

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1 Titlul proiectului de act normativ	
Lege privind ratificarea Protocolului încheiat la Montreal, la 4 aprilie 2014 și semnat de România la 13 decembrie 2019, pentru amendarea Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, încheiată la Tokyo la 14 septembrie 1963	
Secțiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ	
1.Descrierea situației actuale	<p>Organizația Aviației Civile Internaționale, denumită în continuare OACI, a fost constituită în temeiul Convenției privind aviația civilă internațională, încheiată la Chicago, la 7 decembrie 1944. OACI stabilește normele internaționale necesare siguranței și eficienței transporturilor aeriene și coordonează cooperarea internațională în domeniul aviației civile. România a aderat la Convenția de la Chicago în anul 1965 prin Decretul nr. 194/1965.</p> <p>Începând cu anii 1960, au fost încheiate, sub auspiciile OACI, o serie de tratate privind securitatea aviației, cum ar fi Convenția cu privire la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor (denumită în continuare “Convenția de la Tokyo”), încheiată la Tokyo la 14 septembrie 1963 și la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 627 din 21 noiembrie 1973.</p> <p>Convenția de la Tokyo are drept scop identificarea măsurilor ce pot fi luate și a responsabilităților comandantului aeronavei cu privire la anumite infracțiuni și la alte acte săvârșite la bordul unei aeronave aflată în zbor. Acest act juridic internațional include și categoria pasagerilor indisciplinați care pot</p>

săvârși acte de natură să pună în pericol siguranța aeronavei, a persoanelor aflate la bordul unei aeronave sau a bunurilor de la bord.

Statele parte la această Convenție au obligația de a lua „toate măsurile necesare pentru a reda controlul efectiv al aeronavei comandantului său de drept” iar „Statul [parte] în care aterizează aeronava deturnată este obligat să permită pasagerilor și echipajului continuarea călătoriei în cel mai scurt timp posibil (...)”.

Convenția recunoaște anumite puteri acordate comandantului aeronavei pentru a lua măsuri rezonabile împotriva unui pasager indisciplinat, inclusiv reținerea, pentru a proteja siguranța aeronavei, a pasagerilor și a echipajului și pentru a menține ordinea și disciplina la bordul aeronavei. Comandantul aeronavei exercită controlul asupra oricărei activități de la bordul aeronavei, din momentul în care ușile exterioare au fost închise după îmbarcare și până când acestea sunt deschise pentru debarcare.

Convenția se aplică numai zborurilor comerciale internaționale. Criticile aduse Convenției de la Tokyo au avut în vedere următoarele aspecte:

- a. Lipsa unei obligații instituite în sarcina Statelor părți de a judeca sau extrăda persoanele care se fac vinovate de săvârșirea unor fapte ce intră sub incidența Convenției;
- b. Posibilitatea limitată de stabilire a jurisdicției;
- c. Lipsa unui cadru clar determinat pentru soluționarea problemelor ridicate de săvârșirea unor astfel de fapte.

Ținând cont de statisticile IATA privind creșterea incidentelor la bordul aeronavelor datorate pasagerilor indisciplinați, în anul 2009, cu ocazia celei de a 34-a sesiuni a Comitetului Juridic OACI, la Montreal, IATA a propus crearea unui Grup de Studiu care să analizeze oportunitatea modernizării Convenției de la Tokyo în special în ceea ce privește

<p>1¹. In cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație a Uniunii Europene sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia, se vor specifica doar actele Uniunii Europene in cauză, însoțite de elementele de identificare ale acestora</p>	<p>problematica pasagerilor indisciplinați și a aspectelor privind jurisdicția pentru astfel de fapte, precum și a mecanismelor de punere în aplicare a unor sancțiuni. Consiliul OACI a decis organizarea, în perioada 26 martie – 4 aprilie 2014, la sediul OACI din Montreal, a unei Conferințe Diplomatice pentru amendarea Convenției de la Tokyo.</p> <p>Rezultatul acestor demersuri s-a materializat cu încheierea, în cadrul Conferinței Diplomatice (la data de 4 aprilie 2014), a Protocolului pentru amendarea Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, încheiată la Tokyo la 14 septembrie 1963 (denumit în continuare Protocolul de la Montreal).</p> <p>La data de 13 decembrie 2019, domnul Bogdan Mănoiu, însărcinat cu afaceri al Ambasadei României la Ottawa și reprezentant permanent al României la OACI, a semnat, la sediul OACI din Montreal, Protocolul de la Montreal.</p> <p>Semnarea acestui instrument de drept internațional a fost aprobată prin Memorandumul nr. 6854/20.03.2018, și Hotărârea nr.107/02.10.2018 a Consiliului Suprem de Apărare a Țării.</p> <p>Nu este cazul.</p>
<p>2.Schimbări preconizate</p>	<p>Se propune ratificarea Protocolului încheiat la Montreal, Canada, la 4 aprilie 2014, pentru amendarea Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, încheiată la Tokyo la 14 septembrie 1963, semnat de România la 13 decembrie 2019.</p> <p>Convenția de la Tokyo se aplică infracțiunilor și actelor care, constituind sau nu infracțiuni, pot compromite sau compromit securitatea aeronavei sau a persoanelor ori a bunurilor de la bordul aeronavelor sau compromit ordinea și disciplina la bord.</p>

Protocolul de la Montreal aduce patru îmbunătățiri esențiale Convenției de la Tokyo, respectiv:

- i) modificarea definiției aeronavei în zbor;
- ii) extinderea jurisdicției pentru faptele care au loc la bordul aeronavei de la statul de înmatriculare a aeronavei către statul operatorului aeronavei, precum și către statul de destinație a zborului;
- iii) introducerea unei dispoziții privind ofițerul de securitate la bord;
- iv) încurajarea Statelor Contractante de a lua măsurile pe care le consideră necesare împotriva oricărei persoane care comite la bordul aeronavei infracțiuni sau acte care, constituind sau nu infracțiuni, pot compromite siguranța aeronavei sau a bunurilor de la bord, sau care compromit ordinea și disciplina la bord: agresiune fizică sau amenințarea de a comite astfel de agresiuni împotriva unui membru al echipajului sau refuzul de a urma instrucțiunile legale date de comandantul aeronavei, sau în numele lui, în scopul protejării siguranței aeronavei sau a persoanelor sau a bunurilor de la bordul aeronavei;
- v) posibilitatea recuperării prejudiciilor generate de comportamentul indisciplinat al unui pasager.

Prevederile Convenției de la Tokyo și ale Protocolului de la Montreal se aplică pentru acele acte săvârșite la bordul aeronavei care pun în pericol siguranța aeronavei în zbor, a persoanelor și a bunurilor de la bord.

Protocolul de la Montreal modifică definiția aeronavei în zbor astfel: ...”din momentul în care ușile exterioare sunt închise ca urmare a îmbarcării până în momentul în care una dintre uși este deschisă pentru debarcare...”.

Prin Protocolul de la Montreal, pe lângă statul de înmatriculare al aeronavei, competent prin Convenția

de la Tokyo, statul operatorului și statul de aterizare sunt, de asemenea, state competente să exercite jurisdicția asupra infracțiunilor și actelor comise la bordul aeronavei (inclusiv statul terț, unde a fost deviat zborul din cauza acțiunilor unui pasager indisciplinat).

De asemenea, Protocolul de la Montreal introduce termenul de „in-flight security officer (ofițer de securitate la bordul aeronavei)”, fără a da naștere vreunei obligații pentru un stat contractant de a implementa un program de securitate cu ofițeri la bord, sau de a accepta un acord sau înțelegere bilaterală sau multilaterală prin care ofițerii străini de securitate la bord sunt autorizați să opereze pe teritoriul său.

Totodată, prin modificările introduse la Articolul 6 al Convenției, îi sunt conferite puteri noi comandantului aeronavei astfel încât acesta poate solicita ajutorul membrilor echipajului sau al pasagerilor, dar și al ofițerului de securitate la bord, în vederea aplicării măsurilor ce se impun, dacă are motive justificate, în legătură cu un pasager indisciplinat al cărui comportament constituie o infracțiune, inclusiv agresiune fizică sau amenințarea comiterii unei astfel de agresiuni împotriva membrilor echipajului, sau refuzul de a urma instrucțiunile legale date de comandantul aeronavei sau în numele acestuia.

Articolul 17 al Convenției de la Tokyo a fost modificat în sensul completării cu dispoziții conform cărora Statele Contractante, atunci când iau oricare măsuri de anchetare sau de arestare, sau când își exercită în oricare mod jurisdicția în legătură cu o infracțiune săvârșită la bordul unei aeronave, trebuie să țină cont de siguranța și de celelalte interese ale navigației aeriene, trebuie să acționeze astfel încât să evite întârzierea inutilă a aeronavei, a pasagerilor, a membrilor echipajului sau a mărfurilor și trebuie să acționeze în concordanță cu obligațiile și

	<p>responsabilitățile Statelor în conformitate cu dreptul internațional.</p> <p>Protocolul de la Montreal introduce o prevedere nouă, Articolul 18 bis, prin care pot fi recuperate, în conformitate cu dreptul național, prejudiciile suportate de la o persoană debarcată sau predată, în conformitate cu Art. 8 și, respectiv, 9 ale Convenției.</p> <p>În conformitate cu Articolul XV al Protocolului de la Montreal, “între Statele Contractante la acest Protocol, Convenția și acest Protocol sunt considerate și interpretate împreună ca un singur instrument și sunt cunoscute drept Convenția de la Tokyo amendată de Protocolul de la Montreal, 2014”.</p> <p>Conform dispozițiilor Articolului XVIII, alin.2, “pentru fiecare stat care ratifică, acceptă, aprobă sau aderă la acest Protocol după depozitarea celui de al douăzeci și doilea instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, acest Protocol va intra în vigoare în prima zi a celei de-a doua luni care urmează după data depozitării de către respectivul Stat a instrumentului de ratificare, acceptare, aprobare și aderare”.</p>
<p>3. Alte informații</p>	<p>Protocolul încheiat la Montreal, Canada, la 4 aprilie 2014, pentru amendarea Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, încheiată la Tokyo la 14 septembrie 1963, semnat de România la 13 decembrie 2019, intră sub incidența dispozițiilor art., lit.f pct.2 din Legea nr. 415/2002 privind organizarea și funcționarea Consiliului Suprem de Apărare a Țării și, prin urmare, se impune obținerea aprobării Consiliului Suprem de Apărare a Țării.</p> <p>Protocolul de la Montreal a intrat în vigoare la 01.01.2020, fiind ratificat la data de 19.02.2021 de 11 state.</p>

Secțiunea a 3-a	
Impactul socio-economic al proiectului de act normativ	
1. Impactul macroeconomic	Nu este cazul.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Nu este cazul.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Nu este cazul
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	Nu este cazul
2 ² . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Nu este cazul
3. Impactul social	Nu este cazul.
4. Impactul 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)	
- în mii lei (RON) -	

Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: 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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta:	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					

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 bunuri și servicii	
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu sunt
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: 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	a) Nu este cazul b) Nu este cazul
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația	Nu este cazul

comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de lege nu se referă la acest domeniu.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de lege nu se referă la acest domeniu.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de lege nu se referă la acest domeniu.
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, 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.	Proiectul de lege nu se referă la acest domeniu.
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.

<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>Consiliului Legislativ, a avizat favorabil proiectul de Lege, prin avizul nr.739/2021. Consiliului Suprem de Apărare a Țării a avizat proiectul de act normativ prin Hotărârea nr. 112/2021. Nu este cazul Nu este cazul Nu este cazul</p>
<p>6. Alte informații</p>	<p>Nu au fost identificate.</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>Proiectul de act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată și a fost publicat pe pagina de web a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. 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 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>Proiectul de lege nu se referă la acest domeniu.</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</p>	<p>Nu este cazul</p>

centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	
2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind ratificarea Protocolului încheiat la Montreal, la 4 aprilie 2014 și semnat de România la 13 decembrie 2019, pentru amendarea Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, încheiată la Tokyo la 14 septembrie 1963, pe care îl supunem Președintelui României spre aprobare, pentru a fi supus Parlamentului spre adoptare.

PRIM – MINISTRU



FLORIN-VASILE/CETU

