

## EXPUNERE DE MOTIVE

La data de 15 iulie 1998, la Washington, a fost semnat "Acordul între Guvernul României și Guvernul Statelor Unite ale Americii privind transporturile aeriene".

În conformitate cu obiectivele strategiei naționale de pregătire a aderării României la structurile euro-atlantice, inclusiv sub aspectul adaptării cadrului juridic al cooperării bilaterale și având în vedere dinamica dezvoltării relațiilor politice și economice între România și Statele Unite ale Americii și în contextul politicii de liberalizare a transporturilor aeriene pe plan mondial, bazată pe libera concurență între operatorii aerieni, cu o intervenție guvernamentală cât mai redusă sub aspectul reglementării acestui mod de transport, s-a impus necesitatea negocierii și semnării unui nou acord privind transporturile aeriene civile cu Guvernul Statelor Unite ale Americii.

Precizăm că, prin semnarea acestui Acord, România a devenit a doua țară din Europa Centrală și de Est, după Republica Cehă, care a încheiat un acord de acest tip cu Statele Unite ale Americii.

În ședința Guvernului din data de 22 ianuarie 1998 au fost analizate și însușite propunerile din Memorandumul cu tema "Aprobarea semnării Acordului aerian între Guvernul României și Guvernul Statelor Unite ale Americii și aprobarea aplicării provizorii a prevederilor acordului după semnare până la intrarea în vigoare".

Având în vedere inițiativa părții americane și acordul cadru propus de aceasta, negocierile s-au purtat având ca punct de plecare un acord de tip "open sky" ("cer deschis") conceput pe baza principiului liberalizării traficului aerian.

Dintre elementele care se pot regăsi într-un acord de acest tip și care figurează și în forma finală a acordului semnat la Washington putem enumera :

- realizarea treptată a liberalizării;
- dreptul operatorilor aeriени desemnați ai oricăreia dintre Părțile Contractante de a înființa și menține birouri, de a emite, de a face publicitate și de a promova vânzările propriilor documente de transport pe teritoriul statului celeilalte Părți Contractante;
- dreptul operatorilor aeriени desemnați de oricare dintre cele două Părți Contractante de a efectua propriile servicii la sol pe teritoriul statului celeilalte Părți Contractante;
- dreptul operatorilor aeriени desemnați de a converti și de a transfera în țara de origine excedentul dintre veniturile și cheltuielile locale, fără restricții;
- dreptul operatorilor aeriени desemnați ai oricăreia dintre Părțile Contractante de a plăti, pe teritoriul statului celeilalte Părți Contractante, pentru cheltuieli locale, inclusiv cumpărarea de combustibil, în moneda locală sau în monede liber convertibile, în conformitate cu reglementările valutare locale;
- scutirea de taxe, impuneri, taxe de import-export, taxe pentru servicii profesionale, cu excepția taxelor bazate pe costul serviciului furnizat, pe bază de reciprocitate, a următoarelor :
  - = proviziile aeronavei angajată în transport aerian internațional,
  - = echipamentul de sol și piesele de schimb, inclusiv motoarele, combustibilul, lubrifiantii și proviziile de furnituri tehnice introduse pe teritoriul statului unei Părți Contractante pentru funcționarea, întreținerea sau repararea unei aeronave, precum și materialele promoționale și de reclamă introduse sau furnizate de pe teritoriul statului unei Părți Contractante și luate la bord în limite rezonabile;
- scutirile la care s-a făcut referire mai sus sunt de asemenea aplicabile în cazul în care operatorii aeriени desemnați ai unei Părți Contractante s-au angajat într-un contract cu un alt operator aerian care se bucură în mod similar de astfel de scutiri de la cealaltă Parte Contractantă, pentru împrumutul sau transferul pe terito-

riul statului celeilalte Părți Contractante al articolelor specificate;

- taxele percepute utilizatorilor, impuse operatorilor aeriени desemnați ai celeilalte Părți Contractante, trebuie să fie juste, rezonabile și să nu depășească costul total al furnizării facilităților și serviciilor aeroportuare adecvate de mediu înconjurător, de navigație aeriană și de securitate a aviației, pe aeroport sau în interiorul sistemului aeroportuar de către autoritățile competente sau organele responsabile;

- prețurile pentru transportul aerian vor fi stabilite de către fiecare operator aerian desemnat și fiecare Parte Contractantă poate cere operatorilor aeriени desemnați ai celeilalte Părți Contractante depunerea la autoritățile sale aeronautice a prețurilor spre și dinspre teritoriul statului sau cu maxim treizeci (30) de zile înaintea datei propusă pentru intrarea în vigoare;

- dreptul oricărui operator aerian desemnat al oricăreia dintre Părțile Contractante de a încheia înțelegeri de cooperare, cum ar fi "code-share" x) sau "blocked-space" xx), sau înțelegeri de leasing cu un operator aerian sau cu operatori aeriени ai celeilalte Părți Contractante sau ai unei terțe țări, cu condiția ca și guvernul acestei terțe țări să autorizeze sau să permită înțelegeri comparabile între operatorii aeriени ai celeilalte Părți Contractante și alți operatori aeriени pentru servicii spre, dinspre și pe teritoriul acestei terțe țări;

- obligația fiecărei Părți Contractante de a proteja securitatea aviației civile internaționale împotriva actelor de intervenție ilicită pe baza recomandărilor Convenției privind agresiunile și anumite alte acte comise la bordul aeronavelor, semnată la Tokyo, la 14 septembrie 1963, a Convenției pentru reprimarea capturării ilicite a aeronavelor, semnată la Haga, la 16 decembrie 1970, a Convenției pentru reprimarea actelor ilicite îndreptate împotriva siguranței aviației civile, semnată la Montreal, la 23 septembrie 1971, și a Protocolului pentru reprimarea actelor ilicite de violență pe aeroporturile care deservesc aviația civilă internațională, semnat la Montreal, la 24 februarie 1986;

- acordarea pentru operatorii aeriени desemnați a drepturilor de trafic care decurg din a șasea libertate a aerului

(transport de trafic de la puncte geografic situate anterior față de țara de origine, prin țara de origine, către țări terțe țări), având în vedere o flexibilitate substanțială a rutelor.

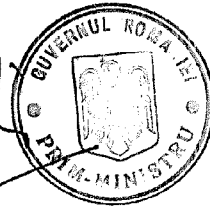
Cu ocazia ultimei runde de negocieri și a parafării textului Acordului aerian între Guvernul României și Guvernul State-  
lor Unite ale Americii (București, 4, 5 decembrie 1997) s-a semnat de către conducătorii celor două delegații un Memorandum de consul-  
tări.

Așa după cum reiese din textul Memorandumului, autori-  
tățile aeronautice ale celor două state au convenit aplicarea provi-  
zorie, după semnare, a prevederilor acordului până la intrarea sa  
în vigoare, aceasta cu atât mai mult cu cât vechiul acord, "Acordul  
între Guvernul Republicii Socialiste România și Guvernul Statelor  
Unite ale Americii privind transporturile aeriene civile", semnat  
la Washington la data de 4 decembrie 1973, și-a încetat valabili-  
tatea la data de 31 ianuarie 1998.

Față de cele prezentate, s-a întocmit proiectul de lege,  
alăturat, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU,

Radu Vasile



- x) "code-share" este o înțelegere comercială prin care un operator aerian cumpără și vinde serviciul de transport aerian în nume propriu și sub propriul său cod de desemnare computerizat dublu litera, chiar dacă pe o parte a călătoriei sau pe întreaga călătorie se zboară cu aeronava altui operator aerian.
- xx) "blocked-space" este o înțelegere între operatorii aerieni prin care se prevede alocarea pentru un operator aerian a unui număr de locuri, pe zborul altui operator aerian. O înțelegere "blocked-space" este în fapt o concesiune parțială, în timp ce "code-sharing" este un instrument de marketing de-a lungul liniilor pe care s-au stabilit înțelegeri "interline".