



MINISTERUL TRANSPORTURILOR

ROMÂNIA
ADMINISTRAȚIA PREZIDENȚIALĂ
SECRETARIATUL CONSILIULUI
SĂPĂRARE A ȚĂRII
INTRARE
IEȘIRE Nr. 2117-845
Ziua 12 Luna 09 Anul 2018



CABINET MINISTRU

Nr. 6854 Data: 20.03.2018

APROB
KLAUS WERNER JOHANNIS

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI
PREȘEDINTE AL CONSILIULUI SĂPĂRARE A ȚĂRII

DE ACORD,
VASILICA - VIORICA DĂNCILĂ

PRIMUL-MINISTRU AL
GUVERNULUI ROMÂNIEI

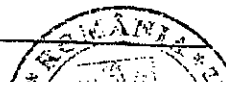


MEMORANDUM

Avizat:

P. TUDOREL TOADER
Ministrul Justiției

09.03.2018



TEODOR - VIOREL MELEȘCANU
Ministrul afacerilor externe

CARMEN DANIELA DAN
Ministrul afacerilor Interne

EDUARD RAUL HELLVIG
Directorul Serviciului Român de Informații

De la: LUCIAN ȘOVA
Ministrul transporturilor

Tema: Aprobarea semnării de către România a 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 Tokio la 14 septembrie 1963



I. Istoricul negocierilor

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 securității 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. Începând cu anii 1960 au fost încheiate, sub auspiciile OACI, o serie de tratate privind securitatea aviației.

Convenția cu privire la infracțiuni și la anumite alte activități săvârșite la bordul aeronavelor (denumită în continuare "Convenția de la Tokio"), încheiată la Tokio la 14 septembrie 1963, 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 aflate în zbor. Acest act juridic internațional include și categoria pasagerilor indisciplinați (turbulenți) care pot săvârși acte de natură să pună în pericol siguranța aeronavei, ale persoanelor aflate la bordul unei aeronave sau proprietatea.

România a aderat la Convenția de la Tokio prin Decretul nr. 627 din 21 noiembrie 1973.

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 deturmată este obligat să permită pasagerilor și echipajului continuarea călătoriei în cel mai scurt timp posibil (...)”.

În ceea ce privește jurisdicția asupra faptelor comise la bordul aeronavei, aceasta revine Statului în care este înmatriculată aeronava, indiferent de locul în care aceasta se află, cu toate că în anumite situații particulare și alte State părți la Convenție pot exercita jurisdicția. Convenția exclude de la aplicarea sa infracțiuni de natură politică, precum și cele care au la bază discriminarea pe considerente rasiale sau religioase.¹

Convenția permite comandantului aeronavei să ia 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.

Articolul 10 al Convenției prevede imunitate de răspundere în orice procedură pentru acțiunile întreprinse în conformitate cu dispozițiile sale. Perioada de timp relevantă în cadrul căreia o astfel de faptă trebuie să fie săvârșită pentru a intra sub incidența Convenției are în vedere momentul de la care motoarele aeronavei sunt accelerate în vederea decolării, până când rulajul pe pistă la aterizare a luat sfârșit. 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.

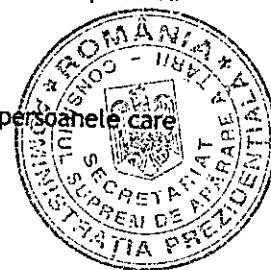
Convenția se aplică numai zborurilor comerciale internaționale. Sunt excluse de la aplicarea dispozițiilor Convenției zborurile locale, militare, vamale sau ale poliției.

Criticile aduse Convenției de la Tokio 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;

¹ A se vedea în acest sens art. 6 – 10 din Convenția de la Tokio.

² Art. 2 din Convenția de la Tokio.



- c. Lipsa unui cadru clar determinat pentru soluționarea problemelor ridicate de săvârșirea unor astfel de fapte.

Potrivit statisticilor IATA (Asociația Internațională a Transportatorilor Aerieni) se constată o creștere a incidentelor la bordul aeronavelor datorate pasagerilor indisciplinați (turbulenți), numai în perioada 2007-2015 fiind raportate peste 49.000 astfel de cazuri.

În timpul celei de-a 34 sesiuni a Comitetului Juridic OACI, ce a avut loc în anul 2009 la Montreal, IATA a propus crearea unui Grup de Studiu care să analizeze oportunitatea modernizării Convenției de la Tokio în special în ceea ce privește problematica pasagerilor turbulenți și a aspectelor privind jurisdicția pentru astfel de fapte, precum și a mecanismelor de punere în aplicare a unor sancțiuni.

În urma consultărilor ce au avut loc, 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 Tokio. Rezultatul acestor demersuri s-a materializat în adoptarea, 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 Tokio la 14 septembrie 1963 (denumit în continuare Protocolul de la Montreal).

II. Prezentarea prevederilor relevante

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

- i) modificarea definiției aeronavei în zbor;
- ii) extinderea jurisdicției asupra faptelor care au loc la bordul unei aeronave și către statul operatorului aeronavei, precum și către statul de destinație a zborului (inclusiv statul unde a fost deviat zborul din cauza acțiunilor unui pasager turbulent);
- iii) puterile conferite comandatului aeronavei și ofițerului de securitate la bord;
- iv) recuperarea costurilor generate de comportamentul indisciplinat al unui pasager.

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

Astfel, Convenția de la Tokio prevede la art.1, paragraful 3) că ... "o aeronavă este considerată în zbor de la momentul în care este folosită forța motrice pentru decolare până în momentul în care aterizarea a luat sfârșit"...

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..."

De asemenea, potrivit textului actual al Convenției, la art.3, paragraful 1), jurisdicția revine statului de înmatriculare al aeronavei. Un stat parte care nu este stat de înmatriculare își poate exercita jurisdicția numai în condiții speciale (dacă fapta are consecințe pe teritoriul statului respectiv).



Astfel, prin Protocolul de la Montreal a fost introdusă jurisdicția multiplă necesară în contextul actual al aviației civile în care traficul este intens, leasingul de aeronave este o operațiune des folosită în aviația modernă, iar debarcarea se face în state care nu sunt state de înmatriculare și care de multe ori nu au legislație în materie. Astfel, pe lângă statul de înmatriculare al aeronavei care este competent prin Convenția de la Tokio să exercite jurisdicția asupra infracțiunilor și actelor comise la bordul aeronavei, prin Protocolul de la Montreal, 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, este competent să exercite jurisdicția).

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.

De asemenea, prin Protocolul de la Montreal, comandantului aeronavei îi sunt conferite puteri noi astfel încât acesta poate solicita ajutorul membrilor echipajului, al ofițerilor de securitate de la bord sau al pasagerilor, 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.

Protocolul de la Montreal introduce o prevedere nouă (art. 18 bis) prin care costurile asociate faptelor și actelor săvârșite la bordul aeronavei de către un pasager indisciplinat pot fi imputate acestuia de către operatorul aerian. Acestea sunt incluse și costurile cu devierea unei aeronave de la parcursul inițial și aterizarea pe un alt aeroport decât cel de destinație, pentru debarcarea pasagerului respectiv.

Intrarea în vigoare a Protocolului de la Montreal, va conduce la reducerea incidentelor datorate pasagerilor indisciplinați la bordul aeronavelor și va contribui la creșterea siguranței pasagerilor, a membrilor echipajului și a zborului.

În conformitate cu Art. 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*”.

Începând cu data de 4 aprilie 2015, Protocolul este deschis spre semnare de către toate statele, la sediul central al Organizației Aviației Civile Internaționale din Montreal, până la data intrării în vigoare a acestuia.

Intrarea în vigoare a Protocolului de la Montreal va avea loc în prima zi a celei de a doua luni care urmează după data depunerii celui de al douăzeci și doilea instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare. La data de 12 ianuarie 2018, conform evidențelor OACI, 30 de state semnaseră Protocolul de la Montreal, 4 depuseseră instrumentul de ratificare, iar 8 state aderaseră la acesta.

Din evaluarea Ministerului Transporturilor și din consultarea cu instituțiile implicate în aplicarea reglementărilor internaționale din domeniul securității aviației civile, a reieșit



importanța implementării acestui act internațional, ceea ce este de natură să determine o poziție favorabilă față de semnarea de către România a 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 Tokio la 14 septembrie 1963.

Protocolul de la Montreal intră sub incidența dispozițiilor art.4, lit.f, pct.2 din Legea nr. 415/2002 privind organizarea și funcționarea Consiliului Suprem de Apărare a Țării și, prin urmare, în conformitate cu art.13, alin.3 din Legea nr. 590/2003 privind tratatele se impune obținerea aprobării Consiliului Suprem de Apărare a Țării înainte de aprobarea, de către Președintele României, a semnării actului internațional.

III. Având în vedere cele de mai sus, **propunem:**

1. aprobarea semnării 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 Tokio la 14 septembrie 1963.
2. semnarea 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 Tokio la 14 septembrie 1963, de către ministrul transporturilor sau de către ambasadorul, reprezentant permanent al României la Organizația Aviației Civile Internaționale, la Ottawa, Canada.
3. eliberarea deplinelor puteri.

La prezentul Memorandum se anexează: textul în limba română și limba engleză al 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 Tokio la 14 septembrie 1963.

