

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1 Titlul proiectului de act normativ LEGE privind răspunderea furnizorilor de servicii de trafic aerian	
Secțiunea a 2 – a Motivul emiterii actului normativ	
1. Descrierea situației actuale	<p>În conformitate cu prevederile articolului 28 al Convenției privind Aviația Civilă Internațională, semnată la Chicago la data de 07 decembrie 1944, la care România a devenit parte prin Decretul nr. 194/21.04.1965, publicat în Buletinul Oficial al României nr. 14/24.04.1965, fiecare stat contractant are obligația să asigure furnizarea serviciilor de navigație aeriană în spațiul aerian pe care îl are în responsabilitate, în conformitate cu standardele și practicile recomandate stabilite în baza Convenției.</p> <p>România are în prezent în responsabilitate asigurarea furnizării serviciilor de navigație aeriană în Regiunea de Informare a Zborurilor – FIR București, care cuprinde întreg spațiul aerian național precum și o zonă de spațiu aerian situată deasupra apelor internaționale ale Mării Negre.</p> <p>Articolul 8 al Regulamentului (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European, prevede că statele membre asigură prestarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul spațiului aerian pe care îl au în responsabilitate. În acest scop, statele membre trebuie să desemneze un prestator de servicii de trafic aerian care să dețină un certificat valabil în Uniunea Europeană.</p> <p>De asemenea, la desemnare, statele membre trebuie să definească drepturile și obligațiile care trebuie îndeplinite de prestatorii de servicii de trafic aerian.</p> <p>Cerințele pe care trebuie să le îndeplinească un furnizor de servicii de trafic aerian pentru a fi certificat sunt conținute în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 al Comisiei de stabilire a cerințelor comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 482/2008 și (UE) nr. 691/2010. La pct. 7 din Anexa I la acest regulament se prevede că furnizorii de servicii de navigație aeriană, care includ și serviciile de trafic aerian, trebuie să ia măsuri pentru a-și asigura acoperirea prin asigurare în materie de răspundere civilă, în cadrul legislației în vigoare.</p> <p>Problematica răspunderii furnizorilor de servicii de trafic aerian pentru eventualele daune produse părților terțe, inclusiv cea a unui eventual nivel minim al asigurărilor pe care acești furnizori sunt obligați să le încheie pentru acoperirea unor astfel de daune, nu este reglementată în prezent la nivel internațional, așa cum, de exemplu, este reglementată în cazul</p>

răspunderii transportatorilor aerieni (Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian, Convenția privind compensarea pentru daune produse de către aeronave părților terțe, semnată la Montreal la 2 mai 2009, Convenția pentru unificarea anumitor reguli cu privire la daunele cauzate de către aeronave terților pe pământ, adoptată la Roma, la 29 mai 1933).

Această problemă face în general obiectul legislațiilor naționale, existând în acest sens trei modele:

- doctrina răspunderii primare a statului, prin care statul răspunde în primă instanță pentru daunele produse din culpa sau din altă acțiune greșită sau omisiune a furnizorului de servicii de trafic aerian, urmând să își recupereze, de la furnizor sumele plătite pentru repararea daunelor (ex. Germania și Austria);
- doctrina răspunderii subsidiare, prin care furnizorul de servicii de trafic aerian răspunde în primă instanță pentru daunele produse din culpa sau din altă acțiune greșită sau omisiune a furnizorului de servicii de trafic aerian, statul reținându-și obligația de a compensa orice daună care depășește limita contractului de asigurare/capacitatea de plată a furnizorului de servicii de trafic aerian (ex. Elveția);
- furnizorul de servicii de trafic aerian deține întreaga responsabilitate pentru plata despăgubirilor. Acest model este aplicat în statele unde furnizorul de servicii de trafic aerian este persoană de drept privat (ex. Marea Britanie și Canada).

În prezent, Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian – ROMATSA este certificată și desemnată să furnizeze servicii de trafic aerian în spațiul aerian aflat în responsabilitatea României, din punct de vedere al furnizării acestor servicii (FIR – București). ROMATSA are încheiată o poliță de asigurare pentru acoperirea răspunderii civile în valoare de 600 milioane Euro.

Prin înființarea, în conformitate cu cerințele reglementărilor Uniunii Europene, până la sfârșitul anului 2012, a unui bloc de spațiu aerian funcțional între România și Bulgaria – DANUBE FAB, va exista posibilitatea ca ROMATSA să furnizeze servicii de trafic aerian în spațiul aerian al Bulgariei, în timp ce furnizorul bulgar de servicii de trafic aerian – BULATSA, să furnizeze astfel de servicii în sectoare din spațiul aerian al României.

Prin urmare, este necesară stabilirea cadrului legal care să reglementeze problema răspunderii furnizorilor de servicii de trafic aerian, desemnați să furnizeze astfel de servicii în spațiul aerian al României, pentru prejudiciile produse părților terțe, în acest fel evitându-se atragerea răspunderii statului român. De asemenea, pentru a se asigura o acoperire adecvată a răspunderii civile a acestor furnizori de servicii, este necesară impunerea, ca o condiție asociată desemnării, a unor sume minime ale asigurărilor încheiate în acest scop.

¹ În cazul Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 al Comisiei din 17

<p>proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia, se vor specifica doar actele comunitare în cauză, însoțite de elementele de identificare ale acestora</p>	<p>octombrie 2011 de stabilire a cerințelor comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 482/2008 și (UE) nr. 691/2010, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. 271 din 18.10.2011.</p>
<p>2.Schimbări preconizate</p>	<p>Prin actul normativ propus se instituie răspunderea civilă a furnizorului de servicii de trafic aerian pentru repararea prejudiciilor produse unei terțe părți în spațiul aerian național sau pe teritoriul național, care au survenit ca urmare a acțiunii sau inacțiunii culpabile a furnizorului de servicii de trafic aerian.</p> <p>Pentru o acoperire corespunzătoare a acestei răspunderi, actul normativ prevede obligația pentru furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați să încheie un contract de asigurare corespunzător, la o valoare de cel puțin 700 milioane drepturi speciale de tragere, pentru fiecare eveniment care a condus la producerea unor daune. În urma consultărilor cu singurul furnizor certificat pentru serviciile de trafic aerian în spațiul aerian național, respectiv ROMATSA, a rezultat că această valoare este acoperitoare pentru potențialele prejudicii ce ar putea fi produse unei terțe părți.</p> <p>La stabilirea acestei valori s-a avut în vedere specificul activității de control al traficului aerian, faptul că prejudiciile cele mai mari pot să apară în cazul catastrofelor în care sunt implicate aeronave de tonaj mare, precum și similitudinea cu limita minimă de asigurare pentru răspunderea față de terțe părți, prevăzută în reglementări europene pentru transportatorii aeriени care efectuează activități de zbor în spațiul aerian al Uniunii Europene cu aeronave având masa maximă la decolare mai mare de 500 de tone, plecând de la premiza că spațiul aerian național poate fi survolat de aeronave din această categorie (Antonov 225, Airbus 380). Astfel, atât în Regulamentul (CE) 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave, cât și în Rezoluția nr. 25/1 privind nivelurile minime ale asigurării pentru răspunderea față de pasageri și terțe părți, adoptată de Conferința Europeană privind Aviația Civilă, se consideră că o asigurare în valoare de 700 milioane de DST este suficientă pentru acoperirea prejudiciilor care pot fi cauzate unor terțe părți de către</p>

o aeronavă având masa maximă la decolare mai mare de 500 de tone. Prin actul normativ propus este prevăzută și sancțiunea care se aplică în cazul în care furnizarea de servicii de trafic aerian, în spațiul aerian național, se desfășoară fără a deține un contract de asigurare obligatorie pentru acoperirea prejudiciilor produse terțelor părți. Deoarece primele de asigurare pentru astfel de contracte se pot ridica până la aproximativ 10.000.000 lei, s-a considerat necesară instituirea unei sancțiuni constând în amendă contravențională de același ordin de mărime, dar la valoarea minimă, în scopul descurajării apariției situației în care ar putea fi furnizate servicii de trafic aerian, fără a deține un contract de asigurare obligatorie.

3. Alte informații
Nu au fost identificate

Secțiunea a 3- a
Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macro-economic	Nu este cazul
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și al domeniului ajutoarelor de stat	Nu este cazul
2. Impact asupra mediului de afaceri	Nu este cazul
3. Impact social	Nu este cazul
4. Impact asupra mediului	Nu este cazul
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)

Proiectul de act normativ nu are impact asupra bugetului general consolidat

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:	Nu este cazul					
a) buget de stat, din acesta:						
(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) bugete locale:						
(i) impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						

(i) contribuții de asigurări						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	Nu este cazul					
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:	Nu este cazul					
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Nu este cazul					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Nu este cazul					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu este cazul					
7. Alte informații	Nu au fost identificate					
Secțiunea a 5 – a						
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare						
1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:	Nu este cazul					
a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;						
b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.						

2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Prezentul proiect de lege creează cadrul juridic necesar pentru aplicarea prevederilor art. 8 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European și ale pct. 7 din Anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 al Comisiei de stabilire a cerințelor comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 482/2008 și (UE) nr. 691/2010
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare.	Nu este cazul
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul
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, instituite de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul
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 ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Nu este cazul
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente.	Nu este cazul

<p>5. Informații privind avizarea de către:</p> <p>a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi</p>	<p>Consiliul Legislativ a avizat favorabil proiectul de lege, prin avizul nr. 278/4.04.2012.</p>
<p>6. Alte informații</p>	
<p>Secțiunea a 7 – a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ</p>	
<p>1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ</p>	<p>În temeiul Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, proiectul de lege a fost publicat pe pagina de internet a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, www.mt.ro, și urmează să fie publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, după adoptare.</p> <p>Menționăm faptul că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin (3) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de acte normative spre adoptare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.</p>
<p>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.</p>	<p>Nu este cazul</p>
<p>3. Alte informații</p>	<p>Nu au fost identificate</p>
<p>Secțiunea a 8 – a Măsurile de implementare</p>	
<p>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.</p>	<p>Nu este cazul</p>
<p>2. Alte informații</p>	<p>Nu au fost identificate</p>

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege anexat, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare, cu procedură de urgență prevăzută la art. 76 alin. (3) din Constituția României, republicată.

PRIM-MINISTRU

MIHAI-RAZVAN UNGUREANU