

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

LEGE pentru aderarea României la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile și la Protocolul la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile privind aspecte specifice ale echipamentelor aeronavelor, adoptate la Cape Town, la 16 noiembrie 2001

Secțiunea a 2-a

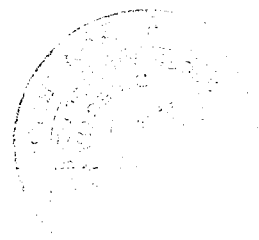
Motivul emiterii actului normativ

1.Descrierea situației actuale

În prezent, România este parte la Convenția privind recunoașterea internațională a drepturilor asupra aeronavelor, semnată la Geneva la 19 iunie 1948, la care România a aderat prin Legea nr. 64/1994, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 201 din 03 august 1994 (Convenția de la Geneva), precum și la Convenția pentru unificarea anumitor reguli privitoare la sechestrul asigurator al aeronavelor, semnată la Roma la 29 mai 1933 și ratificată de România prin Legea nr. 9/1935, publicată în Monitorul Oficial nr. 45 din 22 februarie 1935.

Dispoziții specifice privind drepturile asupra aeronavelor civile sunt cuprinse și în Ordonanța Guvernului nr. 29/1997 privind Codul aerian civil (Secțiunea a II-a de la Capitolul IV). De asemenea, Codul aerian civil instituie la art. 31 alin. (5) și dreptul unui administrator de aerodrom de a reține la sol o aeronavă civilă în situația în care operatorul acesteia nu a achitat contravaloarea serviciilor de care a beneficiat pe aerodromul respectiv.

Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile (denumită în continuare Convenția de la Cape Town) și Protocolul la aceasta privind aspecte specifice referitoare la echipamentele aeronavelor, (denumit în continuare



Protocolul aeronautic), au fost adoptate împreună la data de 16 noiembrie 2001, în cadrul unei Conferințe Diplomatice care a avut loc Cape Town, Africa de Sud, ca un proiect comun între Organizația Aviației Civile Internaționale și Institutul Internațional pentru Unificarea Dreptului Privat (UNIDROIT). Uniunea Europeană a aderat la Convenția de la Cape Town și la Protocolul aeronautic prin Decizia Consiliului nr. 370/2009. Aderarea Uniunii Europene s-a efectuat strict pe domeniile de competență ale acesteia, urmând ca statele membre să poată adera în mod individual la cele două instrumente de drept internațional, în funcție de interesele proprii, existând și posibilitatea de a face declarații la momentul respectiv.

Convenția de la Cape Town a intrat în vigoare la 1 martie 2006 iar la ea au aderat până în prezent un număr de 71 de state și organizații. Protocolul aeronautic a intrat în vigoare tot la 1 martie 2006. Șaizeci și cinci de state au ratificat sau au aderat la Protocolul aeronautic până în prezent.

Convenția de la Cape Town este un tratat de drept internațional care facilitează finanțarea și leasingul bazate pe active și are următoarele obiective:

- Facilitarea achiziționării și finanțării bunurilor mobile la nivel internațional prin crearea unor drepturi recunoscute tuturor statelor părți;
- Stabilirea criteriilor pentru crearea unor garanții internaționale și prioritizarea acestora;
- Facilitarea accesului la căi de atac și la repararea prejudiciilor pentru creditori;
- Înființarea unui registru internațional în format electronic cu scopul punerii la dispoziția părților a informațiilor privind garanțiile mobiliare constituite și asigurării unei priorități în recuperarea creanțelor;
- Stabilirea unui climat de siguranță și creșterea gradului de încredere al potențialilor creditori în situația vânzării/cumpărării unor aeronave sau componente din aeronavă (în sistem de creditare);
- Proceduri expeditiv de intrare în posesie a bunului mobil achiziționat și reducerea costurilor unor astfel de proceduri.

Pentru realizarea acestor obiective, Convenția de la Cape Town instituie:

- o „garanție internațională” recunoscută de toate statele părți la Convenție;
- un registru internațional în format electronic;

1¹. În cazul 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	- drepturi standard pentru creditorii de drept. Protocolul aeronautic reglementează aplicabilitatea Convenției de la Cape Town la domeniul specific al aeronavelor și echipamentelor acestora. Aeronavele operează în țări cu regimuri juridice semnificativ diferite ce guvernează drepturile de proprietate, ceea ce creează riscuri unice pentru producătorii și finanțatorii implicați în exportul de aeronave și componente ale acestora. Aceste riscuri pot contribui adesea la costuri ridicate de finanțare pentru importatorii de aeronave. Convenția de la Cape Town și Protocolul aeronautic constituie un sistem prin care sunt reduse aceste costuri și este facilitat accesul la capital pentru finanțarea aeronavelor și a altor echipamente mobile. Finanțatorii nu mai trebuie să studieze legile statului debitorului sau ale altor state pentru a verifica modul în care își pot securiza creditele, deoarece Convenția de la Cape Town se aplică în toate statele care au ratificat-o. Debitorii și guvernele beneficiază în acest fel de costuri mai mici, generate de reducerea riscului. Convenția prevede, de asemenea, înființarea unui Registru Electronic Internațional utilizat în verificarea și identificarea garanțiilor înregistrate pentru fiecare aeronavă. Registrul internațional oferă utilizatorilor posibilitatea de a vizualiza și prioritizarea acestor garanții. În urma consultării transportatorilor aerienei români a rezultat că aceștia consideră că aderarea României la Convenția de la Cape Town și la Protocolul aeronautic le-ar facilita obținerea finanțărilor necesare pentru modernizarea flotelor de aeronave. Nu este cazul
--	--

identificare acestora	ale
2. Schimbări preconizate	România nu a semnat Convenția de la Cape Town, motiv pentru care, pentru a deveni stat parte, este necesară aderarea la Convenție, conform art. 49 alin. 2. În urma aderării la Convenția de la Cape Town și la Protocolul aeronautic, dispozițiile acestora vor prevala, în ceea ce privește aeronavele și echipamentele specifice, față de Convenția privind recunoașterea internațională a drepturilor asupra aeronavelor, semnată la Geneva la 19 iunie 1948, la care România a aderat prin Legea nr. 64/1994 și, în ceea ce privește aeronavele, față de Convenția pentru unificarea anumitor reguli privitoare la sechestrul asigurător al aeronavelor, semnată la Roma la 29 mai 1933 și ratificată de România prin Legea nr. 9/1935. Aderarea la Convenția de la Cape Town și la Protocolul aeronautic va facilita obținerea finanțării în cazul activităților de vânzare/cumpărare sau leasing aeronave și echipamente specifice. De asemenea, în conformitate cu dispozițiile art. 54 din Convenția de la Cape Town și ale art. XXX din Protocolul aeronautic, statele contractante pot să facă declarații în privința aplicării anumitor articole din cele două instrumente de drept internațional. Astfel, în urma analizării dispozițiilor specifice din legislația națională și analizând declarațiile depuse de alte state membre ale Uniunii Europene cu ocazia aderării la Convenția de la Cape Town, au fost identificate următoarele posibile declarații care pot fi efectuate de România: 1. Art. 39 alin. (1) lit. b) din Convenția de la Cape Town – Drepturile care au prioritate fără înregistrare Potrivit art. 39 alin. (1) lit. b), un stat contractant poate declara faptul că „nicio prevedere a prezentei convenții nu afectează dreptul unui stat, al unui organism de stat, al unei organizații interguvernamentale sau al altui furnizor privat de servicii publice de a sechestra sau de a reține un bun, în conformitate cu legile acelui stat, pentru plata sumelor datorate acelui organism, organizație sau furnizor, legate direct de serviciile respective, cu privire la acel bun sau la un alt bun”. Efectuarea unei astfel de declarații ar permite, printre altele, exercitarea în continuare de către administratorii aeroporturilor a dreptului, prevăzut în Codul aerian civil, de a reține la sol o



aeronavă civilă pentru neplata serviciilor de care a beneficiat, până la plata contravalorii respectivelor servicii, indiferent de prioritizarea în recuperarea creanțelor prevăzută în registrul internațional.

2. Art. 54 alin. (2) din Convenția de la Cape Town – Declarații privind măsurile

În conformitate cu art. 54 alin (2), „la ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea la protocol, un stat contractant poate declara dacă măsurile aflate la dispoziția creditorului, în conformitate cu prezenta Convenție, a căror punere în aplicare nu este condiționată în mod expres, prin prezenta Convenție, de introducerea unei cereri în fața instanței, pot fi exercitate doar cu permisiunea instanței.”

Pe de altă parte, potrivit legislației naționale, în lipsa unui act juridic investit cu titlu executoriu, executarea silită a obligației poate fi dispusă numai de instanță. În aceste condiții, apreciem că orice solicitare de executare silită a obligației, în lipsa unei înțelegeri între părți, trebuie supusă acordului instanței competente.

Astfel, considerăm oportună efectuarea unei declarații în sensul că măsurile aflate, conform Convenției, la dispoziția creditorului și a căror punere în aplicare nu este condiționată în mod expres, prin Convenție, de introducerea unei cereri în fața instanței, pot fi exercitate doar cu permisiunea instanței.

3. Art. XXX alin. (1) din Protocolul aeronautic - Declarații privind anumite dispoziții

Potrivit dispozițiilor art. XXX alin. (1), „la semnarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea la prezentul protocol, un stat contractant poate declara că va aplica unul sau mai multe dintre articolele VIII, XII și XIII din prezentul protocol.”

Precizăm că art. VIII din Protocol (aplicabil numai în prezența declarației mai sus menționată) conferă părților unui acord, contract de vânzare-cumpărare sau contract conex de garanție ori acord de subordonare, dreptul de a conveni asupra legii care va reglementa drepturile și obligațiile contractuale, în totalitate sau în parte.

Astfel, apreciem că la momentul aderării, statul român ar trebui să facă o declarație în sensul că va aplica art. VIII din Protocol.

Având în vedere că prin aderarea la Convenția privind



	garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile și la Protocolul la aceasta privind aspecte specifice referitoare la echipamentele aeronavelor se va instaura un regim legal internațional stabil ce va permite părților ce își vor înregistra garanțiile în Registrul Internațional să își protejeze și prioritizeze interesele financiare asupra echipamentelor aeronavelor, în acest fel stabilindu-se o predictibilitate legală pentru finanțări și leasinguri internaționale, se propune aderarea la cele două instrumente de drept internațional.
3. Alte informații	Nu au fost identificate

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

1. Impactul macroeconomic	Acest proiect de lege nu are impact în acest domeniu.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și al domeniului ajutoarelor de stat	Nu este cazul
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de lege are un impact pozitiv asupra comerțului cu aeronave și echipamente specifice.
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	Nu este cazul
2 ² . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Nu este cazul
3. Impactul social	Acest proiect de lege nu are impact în acest domeniu.
4. Impactul asupra mediului	Acest proiect de lege 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)

1. Modificări ale veniturilor bugetare	Nu este cazul.
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare	Nu este cazul.
	- Mii lei -



3. Impact financiar, plus sau minus, din care:	2017	2018	2019	2020	2021	Media pe 5 ani
Buget de stat	-	-	-	-	-	-
Buget local	-	-	-	-	-	-
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de lege nu se referă la acest domeniu.					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Proiectul de lege nu se referă la acest domeniu.					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Proiectul de lege nu se referă la acest domeniu.					
7. Alte informații	Nu au fost identificate					

Secțiunea a 5-a
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

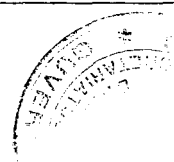
1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;	Nu este cazul
b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Nu este cazul
1 ¹ . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Nu este cazul
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Nu este cazul.
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.
<i>Secțiunea a 6-a</i> <i>Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ</i>	
1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute 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	Proiectul de lege nu se referă la acest domeniu
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței	Proiectul prezentului act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr.392/2017. <i>Nu este cazul</i> <i>Nu este cazul</i>

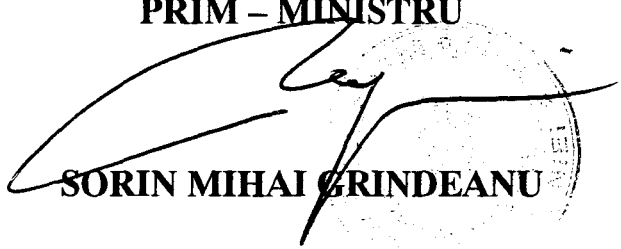


e) Curtea de Conturi	<i>Nu este cazul Nu este cazul</i>
6. Alte informații	<i>Nu sunt.</i>
Secțiunea a 7-a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ	
1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
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 lege nu se referă la acest domeniu
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 competențelor instituțiilor existente.	Nu au fost identificate
2. Alte informații	Nu au fost identificate.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aderarea României la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile și la Protocolul la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile privind aspecte specifice ale echipamentelor aeronavelor, adoptate la Cape Town, la 16 noiembrie 2001, pe care îl supunem Președintelui României spre aprobare, pentru a fi supus Parlamentului spre adoptare.

PRIM - MINISTRU



SORIN MIHAI GRINDEANU

