

Parlamentul României
Senat

Comisia Economica

Bucuresti 17.X.2000
Nr. 11/724

R A P O R T

**la proiectul de lege pentru aprobarea
Ordonantei Guvernului nr.107/2000 privind ratificarea
Conventiei pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul
aerian international, adoptata la Montreal la 28 mai 1999**

Comisia Economica a fost sesizata cu adresa L 264/07.09.2000 pentru analiza in fond a acestui proiect de lege.

Din analiza facuta in ziua de 11 octombrie a.c. cu specialisti din Ministerul Transporturilor au rezultat, in principal, urmatoarele aspecte:

In anul 1998 Organizatia Aviatiei Civile Internationale (OACI) a relansat procesul de reforma a cadrului juridic aferent responsabilitatii transportatorilor aerieni, propunand actualizarea unor reglementari de baza ale transportului aerian international, reglementari care formeaza asa-numitul "sistem Varsovia".

"Sistemul Varsovia" este format in prezent din urmatoarele instrumente juridice: **Conventia pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian international**, incheiata la Varsovia, la 12 octombrie 1929, ratificata de Romania prin Decretul nr.1213/1931, **Protocolul privind modificarea Conventiei pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian international**, incheiat la Haga, la 28 septembrie 1955, ratificat prin Decretul nr.353/1958, **Conventia complementara de la Guadalajara**, incheiata la 18 septembrie 1961, ratificata prin Decretul nr.721/1964, **Protocolul de la Guatemala City**, incheiat la 8 martie 1971, neratificat de Romania, precum si cele patru **Protocoale aditionale de la Montreal**, incheiate in 1975 si neratificate de Romania.

Conventia semnata la Varsovia, in 1929, stabileste regulile de baza referitoare la desfasurarea activitatilor de transport aerian international, de pasageri si marfa. La vremea adoptarii sale, Conventia de la Varsovia a reprezentat o realizare importanta pentru unificarea dreptului aerian, instaurand

reguli comune referitoare la responsabilitate si realizand o unificare a dreptului cu privire la transportul international pe calea aerului.

Odata cu trecerea timpului au fost tot mai numeroase statele care au cerut modificarea Conventiei de la Varsovia , cel putin in ceea ce priveste clauzele referitoare la limita raspunderii transportatorilor si la jurisdicție. Mai multe amendamente succesive la Conventia de la Varsovia au fost adoptate sub auspiciile OACI, sub forma unor Protocoale care nu au fost insa ratificate de marea majoritate a statelor membre OACI.

Acest lucru a condus la diferite initiative pe plan regional prin care au fost impuse standarde superioare celor consacrate prin Conventia de la Varsovia. Astfel, la nivelul Comunitatii Europene a fost adoptata **Reglementarea nr.2027/1997 privind raspunderea transportatorilor aerieni in caz de accident**, reglementare care va trebui implementata si de Romania in cadrul procesului general de armonizare legislativa cu legislatia comunitara.

Urmare acestor evolutii, in cadrul Conferintei diplomatice organizata la Montreal de catre Consiliul Organizatiei Aviatiei Civile Internationale a fost adoptata, la data de 28 mai 1999, o noua **Conventie pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian international**, denumita in continuare Conventia de la Montreal. La data adoptarii, Conventia de la Montreal a fost semnata de catre 52 de state membre ale OACI, dintre care 18 europene. Romania a semnat Conventia de la Montreal la data de 18 noiembrie 1999, in baza Memorandumului aprobat de catre presedintele Romaniei.

Noua Conventie de la Montreal ofera un text modern si consolidat prin care se realizeaza inlocuirea unui sistem de instrumente de drept international, a caror elaborare a inceput in anul 1929, cu un singur instrument juridic.

Conventia de la Montreal aduce, in principal, urmatoarele elemente noi:

- despagubirile acordate de transportatorii aerieni in caz de deces sau vatamare a pasagerilor nu mai pot fi limitate, iar pentru pagubele care nu depasesc 100.000 Drepturi Speciale de Tragere (DST) transportatorii nu-si pot exclude sau limita raspunderea, clauza care este continuta si in Reglementarea 2027/97 a Comunitatii Europene;
- actiunile legale prin care se solicita despagubiri pot fi intentate si in statul in care, in momentul accidentului, pasagerul isi avea resedinta principala;
- documentatia referitoare la pasageri, bagaje sau marfuri este simplificata si modernizata;
- stabileste o limita a compensatiilor acordate pentru pagube datorate intarzierilor;
- acorda fiecarui stat membru al OACI posibilitatea de a exclude de la aplicarea prevederilor Conventiei transporturile aeriene necomerciale operate de catre respectivul stat, precum si transporturile efectuate in folosul asutoritatilor sale militare;
- acorda statelor membre ale OACI posibilitatea ca prin legislatia interna sa oblige transportatorii aerieni sa efectueze plati compensatorii anticipate catre

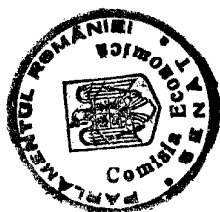
victimele accidentelor, fara ca aceste plati sa reprezinte o recunoastere intrinseca a responsabilitatii transportatorului, valoarea platilor anticipate fiind deductibila din indemnizatia finala.

Prin inlaturarea tendintelor deja manifestate de fragmentare a cadrului juridic care sta la baza desfasurarii activitatilor de transport aerian, Conventia de la Montreal permite armonizarea actualelor reglementari specifice referitoare la transportul aerian si dezvoltarea cooperarii dintre state in acest domeniu deosebit de important.

Alinierea la noile standarde impuse prin Conventia de la Montreal reprezinta o masura de crestere a gradului de protectie a pasagerului, chiar daca ridicarea limitei de raspundere fata de pasageri in caz de accident ar putea crea, pentru transportatorii aerieni romani, anumite probleme temporare legate de posibilitatile financiare ale acestora de a suporta cresterea corespunzatoare a sumelor prevazute in contractele de asigurare incheiate. De asemenea, trebuie mentionat faptul ca in prezent nici un transportator aerian roman nu poate opera pe piata europeana daca nu are incheiate, pentru aeronavele din dotare, polite de asigurare care sa acopere cel putin limita de raspundere prevazuta in Reglementarea nr.2027/97 a Comunitatii Europene, similara limitei impuse prin noua Conventie de la Montreal.

Conventia de la Montreal va intra in vigoare la 60 de zile dupa depunerea instrumentelor de ratificare de catre 30 state membre ale OACI.

Cu mentiunea ca exista avizul Consiliului Legislativ si ca legea este ordinara, propunem plenului Senatului adoptarea ei in forma trimisa de Guvern, fara modificari.



Presedinte
Emilian BRANZAN

Secretar
Teodor HAUCA