

Argumentarea necesității aderării la Convenția de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor

A. Descrierea tratatului

1. Informații generale:

Convenția de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor (*în continuare* „Convenția”) a fost înființată în anul 1974. Convenția a fost modificată prin mai multe Protocoale (1976, 1990, 2002).

Astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 2002, Convenția se aplică numai transportului internațional. Protocolul din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 a fost adoptat la 1 noiembrie 2002 sub auspiciile Organizației Maritime Internaționale (OMI). Comitetul juridic al OMI a adoptat la 19 octombrie 2006 Rezerva și liniile directoare ale OMI privind punerea în aplicare a Convenției de la Atena pentru a aborda anumite aspecte reglementate prin Convenție, cum ar fi, în special, compensarea pentru prejudiciile rezultate în urma atacurilor teroriste. Convenția menționată încorporează părți din liniile directoare OMI și le conferă forță juridică obligatorie.

În cadrul politicii comune privind transporturile, Convenția are ca scop luarea măsurilor suplimentare pentru creșterea siguranței în transportul maritim. Măsurile respective trebuie să includă norme privind răspunderea în caz de prejudicii cauzate pasagerilor, deoarece este important să se garanteze un nivel corespunzător de despăgubiri pasagerilor implicați în accidente maritime.

Aranjamentele de asigurare impuse prin Convenția de la Atena iau în considerare mijloacele financiare ale armatorilor și ale societăților de asigurări. Armatorii trebuie să fie în măsură să își gestioneze aranjamentele de asigurare în mod acceptabil din punct de vedere economic și trebuie să se țină seama de natura sezonieră a activității lor, în special în cazul societăților mici care operează servicii de transport intern. La stabilirea angajamentelor de asigurare în conformitate cu Convenția se iau în considerare diferitele clase de nave.

a) Părțile la tratat (Convenție). Convenția de la Atena are ca State Părți numeroase țări care au ratificat sau aderat la aceasta. Printre acestea se numără: Grecia, Regatul Unit, Franța, Italia, Spania, Germania, Norvegia, Suedia, Danemarca, Finlanda, Polonia, Rusia (fosta URSS), Japonia, Canada, Statele Unite ale Americii și Australia. De asemenea, multe alte state, în special cele cu flote maritime importante, sunt parte a acestei Convenții. Lista completă a statelor membre poate fi găsită pe site-ul oficial al Organizației Maritime Internaționale (IMO). Actualmente lista membrilor IMO cuprinde 176 țări și a membrilor asociați – 3 țări.

b) Nivelul tratatului (interstatal, interguvernamental sau interdepartamental). Tratatul propus este un tratat multilateral (Convenție) și urmează a fi supus ratificării în cadrul Parlamentului Republicii Moldova.

c) Forma și structura tratatului. Tratatul (Convenția) este constituit din preambul, 25 articole și o anexă, parte componentă a Convenției.

2. Informații privind conținutul tratatului:

a) Obiectul și scopul tratatului. Tratatul (Convenția de la Atena) are ca scop protecția pasagerilor și a bagajelor lor în cazul accidentelor maritime. Acesata stabilește reguli privind răspunderea transportatorului maritim, inclusiv compensația pentru deces, vătămare corporală, și pierderea sau deteriorarea bagajelor. Astfel navele, înregistrate sub pavilionul Republicii Moldova, se vor conforma prezentei Convenții. În cazul accidentelor maritime, pasagerii navei vor putea beneficia de compensații pentru deces, vătămare corporală, și pierderea sau deteriorarea bagajelor.

b) **Tratatele în vigoare pe care este menit să le implementeze, să le amendeze sau substituie.** Prezentul proiect nu preconizează implementarea, amendarea sau substituirea altor tratate.

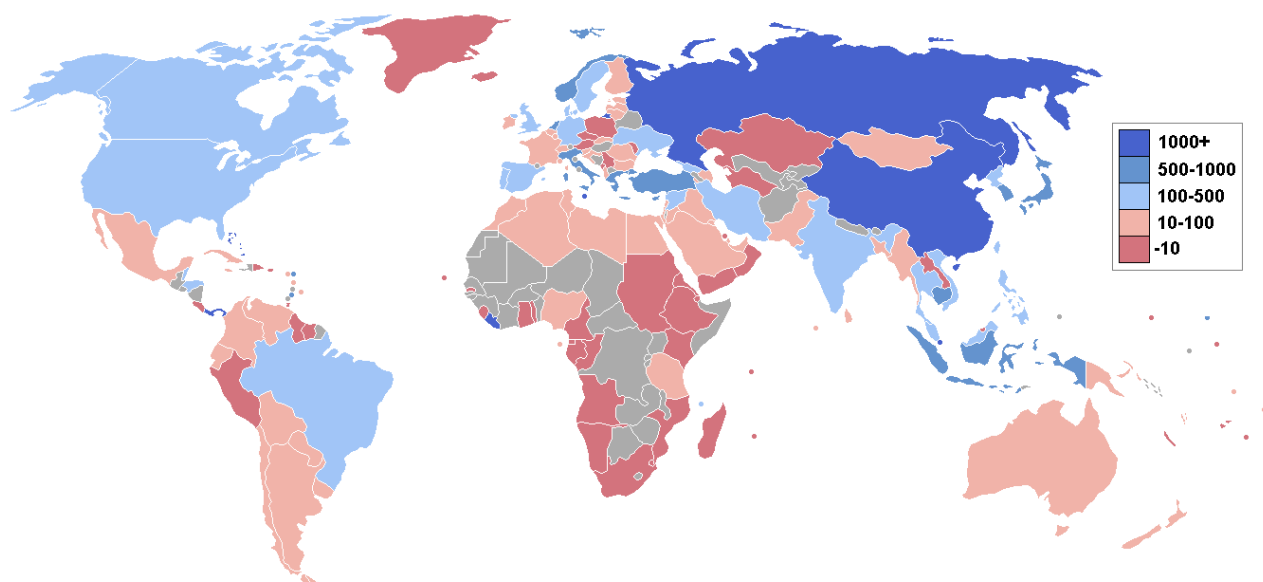
c) **Termenul de valabilitate, modul de încetare și prelungire a valabilității tratatului.** Termenul de valabilitate al Convenției este nedeterminat. Orice parte contractantă poate denunța prezenta Convenție printr-o notificare scrisă adresată Secretarului General al Organizației, care va notifica această denunțare Părților Contractante. Denunțarea produce efect în termen de 18 luni de la data primirii notificării de denunțare de către Secretarul General.

d) **Modul de amendare a tratatului.** În scopul revizuirii sau modificării Convenției, organizația poate convoca o Conferință a Statelor Pârți, la cererea a cel puțin o treime dintre Statele Pârți. Orice modificare propusă și difuzată este prezentată Comitetului juridic al Organizației spre examinare, după cel puțin 6 luni de la data difuzării. Modificările se adoptă cu o majoritate de două treimi din numărul Statelor Pârți la Convenție, prezente și cu drept de vot în cadrul Comitetului juridic, cu condiția ca cel puțin jumătate din numărul Statelor Pârți la Convenție, să fie prezente în momentul votării. Modificarea se consideră acceptată la sfârșitul unei perioade de 18 luni de la data notificării. Toate Statele Pârți au obligația să se conformeze modificării, dacă denunță cu cel puțin 6 luni înainte ca modificarea să intre în vigoare.

B. Analiza de impact

1. Informații generale:

a) **Actualitatea tratatului.** Pe măsură ce turismul maritim se dezvoltă rapid, transportul pe mare a devenit una din modalitățile cele mai accesibile și ecologice de deplasare spre destinații turistice. Astfel, flota de transport maritim, formată din nave operate de echipaje civile pentru a transporta pasageri sau mărfuri de la un loc la altul, trebuie să corespundă reglementărilor și tratatelor aplicabile. Având în vedere creșterea cererii pentru destinații turistice, numărul navelor comerciale este în permanentă creștere. Conform datelor CIA World Factbook, în 2005, numărul total de nave comerciale cu un tonaj brut înregistrat de 1.000 sau mai mult a fost de 30.936. În 2010, acesta este reprezentat de 38.988 (= + 26 %). ^[1]



¹ www.cia.gov (2010), Arhivat în 25 iunie 2014, la [Wayback Machine](http://www.waybackmachine.org).

Astfel, este esențial ca în cadrul politicii comune privind transporturile, să se ia măsuri suplimentare pentru creșterea siguranței în transportul maritim. Măsurile respective trebuie să includă norme privind răspunderea în caz de prejudicii cauzate pasagerilor pentru a garanta un nivel corespunzător de despăgubiri pasagerilor implicați în accidente maritime. Autoritățile naționale (Agenția

Navală), și în special autoritățile portuare, joacă un rol fundamental și vital în identificarea și gestionarea diverselor riscuri la adresa siguranței maritime. Mai mult; Convenția prevede răspundere nu numai pentru transportator, ci și pentru operatorii economici care prestează serviciile de transport din numele transportatorului. Actul stabilește perioada de transportare, regimul bagalor de cabină și ce se subînțelege prin pierderea sau deteriorarea bagajelor.

Actualitatea Convenției survine din beneficiul pe care îl pot avea pasagerii și transportatorii, ca urmare a respectării clauzelor actului care se promovează. Astfel, cetățenii Republicii Moldova, care călătoresc pe mare, vor putea beneficia de toate facilitățile cetățenilor Statelor Părți la Convenție și în caz de careva prejudicii, vor avea dreptul și vor putea primi o recompensă în raport cu prejudiciul realizat de către actorii antrenați în activitatea de transport în perioada respectivă. Actualmente aceste facilități nu pot fi accesate de către pasagerii țării noastre.

Deși prezenta Convenție privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, se aplică numai transportului internațional, distincția dintre transportul național și cel internațional a fost eliminată pe piața maritimă de servicii de transport maritim. Prin urmare, este oportun să existe același nivel și același tip de răspundere atât în transportul internațional, cât și în transportul național.

Actualmente Moldova este membru al mai multor acte internaționale, în speță:

- Convenția cu privire la Organizația Internațională Maritimă, ratificată prin Legea nr. 53/2001;
- Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL), ratificată prin Legea nr. 13/2023;
- Convenția* pentru reprimarea actelor ilicite împotriva siguranței navigației maritime din 10.03.1988, ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr. 1318/1993,
- Legea nr. 185/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, și la Protocolul la ea (SOLAS 74), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988, etc.

Domeniul maritim și naval este guvernat de următoarele legi - Codul navigației maritime comerciale (Legea nr. 599/1999) și Legea nr.1194/1997 cu privire la transporturi.

Pentru alinierea prevederilor legislației naționale la cea europeană, au fost transpuse și aprobate mai multe cerințe privind: controlul statului port, respectarea obligațiilor statelor de pavilion, de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime, privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate, normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime, privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre, ghișeului unic european în domeniul maritim, stabilirea specificațiilor tehnice, a standardelor și a procedurilor pentru mediul aferent ghișeului unic european în domeniul maritim, privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, etc.

Urmând vectorul european, Republica Moldova trebuie să se conformeze tuturor cerințelor UE, respectiv, să devină membru al tratatelor internaționale pentru a putea desfășura activitatea comercială a navelor, care arborează sub pavilionul țării.

Subsecvent, proiectul dat este planificat în Programul Național de Aderare la UE, în particular în Anexa B din capitolul nr.14 „Politica de transport” și are drept scop îmbunătățirea statutului pavilionului Republicii Moldova privind drepturile pasagerilor și obligațiile transportatorului în raport cu Convenția enunțată.

b) Scopul final al încheierii tratatului. Încheierea Convenției privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor are drept scop asigurarea unei siguranțe maritime, coordonarea eficientă a incidentelor pe mare și oferirea unui suport Statelor Părți în implementarea deciziilor comune și în reprezentarea intereselor europene în cadrul organismelor internaționale, cum ar fi IMO.

Respectiv, principalele obiective ale tratatului (Convenției) sunt :

- răspunderea transportatorului în caz de prejudiciu produs ca urmare a decesului sau a vătămării corporale a unui pasager, cauzate de un incident maritim. Transportatorul este răspunzător în măsura în care prejudiciul suferit de pasagerul respectiv în urma unui astfel de incident nu depășește

o anumită sumă de unități de cont. Despăgubirile pot fi plătite eşalonat, în conformitate cu legea statului în care se află instanța sesizată. Excepții fiind cazurile de un act de război, ostilități, război civil, insurecție sau de un fenomen natural cu caracter excepțional, inevitabil și căruia nu i se poate opune rezistență sau a fost cauzat în întregime de o acțiune sau o omisiune deliberată a unui tert;

➤ răspunderea transportatorului în caz de prejudiciu produs ca urmare a decesului sau a vătămării corporale a unui pasager, care nu au fost cauzate de un incident maritim. Transportatorul este răspunzător dacă incidentul care a provocat prejudiciul s-a produs din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale. În acest caz, sarcina dovedirii vinovăției sau a neglijenței revine reclamantului,

➤ răspunderea transportatorului în caz de prejudiciu produs ca urmare a pierderii sau deteriorării bagajelor de cabină și a vehiculelor. Transportatorul este răspunzător dacă incidentul care a provocat prejudiciul produs din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale. Prezumția de vină sau neglijență a transportatorului se aplică numai în cazul unui prejudiciu cauzat de un incident maritim. Transportatorul și pasagerul pot conveni că răspunderea transportatorului să fie redusă cu o sumă care să nu depășească 330 de unități de cont în caz de deteriorare a unui vehicul și 149 de unități de cont per pasager în caz de pierdere sau deteriorare a altor bagaje, sumele respective deducându-se din valoarea pierderii sau a despăgubirii;

➤ stabilirea definițiilor de incident maritim, defecțiunii navei, vinei, neglijenței transportatorului și prejudiciului pentru clasificarea și identificarea răspunderii acestora.

➤ definirea transportatorului efectiv, care este răspunzător pentru întregul transport. Transportatorul efectiv are drepturile și obligațiile pentru acea parte a transportului pe care o efectuează, precum și pentru actele și omisiunile acestuia, pentru cele ale prepușilor și agenților transportatorului efectiv acționând în cadrul atribuțiilor lor de serviciu. Dacă transportatorul își asumă obligații neimpuse sau renunță la anumite drepturi conferite de Convenție, acestea se aplică transportatorului efectiv doar cu acordul acestuia în mod expres și în scris. În măsura în care atât transportatorul, cât și transportatorul efectiv sunt răspunzători, răspunderea lor este solidară;

➤ asigurarea obligatorie a transportatorului care execută efectiv transportul, în parte sau în întregime, trebuie să aibă o asigurare sau o altă garanție financiară, cum ar fi o garanție furnizată de o bancă sau o instituție financiară similară, în scopul acoperirii răspunderii ce îi revine în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager, prevăzute în cadrul prezentei Convenții. Convenția prevede limita asigurării obligatorii sau a altei garanții financiare trebuie să fie de cel puțin 250.000 de unități de cont per pasager, pentru fiecare situație în parte. După ce autoritatea competentă se asigură de îndeplinirea cerințelor, navei se emite un certificat care să ateste că o asigurare sau o altă garanție financiară este în vigoare. Certificatul trebuie să respecte modelul prezentat în anexa la Convenție și să cuprindă informațiile relevante. Condițiile de emiteră și de valabilitate a certificatului sunt stabilite de către statul de înmatriculare a navei;

➤ responsabilitatea transportatorului pentru bunurile de valoare. Transportatorul este răspunzător în caz de pierdere sau deteriorare a banilor, titlurilor negociabile, aurului, argintului, bijuteriilor, accesoriilor, operelor de artă sau a altor bunuri de valoare, cu excepția cazului când aceste bunuri de valoare au fost depozitate la transportator cu acordul acestuia și cu scopul de a fi păstrate în siguranță;

➤ stabilirea vinei transportatorului se efectuează de către instanța sesizată și în conformitate cu legea statului în care se află instanța respectivă. Condiția în care instanța sesizată poate exonera total sau parțial transportatorul de răspundere;

➤ stabilirea unității de cont și conversia acesteia. Unitatea de cont, conform Convenției, este Dreptul Special de Tragere, așa cum este definit de Fondul Monetar Internațional. Sumele sunt convertite în moneda națională a statului în care se află instanța sesizată, pe baza valorii monedei respective în raport cu Dreptul Special de Tragere la data pronunțării hotărârii sau la o dată stabilită de comun acord de către părțile implicate. Unitatea de cont, conform Convenției, este egală cu 15 franci-aur. Conversia francului-aur în moneda națională se face în conformitate cu legislația statului respectiv;

➤ stabilirea dispozițiilor suplimentare privind limitele răspunderii. Transportatorul și pasagerul pot cădea de acord, în mod expres și în scris, asupra unor limite mai ridicate ale răspunderii decât cele prevăzute anterior;

➤ stabilirea modalităților de apărare și limitele în cazul prepușilor transportatorului. Prepusul sau agentul respectiv este îndreptățit, dacă dovedește că a acționat în cadrul atribuțiilor sale de serviciu, aceștea fiind prevalați de aceleași modalități de apărare și limite ale răspunderii pe care transportatorul sau transportatorul efectiv au dreptul să le invoce în temeiul Convenției;

➤ stabilirea cumulării cererilor de despăgubire. Din momentul în care produc efecte, limitele răspunderii se aplică sumei totale a despăgubirilor ce pot fi obținute în urma tuturor solicitărilor intervenite ca urmare a decesului sau a vătămării corporale a unui pasager sau a pierderii sau deteriorării bagajelor acestuia. În toate situațiile în care un prepus sau agent al transportatorului sau al transportatorului efectiv poate, să se prevaleze de limitele răspunderii prevăzute, suma totală a despăgubirilor imputabilă transportatorului sau, după caz, transportatorului efectiv și prepusului sau agentului respectiv nu depășește aceste limite;

➤ stabilirea pierderii dreptului de a se prevala de limitele răspunderii. Transportatorul pierde dreptul de a beneficia de limitele răspunderii, dacă se dovedește că prejudiciul a fost cauzat de o acțiune sau de o omisiune comisă de transportator fie cu intenția de a provoca prejudiciul respectiv, fie din imprudență și fiind conștient că este probabil ca acesta să se producă. Prepusul sau agentul transportatorului sau al transportatorului efectiv nu au dreptul de a se prevala de aceste limite, dacă se dovedește că prejudiciul a fost cauzat de o acțiune sau de o omisiune comisă de prepus sau de agent fie cu intenția de a provoca prejudiciul respectiv, fie din imprudență și fiind conștient că este probabil ca acesta să se producă.

➤ stabilirea temeiului acțiunilor în despăgubire pentru decesul sau vătămarea corporală a unui pasager sau pentru pierderea sau deteriorarea bagajelor nu poate fi intentată împotriva transportatorului sau transportatorului efectiv altfel decât în temeiul Convenției;

➤ stabilirea modalității de notificare a pierderii sau deteriorării bagajelor. Pasagerul adresează o notificare scrisă transportatorului sau agentului său în caz de deteriorare aparentă a bagajelor sau în caz de deteriorare a bagajelor care nu este aparentă sau de pierdere a bagajelor. Nu este necesară notificarea scrisă dacă starea bagajelor a făcut obiectul unei constatări sau al unei inspecții comune în momentul primirii;

➤ stabilirea termenului de prescripție a acțiunilor și modalitatea de calculare a acestuia. Orice acțiune pentru daune intentată în urma decesului sau a vătămării corporale a unui pasager sau a pierderii sau deteriorării bagajelor se prescrie după 2 ani.

➤ stabilirea instanței competente. Instanța competentă poate fi instanța din statul în care se află reședința obișnuită sau sediul principal al reclamantului; sau instanța din statul în care se află locul de plecare sau cel de destinație, conform contractului de transport; sau instanța din statul în care se află domiciliul sau reședința obișnuită a reclamantului, dacă reclamantul are un sediu în acel stat și se află sub jurisdicția acestuia; sau instanța din statul în care s-a încheiat contractul de transport, dacă reclamantul are un sediu în acel stat și se află sub jurisdicția acestuia. Convenția stabilește și o altă modalitate de rezolvare a procesului de despăgubire - după producerea incidentului care a cauzat prejudiciul, părțile pot cădea de acord ca cererea de despăgubire să fie înaintată unei alte jurisdicții sau să fie supusă arbitrajului;

➤ stabilirea nulității dispozițiilor contractuale. Sunt nule și neavenite toate dispozițiile contractuale stabilite înaintea incidentului care a cauzat decesul sau vătămarea corporală a unui pasager sau pierderea sau deteriorarea bagajelor pasagerului, tinzând să exonereze orice persoană răspunzătoare în sensul Convenției de răspunderea față de pasager sau să fixeze limite ale răspunderii inferioare celor stabilite de această Convenție, cu toate acestea, nulitatea acestor dispoziții nu implică nulitatea contractului de transport, care rămâne sub incidența dispozițiilor prezentei Convenții.

c) Existența sau inexistența unor alte opțiuni alternative de reglementare decât tratatul.

La nivel internațional, Convenția de la Atena, face parte din principalele tratate care necesită a fi semnate de către orice țară, având în vedere aspectul economic al transportului pe mare. Această Convenție conține dispoziții privind siguranța maritimă vis-a-vis de despăgubirile efectuate de către transportator pentru daunele pricinuite pasagerului (fizice – vătămări corporale, deces și financiare – pierderea sau deteriorarea bagajelor pasagerului). Alt tratat care ar conține aceleași prevederi stabilite de prezenta Convenție, nu există. Opțiunile alternative pentru reglementare ar fi:

➤ aderarea prin semnarea ultimului Protocol de modificare a Convenției din 2002;

- aderarea la Convenție;
- neaderarea la Convenție.
- *Aderarea prin semnarea ultimului Protocol de modificare a Convenției din 2002.*

Convenția prevede că ultimul Protocol este deschis pentru semnare la sediul Organizației între 1 mai 2003 și 30 aprilie 2004, iar apoi rămâne deschis pentru aderare.

Mai mult, Protocolul din 2002 prevede că un stat nu trebuie să își exprime acordul de a deveni parte la prezentul Protocol fără a denunța, în cazul în care este parte la: Convenția de la Atena, încheiată la Atena la 13 decembrie 1974; Protocolul la Convenția de la Atena, încheiat la Londra la 19 noiembrie 1976; și Protocolul din 1990 pentru modificarea Convenției de la Atena, încheiat la Londra la 29 martie 1990.

Având în vedere expirarea termenului pentru semnare, precum și faptul că Republica Moldova nu este parte la documentele enunțate, opțiunea de aderare prin semnare a ultimului Protocol nu poate fi acceptată decât doar prin respectarea procedurii de aderare.

➤ *Aderarea la Convenție* reprezintă cea mai ușoară cale exprimată prin semnare, schimbul instrumentelor care constituie un tratat, ratificare, acceptare, aprobare la acesta ori prin oricare alt mijloc convenit de confirmare formală a consimțământului. Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea se efectuează prin depunerea unui instrument la Secretarul General, prevăzut de Convenție.

Totodată, dispozițiile Convenției prevăd că orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, depus după intrarea în vigoare a unui act de modificare a unui Protocol referitor la toate Statele Părți actuale sau după adoptarea tuturor măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a modificărilor referitoare la acele State Părți, se consideră ca aplicându-se Protocolului astfel cum a fost modificat.

Astfel, aderarea poate fi realizată prin elaborarea setului de documente în vederea promovării proiectului de lege privind aderarea la Convenția de la Atena.

➤ *Neaderarea la Convenție (Statu-quo).* Această opțiune presupune lipsirea de drepturi de a fi în siguranță maritimă lăsând la discreția transportatorului modalitatea de a efectua transportul pasagerilor aflați la bordul navei. Mai mult, pasagerii din Republica Moldova vor fi lipsiți de dreptul de a primi despăgubiri în cazul deteriorării, pierderii bagajelor sau în cazul vătămărilor corporale sau decesului raportate la mărimea pagubelor pentru fiecare pasager în parte. Astfel, această opțiune este în detrimentul pasagerilor (cetățenilor) care călătoresc pe mare.

În condițiile enumerate, modalitatea de a adera la Convenție este de una singură relevantă și s-a purces la elaborarea proiectului de lege privind aderarea la Convenția de la Atena.

d) Necesitatea încheierii unor tratate sau documente subsecvente, cum ar fi protocoalele de implementare, anexele, regulile și modul de aprobare și punere în aplicare a acestora. Convenția nu prevede necesitatea încheierii unor tratate sau acte adiționale.

e) Tratatele similare încheiate cu părți terțe sau dintre părți terțe, precum și analiza practicii existente și a impactului asupra acestora, fie părțile care sânt sau doresc să devină parte la un tratat multilateral, a căror practică ar putea fi urmată. Convenția cu privire la Organizația Internațională Maritimă, semnată la Geneva la 6 martie 1948 și Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, precum și la Protocolul la ea (SOLAS 74), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988.

f) Descrierea succintă a principalelor drepturi și obligații pe care le generează tratatul. Drepturile și obligațiile Secretariatului sunt prevăzute în art. 3 al proiectului de Convenție.

g) Modul de soluționare a disputelor sau inexistența unor astfel de prevederi. Modul de soluționare a disputelor nu este prevăzut în Convenție. Totodată, în cazul apariției oricăror modificări sau revizuirii a actului, acestea se realizează în conformitate cu art. 22 de către Statele Părți.

h) Scopul teritorial al tratatului (teritoriul părților de aplicare a tratatului). Nicio dispoziție din prezenta Convenție nu aduce atingere dreptului suveran al fiecărui Stat Parte de a-și reglementa sectorul acestuia de transport maritim.

i) Eventuala urgență a punerii în vigoare a tratatului. Se comunică lipsa urgenței punerii în vigoare a Tratatului.

2. Aspectul politic, cultural și social.

a) Efectele tratatului asupra relațiilor bilaterale și multilaterale ale Republicii Moldova, inclusiv în context internațional și regional. Semnarea actului va facilita relațiile economice cu Statele Părți ale Convenției, va contribui la schimbul de experiență și va consolida statutul pavilionului Republicii Moldova.

b) Impactul asupra societății, anumitor grupuri sau sectoare ale societății, culturii și dezvoltării umane. Tratatul nu afectează într-un mod direct domeniile culturii sau aspecte sociale la nivelul statului.

c) Efectele asupra situației social-politice din Republica Moldova. Tratatul aduce beneficii pentru Republica Moldova în calitate de Stat Parte la Convenție. Prin semnarea/ratificarea/aderarea acestui tratat, Republica Moldova va contribui la consolidarea unei structuri juridice care va îmbunătăți funcționarea și influența politicilor IMO, având un impact direct asupra politicilor transportului maritim la nivel european. Aderarea la tratat va întări cooperarea dintre Republica Moldova și celelalte State Părți la Convenție, contribuind la dezvoltarea unui sistem de transport maritim sigur și eficient, benefic atât pentru sectorul maritim cât și pentru imaginea statului.

d) Necesitatea sau existența unor consultări publice asupra tratatului. Nu există necesitatea unor consultări publice asupra tratatului.

3. Aspectul economic și de mediu:

a) Importanța domeniului de reglementare a tratatului pentru economia Republicii Moldova. Tratatul nu afectează într-un mod direct domeniul economic al statului, nu are acest scop și nu aduce angajamente economice suplimentare celor existente în legătura cu Convenția cu privire la Organizația Internațională Maritimă, ratificată prin Legea nr. 53/2001.

b) Consecințele pozitive și negative pentru economia Republicii Moldova, precum și pentru mediu, inclusiv evaluările aproximative ale acestora; Tratatul (Convenția) nu afectează într-un mod direct domeniul mediului și nu aduce angajamente economice suplimentare celor existente în legătură cu prevederile Convenția cu privire la Organizația Internațională Maritimă, ratificată prin Legea nr. 53/2001.

c) Beneficiile directe și indirecte pentru economia Republicii Moldova obținute în procesul de implementare a tratatului cu evaluarea cantitativă și calitativă a acestora. Tratatul nu afectează într-un mod direct domeniul economic al Republicii Moldova.

d) Perspectiva dezvoltării fructuoase a relațiilor în domeniul de reglementare a tratatului. Proiectul Convenției menționate nu contravine dezvoltării multilaterale dintre Statele Părți, precum și angajamentelor prevăzute de alte acorduri internaționale cu referire la economie și mediu.

4. Aspectul normativ:

a) Compatibilitatea tratatului cu prevederile Constituției Republicii Moldova. Proiectul Convenției corespunde normelor de drept internațional, inclusiv celor din Carta ONU, precum și nu contravine legislației naționale și, de asemenea, tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.

b) Compatibilitatea tratatului cu Carta ONU, cu alte tratate în vigoare pentru Republica Moldova, cu angajamentele Republicii Moldova asumate la nivel internațional și regional. Proiectul Convenției corespunde normelor de drept internațional, inclusiv celor din Carta ONU, precum și nu contravine legislației naționale și, de asemenea, tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.

c) Compatibilitatea tratatului cu legislația Uniunii Europene. Proiectul Convenției este compatibil cu Acordul de Asociere dintre Uniunea Europeană și Republica Moldova.

d) Existența actelor normative interne care necesită a fi aduse în concordanță cu prevederile tratatului, cu indicarea expresă a actelor normative și prevederilor acestora care urmează a fi modificate, completate sau abrogate. Prevederile proiectului Convenției prenotate sunt compatibile cu normele juridice naționale și nu necesită modificarea, completarea sau abrogarea actelor normative interne în acest sens.

e) Necesitatea adoptării unor acte normative noi în vederea implementării eficiente a prevederilor tratatului. Implementarea proiectului Convenției vizate nu necesită adoptarea unor acte normative noi.

f) Necesitatea sau existența unui plan de acțiuni privind asigurarea compatibilității tratatului.

Reieșind din aspectul normativ al proiectului Convenției care nu vine în contradicție cu legislația națională și tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte, nu este necesară asigurarea compatibilității tratatului cu actele normative naționale în vederea implementării eficiente a Convenției. Astfel, nu există necesitatea elaborării unui plan de acțiuni privind asigurarea compatibilității tratatului.

g) Posibilitatea și necesitatea formulării unor rezerve sau declarații în cazul unui tratat multilateral. Tratatul prevede oportunitatea formulării rezervelor sau declarațiilor. Necesitatea formulării unor rezerve nu a fost identificată.

5. Aspectul instituțional și organizatoric:

a) formele de cooperare prevăzute în tratat sub aspect instituțional și organizatoric. Tratatul nu prevede modul de cooperare dintre Statele Părți, dar sunt prevăzute recunoașterea și executarea hotărârilor instanței de judecată. Astfel, orice hotărâre pronunțată de o instanță competentă, care este executorie în statul de origine unde nu mai poate face obiectul unei căi de atac ordinare, este recunoscută în toate celelalte State Părți. Excepție fiind următoarele cazuri: în cazul în care hotărârea a fost obținută în mod fraudulos sau în cazul în care pârâtul nu a fost înștiințat într-un termen rezonabil și nu a avut posibilitatea de a-și susține apărarea.

b) necesitatea înființării unor instituții sau structuri noi naționale și internaționale, sau modificării celor existente. În contextul Tratatului (Convenției) propus nu este necesară realizarea unor măsuri instituționale sau organizatorice suplimentare celor existente.

c) necesitatea abilitării unor persoane sau instituții cu împuterniciri noi. Implementarea Tratatului nu prevede necesitatea abilitării unor persoane sau instituții la nivel național cu împuterniciri noi.

d) necesitatea și modalitatea participării Republicii Moldova și a reprezentanților săi la reuniunile și structurile internaționale menite să asigure implementarea tratatului (vizite, grupuri mixte de cooperare, organizații internaționale și organele acestora etc.). Dreptul la participarea Republicii Moldova și a reprezentanților săi la reuniunile și structurile internaționale menite să asigure implementarea tratatului este conferit prin tratatele de bază aprobate prin Legea nr. 53/2001 despre acceptarea de către Republica Moldova a Convenției cu privire la Organizația Internațională Maritimă și Legea nr. 185/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, și la Protocolul la ea (SOLAS 74), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988. Prezentul Tratat nu modifică aceste privilegii.

e) necesitatea asigurării cu resursele umane corespunzătoare pentru implementare. Implementarea Tratatului nu prevede necesitatea asigurării cu resursele umane corespunzătoare pentru implementarea la nivel național.

f) instituția sau instituțiile naționale responsabile de negocierea, semnarea și/sau implementarea tratatului. În procesul de negocieri vor fi implicați reprezentanți ai subdiviziunilor competente ale Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale – Agenția Navală, precum și reprezentanții din cadrul Ministerului Afacerilor Externe. Implementarea tratatului revine Agenției Navale reieșind din prevederile Convenției.

g) necesitatea, forma și modalitatea întocmirii și prezentării eventualelor rapoarte de implementare pe plan intern și internațional. Implementarea Convenției nu prevede necesitatea întocmirii eventualelor rapoarte de implementare sau unui plan de acțiuni instituțional sau interinstituțional privind asigurarea măsurilor organizatorice.

h) organul responsabil de prezentarea rapoartelor privind implementarea tratatului și instituțiile care vor prezenta acesteia informația necesară pentru întocmirea rapoartelor. Implementarea Convenției nu prevede necesitatea întocmirii eventualelor rapoarte de implementare sau unui plan de acțiuni instituțional sau interinstituțional privind asigurarea măsurilor organizatorice.

i) necesitatea sau existența unui plan de acțiuni instituțional sau interinstituțional privind asigurarea măsurilor organizatorice. Implementarea Convenției nu prevede necesitatea întocmirii eventualelor rapoarte de implementare sau unui plan de acțiuni instituțional sau interinstituțional privind asigurarea măsurilor organizatorice.

6. Aspectul financiar:

a) beneficiile și angajamentele financiare pe care le presupune tratatul. Nu va fi solicitată contribuție financiară suplimentară de la părțile contractante, deoarece Secretariatul nu va avea un buget separat și independent față de IMO.

b) evaluarea comparativă, până la intrarea în vigoare a tratatului și după aceasta, a riscurilor și costurilor, în special a cheltuielilor din bugetul de stat, local, asigurărilor sociale de stat și altor fonduri publice, precum și a veniturilor așteptate în contextul implementării tratatului. Evaluare comparativă a cheltuielilor din bugetul de stat precum și a veniturilor așteptate în contextul implementării Convenției nu a fost estimată și nu este necesară având în vedere faptul că nu va fi solicitată contribuție financiară suplimentară de la părțile contractante, deoarece Secretariatul nu va avea un buget separat și independent față de IMO.

c) măsurile întreprinse pentru reducerea costurilor și riscurilor. Nu sunt aplicabile Convenției în cauză.

d) impactul asupra importurilor și exporturilor, mediului de afaceri și impactul indirect asupra sistemului fiscal. Implementarea Convenției nu prevede niciun impact asupra importurilor, exporturilor, mediului de afaceri sau sistemului fiscal național.

e) cheltuielile necesare pentru realizarea acțiunilor legate de aspectul normativ, instituțional și organizatoric ale tratatului. Convenția nu va afecta bugetul IMO, deoarece bugetul IMO este elaborat și adoptat de toate statele membre IMO în timpul asambleii care are loc o dată în 2 ani. Bugetul IMO va continua să acopere costurile Secretariatului Asambleii, deoarece Secretariatul deservește toate statele membre ale IMO.

7. Aspectul temporar:

a) etapele și termenele realizării măsurilor preparatorii până la și după intrarea în vigoare a tratatului, indispensabile pentru punerea în aplicare a acestuia.

Negocierile finale ale textului Convenției vor avea loc înainte de semnarea Convenției în cadrul unei Conferințe Diplomatice. Negocierile vor fi conduse de delegații reprezentând fiecare dintre Statele Părți. În timpul acestor negocieri, delegațiile vor conveni asupra termenilor care vor lega Statele Părți și textul final al Convenției. Odată ce s-a ajuns la un acord, statele pot deveni părți la convenție urmând una dintre metodele prevăzute la Articolul 17 din Convenție:

În conformitate cu articolul 17 litera (a) din Convenție, reprezentanții relevanți vor semna tratatul în numele statului lor, fără rezerve în ceea ce privește ratificarea, acceptarea sau aprobarea. În acest caz, statul devine Stat Parte la Convenție din momentul ce îndeplinește criteriile de intrare în vigoare.

În conformitate cu articolul 17 litera (b) din Convenție, reprezentantul relevant va semna textul sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, caz în care statul devine parte în urma procesului național necesar pentru ratificarea, acceptarea sau aprobarea caracterului obligatoriu al textului. În acest din urmă caz, semnarea Convenției exprimă doar intenția de a respecta termenii acesteia, fără a fi obligatorie în sine.

Convenția va rămâne deschisă spre semnare până la intrarea în vigoare. După perioada aceasta, Convenția va fi deschisă pentru aderare.

Potrivit articolului 20, Convenția intră în vigoare la 12 luni de la data la care cele 10 state fie l-au semnat fără rezerve privind ratificarea, acceptarea sau aprobarea, fie au depus instrumentele de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare la Secretarul General.

Pentru orice stat care ratifică, acceptă, aprobă sau aderă după ce condițiile de intrare în vigoare au fost îndeplinite, actul intră în vigoare la 3 luni după data depunerii instrumentului corespunzător de către statul respectiv.

b) oportunitatea aplicării provizorii a tratatului. Prezenta Convenție nu prevede aplicarea provizorie.

c) etapele și termenele de implementare a tratatului. Convenția vizată nu prevede termeni și etape de implementare.

d) periodicitatea prezentării rapoartelor de monitorizare sau evaluare a implementării tratatului și/sau organizării reuniunilor sau consultațiilor privind implementarea tratatului. Prezenta Convenție nu prevede expres prezentarea rapoartelor de monitorizare sau evaluare a implementării.

e) posibilitatea și consecințele suspendării sau încetării tratatului în situații speciale. Convenția vizată se va încheia pe o perioadă nedeterminată. Orice parte contractantă poate denunța Convenția printr-o notificare scrisă adresată Secretarului General al Convenției, care va notifica această denunțare Statelor Părți. Denunțarea produce efecte la 12 luni de la data depunerii la Secretarul General.

f) **eventuale obligații care ar putea rămâne în vigoare după stingerea tratatului.** Prezenta Convenție nu prevede obligații care ar putea rămâne în vigoare după stingerea acesteia, totodată prevederile Convenției cu privire la Organizația Internațională Maritimă rămân în vigoare indiferent de statutul Convenției de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor.

C. Analiza oportunității ratificării/acceptării/aprobării/aderării:

a) data și locul semnării/aprobării tratatului.

Înainte de semnare, la nivel național, textul Convenției urmează să fie avizat de către instituțiile de resort, inclusiv Ministerul Afacerilor Externe, Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, Ministerul Justiției, Ministerul Finanțelor, Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal, Comisia politică externă și integrare europeană și Agenția Navală.

Referitor la modul de încheiere a Convenției, se preconizează să fie semnată în cadrul unei Conferințe Diplomatice destinate exclusiv acestei Convenții și organizate pe parcursul anului 2025. Negocierile vor fi conduse de delegații reprezentând fiecare dintre statele membre ale OMI. În conformitate cu articolul 7 din Convenția de la Viena privind dreptul tratatelor, se consideră că o persoană reprezintă un stat în scopul adoptării sau autentificării textului unui tratat sau în scopul exprimării consimțământului statului de a fi obligat printr-un tratat dacă: a) prezintă depline puteri corespunzătoare; sau b) din practica statelor în cauză sau din alte circumstanțe reiese că intenția lor a fost de a considera persoana respectivă drept reprezentant al statului în astfel de scopuri și de a o dispensa de depline puteri.

În acest scop, Conferința Diplomatică va avea o Comisie de acreditare formată din șapte delegații membre alese de plen. Fiecare delegație trebuie să își prezinte prerogativele Comitetului și Secretarului conferinței, de preferință în termen de cel mult 24 de ore de la deschiderea conferinței. În special, vor fi necesare depline puteri pentru semnarea Convenției. Aceste împuterniciri pot fi incluse în scrisorile de acreditare. Comisia de verificare a acreditărilor va examina acreditările și deplinele puteri și va prezenta un raport Conferinței, reunită de asemenea în sesiune plenară. Reuniunea Conferinței va decide dacă acreditările și deplinele puteri sunt în ordine. O astfel de decizie va fi luată cât mai curând posibil și, în orice caz, înainte de adoptarea Convenției.

Convenția urmează să fie semnată în mai multe exemplare, în arabă, chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă, toate textele fiind în mod egal autentice, fiind limbile oficiale ale Convenției de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor.

b) data intrării în vigoare pe plan internațional, în cazul tratatelor multilaterale, sau condițiile necesare pentru intrarea în vigoare pe plan internațional. Prezenta Convenție va intra în vigoare în prima zi a celei de-a treia luni următoarei date la care Secretarul General a primit semnăturile și, dacă este necesar, instrumentele de ratificare, acceptare sau aprobare din partea Statelor Părți a Convenției.

c) prevederile privind necesitatea și modalitatea îndeplinirii procedurilor interne necesare pentru intrarea în vigoare. Tratatul face referință la necesitatea îndeplinirii procedurilor naționale privind prezentarea instrumentelor de ratificare, acceptare sau aprobare a Convenției. După intrarea în vigoare a Convenției, fiecare Stat Parte care aderă este obligat să respecte dispozițiile acesteia, inclusiv modificările în vigoare începând cu prima zi a celei de-a treia luni următoarei date la care Secretarul General a primit instrumentul de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare al statului respectiv.

d) oportunitatea formulării, scopul și conținutul rezervelor sau declarațiilor la un tratat multilateral. Tratatul prevede oportunitatea formulării rezervelor sau declarațiilor.

e) existența unor eventuale rezerve ale altor părți la tratat care ar putea afecta aplicarea acestuia. Rezerve sau declarații pot fi formulate în conformitate cu prevederile Articolului 17. La

momentul avizării textului nu sunt cunoscute careva intenții din partea altor state pentru a introduce rezerve.

f) îndeplinirea procedurilor interne de către cealaltă parte/celelalte părți și durata preconizată. Tratatul face referință la necesitatea îndeplinirii procedurilor naționale privind prezentarea instrumentelor de ratificare, acceptare sau aprobare a Convenției.

g) termenul de valabilitate a tratatului. Tratatul vizat se va încheia pe o perioadă nedeterminată.

h) informații privind proiectul sau proiectele de acte legislative care au fost elaborate și prezentate concomitent Parlamentului în vederea ajustării cadrului juridic existent la prevederile tratatului, în cazul în care există o astfel de necesitate. Nu sunt aplicabile Tratatului vizat.

Reieșind din cele expuse, a fost elaborat proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor și considerăm oportună examinarea și aprobarea de către Guvern a proiectului hotărârii nominalizate.

Secretar general adjunct

Tatiana NIRCA