

EXPUNERE DE MOTIVE

În anul 1998 Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) a relansat procesul de reformă a cadrului juridic aferent responsabilității transportatorilor aerieni, propunând actualizarea unor reglementări de bază ale transportului aerian internațional, reglementări care formează așa numitul “sistem Varșovia”.

“Sistemul Varșovia” este format în prezent din următoarele instrumente juridice: **Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional**, încheiată la Varșovia, la 12 octombrie 1929, ratificată de România prin Decretul nr. 1213/1931, **Protocolul privind modificarea Convenției pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional**, încheiat la Haga, la 28 septembrie 1955, ratificat prin Decretul nr. 353/1958, **Convenția complementară de la Guadalajara**, încheiată la 18 septembrie 1961, ratificată prin Decretul nr. 721/1964, **Protocolul de la Guatemala City**, încheiat la 8 martie 1971, neratificat de România, precum și cele patru **Protocoale adiționale de la Montreal**, încheiate în 1975 și neratificate de România.

Convenția semnată la Varșovia, în 1929, stabilește regulile de bază referitoare la desfășurarea activităților de transport aerian internațional, de pasageri și marfă. La vremea adoptării sale, Convenția de la Varșovia a reprezentat o realizare importantă pentru unificarea dreptului aerian, instaurând reguli comune referitoare la responsabilitate și realizând o unificare a dreptului cu privire la transportul internațional pe calea aerului.

Odată cu trecerea timpului au fost tot mai numeroase statele care au cerut modificarea Convenției de la Varșovia, cel puțin în ceea ce privește clauzele referitoare la limita răspunderii transportatorilor și la jurisdicție. Mai multe amendamente succesive la Convenția de la Varșovia au fost adoptate sub auspiciile OACI, sub forma unor Protocoale care nu au fost însă ratificate de marea majoritate a statelor membre OACI.

Acest lucru a condus la diferite inițiative pe plan regional prin care au fost impuse standarde superioare celor consacrate prin Convenția de la Varșovia. Astfel, la nivelul Comunității Europene a fost adoptată **Reglementarea nr. 2027/1997 privind răspunderea transportatorilor aerieni în caz de accident**, reglementare care va trebui implementată și de România în cadrul procesului general de armonizare legislativă cu legislația comunitară.

Urmare acestor evoluții, în cadrul Conferinței diplomatice organizată la Montreal de către Consiliul Organizației Aviației Civile Internaționale, a fost adoptată, la data de 28 mai 1999, o nouă **Convenție pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional**, denumită în continuare Convenția de la Montreal. La data adoptării, Convenția de la Montreal a fost semnată de către 52 de state membre ale OACI, dintre care 18 europene. România a semnat Convenția de la Montreal la data de 18 noiembrie 1999, în baza Memorandumului aprobat de către președintele României.

Noua Convenție de la Montreal oferă un text modern și consolidat prin care se realizează înlocuirea unui sistem de instrumente de drept internațional, a căror elaborare a început în anul 1929, cu un singur instrument juridic.

Convenția de la Montreal aduce, în principal, următoarele elemente noi:

- despăgubirile acordate de transportatorii aerieni în caz de deces sau vătămare a pasagerilor nu mai pot fi limitate, iar pentru pagubele care nu depășesc 100.000 Drepturi Speciale de Tragere (DST) transportatorii nu-și pot exclude sau limita răspunderea, clauză care este conținută și în Reglementarea 2027/97 a Comunității Europene;
- acțiunile legale prin care se solicită despăgubiri pot fi intentate și în statul în care, în momentul accidentului, pasagerul își avea reședința principală;
- documentația referitoare la pasageri, bagaje sau mărfuri este simplificată și modernizată;
- stabilește o limită a compensațiilor acordate pentru pagube datorate întârzierilor;
- acordă fiecărui stat membru al OACI posibilitatea de a exclude de la aplicarea prevederilor Convenției transporturile aeriene necomerciale operate de către respectivul stat, precum și transporturile efectuate în folosul autorităților sale militare;
- acordă statelor membre ale OACI posibilitatea ca prin legislația internă să oblige transportatorii aerieni să efectueze plăți compensatorii anticipate către victimele accidentelor, fără ca aceste plăți să reprezinte o recunoaștere intrinsecă a responsabilității transportatorului, valoarea plăților anticipate fiind deductibilă din indemnizația finală.

Prin înlăturarea tendințelor deja manifestate de fragmentare a cadrului juridic care stă la baza desfășurării activităților de transport aerian, Convenția de la Montreal permite armonizarea actualelor reglementări specifice referitoare la transportul aerian și dezvoltarea cooperării dintre state în acest domeniu deosebit de important.

Alinierea la noile standarde impuse prin Convenția de la Montreal reprezintă o măsură de creștere a gradului de protecție a pasagerului, chiar dacă ridicarea limitei de răspundere față de pasageri în caz de accident ar putea crea, pentru transportatorii aerieni români, anumite probleme temporare legate de posibilitățile financiare ale acestora de a suporta creșterea corespunzătoare a sumelor prevăzute în contractele de asigurare încheiate. De asemenea, trebuie menționat faptul că în prezent nici un transportator aerian român nu poate opera pe piața europeană dacă nu are încheiate, pentru aeronavele din dotare, polițe de asigurare care să acopere cel puțin limita de răspundere prevăzută în Reglementarea nr. 2027/97 a Comunității Europene, similară limitei impuse prin noua Convenție de la Montreal.

Convenția de la Montreal va intra în vigoare la 60 de zile după depunerea instrumentelor de ratificare de către 30 de state membre ale OACI.

Față de cele prezentate mai sus, a fost întocmit proiectul de lege alăturat pentru aprobarea Ordonanței Guvernului privind ratificarea Convenției pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, adoptată la Montreal, la 28 mai 1999, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU,

Mugur Isărescu



Mugur Isărescu