemplu, în legislația națională nu se regăsesc prevederi legate de poluare).

Necesitatea aderării la Convenția internațională din 1989 privind salvarea rezultă nu numai din insuficiența reglementării instituției în legislația română, dar și din nevoia de uniformizare și adaptare a reglementărilor românești la cele existente pe plan internațional.

Convenția SALVAGE 89 a intrat în vigoare la 14 iulie 1996. La 31 mai 2000, numărul statelor semnatare era de 32, dintre care 8 state membre ale UE: Danemarca, Grecia, Irlanda, Italia, Olanda, Norvegia, Suedia, Marea Britanie.

Prin aderarea României la **Convenția internațională din 1989 privind salvarea (SALVAGE 89)** se îndeplinesc și cerințele înscrise în Rezoluția *Consiliului European 393Y1007(01)* din 8 iunie 1993 *cu privire la o politică pentru mări sigure*, prin care se recomandă statelor comunitare să ia măsuri în vederea ratificării sau aderării la convențiile internaționale elaborate în cadrul O.M.I.

Prevederile *Convenției SALVAGE 89* se adresează atât persoanelor juridice care efectuează operațiunile de salvare (salvatorii), armatorilor sau companiilor care operează nave maritime și proprietarilor de mărfuri cât și persoanelor chemate să soluționeze eventualele litigii apărute, respectiv arbitrii și judecătorii secțiilor maritime de pe lângă tribunale și curți de apel, cărora le oferă un instrument juridic care să permită abordarea problemelor de o manieră uniformă, la standarde internaționale.

Față de cele prezentate mai sus, a fost întocmit proiectul de lege alăturat pentru aprobarea Ordonanței Guvernului pentru aderarea României la Convenția internațională privind salvarea, adoptată la Londra, la 28 aprilie 1989, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.



PRIM-MINISTRU,

Mugur Isărescu