

## EXPUNERE DE MOTIVE

### *Secțiunea 1* *Titlul proiectului de act normativ*

**LEGE pentru aprobarea Ordonanței de urgență privind modalitatea de operare a sistemelor de aeronave fără pilot la bord în cadrul Ministerului Afacerilor Interne, precum și pentru desemnarea Inspectoratului General de Aviație al Ministerului Afacerilor Interne, ca unitate de achiziții centralizată pentru achiziția centralizată de sisteme de aeronave fără pilot la bord**

### *Secțiunea a 2-a* *Motivul emiterii actului normativ*

<b>2.1. Sursa proiectului de act normativ</b>	PROGRAMUL DE GUVERNARE 2023—2024 - VIZIUNE PENTRU NAȚIUNE; ❖ Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021 – 2030.
<b>2.2. Descrierea situației actuale</b>	<p>PROGRAMUL DE GUVERNARE 2023—2024 - VIZIUNE PENTRU NAȚIUNE – cuprinde angajamente potrivit cărora la nivelul Inspectoratului General de Aviație al Ministerului Afacerilor Interne vor fi dezvoltate capacitățile de suport aerian (SAOP), care să asigure intervenția rapidă la evenimente din domeniul ordinii publice, inclusiv prin utilizarea aeronavelor fără pilot la bord. De asemenea, se va implementa Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021 - 2030, ce va asigura un cadru predictibil, coerent, integrat și multimodal pentru sectorul de transport.</p> <p>Pe dimensiunea de ordine și siguranță publică, Guvernul are drept obiectiv principal întărirea capacității de a acționa în interesul cetățenilor și comunităților, astfel încât să devină un furnizor de încredere în instituțiile statului. În plan intern este important ca eforturile să se concentreze pe creșterea gradului de siguranță și protecție a cetățeanului, pe continuarea reformelor instituționale și rezolvarea unor probleme structurale care au vulnerabilizat sistemul și l-au expus unor riscuri semnificative.</p> <p>Totodată, transformarea digitală a serviciilor publice oferite cetățenilor de către structurile MAI reprezintă un element cheie de modernizare și transformare instituțională.</p> <p>Este relevant faptul că aceste obiective strategice au fost</p>



asumate pe fondul unei situații internaționale afectate de criza sanitară prelungită, în context pandemic, de criza energetică și de existența unor amenințări ale fenomenului migraționist în Europa de sud-est, care au transformat spațiul adiacent României într-o zonă complexă. Astfel, apare nevoia stringentă de aliniere tehnologică cu scopul eficientizării activității entităților administrative din arcul guvernamental, prin raportare la costurile de resursă umană, de energie și de timp corelativ cu creșterea acurateții mijloacelor utilizate pentru atingerea acestor deziderate. Unul din domeniile identificate ca fiind cu impact semnificativ este domeniul aeronautic, din perspectiva faptului că misiunile de zbor cu elicoptere sunt indispensabile desfășurării activității entităților din arcul guvernamental, fără însă să fi atins potențialul maxim, iar identificarea unor variante complementare, ca cea a sistemelor de aeronave fără pilot la bord, va crea premisele de asigurare și de dezvoltare a acestor misiuni.

UAS (Unmanned Aerial Systems - sistem de aeronave fără pilot la bord) este orice aeronavă fără pilot la bord și echipamentul prin care este comandată de la distanță.

UAS reprezintă o tehnologie modernă cu un potențial mare pentru dezvoltarea aplicațiilor și serviciilor atât civile, cât și militare. Datorită tehnologiilor de conducere la distanță, UAS-urile pot colecta date calitative și cantitative, în diferite medii, în timpul zborului.

Aeronavele fără pilot permit reducerea timpului și a costurilor necesare pentru procesele de monitorizare sau de măsurare, pătrunderea în locurile cu acces dificil sau periculos, precum și automatizarea procedurilor de monitorizare și de măsurare, de exemplu, utilizând funcția de autopilot.

În domeniul civil, aplicarea UAS – urilor este relevantă pentru: supravegherea răspândirii bolilor în agricultura, supravegherea și fotografierea aeriană, detectarea scurgerilor de gaz, detectarea incendiilor, monitorizarea mediului ambiant, arheologia, monitorizarea sistemelor fotovoltaice, monitorizarea clădirilor, a construcțiilor și a șantierelor infrastructurii de transport și controlul liniilor electrice.

În domeniile ordine publică și situații de urgență, aplicarea UAS – urilor este relevantă pentru executarea misiunilor specifice Ministerului Afacerilor Interne, pentru

✓ observarea din aer a activităților care se desfășoară pe suprafața terestră, fluvială și maritimă;

✓ observarea din aer și monitorizarea zonei de graniță, rute de migrație și activități ilegale;

✓ monitorizarea traficului rutier, naval, maritim, montan și



indicarea situațiilor critice;

✓ supravegherea și monitorizarea zonelor în care s-au produs dezastre și catastrofe naturale;

✓ supravegherea și monitorizarea pădurilor, deltei și migrației animalelor;

✓ releu de comunicații;

✓ sprijinul cu date și informații a forțelor de intervenție în gestionarea situațiilor de urgență, inclusiv sprijin post-eveniment;

✓ determinarea efectelor dezastrelor și calamităților naturale;

✓ identificarea locurilor și persoanelor care afectează ordinea publică;

✓ supravegherea și monitorizarea adunărilor și a mulțimilor violente;

✓ supravegherea zonelor în care sunt concentrate mase mari de oameni (competiții sportive, întâlniri internaționale, demonstrații, revolte etc);

✓ supravegherea și monitorizarea structurilor critice și infrastructurilor de nivel național sau local;

✓ monitorizarea rutelor și zonelor de interes (zone protejate, zone cu risc la inundații/cutremur/alunecări, zone cu risc de poluare și protecție a mediului;

✓ căutarea-salvarea supraviețuitorilor la dezastre și calamități naturale;

✓ căutarea aeronavelor, navelor și a persoanelor implicate în accidente aviatice, navale sau cu victime multiple, a persoanelor aflate în dificultate, în medii improprii supraviețuirii sau în zone izolate, sau a căror viață este pusă în pericol și salvarea acestora;

✓ cercetarea chimică, bacteriologică, radiologică și nucleară;

✓ informarea/alertarea publică cu ajutorul dispozitivelor de comunicare acustică.

Totodată, utilizarea UAS – urilor în domeniile ordine publică și situații de urgență prezintă o serie de avantaje:

➤ obținerea, cu cheltuieli mai mici, a unor imagini aeriene în timp real asupra situației din teren;

➤ scăderea timpului de reacție, furnizarea informațiilor necesare luării deciziilor într-o totală cunoștință de cauză și întărirea încrederii în justetea deciziilor;

➤ reducerea costurilor privind consumul de resursă de aviație;

➤ reducerea misiunilor de tip supraveghere cu elicopter;

➤ creșterea capacității îndeplinirii misiunilor în folosul ordinii și siguranței publice;

➤ utilizarea în locuri greu accesibile, acolo unde factorul uman este imposibil de implicat (calamități naturale, incendii, zone cu relief greu accesibil, etc.);



- pot zbura în condiții de aer sever poluat;
- riscuri minime în cazul unui accident aviatic;
- poluare fonică aproape inexistentă la 100 m deasupra solului;
- căutare persoane dispărute cu ajutorul tehnicii de detectare a semnalului telefoanelor mobile;
- ora de zbor față de elicopter de 10 ori mai ieftină;
- cartografiere zone afectate;
- echipare cu senzori LIDAR pentru fotogrammetrie;
- misiuni de asigurare a ordinii publice în condiții de densitate urbană ridicată;
- supravegherea unor obiecte la viteze mici, zbor la înălțimi reduse.

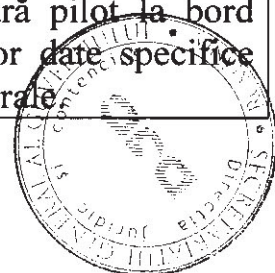
În comparație, diferența dintre imaginile captate de un UAS și imaginile din satelit este că UAS-ul poate face fotografii cu o rezoluție de până la câțiva centimetri pentru fiecare pixel și poate obține o calitate și o precizie mai mare a imaginilor în timp real, deoarece acestea pot zbura sub plafonul de nori. În plus, un satelit poate furniza imagini doar o dată pe săptămână sau o dată pe lună, când orbita acestuia este deasupra zonei de interes.

Deși documentele strategice de dezvoltare a aviației Ministerului Afacerilor Interne, începând din anul 2010, au identificat printre obiectivele pentru dezvoltarea capacităților logistice necesare funcționării corespunzătoare a Inspectoratului General de Aviație, achiziționarea de UAS, până la acest moment obiectivul nu a fost îndeplinit.

Având în vedere imposibilitatea asigurării resurselor financiare pentru realizarea acestui obiectiv, se apreciază oportun și necesar un parteneriat, dezvoltat într-un program pilot de cooperare, între Ministerul Afacerilor Interne și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru achiziționarea sistemelor de aeronave fără pilot la bord - UAS, finanțarea acestora realizându-se de la bugetul de stat, din fonduri externe nerambursabile, rambursabile și/sau alte surse legale de finanțare.

Prin Inspectoratul General de Aviație din cadrul Ministerului Afacerilor Interne se va asigura operarea sistemelor UAS, conform nevoilor operative ale celor două ministere.

Ulterior operaționalizării în cadrul programului pilot de cooperare, sistemul de cooperare se va extinde, astfel încât Inspectoratul General de Aviație din cadrul Ministerului Afacerilor Interne va putea asigura resursa umană de zbor în vederea executării unor misiuni de zbor cu aeronave fără pilot la bord pentru acoperirea necesarului de colectare a unor date specifice atribuțiilor autorităților administrației publice centrale.



	<p>Prezenta ordonanță de urgență se aplică autorităților administrației publice centrale în situația în care operează sisteme de aeronave fără pilot la bord cu sprijinul Ministerului Afacerilor Interne.</p> <p>În ceea ce privește autoritățile administrației publice centrale, acestea pot deține și opera orice fel de aeronave fără pilot la bord, cu respectarea legislației specifice, calitatea inspectoratului general de operator vizând doar o posibilitate de cooperare a acestor autorități.</p>
<p><b>2.3. Schimbări preconizate</b></p>	<p>Prin proiect se propune ca Ministerul Afacerilor Interne, prin structurile sale, să opereze sisteme de aeronave fără pilot la bord prin misiuni de zbor în scopul îndeplinirii atribuțiilor proprii, precum și pentru sprijinirea ministerelor și organelor centrale de specialitate subordonate Guvernului sau ministerelor în îndeplinirea atribuțiilor acestora.</p> <p>Propunerea normativă se justifică pe necesitatea tot mai mare a instituțiilor din arcul guvernamental de a utiliza sisteme de aeronave fără pilot pentru a capta informații utilizate pentru îndeplinirea atribuțiilor proprii. Atât costurile ridicate, cât și necesarul logistic complex pentru a utiliza astfel de sisteme au generat ideea desemnării unei singure entități administrative care să deservească toate instituțiile solicitante. În fapt, este practic imposibil ca fiecare minister sau organ de specialitate subordonat Guvernului sau ministerelor să dețină întreaga infrastructură de comunicații (mijloace tehnice, frecvență radio, operatori autorizați, șamd) necesară operării unei aeronave fără pilot.</p> <p>Astfel, singura soluție pentru atribuirea unei astfel de responsabilități în domeniul civil a fost identificarea Ministerului Afacerilor Interne, prin Inspectoratul General de Aviație din componența sa, în considerarea rolului pe care-l are în prezent acest inspectorat general de a gestiona atât misiuni de ordine publică cât și de situații de urgență, inclusiv transport aerian în cadrul asistenței medicale de urgență.</p> <p>Atribuirea acestui rol Ministerului Afacerilor Interne, prin Inspectoratul General de Aviație, înseamnă de fapt extinderea competenței de funcționare cu o componentă de sprijin aerian cu aeronave fără pilot pentru ministere și organe centrale de specialitate subordonate Guvernului sau ministerelor ca acestea să poată colecta date și informații specifice zonei lor de competență.</p> <p>În vederea eliminării oricărei confuzii, este clarificat obiectul de reglementare al prezentei ordonanțe de urgență, respectiv faptul că aceasta:</p> <p>a) reglementează organizarea capacităților operaționale ale Ministerului Afacerilor Interne pentru a utiliza sisteme de aeronave</p>



fără pilot la bord în scopul de a capta informații de interes pentru desfășurarea activității proprii, precum și pentru desfășurarea activității ministerelor și organelor centrale de specialitate subordonate Guvernului sau ministerelor;

b) instituie toate garanțiile necesare pentru ca realizarea captării informațiilor de interes să se facă numai în scopul de a le pune la dispoziția ministerelor și organelor centrale de specialitate subordonate Guvernului sau ministerelor care au atribuții legale pentru a efectua prelucrări ale informațiilor de interes;

c) nu reprezintă temeii juridic pentru prelucrarea informațiilor de interes captate, prelucrarea acestora se realizează în temeiul dispozițiilor exprese prevăzute în actele normative de organizare și funcționare a ministerelor și organelor centrale de specialitate subordonate Guvernului sau ministerelor și cu respectarea limitărilor prevăzute în actele normative de cooperare;

d) nu se aplică ministerelor și organelor centrale de specialitate subordonate Guvernului sau ministerelor în situația în care acestea operează sisteme de aeronave fără pilot la bord în scopul captării informații de interes fără sprijinul Ministerului Afacerilor Interne.

De asemenea, în vederea stabilirii responsabilităților în cadrul programelor de cooperare, au fost enunțate componentele sistemului de aeronave fără pilot la bord, astfel:

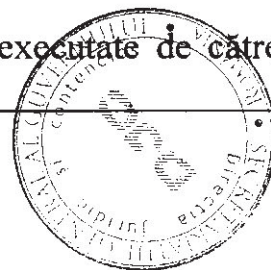
- aparatul de zbor;
- senzorii pentru captarea informațiilor de interes;
- echipamentele de comunicații prin care se transmit/recepționează informațiile necesare pentru controlul aparatului de zbor;
- echipamentele de comunicații necesare prin care se transmit informațiile captate de senzori;
- sistemele suport de la sol necesare pentru controlul aparatului de zbor;
- sistemele de comunicații aferente echipamentelor menționate mai sus;
- sistemele de la sol necesare pentru recepționarea și prelucrarea informațiilor captate de senzori, denumite în continuare platforme de prelucrare.

Tot astfel, pentru a se creiona întregul spectru de activitate s-a realizat o clasificare a misiunilor de zbor, astfel:

În funcție de regimul în care se execută, misiunile de zbor sunt:

a) misiuni de zbor cu regim independent, executate de către unitățile, instituțiile și structurile aflate în subordinea/în cadrul Ministerului Afacerilor Interne;

b) misiuni de zbor cu regim de cooperare, executate de către inspectoratul general.



În funcție de structura/instituția beneficiară care prelucrează informațiile de interes, misiunile de zbor cu regim de cooperare sunt:

- a) misiuni de zbor în cooperare cu structurile beneficiare;
- b) misiuni de zbor în cooperare cu instituțiile beneficiare;
- c) misiuni de zbor la cerere.

În scopul executării misiunilor de zbor în regim independent, structurile Ministerului Afacerilor Interne, altele decât Inspectoratul General de Aviație și unitățile subordonate acestuia, operează aeronave fără pilot la bord:

a) cu masa maximă la decolare mai mică de 25 kg, fără a exista obligativitatea asigurării mentenanței acestora de către personal tehnic-ingineresc de aviație;

b) cu masa maximă la decolare între 25-150 kg, dacă pot asigura mentenanța cu personal tehnic ingineresc de aviație.

Competența inspectoratului general este exclusivă numai pentru structurile Ministerului Afacerilor Interne și numai atunci când structurile beneficiare vor opera aeronave fără pilot la bord cu masa maximă la decolare mai mare de 150 kg, iar când nu pot asigura mentenanța cu personal tehnic ingineresc de aviație, pentru aeronave fără pilot la bord cu masa maximă la decolare între 25 - 150 kg acestea execută misiuni de zbor în cooperare cu inspectoratul general.

Deoarece excede obiectului de reglementare, autoritățile administrației publice centrale pot opera sisteme de aeronave fără pilot la bord în scopul executării misiunilor de zbor în regim independent, însă regimul stabilit prin prezenta ordonanță de urgență nu le este aplicabil, acestea urmând să respecte dispozițiile specifice domeniului aviației civile.

Misiunile de zbor în cooperare cu structurile beneficiare se execută cu caracter de periodicitate, de către inspectoratul general pentru îndeplinirea unor atribuții proprii ale acestora.

Misiunile de zbor în cooperare cu instituțiile beneficiare se execută cu caracter de periodicitate pentru îndeplinirea unor atribuții proprii ale acestora.

Pentru a se asigura conformitatea misiunii de zbor cu scopul urmărit, cu felul datelor captate în corelare cu atribuțiile fiecărei entități implicate în cooperare a fost identificată soluția normativă ca pentru fiecare structură/instituție beneficiară să fie emis/adoptat un act normativ de cooperare care să cuprindă:

- ✓ structura/instituția beneficiară;
- ✓ scopul și limitele misiunii de zbor;
- ✓ perioada misiunii de zbor;
- ✓ identificarea informațiilor de interes;



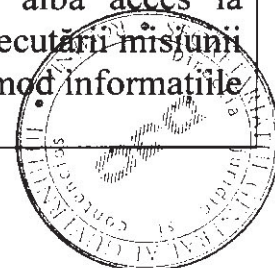
- ✓ garanții particularizate pentru captarea informațiilor de interes;
- ✓ dispozițiile legale din actele normative de organizare și funcționare a structurii/instituției beneficiare în temeiul cărora acestea prelucrează informațiile de interes (datele captate);
- ✓ modalitatea de asigurare a necesarului logistic și operațional;
- ✓ indicarea sursei de finanțare.

În context, a fost clarificat caracterul de periodicitate, respectiv faptul că misiunea de zbor se desfășoară într-o perioadă de timp limitată de la câteva zile la câteva luni sau câțiva ani în intervalul cărora se poate executa zboruri succesive la anumite intervalele orare, care pot fi determinate sau determinabile în funcție de specificul scopului misiunii.

Misiunile de zbor la cerere se execută punctual la solicitarea unei structuri a Ministerului Afacerilor Interne sau a unui minister sau organ central de specialitate subordonat Guvernului sau ministerelor în vederea îndeplinirii unor atribuții funcționale proprii. La nivelul Ministerului Afacerilor Interne, misiunile de zbor la cerere se referă la misiunile care nu sunt cuprinse în planul cadru elaborat în conformitate cu Ordinul ministrului administrației și internelor nr. 94/2010 pentru aprobarea Normelor metodologice privind procedurile de planificare a resursei de aviație, cooperarea și accesul la bordul aeronavelor Ministerului Administrației și Internelor, cu modificările și completările ulterioare, în aceste situații fiind necesară aprobarea secretarului de stat care coordonează activitatea Inspectoratului General de Aviație.

S-a avut în vedere valorificarea resursei de zbor pentru toate entitățile administrative vizate ale căror nevoi de prelucrare a unor informații de interes pot fi asigurate printr-o misiune de zbor de scurtă durată care nu implică costuri logistice sau financiare însemnate. Pentru a se stabili limitele misiunii de zbor, în cuprinsul solicitării, instituția beneficiară va prezenta o serie de date și informații relevante.

Cu privire la captarea/transmiterea informațiilor de interes (date captate) proiectul propune un mecanism de garantare a păstrării limitării accesului, astfel încât informațiile de interes să fie captate cu respectarea actelor normative privind protecția informațiilor clasificate, strict în limita actului normativ de cooperare, fără ca Inspectoratul General de Aviație sau unitățile subordonate acestuia să aibă acces la informațiile de interes captate în timpul misiunilor de zbor iar operatorul aeronavei fără pilot să aibă acces la informațiile de interes captate numai prin natura executării misiunii de zbor și cu obligația să nu disemineze în nici un mod informațiile de interes accesate.





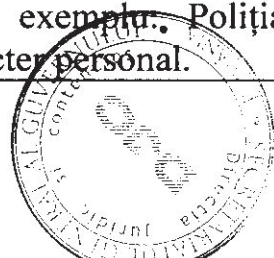
De asemenea, ca o garanție în plus, proiectul ordonanței de urgență propune ca stocarea de către Inspectoratul General de Aviație și unitățile subordonate a informațiilor de interes să se realizeze imediat după capturare și numai în limita de timp necesară echipamentelor de comunicații să asigure transmiterea automată, care este determinată de caracteristicile constructive ale echipamentelor utilizate.

Tot astfel, transmiterea se realizează în mod automat și complet prin intermediul echipamentelor de comunicații imediat după stocare, fără ca Inspectoratul General de Aviație și unitățile subordonate să intervină în vreun fel asupra informațiilor de interes transmise.

În ceea ce privește receptarea și prelucrarea informațiilor de interes, prin proiectul ordonanței de urgență sunt propuse norme exprese din care rezultă fără echivoc că structurile/instituțiile beneficiare prelucrează datele primite prin intermediul unor mijloace tehnice și în scopul și cu limitările pentru care aceste entități administrative funcționează. Astfel, structurile/instituțiile beneficiare receptează și prelucrează informații de interes prin intermediul platformei de prelucrare, care reprezintă suportul tehnic de comunicații la sol din compunerea sistemului de aeronave fără pilot la bord care constituie punctul final al fluxului informațional integrat și care prezintă caracteristicile tehnice specifice senzorilor de capturare montați pe aeronava fără pilot care execută misiunea de zbor. Atât receptarea cât și prelucrarea tehnică a informațiilor de interes sunt realizate automat în raport de caracteristicile constructive ale platformei de prelucrare, iar utilizarea de către structurile/instituțiile beneficiare se realizează strict pentru îndeplinirea atribuțiilor proprii prevăzute în actele normative care stabilesc organizarea și funcționarea acestor structuri/instituții și cu respectarea actelor normative de cooperare.

De asemenea, prin proiect nu se dorește instituirea unor prelucrări de date cu caracter personal, ci doar modalitatea de capturare/utilizare a informațiilor de interes prin implementarea strictă a unor măsuri de utilizare a senzorilor astfel încât să nu poată să ducă la identificarea persoanelor fizice care ar putea să fie înregistrate de sistemele video ale UAS.

Mai mult, proiectul va institui ca regulă generală interdicția de a utiliza senzorii montați pe UAS astfel încât să ducă la identificarea persoanelor fizice, iar ca excepție, pentru structurile beneficiare care au reglementat în actele normative de organizare și funcționare utilizarea de mijloace de supraveghere video în exercitarea atribuțiilor lor funcționale (spre exemplu, Poliția Română) posibilitatea captării și de date cu caracter personal.



În vederea operaționalizării, inspectoratul general parcurge o serie de acreditări/autorizări din sfera de activitate a Autorității Aeronautice Militare Naționale și a Autorității Naționale pentru Administrare și Reglementare în Comunicații.

Întrucât pentru comandă și control sau identificare este necesară utilizarea resurselor de spectru radio de către UAS, devin aplicabile dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 111/2011 privind comunicațiile electronice, aprobată, cu modificări și completări, prin Legea nr. 140/2012, cu modificările și completările ulterioare. În conformitate cu prevederile art. 18 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 111/2011, instituțiile competente din sistemul național de apărare, ordine publică și siguranță națională pot utiliza benzile de frecvențe radio desemnate conform Tabelului național de atribuire a benzilor de frecvențe radio (aprobat la data prezentei prin Hotărârea Guvernului nr. 376/2020), pentru utilizare guvernamentală sau în partaj guvernamental/negubernamental, în măsura în care acest lucru este necesar pentru îndeplinirea atribuțiilor conferite de lege, cu respectarea cerințelor din cadrul alin. (3) al aceluiași articol.

În plus, art. 19 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 111/2011 a instituit un mecanism prin intermediul căruia este administrată și coordonată gestionarea frecvențelor radio, resursă publică limitată aflată în administrarea Autorității Naționale pentru Administrare și Reglementare în Comunicații. În temeiul articolului indicat anterior, în cadrul Comisiei Interdepartamentale de Radiocomunicații (înființată prin Hotărârea Guvernului nr. 315/2011) se dezbate aspecte ce țin de atribuirile cuprinzând benzi de frecvențe radio cu utilizare guvernamentală sau aflate în partaj guvernamental/negubernamental. Cu alte cuvinte, identificarea resurselor de spectru radio necesare pentru comanda și controlul UAS-urilor utilizate în conformitate cu proiectul de act normativ urmează a se realiza în cadrul Comisiei Interdepartamentale de Radiocomunicații, cu respectarea normelor în vigoare. Această operațiune are un rol determinant în stabilirea parametrilor tehnici de funcționare a UAS.

Utilizarea efectivă a frecvențelor radio nu poate fi privită separat de echipamentele ce sunt instalate sau montate în cadrul sistemelor de aeronave fără pilot la bord. Ca atare, elementele componente ale sistemelor de aeronave fără pilot la bord vor respecta prevederile aplicabile ale Hotărârii Guvernului nr. 740/2016 privind punerea la dispoziție pe piață a echipamentelor radio, cu modificările și completările ulterioare, fiind luate în considerare excepțiile prevăzute de art.1 alin. (3) din actul normativ menționat anterior.

Cu privire la resursa umană, personalul încadrat în Ministerul



Afacerilor Interne se califică în specialitatea operator de aeronave fără pilot la bord, ca navigator de sol, cu statut de personal aeronautic nenavigant de sol, iar mentenanța acestor echipamente este asigurată de personal tehnic ingineresc de aviație. În plus, atunci când este cazul, personalul trebuie să obțină certificarea în sensul art. 33 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 111/2011.

De asemenea, personalul din cadrul autorităților administrației publice centrale care operează sisteme de aeronave fără pilot la bord fără sprijinul IGAv va fi supus regimului de pregătire și acreditare specific domeniului civil.

Fondurile necesare în vederea achiziționării și operării sistemelor de aeronave fără pilot la bord se vor realiza de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Afacerilor Interne și al structurilor/instituțiilor beneficiare, în limita sumelor aprobate cu această destinație, precum și din fonduri externe nerambursabile, rambursabile și sau alte surse legale de finanțare.

În vederea optimizării cheltuielilor ocazionate de achiziția și operarea sistemelor de aeronave fără pilot la bord, proiectul ordonanței de urgență propune o soluție normativă de desemnare a Inspectoratului General de Aviație din cadrul Ministerului Afacerilor Interne ca unitate de achiziții centralizate, în sensul prevederilor art. 3 alin. (1) lit. bbb) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, pentru achiziția centralizată a acestor sisteme. Se evidențiază ideea că achiziția centralizată vizează doar sistemele necesare în relația de cooperare, sens în care orice structură a Ministerului Afacerilor Interne sau oricare din entitățile administrative vizate de cooperare care nu cooperează și desfășoară zboruri în regim propriu poate să-și achiziționeze fără a fi împiedicată de regimul juridic atribuit unității centralizate de achiziții.

Cu privire la operarea efectivă, se propune posibilitatea ca bunurile achiziționate în regim centralizat, intrate în proprietatea publică sau privată a statului, să poată fi transmise către Inspectoratul General de Aviație, fie printr-una din modalitățile de transmitere prevăzută de Codul administrativ, fie prin derogare de la aceste modalități, prin comodat, în situația bunurilor intrate, după achiziție, în proprietatea privată a statului.

Proiectul propune ca Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Ministerul Afacerilor Interne să desfășoare un program pilot de cooperare, în vederea:

- a) inițierii activităților de operaționalizare a sistemelor de aeronave fără pilot la bord;
- b) captării, receptării și prelucrării unor informații de interes pentru îndeplinirea atribuțiilor proprii.



	<p>Programul pilot se desfășoară pe o perioadă de 5 ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență cu posibilitatea prelungirii acestei perioade.</p> <p>Sunt prevăzute strict datele care vor fi captate și atribuțiile în baza cărora se realizează prelucrarea acestor date.</p>
<p><b>2.4. Alte informații</b></p>	<p>În prezent, tehnologia a evoluat și avansează în continuare, iar inovațiile în domeniul aviatic cunosc o dezvoltare exponențială, caracterizată prin abordări pluridisciplinare de eficientizare a activității umane. Sistemele de aeronave fără pilot la bord - UAS - reprezintă o tehnologie modernă cu un potențial mare pentru dezvoltarea aplicațiilor și serviciilor atât civile, cât și militare, cu impact pozitiv substanțial asupra eficientizării acestor servicii.</p> <p>Situația internațională afectată de criza sanitară, în context post-pandemic, de criza energetică și de existența unor amenințări ale fenomenului migraționist în Europa de sud-est, au transformat spațiul adiacent României într-o zonă complexă. De asemenea, lumea post-pandemică este caracterizată de o tensiune constantă generată de tendințe ale reșezării strategice globale care antrenează o serie de evenimente negative, succesive și greu previzionabile de către state, iar aceste evenimente negative au un impact complex asupra rezilienței statale și necesită un răspuns prompt și adecvat prin măsuri imediate care să permită corectarea efectelor viitoarelor evenimente similare.</p> <p>În context, apare nevoia de aliniere tehnologică cu scopul eficientizării activității entităților administrative din arcul guvernamental, prin raportare la costurile de resursă umană, de energie și de timp corelativ cu creșterea acurateții mijloacelor utilizate pentru atingerea acestui deziderat. Misiunile de zbor sunt indispensabile desfășurării activității entităților din arcul guvernamental, fără însă să fi atins potențialul maxim, iar identificarea unor variante complementare de asigurare și dezvoltare a acestor misiuni apare în contextul dat, drept o necesitate indiscutabilă, mai ales că ora de zbor cu aeronave fără pilot la bord față de cea cu elicoptere este de 10 ori mai ieftină, iar acuratețea și complexitatea datelor colectate cu aeronave fără pilot la bord nu poate fi asigurată cu elicoptere sau cu tehnologia satelitară.</p> <p>Achiziția centralizată creează premisele obținerii unor produse de calitate la prețuri inferioare comparativ cu cele implicate de achiziția neunitară a produselor, raportat la faptul că efortul guvernamental este îndreptat spre identificarea unor soluții care să deblocheze blocajele intervenite în identificarea soluțiilor de operare pentru aeronavele fără pilot achiziționate sau pe cale de a fi achiziționate prin programe de finanțare din fonduri europene.</p>



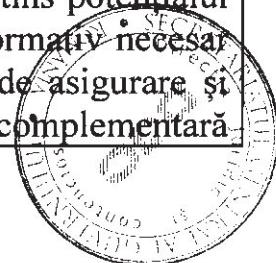
Inspectoratului General de Aviație al Ministerului Afacerilor Interne a primit un număr mare de solicitări de la entitățile administrative din arcul guvernamental pentru operarea unor aeronavele fără pilot achiziționate sau pe cale de a fi achiziționate, solicitări cărora nu s-a putut da curs din lipsa cadrului legal care să extindă competența de zbor a acestui inspectorat general de aviație în afara ministerului din care face parte. În lipsa unor măsuri urgente inclusiv de nivel legislativ cu privire la extinderea competenței de zbor a Inspectoratului General de Aviație al Ministerului Afacerilor Interne pentru operarea aeronavelor fără pilot ale entităților administrative din tot arcul guvernamental, există riscul ca aceste aeronave fără pilot să nu poate fi operate potrivit scopului și în termenele asumate prin programele de finanțare din fonduri europene. Tot astfel, în lipsa unor măsuri urgente inclusiv de nivel legislativ, există în special riscul de afectare a capacității operaționale de executare a misiunilor de zbor, ca misiuni suport pentru domeniile ordine publică, situații de urgență, infrastructură de transport, precum și în alte domenii de activitate ale instituțiilor din arcul guvernamental, care poate avea implicații negative asupra asigurării continuității în condiții de siguranță și de eficiență a serviciilor guvernamentale, respectiv de a afecta grav capacitatea instituțională de asigurare a serviciilor publice esențiale pentru siguranța, sănătatea și viața cetățenilor.

În considerarea faptului că elementele de mai sus vizează interesul public și strategic al României, constituindu-se într-o situație de urgență și cu caracter extraordinar a cărei reglementare nu poate fi amânată, în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată, se propune ca Guvernul României să adopte prezenta ordonanță de urgență.

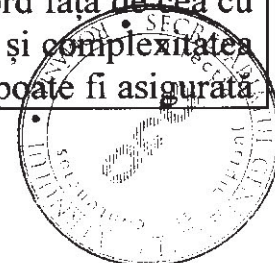
***Secțiunea a 3-a***  
***Impactul socioeconomic***

**3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ**

Proiectul de act normativ complinește nevoia de aliniere a administrației publice la cele mai noi tehnologii cu scopul eficientizării activității entităților administrative din arcul guvernamental, prin raportare la costurile de resursă umană, de energie și de timp corelativ cu creșterea acurateții mijloacelor utilizate pentru atingerea acestui deziderat. În contextul în care misiunile de zbor sunt indispensabile desfășurării activității entităților din arcul guvernamental, fără însă să fi atins potențialul maxim, proiectul de act normativ creează cadrul normativ necesar pentru identificarea unor variante complementare de asigurare și dezvoltare a acestor misiuni. O astfel de soluție complementară



	apare de la faptul că ora de zbor cu aeronave fără pilot la bord față de cea cu elicoptere este de 10 ori mai ieftină, iar acuratețea și complexitatea datelor colectate cu aeronave fără pilot la bord nu poate fi asigurată cu elicoptere sau cu tehnologia satelitară. Tot astfel, proiectul propune un mecanism de achiziție centralizată care să creeze premisele obținerii unor produse de calitate la prețuri inferioare comparativ cu cele implicate de achiziția neunitară a produselor.
<b>3.2. Impactul social</b>	Proiectul vizează un impact social pozitiv prin creșterea capacității operaționale de zbor ca misiune suport pentru misiunile de salvare în situații de urgență.
<b>3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului</b>	Proiectul asigură mecanismul juridic necesar pentru ca activitățile desfășurate, respectiv captare unor informații cu ajutorul aeronavelor fără pilot să nu afecteze drepturile sau libertățile fundamentale ale omului. Fiecare etapă a acestui proces de prelucrare (captare, stocare, transmitere, prelucrare, utilizare) prezintă garanțiile necesare asigurării conformității cu legislația specifică protecției datelor cu caracter personal.
<b>3.4. Impactul macroeconomic</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>3.5. Impactul asupra mediului de afaceri</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>3.6. Impactul asupra mediului înconjurător</b>	Proiectul vizează un impact asupra mediului pozitiv prin creșterea capacității operaționale de zbor ca misiune suport pentru activitățile de colectare a datelor de mediu, climaterice, de faună și floră.
<b>3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva</b>	Proiectul creează cadrul de reglementare necesar valorificării faptului că ora de zbor cu aeronave fără pilot la bord față de cea cu elicoptere este de 10 ori mai ieftină, iar acuratețea și complexitatea datelor colectate cu aeronave fără pilot la bord nu poate fi asigurată.



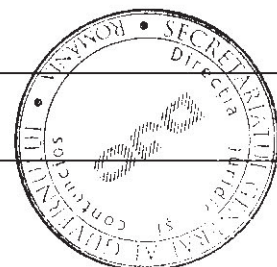
inovării și digitalizării	cu elicoptere sau cu tehnologia satelitară.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.9. Alte informații	

**Secțiunea a 4-a**

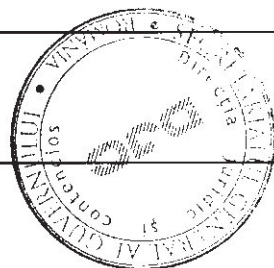
***Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri***

- în mii lei (RON) -

Indicatori	Anul curent 2023	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Media pe cinci ani
1	2	3	4	5	6	7
<b>4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:</b>						
<b>a) buget de stat, din acesta:</b>						
<b>(i) impozit pe profit</b>						
<b>(ii) impozit pe venit</b>						
<b>b) bugete locale:</b>						
<b>(i) impozit pe profit</b>						
<b>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</b>						
<b>(i) contribuții de asigurări</b>						
<b>d) alte tipuri de venituri</b>						
<b>4.2. Modificări ale cheltuielilor</b>						



<b>bugetare, plus/minus, din care:</b>						
<b>a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii</b>						
<b>b) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii</b>						
<b>c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii</b>						
<b>d) alte tipuri de cheltuieli</b>						
<b>4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:</b>						
<b>a) buget de stat</b>						
<b>b) bugete locale</b>						
<b>4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare</b>						
<b>4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare</b>						
<b>4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea</b>						





<b>modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare</b>						
<b>4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:</b> <b>a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată;</b> <b>b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.</b>						Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>4.8. Alte informații</b>	Nu există un impact bugetar negativ asupra bugetului general consolidat, fondurile necesare operării sistemelor de aeronave fără pilot la bord se realizează de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Afacerilor Interne și al structurilor/instituțiilor beneficiare, în limita sumelor aprobate cu această destinație, precum și din fonduri externe nerambursabile, rambursabile și sau alte surse legale de finanțare.					
<b>Secțiunea a 5-a</b> <b>Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare</b>						
<b>5.1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</b> <b>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;</b> <b>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.</b>			<b>b) hotărâri ale Guvernului privind cooperarea inspectoratului general cu instituțiile beneficiare pentru îndeplinirea unor atribuții proprii ale acestora (se va identifica în concret instituția beneficiară);</b> <b>ordine ale ministrului afacerilor interne privind cooperarea inspectoratului general cu structurile beneficiare pentru îndeplinirea unor atribuții proprii ale acestora (se va identifica în concret structura beneficiară);</b>			



<b>5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice</b>	Prin proiect se desemnează inspectoratul general ca unitate de achiziții centralizate, în sensul prevederilor art. 3 alin. (1) lit. bbb) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, pentru achiziția centralizată pentru structurile/instituțiile beneficiare de sisteme de aeronave fără pilot la bord necesare executării misiunilor de zbor de cooperare.
<b>5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE).</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate</b>	
<b>5.6. Alte informații</b>	
<b>Secțiunea a 6-a</b> <b>Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ</b>	
<b>6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>6.5. Informații privind avizarea de</b>	Proiectul actului normativ a fost avizat de



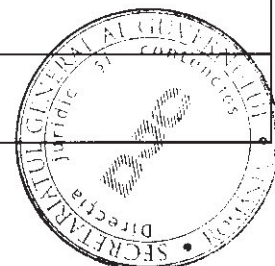
<b>către:</b> <b>a) Consiliul Legislativ</b> <b>b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării</b> <b>c) Consiliul Economic și Social</b> <b>d) Consiliul Concurenței</b> <b>e) Curtea de Conturi</b>	Consiliul Legislativ prin avizul nr.1144/2023, Consiliul Economic și Social prin avizul nr.7106/2023 și de Consiliul Suprem de Apărare a Țării prin Hotărârea nr. 214/2023.
<b>6.6. Alte informații</b>	1. Avizul de oportunitate nr. 226A/06.12.2023. 2. Adresa Consiliul Concurenței nr. RG/8458/20.06.2022

***Secțiunea a 7-a***  
***Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ***

<b>7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ</b>	Proiectul de act normativ a fost supus consultării publice, în condițiile prevăzute de art. 7 alin. (13) din Legea nr.52/2003 privind transparența decizională, fiind publicat pe pagina de internet a Ministerului Afacerilor Interne, la data de 11.04.2022.
<b>7.2. 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</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>7.3. Alte informații.</b>	

***Secțiunea a 8-a***  
***Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ***

<b>8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>8.2. Alte informații</b>	



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind modalitatea de operare a sistemelor de aeronave fără pilot la bord în cadrul Ministerului Afacerilor Interne, precum și pentru desemnarea Inspectoratului General de Aviație al Ministerului Afacerilor Interne, ca unitate de achiziții centralizată pentru achiziția centralizată de sisteme de aeronave fără pilot la bord, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

  
ROMANIA \* LEI  
PRIM-MINISTRU  
[Redacted]  
ION-MARCEL CIOLACU  
GUVERNUL ROMÂNIEI

