

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență pentru ratificarea Memorandumului de Înțelegere între Ministerul Apărării al Republicii Bulgaria, Ministerul Apărării al Republicii Ceha, Ministerul Apărării al Republicii Estonia, Ministerul Apărării al Republicii Finlanda, Guvernul Republicii Ungare, Ministerul Apărării al Republicii Italiene, Ministerul Apărării al Republicii Letonia, Ministerul Apărării al Republicii Lituania, Ministrul Apărării al Regatului Țărilor de Jos, Ministerul Apărării al Regatului Norvegiei, Ministrul Apărării Naționale al Republicii Polone, Guvernul României, Ministerul Apărării al Republicii Slovenia, Guvernul Regatului Suediei și Departamentul Apărării al Statelor Unite ale Americii privind Capabilitatea de Transport Strategic Aerian (SAC), deschis spre semnare la Luxemburg, la 14 februarie 2008 și a Scrisorii de confirmare între Participanții la SAC MoU cu privire la suspendarea și reducerea unor costuri ale Programului privind Capabilitatea de Transport Strategic Aerian și alocarea orelor de zbor neprevăzute în Program.

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea
situației
actuale

Asigurarea capabilităților NATO de transport aerian strategic este o problemă care figurează de mult timp pe agenda NATO. Practic, la nivelul anului 2006, 80% din necesarul de transport strategic al NATO era asigurat de SUA. Rezultatele obținute prin Angajamentele de la Praga privind Capabilitățile (PCC) nu au reușit să acopere deficitele aliaților europeni în ceea ce privește transportul aerian strategic de mare gabarit. Deficiențe majore există la nivelul capacității de a transporta pe distanțe strategice tehnică grea și elicoptere. Pentru completarea deficitelor de capabilități în acest domeniu se află în desfășurare sau în considerare națiunilor mai multe inițiative. Cele mai recomandate aeronave pentru transportul aerian de mare gabarit sunt cele de producție americană C-17 și cele de producție rusească AN-124, iar ca viitoare opțiuni sunt aeronavele de producție europeană A400M.

Planificatorii NATO au apreciat că aceste rezultate nu sunt suficiente pentru a acoperi necesitățile de transport strategic al forțelor puse la dispoziția Alianței de către națiuni. Ca urmare, s-au făcut eforturi pentru identificarea opțiunilor posibile în vederea lansării de noi inițiative.

Inițiativa multinațională privind capabilitatea de transport strategic aerian (C-17), a fost lansată de Adjunctul Secretarului General al NATO pentru Investiții de Apărare (ASG/DI), Marshall Billingslea, constând în asocierea mai multor națiuni pentru a închiria sau cumpăra un număr de avioane tip C-17 (produse de Boeing, SUA). Comitetul Militar NATO a evaluat ca cerință operațională pentru transportul aerian strategic achiziționarea unui număr de 8 aeronave C17 operate de NATO, urmând ca națiunile să își manifeste intențiile față de această cerință.

Această inițiativă urma să răspundă atât nevoilor naționale, cât și ale

misiunilor NATO, UE sau ONU. Principiul este ca o națiune participantă să beneficieze de un procent de ore de zbor egal cu cel al contribuției la costurile de cumpărare/închiriere.

Scrisoarea de Intenție (LoI) pentru implementarea inițiativei Strategic Airlift Capability (SAC), lansată de adjunctul secretarului general NATO pentru investiții în domeniul apărării, a fost semnată de 15 state membre NATO (inclusiv România) și două state PFP.

România are următoarele nevoi de transport strategic: rotirea contingentelor din teatrele de operații din Afganistan și Irak; transportul rezervei strategice pentru participarea la antrenamente operaționale sau în cazul activării; transportul elementelor naționale oferite pentru NRF (exerciții, activare); transportul unei părți a forțelor destinate NATO, în cazul participării la operații de apărare colectivă; transportul forțelor destinate grupurilor tactice de luptă ale UE; transportul forțelor participante la activități multinaționale; asigurarea aprovizionării forțelor dislocate în teatrele de operații.

În cadrul eforturilor depuse în vederea respectării angajamentelor față de NATO și Uniunea Europeană, România a manifestat un interes deosebit față de asigurarea capacității naționale de transport aerian strategic. Astfel, în urma evaluării cerințelor operaționale și a capacităților disponibile de transport aerian strategic de către Grupul de Lucru Interdepartamental pentru Transportul Strategic Aerian, a rezultat necesitatea participării României la inițiativa multinațională din cadrul NATO referitoare la achiziționarea în comun de aeronave tip C-17.

În urma analizei grupului de lucru interdepartamental din cadrul Ministerului Apărării, s-a stabilit că numărul minim de ore de zbor necesare pentru a satisface cerințele de transport strategic aerian agabaritic pentru România este de 150 de ore, urmând ca solicitarea să crească funcție de evoluțiile viitoare. În urma concretizării inițiativei prin participarea inițială a 13 națiuni, numărul total de ore solicitat a fost de 2755, sub numărul minim necesar achiziției a 3 aeronave (3000 de ore). Ca urmare, s-a solicitat ca fiecare națiune să facă eforturi pentru creșterea angajamentelor proprii. Pentru deblocarea negocierilor și demararea inițiativei, România a crescut numărul orelor de zbor solicitate cu 30, adică un total de 180 de ore, și a semnat scrisoarea de intenție pentru aderarea la inițiativa NATO/C17, pe 24 iulie 2006. În urma desfășurării celei de-a 11-a reuniuni a SAC (aprilie 2007) s-a agreat ca un procent de 10% din numărul total de ore de zbor să fie utilizat anual pentru instruire. Astfel, din cele 180 de ore pe an, România ar fi utilizat operativ, doar 162 de ore și, în consecință, și-a mărit cota de participare la 200 de ore pe an, pentru a putea utiliza efectiv 180 de ore.

În cadrul întâlnirii ministeriale a NATO din 13-14 iunie 2007, miniștrii apărării au abordat, între altele, și problematica inițiativei multinaționale de achiziționare a unor aeronave C 17 pentru îmbunătățirea capacității de dislocare a forțelor aliate în teatrele de operațiuni, precum și înființarea unei Organizații NATO pentru Managementul Transportului

Aerian (NATO Airlift Management Organization – NAMO).

În cadrul întâlnirii, nu s-a ajuns la un consens cu privire la Carta NAMO și crearea acestei structuri în cadrul Alianței datorită opoziției Franței, Germaniei și Spaniei, state care nu participă la inițiativa de achiziționare a aeronavelor C17. După mai multe runde de negocieri, Carta NAMO a fost aprobată la nivelul NAC în data de 20.06.2007.

Baza principală de operare (MOB) se preconiza, la data semnării scrisorii de intenție, a fi la baza aeriană Ramstein/Germania, care aparține Forțelor Aeriene ale SUA din Europa (USAFE), datorită facilităților deja existente. Pentru baza de la Ramstein s-a oferit ca alternativă, de către Ungaria, baza aeriană de la Papa, aceasta oferindu-se în plus să și înregistreze și certifice aeronavele, dar numai în situația în care baza operațională principală va fi locată la Papa.

Prin HG 1097/2007, Guvernul României a aprobat participarea Ministerului Apărării la NAMO și oferirea spre utilizare a Aeroportului Internațional Mihail Kogălniceanu drept bază operațională principală pentru Capabilitatea de Transport Strategic Aerian. În cele din urmă, națiunile implicate au ales ca bază principală de operare Baza Aeriană Papa (Ungaria).

Memorandumul de Înțelegere privind Capabilitatea de Transport Strategic Aerian (SAC MoU) este structurat în patru capitole. Capitolul I Aspecte preliminare, definește programul, stabilește obiectivele și aria de aplicare a programului general, descrie structura și managementul programului, precum și termenii și acronimele aplicabile întregului MoU. Capitolul al II-lea, Activitățile NAMO/NAMA, stabilește termenii și condițiile specifice conform cărora se participă la Organizația NATO de Management al Transportului Aerian (NAMO), se va opera și conduce Agenția NATO de Management al Transportului Aerian (NAMA), și se vor achiziționa aeronavele C-17, sprijinul logistic și infrastructura. Capitolul al II-lea răspunde necesității de a îndeplini cerințele secțiunii a XIV-a, art. 56 al Cartei NAMO, referitor la intrarea în vigoare a Cartei, în sensul că aceasta va produce efecte doar după intrarea în vigoare a prezentului MoU.

Capitolul al III-lea, “Operații” stabilește termenii și condițiile specifice potrivit cu care participanții vor opera aeronavele C-17, incluzând competențele care vor fi delegate Comitetului Director al SAC și comandantului unității operative multinaționale, numită Grupul de Transport Aerian de mare capacitate (HAW).

Rezultatul final al acestui efort este înființarea unei agenții NATO care va achiziționa o capabilitate de transport strategic aerian deținută de NAMO și care va permite Participanților să opereze capabilitatea respectivă, ca o unitate militară multinațională, pentru a răspunde nevoilor de transport ale acestora (dar și ale NATO atunci când e nevoie) în mod sigur, eficient și la cel mai scăzut cost posibil.

Textul MoU a fost elaborat de un Comitet format din experți ai tuturor Participanților și discutat de-a lungul mai multor întâlniri, în a doua

jumătate a anului 2007 și începutul anului 2008.

Partea română a semnat documentul la data de 30 iulie 2008, potrivit Hotărârii Consiliului Suprem de Apărare a Țării nr. 82 din 25 iulie 2008.

Având în vedere ultimele evoluții din cadrul Inițiativei (mai ales anunțul Italiei cu privire la intenția de a se retrage) s-a negociat și convenit o Scrisoare de confirmare între Participanții la SAC MoU cu privire la suspendarea și reducerea unor costuri ale Programului privind Capabilitatea de Transport Strategic Aerian și alocarea orelor de zbor neprevăzute în Program, care având în vedere implicațiile asupra textului SAC MoU, este necesar să fie supusă procedurii de aprobare împreună cu acesta.

Comitetul director al Inițiativei a decis că la data de 23.09.2008 au fost întrunite condițiile necesare pentru intrarea în vigoare a SAC MOU și implicit de intrare în vigoare a Cartei NAMO, respectiv operaționalizarea acestei organizații NATO.

Principala consecință a operaționalizării NAMO este emiterea cererii de fonduri pentru lansarea Programului SAC. În acest sens, organizația a transmis către Participanți facturile pentru plata contribuției pe anul în curs care au scadența la 01.11.2008. Reglementarea domeniului prin acest normativ se impune având în vedere necesitatea plății contribuției până la data menționată, în caz contrar existând posibilitatea ca Participantul român să fie considerat responsabil pentru întârzierea demarării Programului. De asemenea, urgența reglementării este impusă și de posibilitatea invocării de către unii Participanți a unor prevederi ale SAC MOU potrivit cărora se pot solicita penalități pentru întârzierea plății contribuției.

Personalul care urmează a fi încadrat la Grupul de Transport Aerian de mare capacitate (HAW) beneficiază de drepturile prevăzute de legislația în vigoare privind trimiterea în misiune permanentă în străinătate a personalului Ministerului Apărării. Având în vedere gradul ridicat de risc implicat de transportul trupelor și materialelor statelor membre NATO în teatrele de operații, prin proiect se prevede acordarea unor drepturi de natură salarială personalului navigant, personalului aeronautic nenavigant și personalului tehnic-ingineresc de aviație, drepturi care să permită desfășurarea activității în condiții corespunzătoare, specifice acestei categorii de personal. De asemenea, proiectul urmărește și asigurarea unor drepturi comparabile cu cele ale personalului care execută misiuni temporare în afara teritoriului național.

Textul este în concordanță cu principiile dreptului internațional și corespunde legislației interne a fiecăruia dintre statele Participanților.

2. Schimbări
preconizate

3. Alte
informații

Secțiunea a 3-a

Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ						
1. Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
3. Impactul social	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
4. Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
5. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
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)						
-mii lei-						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Medi a pe 5 ani
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	-					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (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 (ii) bunuri și servicii	-					
3. Impact financiar, plus/minus, din care:	-					

a) buget de stat b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	-					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	-					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	-					
7. Alte informații	Cheltuielile vor fi în limita bugetului anual aprobat Ministerului Apărării.					

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Proiecte de acte normative suplimentare	-	
2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	-	
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	-	
4. Evaluarea conformității:		
Denumirea actului sau documentului comunitar, numărul, data adoptării și data publicării	Gradul de conformitate (se conformează/nu se conformează)	Comentarii
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	-	
6. Alte informații	-	

Secțiunea a 6-a

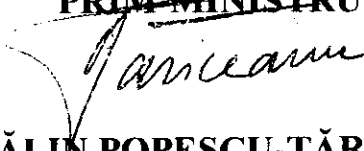
Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	-
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	
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	-
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	-
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	
6. Alte informații	-
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	-
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	
3. Alte informații	
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	Prevederile proiectului de act normativ vor fi puse în aplicare de Ministerul Apărării, fără a fi înființate alte structuri sau extinse competențele celor existente.
2. Alte informații	-

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de lege anexat, în vederea aprobării Ordonanței de urgență pentru ratificarea Memorandumului de Înțelegere între Ministerul Apărării al Republicii Bulgaria, Ministerul Apărării al Republicii Cehia, Ministerul Apărării al Republicii Estonia, Ministerul Apărării al Republicii Finlanda, Guvernul Republicii Ungare, Ministerul Apărării al Republicii Italiene, Ministerul Apărării al Republicii Letonia, Ministerul Apărării al Republicii Lituania, Ministerul Apărării al Regatului Țărilor de Jos, Ministerul Apărării al Regatului Norvegiei, Ministerul Apărării Naționale al Republicii Polone, Guvernul României, Ministerul Apărării al Republicii Slovenia, Guvernul Regatului Suediei și Departamentul Apărării al Statelor Unite ale Americii privind Capabilitatea de Transport Strategic Aerian (SAC), deschis spre semnare la Luxemburg, la 14 februarie 2008 și a Scrisorii de confirmare între Participanții la SAC MoU cu privire la suspendarea și reducerea unor costuri ale Programului privind Capabilitatea de Transport Strategic Aerian și alocarea orelor de zbor neprevăzute în Program pe care îl supunem PARLAMENTULUI spre adoptare.

~~PRIM-MINISTRU~~

CĂLIN POPESCU-TĂRICEANU