



## **AVIZ**

### **referitor la proiectul de Lege privind răspunderea transportatorilor aerieni și a operatorilor aeronavelor civile care efectuează operațiuni aeriene civile în spațiul aerian național**

Analizând proiectul de Lege privind răspunderea transportatorilor aerieni și a operatorilor aeronavelor civile care efectuează operațiuni aeriene civile în spațiul aerian național, transmis de Secretariatul General al Guvernului cu adresa nr.52 din 7.04.2003,

## **CONSILIUL LEGISLATIV**

În temeiul art.2 alin.1 lit.a din Legea nr.73/1993 și art.48(2) din Regulamentul de organizare și funcționare a Consiliului Legislativ,

**Avizează favorabil proiectul de lege, cu următoarele observații și propuneri:**

1. Proiectul de lege stabilește regimul răspunderii transportatorilor aerieni pentru daunele produse pasagerilor, mărfurilor și terților, precum și cel al răspunderii operatorilor aeronavelor care efectuează operațiuni de lucru aerian sau aviație generală pentru daunele produse terților pe teritoriul României.

2. Prin obiectul de reglementare, prezentul proiect se încadrează în categoria legilor ordinare.

3. Inițierea prezentului proiect a fost determinată, în principal, de necesitatea reglementării și a uniformizării regimului răspunderii transportatorilor aerieni români, indiferent dacă aceștia efectuează zboruri pe rute interne sau internaționale, a respectării angajamentelor asumate de România privind implementarea reglementărilor și

recomandărilor organizațiilor de aviație civilă la care este parte și a armonizării prevederilor referitoare la limitele de răspundere a transportatorilor aerieni în caz de producere a accidentelor de aviație, cu cele emise și aplicate în Uniunea Europeană și în statele membre ale Conferinței Europene a Aviației Civile (CEAC), organism interguvernamental la care România este parte din 1991.

Datorită faptului că un act internațional deosebit de important, Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, adoptată la Montreal la 28 mai 1999 și ratificată de România prin Ordonanța Guvernului nr.107/2000 nu a intrat încă în vigoare (potrivit art.53 paragraful 6 din convenție aceasta urmând să intre în vigoare în a șaizecea zi de la data depunerii la depozitar a celui de al treizecilea instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, pentru statele care au depus un asemenea instrument), iar la nivelul Uniunii Europene a fost emis Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului European nr.889/2002 pentru modificarea Regulamentului Consiliului European nr.2027/1997 privind răspunderea transportatorilor aerieni în caz de accidente, a apărut necesară adoptarea prezentului proiect de lege.

Astfel, proiectul preia o mare parte a prevederilor cuprinse în Capitolul III (Răspunderea transportatorului și limitele compensării daunelor) din Convenția de la Montreal din 1999, precum și din Regulamentul Consiliului European nr.2027/1997.

În ceea ce privește limitele minime ale sumelor asigurate pentru daunele produse terților la sol de către aeronavele utilizate de transportatorii aerieni, acestea au fost stabilite astfel încât să se asigure respectarea Rezoluției nr.25 – 1 referitoare la nivelul minim al asigurării pentru acoperirea răspunderii transportatorilor pentru daune produse terților, adoptată la data de 13 decembrie 2000 de Conferința Europeană a Aviației Civile.

4. La art.1, întrucât nu se poate vorbi de răspundere față de obiecte, pentru o exprimare proprie limbajului juridic, propunem înlocuirea sintagmei “regimul răspunderii acestora față de pasageri, bagaje, mărfuri și terți” prin “regimul răspunderii acestora **pentru daunele produse pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și terților**”.

Din aceleași rațiuni, la art.3 alin.(1), propunem înlocuirea sintagmei “față de mărfuri, pasageri și bagajele acestora” prin “**pentru daunele produse mărfurilor, pasagerilor și bagajelor acestora**”.

5. Dat fiind că enumerarea de la art.2 alin.(1) cuprinde nu numai termeni, ci și expresii, recomandăm următoarea reformulare a părții introductive a alin.(1):

“Art.2 – (1). În sensul prezentei legi, termenii și **expresiile de mai jos se definesc, astfel:**”.

La lit.h), pentru un plus de precizie, sugerăm ca textul să se încheie, astfel:

“... în sensul art.17 **paragraful 4** din Convenția de la Montreal”.

6. La art.3, pentru o redactare proprie limbajului normativ, propunem reformularea părții finale a alin.(1), după cum urmează:

“... este stabilită **conform prevederilor** Convenției de la Montreal”.

7. La art.5, pentru o terminologie unitară, având în vedere prevederile art.22 paragraful 2 din Convenția de la Montreal, recomandăm înlocuirea sintagmei “face o declarație specială de interes în livrarea unui bagaj la destinație” prin “face o declarație specială **privind interesul în livrarea bagajului** la destinație”.

8. La art.6 alin.(1), pentru corelare cu prevederile art.28 din Convenția de la Montreal, precum și cu pct.II din anexă propunem înlocuirea expresiei “în cazul producerii unor daune” prin “**în cazul decesului sau vătămării corporale a unui pasager**”.

La alin.(2), din rațiunile arătate la pct.6, propunem ca textul să înceapă, astfel:

“(2). – Fără a **contraveni prevederilor** alin.(1) ...”.

9. La art.7 alin.(3), pentru o corectă exprimare, recomandăm înlocuirea sintagmei “nu vor putea fi utilizate ca bază pentru solicitarea de despăgubiri” prin “nu vor fi putea fi **considerate temei** pentru solicitarea de despăgubiri”.

La alin.(4), sugerăm înlocuirea cuvântului “Suplimentar” prin expresia “**În plus**”, care este mai potrivită pentru contextul dat.

Totodată, pentru respectarea prevederilor art.45 alin.(1) din Legea nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, este necesar ca elementele enumerării cuprinse la alin.(4) să fie identificate prin utilizarea literelor și nu prin liniuțe.

10. La art.9 alin.(1), pentru eleganța exprimării, recomandăm eliminarea cuvântului “oarecare” din penultimul rând.

În ceea ce privește alin.(2), întrucât acesta reia prima parte a art.20 din Convenția de la Montreal care se referă **la pasageri**, nu la terțe persoane cărora li se produc daune la sol, nu există o legătură tematică între alin.(1) și alin.(2), motiv pentru care propunem ca alin.(2) să constituie un articol distinct, și să fie plasat după art.8, cu consecința renumerotării textelor subsecvente.

Totodată, pentru o corectă exprimare, deoarece dacă transportatorul este exonerat de răspundere, persoana păgubită nu are dreptul la despăgubiri, este necesară înlocuirea expresiei “persoanei care are dreptul la despăgubiri” prin “persoanei **care solicită despăgubirea**”.

11. La art.13, potrivit prevederilor art.61 alin.(3) din Legea nr.24/2000, în vederea abrogării, dispozițiile normative vizate prin sintagma “precum și orice alte dispoziții contrare” trebuie determinate în mod expres.

În ceea ce privește Convenția pentru unificarea **anumitor reguli** cu privire la daunele cauzate de către aeronave terților pe pământ, semnată la Roma la 29 mai 1933, în primul rând, precizăm că aceasta a fost ratificată prin Legea nr.9/1935, publicată în Monitorul Oficial al României nr.45 din 22 februarie 1935, și nu prin Decretul-Lege nr.364/1935.

În al doilea rând, semnalăm că prin aceeași lege a fost ratificată și Convenția pentru unificarea anumitor reguli privitoare la sechestrul asigurător al aeronavelor, semnată la Roma la 29 mai 1933.

În al treilea rând, un act internațional nu-și poate înceta aplicabilitatea, în orice condiții, pentru un stat care l-a ratificat.

Astfel, potrivit art.26 din convenția în discuție, pentru denunțarea acesteia, statul român trebuie să adreseze o notificare depozitarului convenției (Guvernului Italiei), iar denunțarea își va produce efectele la 6 luni după notificare și numai în privința statului român. **Deci, doar după trecerea acestei perioade se poate proceda la abrogarea legii de ratificare.**

12. La anexă, la pct.I, pentru o redactare similară celei din art.21 paragraful 1 din Convenția de la Montreal, propunem înlocuirea expresiei “nu poate contesta solicitările de despăgubire” prin “nu poate **exclde sau limita răspunderea sa**”.

La pct.III și IV, dat fiind că nu pot fi determinate cu precizie toate măsurile care ar putea fi luate de transportator pentru evitarea

unei daune survenite datorită întârzierii în transportul pasagerilor și bagajelor, ci doar cele care se **impun în mod rezonabil**, după cum se prevede și în art.19 din Convenția de la Montreal, este necesară completarea, corespunzătoare, a textelor.

La pct.VII, primul alineat, pentru o mai bună exprimare, propunem înlocuirea cuvântului “întârziat” prin expresia “**predat cu întârziere**”.

PREȘEDINTE  
  
Dragoș ILIESCU



București

Nr. 579/09.04.2003