



PREȘEDINTELE REPUBLICII MOLDOVA

08 noiembrie 2017

Nr. 0111-06-141

Stimate Domnule Președinte al Parlamentului,

În conformitate cu art. 86 alin. (1) din Constituția Republicii Moldova și cu art. 14 alin. (3) din Legea privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova, prezint Parlamentului, spre aderare, Protocolul privind aspecte specifice ale echipamentelor aeronautice la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile, încheiat la Cape Town la 16 noiembrie 2001, precum și proiectul de lege în acest sens, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 808 din 16 octombrie 2017.

În calitate de organ responsabil pentru prezentarea protocolului în Parlament se desemnează Ministerul Economiei și Infrastructurii.

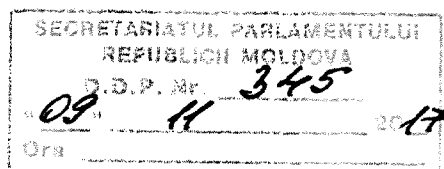
Cu stimă,

Igor DODON

Anexe:

1. Copia demersului Guvernului – una filă;
2. Hotărârea Guvernului nr.808 din 16 octombrie 2017 – 2 file;
3. Proiectul de lege nominalizat – 2 file;
4. Protocolul sus-menționat – 46 file;
5. Argumentarea necesității aderării – 8 file;
6. Avizele autorităților de resort – 4 file;
7. Tabelul de sinteză – 3 file.

Domnului Andrian CANDU,
Președinte al Parlamentului





CANCELARIA DE STAT A REPUBLICII MOLDOVA

Nr. 21-05-4880

Chișinău

19 octombrie 2017

Aparatul Președintelui Republicii Moldova

În temeiul art. 86 alin. (1) din Constituția Republicii Moldova și art. 14 alin. (2) din Legea nr. 595-XIV din 24 septembrie 1999 privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova, se prezintă spre examinare proiectul de lege pentru aderarea Republicii Moldova la Protocolul privind aspecte specifice ale echipamentelor aeronautice la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile, încheiat la Cape Town la 16 noiembrie 2001, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 808 din 16 octombrie 2017.

Responsabil de prezentarea în Parlament a proiectului de lege este Ministerul Economiei și Infrastructurii.

Anexe:

1. Hotărârea Guvernului privind aprobarea proiectului de lege (în limba română – 1 filă și în limba rusă – 1 filă);
2. Proiectul de lege (în limba română – 1 filă și în limba rusă – 1 filă);
3. Copiile de pe textul autentic al tratatului internațional și traducerea oficială certificată al acestuia (în limba engleză – 23 file, în limba română – 23 file);
4. Nota de argumentare la proiectul de lege (8 file);
5. Avizele autorităților (4 file);
6. Tabelul de sinteză (3 file).

Secretar general al Guvernului

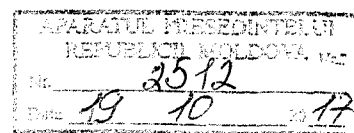
Lilia PALII

Ex.: N. Sandu
Tel.: 0 22 250 579

Casa Guvernului,
MD-2033, Chișinău,
Republica Moldova

Telefon:
+ 373 22 250 101

Fax:
+ 373 22 242696





GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr.808

din 16 octombrie 2017

Chișinău

Cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru aderarea Republicii Moldova la Protocolul privind aspecte specifice ale echipamentelor aeronautice la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile, încheiat la Cape Town la 16 noiembrie 2001

Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Se aprobă și se prezintă Președintelui Republicii Moldova spre examinare proiectul de lege pentru aderarea Republicii Moldova la Protocolul privind aspecte specifice ale echipamentelor aeronautice la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile, încheiat la Cape Town la 16 noiembrie 2001.

Prim-ministru



PAVEL FILIP

Contrasemnează

Viceprim-ministru,
ministrul afacerilor externe
și integrării europene

Andrei GALBUR

Viceprim-ministru,
ministrul economiei
și infrastructurii

Octavian CALMÎC

Ministrul justiției

Vladimir Cebotari

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA**LEGE****pentru aderarea Republicii Moldova la Protocolul privind aspecte specifice
ale echipamentelor aeronautice la Convenția privind garanțiile
internaționale în materie de echipamente mobile**

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Art.1. – Republica Moldova aderă la Protocolul privind aspecte specifice ale echipamentelor aeronautice la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile, încheiat la Cape Town la 16 noiembrie 2001, cu următoarea declarație: „În conformitate cu articolul XXX alineatul (1) din Protocolul privind aspecte specifice ale echipamentelor aeronautice la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile, Republica Moldova declară că va aplica articolele VIII și XII din acest protocol.”

Art.2. – Guvernul va întreprinde măsurile necesare pentru realizarea prevederilor protocolului menționat.

Art.3. – Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene va pregăti și va remite depozitarului instrumentul de aderare.

Președintele Parlamentului

Argumentarea
Oportunității aderării la Protocolul privind aspecte specifice ale
echipamentelor aeronautice la Convenția cu privire la garanțiile
internaționale în materie de echipamente mobile, adoptat la 16 noiembrie
2001 la Cape Town

Descrierea tratatului

- Informații generale:

Având la bază principiile și obiectivele Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ratificată de Republica Moldova prin Hotărârea Parlamentului nr. 97-XIII din 12.05.1994, schimbările la nivel global în ceea ce privește inovația, calitatea, produsele și serviciile individualizate în domeniul transporturilor, precum și necesitățile și tendințele actuale ale operatorilor aeronautici de a îmbunătăți siguranța și de a dezvolta cooperarea internațională, Republica Moldova trebuie să-și valorifice avantajele potențiale asociate acestor schimbări. Astfel, luând în considerare cele expuse mai sus, dar și faptul că Republica Moldova a aderat, prin Legea nr. 59 din 2015, la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile adoptată la Cape Town, la 16 noiembrie 2001 (în continuare „Convenția”), Ministerul Economiei și Infrastructurii propune spre examinare proiectul de Lege pentru aderarea Republicii Moldova la Protocolul privind aspecte specifice ale echipamentelor aeronautice la sus-menționata Convenție (în continuare „Protocol”).

- părțile la tratat, dacă nu este clar din denumire, eventual alte părți terțe care pot participa la negocieri sau deveni părți la tratat;

Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile (în continuare Convenția) și Protocolul la aceasta privind aspecte specifice referitoare la echipamentele aeronavelor, (în continuare Protocolul aeronautic), au fost adoptate împreună la o Conferință Diplomatică în Cape Town, Africa de Sud la 16 noiembrie 2001, ca un proiect comun al Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) și Institutului Internațional pentru Unificarea Dreptului Privat (UNIDROIT). Convenția a intrat în vigoare la 1 martie 2006, atunci când a fost semnată și ratificată de opt state. În prezent, Convenția are un număr de 71 de părți contractante. Protocolul aeronautic a intrat în vigoare la 1 martie 2006. Șaizeci și patru de state au ratificat sau au aderat la Protocolul aeronautic până la data de 16 iunie 2016. Protocolul aeronautic, la fel ca și Convenția, au fost deschise semnării până la data intrării lor în vigoare (1 martie 2006 pentru Protocol), lăsând statelor care nu au reușit semnarea acestora, posibilitatea de a se alătura prin depunerea unui instrument de aderare la depozitarul tratatului, care este Institutul Internațional pentru Unificarea Dreptului Privat (UNIDROIT).

- nivelul tratatului (interstatal, interguvernamental sau interdepartamental);

Protocolul aeronautic, la fel ca și Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile, la care Republica Moldova a aderat, prin Legea nr. 59 din 2015, reprezintă un tratat internațional multilateral, adeziunea Republicii Moldova la acest tratat va urma forma aderării, prevăzută de Legea RM nr. 595 cu

privire la tratatele internaționale și HG 442 cu privire la aprobarea Regulamentului privind mecanismul de încheiere, aplicare și încetare a tratatelor internaționale, și anume adoptarea Legii cu privire la aderarea RM la Protocol, propusă Parlamentului RM de către Președintele RM.

- *forma și structura tratatului.*

Protocolul aeronautic reprezintă – în sensul definiției date de dreptul internațional – un act accesoriu la Convenție, care are menirea de a asigura și facilita aplicarea acesteia. Este întocmit în formă scrisă, iar structura acestuia respectă tiparul clasic structural caracteristic tratatelor internaționale, fiind format dintr-un preambul, patru capitole ce includ 37 articole și o anexă.

Informații privind conținutul tratatului:

- *obiectul și scopul tratatului;*

Convenția stabilește normele juridice aplicabile tuturor categoriilor de echipamente mobile și este destinată să standardizeze tranzacțiile care implică bunuri mobile, creează standarde internaționale de înregistrare a contractelor de vânzare, de leasing precum și a contractelor de vânzare condiționate, și diverse căi de atac implicit pentru acordurile de finanțare, inclusiv reîntrarea în posesie și efectul de faliment la anumite state, stipulate în trei protocoale specifice: Protocolul privind aspecte specifice referitoare la echipamentele aeronavelor, semnat la 16 noiembrie 2001, la Cape Town; Protocolul privind aspecte specifice materialului feroviar rulant, semnat la 23 februarie 2007, la Luxemburg; și Protocolul privind aspecte specifice activelor spațiale, semnat la 9 martie 2012, la Berlin.

- *tratatele în vigoare pe care este menit să le implementeze, să le amendeze sau substituie;*

Dintre toate protocoalele sus-menționate, primul ne interesează în mod deosebit, acesta fiind menit să asigure implementarea Convenției și să instituie un regim legal internațional stabil ce va permite părților să își protejeze interesele financiare asupra echipamentelor aeronavelor, în acest fel stabilindu-se o predictibilitate legală pentru finanțări și leasing - uri internaționale.

Convenția, făcând în mod expres trimitere la Protocol, stabilește de asemenea și relația dintre acesta și Convenție nemijlocit, statuând la art. 6 că Protocolul și Convenția urmează a fi citite și interpretate împreună ca un singur instrument, iar în caz de divergențe între acestea, va avea întâietate anume Protocolul.

- *termenul de valabilitate, modul de încetare și prelungire a valabilității tratatului;*

Protocolul este încheiat pe un termen nelimitat, iar orice stat parte la Protocol îl poate denunța printr-o notificare în scris a depozitarului. Denunțarea intră în vigoare în prima zi a lunii care urmează după expirarea unui termen de douăsprezece luni de la data primirii notificării de la depozitar, Protocolul continuând să se aplice de parcă nu s-ar fi făcut nici o denunțare, în ceea ce privește toate drepturile și garanțiile care survin înainte de data de la care o astfel de denunțare începe să producă efecte.

- *modul de amendare a tratatului.*

Articolul XXXVI al Protocolului aeronautic stipulează condițiile în care Protocolul ar putea fi amendat, și anume: în cadrul unei Conferințe de evaluare, convocate de depozitarul tratatului la solicitarea a cel puțin 25 % dintre statele părți, poate fi pusă în discuție amendarea Protocolului. Amendamentele urmează a fi aprobate cu votul a cel puțin două treimi din numărul statelor prezente la Conferință, și va intra în vigoare pentru statele care au ratificat, acceptat sau aprobat amendamentele, după ratificarea, acceptarea sau aprobarea amendamentului în cauză de către 8 dintre aceste state.

Analiza de impact

Informații generale:

- actualitatea tratatului

Actualitatea tratatului rezidă din faptul că majoritatea prevederilor Convenției nu sunt aplicabile pentru o categorie specifică de echipamente, până la momentul în care Protocolul specific acelui tip de echipamente nu intră și el în vigoare. Având în vedere faptul că Republica Moldova a aderat la Convenție prin Legea nr. 59 din 2015, este imperios necesară aderarea la Protocolul aeronautic, pentru a putea beneficia în întregime de acele drepturi și beneficii pe care le oferă Convenția.

- scopul final al încheierii tratatului;

Scopul principal al Protocolului este de a servi Convenției de la Cape Town, drept instrument specific în materie de echipamente aeronautice, în vederea îmbunătățirii și armonizării legislațiilor private, în ceea ce privește finanțarea, leasing-ul și vânzarea de echipamente mobile, și să ofere părților implicate în astfel de tranzacții mai mare încredere și predictibilitate, în principal prin stabilirea unui set uniform de reguli de ghidare, de protecție, stabilirea priorităților în ceea ce ține de achiziția echipamentelor aeronautice.

Având în vedere că aceste instrumente nu pot fi tratate separat, scopul urmărit de Republica Moldova prin aderarea la Protocol rămâne același ca și pentru aderarea la Convenție, și anume:

- Facilitarea achiziționării și finanțării bunurilor mobile la nivel internațional prin crearea unor drepturi recunoscute tuturor statelor părți;
- Stabilirea criteriilor pentru crearea unor garanții internaționale și prioritizarea acestora;
- Facilitarea accesului la căi de atac și la repararea prejudiciilor pentru creditori;
- Înființarea unui registru internațional în format electronic cu scopul punerii la dispoziția părților a informațiilor privind garanțiile mobiliare constituite și asigurării unei priorități în recuperarea creanțelor;
- Stabilirea unui climat de siguranță și creșterea gradului de încredere al potențialilor creditori în situația vânzării/ cumpărării unor aeronave sau componente din aeronavă (în sistem de creditare).

O alternativă care reglementează (parțial) domeniul, o reprezintă, în ceea ce privește aeronavele și bunurile aeronautice Convenția privind recunoașterea internațională a drepturilor asupra aeronavelor, semnată la Geneva la 19 iunie 1948, și, la fel în ceea ce privește aeronavele, în Convenția pentru unificarea

anumitor reguli privitoare la sechestrul asigurător al aeronavelor, semnată la Roma la 29 mai 1933. Republica Moldova nu este parte la nici una dintre aceste tratate. Atât Convenția cât și Protocolul aeronautic stipulează expres că acestea vor avea întâietate în ceea ce privește aeronavele și bunurile aeronautice, asupra celor două tratate sus-menționate. De asemenea, Convenția de la Cape Town va prevala asupra Convenției Națiunilor Unite privind cesiunea de creanță în comerțul internațional, deschisă pentru semnare la New York la data de 12 decembrie 2001, având în vedere faptul că cesiunea de creanță reprezintă un drept conex aferent garanției internaționale. În același timp, Protocolul aeronautic va înlocui Convenția UNIDROIT privind leasingul financiar internațional, semnată la Ottawa la 28 mai 1988, în ceea ce privește bunurile aeronautice. Republica Moldova nu este parte la nici una dintre instrumentele internaționale sus-menționate.

- *descrierea succintă a principalelor drepturi și obligații pe care le generează tratatul;*

Convenția este concepută pentru a depăși problema obținerii unor drepturi sigure și ușor-executorii asupra articolelor de echipament mobil de mare valoare, care prin natura lor nu au o locație fixă și, în cazul activelor spațiale (cum ar fi sateliții) nu se află pe Pământ. Această problemă derivă în principal din abordările la scară largă a diferitor sisteme juridice referitor la obligațiile garantate printr-un contract de garanție, contractele încheiate sub condiție suspensivă (drepturile de retenție) și a celor de leasing (atât financiar cât și operațional), generând incertitudine în intențiile finanțatorii cu privire la eficacitatea drepturilor lor. Scopul acesteia este de a extinde finanțarea în ceea ce privește anumite categorii de echipament mobil de mare valoare, în special în țările în curs de dezvoltare, precum și o creștere a costurilor de împrumut.

- *modul de soluționare a disputelor sau inexistența unor astfel de prevederi;*

Mecanismul de soluționare a disputelor este stabilit de Convenție și este aplicabil și Protocolului aeronautic, având în vedere că cele două reprezintă în sine un singur instrument.

- *scopul teritorial al tratatului (teritoriul părților de aplicare a tratatului);*

Protocolul aeronautic nu are un scop teritorial în sine, dimpotrivă, scopul acestuia este de a unifica și oferi previzibilitate și stabilitate în domeniul pe care îl reglementează, depășind bariera legislativă diversă caracteristică statelor părți.

- a) eventuala urgență a punerii în vigoare a tratatului.*

Actualitatea punerii în vigoare a Protocolului rezidă din imposibilitatea aplicării prevederilor Convenției de la Cape Town în lipsa protocolului sus-menționat, aceste două instrumente fiind indisolubil legate și completându-se reciproc. Având în vedere că Republica Moldova a aderat la Convenție prin Legea nr.59 din 2015, se impune aderarea la Protocolul aeronautic, în vederea garantării deplinei funcționalități a acestui instrument internațional.

1. Aspectul politic, cultural și social: Aderarea la Protocolul aeronautic se realizează perfect la politica externă a Republicii Moldova, aceasta fiind unul din angajamentele Republicii Moldova asumate în baza Acordului de Asociere RM-UE și una dintre măsurile ce sunt prevăzute în PNAA 2017-2019.

2. *Aspectul economic și de mediu:* Se va stabili un regim internațional de facilitare a creației, a aplicabilității drepturilor de securitate, rezervare titlu și de leasing în categoriile de echipamente mobile de valoare, care intră sub incidența Protocolului. Va oferi încredere pentru creditorii și investitorii instituționali, ceea ce face posibilă convertirea împrumuturilor nelichide în valori mobiliare lichide și de a atrage capital intern și extern, în legătură cu astfel de echipamente. Aceasta va îmbunătăți oportunitățile de finanțare bazate pe active de echipamente mobile de mare valoare. Va reduce riscurile pentru creditori și, prin urmare, costurile îndatorării pentru debitori și va facilita acordarea de credite pentru achiziționarea de echipamente mobile de mare valoare, în special în țările în curs de dezvoltare, care au regimuri legale insuficient de receptive la nevoia creditorilor de a se simți în siguranță. În ceea ce privește creditul de aviație trebuie de remarcat faptul că, în măsura în care finanțarea este de obicei o condiție pentru achiziționarea și utilizarea de motoare de avioane și aeronave, Protocolul aeronautic va contribui la îmbunătățirea siguranței prin asistarea companiilor aeriene în eforturile lor de modernizare.

3. *Aspectul normativ :* Este necesar a stabili o anumită procedură de implementare în legislația națională, în vederea elaborării mecanismului de reglementare a garanțiilor internaționale în materie de echipamente mobile. Este în interesul atât al statului cât și al persoanelor fizice și juridice din domeniul aviației civile, să se adopte legislația cu privire la garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile.

4. *Aspectul instituțional și organizatoric :* Protocolul aeronautic stabilește mecanismul de reglementare a garanțiilor internaționale în materie de echipamente mobile. De asemenea, Protocolul aeronautic va îmbunătăți considerabil previzibilitatea în ceea ce privește aplicabilitatea drepturilor de securitate, rezervare titlu și de leasing în diferitele categorii de mare valoare a echipamentelor mobile.

5. *Aspectul financiar:* Prin aderarea la Protocolul privind aspecte specifice referitoare la echipamentele aeronavelor, se va instaura un regim legal internațional stabil ce va permite părților ce își vor înregistra interesele în Registrul Internațional să își protejeze și prioritizeze interesele financiare asupra echipamentelor aeronavelor, în acest fel stabilindu-se o predictibilitate legală pentru finanțări și leasinguri internaționale.

6. *Aspectul temporar:* Protocolul aeronautic intră în vigoare în prima zi a lunii care urmează expirării unei perioade de trei luni de la data depunerii instrumentului de ratificare, acceptare, aprobare sau accesiune.

A. Analiza oportunității aderării

Protocolul aeronautic a fost adoptat la aceeași dată cu Convenția, la 16 noiembrie 2001, și a intrat în vigoare, în conformitate cu dispozițiile Art. XXVIII (1), care stipulează că Protocolul va intra în vigoare în prima zi a următoarei luni care urmează expirării unei perioade de trei luni de la data depunerii celui de-al optulea instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, la data de 1 martie 2006, după ratificarea sa de către SUA, Malaiezia, Etiopia, Irlanda, Nigeria, Oman, Panama și Pakistan.

În conformitate cu prevederile art. XXVI ale Protocolului aeronautic, acesta a fost deschis semnării la 16 noiembrie 2001, până la intrarea sa în vigoare, și poate face obiectul ratificării, acceptării sau aprobării de către statele semnatare. Tot art. XXVI stipulează că orice stat care nu semnează prezentul protocol poate adera la acesta în orice moment, cu condiția că este parte și la Convenție. Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea se face prin depunerea unui instrument în acest scop la depozitar (UNIDROIT).

Art. XXXI al protocolului aeronautic prevede că declarațiile făcute în temeiul convenției se consideră ca fiind depuse și în temeiul Protocolului, dacă nu există dispoziții contrare. Este de menționat că Republica Moldova nu a făcut vre-o declarație la momentul aderării la Convenție, însă aceasta, la art. 57 prevede posibilitatea formulării ulterioare a declarațiilor, notificând despre aceasta depozitarul tratatului. Atât Convenția cât și Protocolul aeronautic nu permite formularea rezervelor.

Pe lângă declarațiile în temeiul Convenției, art. XXXI din Protocol, acesta permite și formularea unor declarații¹ separat de Convenție, cum ar fi cazurile prevăzute de art. XXXII, care stipulează expres articolele în temeiul cărora statul contractant poate formula declarații, și anume:

- art. XXIV statuează întâietatea protocolului aeronautic față de Convenția pentru unificarea anumitor reguli privitoare la sechestrul asigurător al aeronavelor, semnată la Roma la 29 mai 1933, însă orice stat parte la sus-menționata Convenție, poate declara la momentul ratificării, acceptării, aprobării sau aderării la Protocolul aeronautic faptul că nu-i va fi aplicabil acest articol. Din moment ce Republica Moldova nu este parte la Convenția privind unificarea anumitor reguli privitoare la sechestrul asigurător al aeronavelor, considerăm că formularea unei astfel de declarații nu este relevantă și nu ar produce efecte juridice;
- Art. XXIX prevede posibilitatea declarării Protocolului aplicabil tuturor unităților teritoriale ale statului contractant, în cazul în care acestor unități teritoriale le sunt aplicabile diferite sisteme de legi, prin enunțarea în mod expres a unităților teritoriale cărora le va fi aplicabil acest protocol. Dacă un stat nu a depus o declarație în acest sens, Protocolul se aplică tuturor

¹ Lista declarațiilor formulate de statele părți la Protocol se anexează.

unităților teritoriale ale statului contractant, și, în acest context, considerăm oportună abținerea de la formularea vre-unei declarații în sensul art. XXIX;

- Art.XXX, al.1) prevede că la semnarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea la Protocol, statul contractant poate declara că va aplica unul sau mai multe dintre următoarele articolele:

1. Art. VIII, care se referă la determinarea legii aplicabile oferindu-li-se părților la un acord, contract de vânzare-cumpărare sau conex de garanție ori acord de subordonare, posibilitatea de a conveni asupra legii care va reglementa drepturile și obligațiile contractuale în tot sau în parte, aceste prevederi vizând regulamentele naționale ale legii din statul desemnat). Considerăm oportună formularea unei astfel de declarații la momentul depunerii instrumentului de aderare.
2. Art. XII, se referă la asistența în caz de insolvență și prevede că, în conformitate cu legislația statului contractant, instanțele statului contractant în care se află bunul aeronautic cooperează cât mai mult posibil cu instanțele și administratorii judiciari din celelalte state în vederea punerii în aplicare a dispozițiilor articolului XI . Art. XI, la rândul său, reglementează măsurile în caz de insolvență, oferind în acest sens două alternative, pe care statele contractante, în virtutea art. XXX, le pot aplica pe una sau cealaltă în totalitate, specificând tipurile de proceduri de insolvență, dacă acestea există, cărora li se aplică una sau cealaltă alternativă.
3. Art. XIII, care reglementează autorizarea cererii de radiere a înregistrării și a permisului de export, și stipulează că doar persoana în favoarea căreia a fost emisă autorizarea („partea autorizată”) sau reprezentantul său autorizat este singura persoană împuternicită să exercite măsurile menționate la articolul IX alin. 1) - măsurile aplicabile în cazul neîndeplinirii obligațiilor – care sunt obținerea radierii aeronavei și obținerea exportării și transferului fizic al bunului aeronautic din teritoriul în care se află, aceste măsuri fiind suplimentare celor prevăzute de capitolul III al Convenției.

- Art.XXX, al.2) referitor la posibilitatea aplicării în tot sau în parte a art. X din protocol, ce vizează măsurile provizorii.
- Art.XXX, al 5) referitor la posibilitatea neaplicării în tot sau în parte a art. XXI, cu specificarea condițiilor în care se va aplica articolul în cauză. Articolul vizează alegerea și competența instanțelor, și este direct corelat cu art. 42-43 ale Convenției.
- Art. XXXIII prevede posibilitatea formulării declarațiilor ulterioare, în orice moment după intrarea în vigoare a Protocolului, notificând despre aceasta depozitarul tratatului. Acest articol nu re răsfrânge însă și asupra art. XXXI al Protocolului în partea ce ține de art. 60 din Convenție, care statuează că aceasta nu se aplică drepturilor sau garanțiilor preexistente, care își păstrează prioritatea pe care o dețineau conform legii aplicabile înainte de data de la care prezenta convenție începe să producă efecte, decât în cazul unei declarații contrare a statului contractant.

- Art. XXXIV prevede posibilitatea retragerii declarațiilor, alta decât cea făcută conform art. XXXI din Protocol în partea ce ține de art. 60 al Convenției, care, la fel tebuie notificată depozitarului.

**Viceprim-ministru,
ministru**



Octavian CALMÎC

Lista declarațiilor statelor părți la Protocolul aeronautic.

State ▼	Declarații
Canada	<u>XXIX*, XXX(1),(2),(3)</u>
Olanda	<u>XXIX, XXX(1),(2)</u>
Marea Britanie	<u>XXIX, XXX(1), (2), (3)</u>
Afganistan	<u>XXIX, XXX(1),(2),(3)</u>
Albania	<u>XIX, XXX(1)</u>
Angola	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Australia	<u>XXX(1), (3)</u>
Bangladesh	<u>XXIX, XXX(1),(2),(3)</u>
Brazilia	<u>XIX, XXX(1),(2),(3)</u>
Republica Capului Verde	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
R.P Chineză	<u>XIX, XXIX, XXX(1),(2),(3)</u>
Columbia	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Danemarca	<u>XXIX, XXX(1),(3) (5)</u>
Etiopia	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Fiji	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Germania	D
India	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Indonesia	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Irlanda	<u>XXX(1),(2)</u>
Iordania	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Kazahstan	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Kenia	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Luxemburg	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Madagascar	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Malawi	<u>XXX(1), (2),(3)</u>
Malaczia	<u>XXX(1),(2),(3)*</u>
Malta	<u>XXX(1)</u>
Mexic	<u>XIX, XXX(1),(3)</u>
Mongolia	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Mozambic	<u>XXX(1),(2),(3)</u>

State ▼	Declarații
Myanmar	<u>XXIX, XXX(1),(2),(3)</u>
Noua Zeelandă	<u>XXIX, XXX(1),(3),(5)</u>
Nigeria	<u>XXX(1)*,(2)*,(3)*</u>
Norvegia	<u>XXX(1),(3),(5)</u>
Oman	<u>XXIX, XXX(1),(2),(3)</u>
Pakistan	<u>XXIX, XXX(1),(2),(3)</u>
Panama	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Federația Rusă	<u>XXX (1)*,(3)</u>
Rwanda	<u>XXIX, XXX(1),(2),(3)</u>
San Marino	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Senegal	<u>XXIX, XXX(1),(2),(3)</u>
Sierra Leone	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Singapur	<u>XXX(1)*,(3)</u>
Africa de Sud	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Spania	<u>XIX, XXIX, XXX(1)</u>
Suedia	<u>XXX(1)</u>
Tajikistan	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Togo	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Turcia	<u>XXX(1),(2),(3)</u>
Ucraina	<u>XIX, XXX(1),(3)</u>
Emiratele Arabe Unite	<u>XIX, XXIX, XXX(1),(2),(3)</u>
Republica Tanzania	<u>XXX(1)*,(2)*,(3)*</u>
SUA	<u>XIX, XXX(1)</u>
Vietnam	<u>XIX, XXX(1),(2),(3)</u>

**Organizații
economice
regionale**

	Declarații
Uniunea Europeană	<u>XXVII(2), XXX(5)</u>

* Afectate de retragerea declarațiilor și / sau formularea unei declarații ulterioare.