



Biroul permanent al Senatului  
Ep 340 / 26.07.2007

**AVIZ**  
**referitor la propunerea legislativă privind statutul  
controlorului civil de trafic aerian din România**

Analizând **propunerea legislativă privind statutul controlorului civil de trafic aerian din România**, transmisă de Secretarul General al Senatului cu adresa nr.B340 din 28.06.2007,

**CONSILIUL LEGISLATIV**

În temeiul art.2 alin.1 lit.a) din Legea nr.73/1993, republicată și art.46(2) din Regulamentul de organizare și funcționare a Consiliului Legislativ,  
**Avizează favorabil propunerea legislativă**, cu următoarele observații și propuneri :

1. Propunerea legislativă are ca obiect reglementarea regimului juridic, a categoriilor, competențelor, a drepturilor și obligațiilor specifice, precum și a responsabilităților controlorului civil de trafic aerian din România care desfășoară sau a desfășurat, conform legii, activități de dirijare, control și/sau informare a traficului aerian în spațiul aerian al României și în orice alt spațiu aerian delegat României prin acordurile la care România este parte, din perspectiva necesității de aliniere a legislației naționale la exigențele europene în materie.

Potrivit legislației actuale, actul normativ care reglementează unele drepturi ale personalului de dirijare, control și informare a traficului aerian civil, este Decretul-lege nr.125/1990, propus spre abrogare prin prezenta propunere legislativă, iar activitatea de control al traficului aerian este prevăzută în Legea nr.65/2004 pentru ratificarea Protocolului referitor la aderarea Comunității Europene la Convenția internațională privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene EUROCONTROL din 13 decembrie 1960, așa cum a fost amendată de mai multe ori și armonizată prin Protocolul din 27 iunie 1997, semnat la Bruxelles la 8 octombrie 2002.

2. Propunerea legislativă face parte din categoria legilor organice, iar în aplicarea dispozițiilor art.75 alin.(1) din Constituție, republicată, prima Cameră sesizată este Senatul.

3. Din punct de vedere al dreptului comunitar, prezentul demers legislativ, prin prisma obiectului său specific de reglementare și, tangențial, sub aspectul licențelor acordate controlorilor traficului aerian, cade sub incidența reglementărilor statuate la nivelul Uniunii Europene, subsumate Politicii europene în domeniul transporturilor, în segmentul legislativ - Transport aerian, sectorul - Securitate aeriană.

Menționăm că Politica Comună în domeniul transporturilor, așa cum este aceasta statuată de dispozițiile art.70-80 ale Tratatului Comunității Europene, stabilește regulile de bază aplicabile transportului internațional în cadrul statelor membre ale UE, atât în ceea ce privește transportul rutier, feroviar și fluvial, cât și în ceea ce privește transportul maritim și aerian, în aceste din urmă tipuri de transport prevalând deopotrivă și măsurile specifice ce se degajă din reglementările internaționale în materie.

Referitor la *acquis*-ul comunitar existent în domeniul transportului aerian, concretizat printr-o serie de reglementări europene integrate legislației comunitare secundare, acestea vizează ca problematici esențiale: accesul la piața (atribuirea, menținerea și valabilitatea licențelor de operare aeriene pentru transportatorii stabiliți în Comunitate - Regulamentul nr.2407/92/CEE); managementul traficului aerian (folosirea de sisteme și echipamente compatibile, în special cele referitoare la sistemele de comunicații, sistemele de supraveghere, de asistare automată a controlului traficului aerian și sistemele de navigare, conform standardelor Eurocontrol - Directiva nr.93/65/CEE); siguranța transporturilor aeriene (armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile - Regulamentul nr.3922/91/CEE, principiile de bază ce guvernează investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă - Directiva nr.94/56/CE); protecția pasagerilor (stabilirea obligațiilor transportatorilor aerieni referitoare la despăgubirile în caz de accidente provocatoare de moarte, răniri sau alte pagube, dacă accidentul a avut loc la bordul aeronavei sau în cursul îmbarcării sau debarcării - Regulamentul nr.2027/97/CE).

În ultima perioadă multe dintre demersurile forurilor europene s-au concretizat și prin stabilirea de măsuri de ordin juridic, integrate legislației europene de profil, respectiv printr-o serie de reglementări succesive, subsumate conceptului, intitulat generic „Cer Unic European”, opozabile tuturor statelor membre ale UE. Avem în vedere aici, așa după cum menționează și inițiatorii demersului de față în Expunerea de Motive, Regulamentele (CE) ale Parlamentului European și Consiliului din 10 martie 2004 nr.549, 550, 551 și 552 privitoare la

crearea, la furnizarea serviciilor de navigație aeriană, la organizarea și folosirea spațiului aerian și respectiv, la interoperabilitatea rețelei de gestiune a traficului aerian european, în cadrul Cerului Unic European, regulamente aplicabile direct în ordinea juridică a fiecărui stat membru al Uniunii Europene.

4. Raportat la ansamblul angajamentelor statului român, pe linia armonizării legislative, obligații asumate, inițial, prin Documentul de Poziție, corespunzător Capitolul 9 de negociere - Politica în domeniul Transporturilor, și ulterior, prin Tratatul de aderare a României la UE, ratificat prin Legea nr.157/2005, semnalăm că România și-a aliniat legislația națională la cerințele *acquis*-ului comunitar în materia transportului aerian, inclusiv pe linia siguranței acestuia, asigurând transpunerea corespunzătoare a acestuia ori facilitând, după caz, aplicarea directă a prevederilor dispozițiilor regulamentelor comunitare.

În ceea ce privește rolul deosebit al controlorilor de trafic aerian în contextul asigurării unui nivel ridicat al securității aeriene, recunoscut, ca atare, de organismele europene, legislația comunitară de profil îi acordă acestei categorii profesionale un spațiu normativ bine conturat, ce se cantonează, prin excelență, reglementării atât din punct de vedere procedural, dar mai ales din punct de vedere material, a eliberării licenței comunitare controlorului de trafic aerian. Relevantă este sub acest aspect, Directiva nr.2006/23/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 aprilie 2006 referitoare la licența comunitară a controlorului de trafic aerian, publicată în JO al UE, seria L nr.114/27.04.2006, ce obligă toate statele membre de a dispune dispozițiile legislative, reglementare și administrative necesare asigurării conformării cu prevederile directivei, până cel mai târziu la data de 17 mai 2008.

Printre cele mai semnificative aspecte reglementate de dispozițiile Directivei nr.2006/23/CE amintim: stabilirea obiectivelor și a câmpului de aplicare; precizarea terminologiei specifice; instituirea principiilor ce stau la baza eliberării licențelor; precizarea condițiilor de acordare, de suspendare ori de retragere a acestor licențe; menționarea tipologiei calificărilor controlorilor de trafic aerian și prezentarea caracteristicilor fiecărei asemenea calificări, prin individualizarea acestora (ADV, ADI, APP, APS, ACP, ACS etc.), completate cu mențiunile tehnice corespunzătoare fiecărei calificări în parte (TWR, GMC, GMS, AIR, RAD, PAR, etc.); exigențele de ordin lingvistic, profesional, medical impuse controlorilor de trafic; omologarea organismelor de formare, recunoașterea reciprocă a

licențelor controlorilor de trafic aerian la nivelul statelor UE, precum și obligațiile ce revin acestor state pe linia asigurării respectării acestor dispoziții, eventual, prin dispunerea de sancțiuni în consecință.

Prin prisma acestor cerințe, impuse de prevederile Directivei nr.2006/23/CE, problematicii rezervate acordării licenței controlorilor de trafic aerian, opozabile și sistemului românesc de asigurare a securității transportului aerian, și abordată de altfel, tangențial, și de către inițiatorii demersului legislativ de față, se cuvine a preciza că, în urma analizei comparative efectuate, a rezultat că alinierea dispozițiilor din cadrul propunerii legislative la respectivele exigențe europene în materie, este doar parțială. Menționăm în acest sens, că inițiatorii au preluat o serie de dispoziții relevante ale acestui act juridic comunitar, precum stabilirea domeniului de aplicare, explicarea unor termeni, aplicarea prevederilor statutare atât controlorilor civili de trafic aerian, cât și celor stagiați, recunoașterea categoriilor de controlori civili de trafic aerian, reglementarea procesului și a condițiilor generale de acordare a licenței controlorului civil de trafic aerian, fundamentarea răspunderii juridice ce incumbă acestei categorii profesionale, insistându-se totodată, în spațiul rezervat competențelor exclusive ale autorităților naționale, pe reglementarea drepturilor cu caracter socio-economic al controlorilor de trafic, făcându-se trimitere, în completarea amplului și complexului demers legislativ, la celelalte dispoziții legale, naționale și internaționale, aplicabile în materia controlului traficului aerian.

Din acest punct de vedere, considerând că inițiativa este salutară, elaborarea proiectului de lege privind Statutul controlorului civil de trafic aerian fiind pe deplin justificată, prin prisma rolului determinant al controlorilor de trafic în asigurarea siguranței transportului aerian, apreciem totuși, că cel puțin în privința aspectelor de ordin terminologic, a celor privitoare la identificarea și precizarea caracteristicilor fiecărei categorii de controlori civili de trafic, și în mod deosebit, a celor care privesc condițiile și procedura acordării licențelor (normele comunitare ce reglementează specificațiile tehnice aplicabile licențelor, a celor privitoare la cerințele în materia formării a controlorilor, respectiv a celor referitoare la competențele lingvistice ale acestora, după cum și a celor ce privesc omologarea organismelor de formare), demersul de față, este unul susceptibil de îmbunătățire.

Avem în vedere completarea corespunzătoare a prevederilor proiectului, printr-o serie de dispoziții, precum cele mai sus menționate, care să asigure transpunerea și celorlalte norme juridice

ale Directivei nr.2006/23/CE, nepreluat de către inițiatori, menite a asigura astfel, compatibilitatea și alinierea completă la exigențele europene în materie.

Ca urmare, apreciem că propunerea de față poate fi promovată și adoptată, însă cu efecte limitate în timp, până la un viitor demers legislativ, ce nu poate depăși data limită de 17 mai 2008, inițiat și promovat de către autoritatea de resort competentă (Ministerul Transporturilor) și care va trebui să propună transpunerea integrală a prevederilor acestei directive comunitare.

Avem în vedere în acest sens, fie completarea demersului de față, în contextul unei forme consolidate a Statutului controlorului civil de trafic aerian din România, aliniată pe deplin cerințelor europene, care să includă și celelalte aspecte nereglementate, potrivit directivei, asigurând astfel, un cadru juridic unitar în materie, fie promovarea unui proiect de act normativ distinct, al cărui obiect de reglementare să-l constituie strict licența comunitară a controlorului de trafic aerian, ca problematică specifică, ce cade strict sub incidența dispozițiilor Directivei nr. 2006/23/CE, și care se impun a fi preluate în integralitatea lor, eliminându-se, pe cale de consecință, eventualele paralelisme datorate prezentului demers legislativ.

**5.** Întrucât propunerea legislativă implică modificarea prevederilor bugetului de stat, este necesară solicitarea punctului de vedere al Guvernului, în conformitate cu dispozițiile art.111 alin.(1) teza a doua din Constituție, republicată.

Totodată, semnalăm că potrivit art.15 din Legea nr.500/2002 privind finanțele publice, cu modificările ulterioare, Guvernul, prin Ministerul Muncii, Familiei și Egalității de Șanse și Ministerul Economiei și Finanțelor trebuie să transmită la Camera Deputaților fișa financiară în care se înscriu efectele financiare asupra bugetului general consolidat, care se atașează la Expunerea de motive, ce însoțește prezenta propunere legislativă.

Având în vedere implicațiile prezentate de promovarea propunerii legislative de față, din perspectiva îndeplinirii angajamentelor asumate de România pe linia armonizării legislative, derivate din calitatea sa de țară membră a UE, considerăm oportună consultarea Guvernului, eventual prin intermediul organului de specialitate a administrației publice centrale, responsabil în domeniul transportului aerian, cu privire la susținerea și fundamentarea prezentului demers normativ. În acest sens, apreciem necesară elaborarea, în condițiile Legii nr.24/2000 privind normele de tehnică

legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare, a unui studiu de impact, ca document relevant, apt să completeze instrumentul de prezentare și motivare a proiectului analizat.

6. La **titlu**, din considerente gramaticale, propunem următoarea redactare:

„Lege privind Statutul controlorului civil de trafic aerian din România”.

7. Potrivit prevederilor art.40 alin.(2) din Legea nr.24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, propunerea legislativă trebuie să cuprindă după titlu o **formulă introductivă**, unde să fie menționate denumirea autorității emitente și hotărârea de luare a deciziei referitoare la adoptarea actului normativ, după cum urmează:

„Parlamentul României adoptă prezenta lege”.

8. Cu privire la sistematizarea în secțiuni a **Capitolelor I și III** din proiect, menționăm că normele de tehnică legislativă nu agreează ca aceste structuri normative să fie alcătuite dintr-un singur articol sau numai din două articole. Din acest considerent, propunem a se renunța la gruparea în secțiuni a articolelor din cuprinsul capitolelor susmenționate.

Totodată, precizăm că, potrivit uzanței în redactarea actelor normative, numerotarea secțiunilor trebuie să se realizeze după următorul exemplu:

„Secțiunea a 2-a”

„Secțiunea a 3-a”

Sub acest aspect, este necesară efectuarea corecturii în întreg cuprinsul proiectului.

9. La **art.2 alin.(1)**, având în vedere că termenii utilizați în propunerea legislativă sunt definiți la art.3, pentru unitate de redactare, recomandăm ca definiția controlorului civil de trafic aerian să se realizeze în cadrul acestui articol.

Totodată, la **alin.(1)**, cuvântul „Licența” se va scrie cu literă mică, deoarece nu este necesară folosirea majusculei.

Ca urmare a acestei propuneri, art.2 rămâne alcătuit dintr-un singur alineat, nemarcat, respectiv actualul text al alin.(2).

10. La **art.3 alin.(1)**, pentru o exprimare consacrată în practica normativă, propunem ca partea introductivă să fie reformulată, astfel:

„Art.3. - (1) În sensul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos au următoarea semnificație:”.

Pe plan redacțional, propunem a se renunța, pentru corectitudinea exprimării, la scrierea cu literă mare a cuvântului din debutul textului

enumerărilor și a unor termeni, precum „Autoritate”, „Licențiere”, „Licență”, „Calificare”, „Serviciile”, „Instructor”, „Schema”, propunere valabilă pentru toate situațiile similare din proiect.

La **lit.b)**, sugerăm eliminarea, ca fiind de prisos în context, a cuvântului „drept”.

La **lit.d)**, pentru rigoarea exprimării, expresia „cu scopul de a primi rapoarte” se va înlocui prin expresia „pentru primirea rapoartelor”.

Semnalăm că două enumerări consecutive sunt marcate prin aceeași literă „e)”, impunând corecturile de rigoare.

La prima **lit.e)**, pentru completa înțelegere a semnificației noțiunii respective, trebuie redată desfășurat denumirea din care provine abrevierea „NOTAM” postpusă cuvântului „mesaje”, iar la a doua enumerare marcată tot prin lit.e), pentru rigoarea exprimării, expresia „Anexa 1” se va redacta sub forma „anexa nr.1”.

La **lit.k)**, pentru fluența exprimării, este necesară inserarea particulei „ca” înaintea cuvântului „instructor”.

La **lit.x)**, semnalăm că sintagma „serviciu de control al traficului aerian” este definită în Directiva nr.2006/23/CE ca fiind „un serviciu furnizat în scopul prevenirii coliziunilor dintre aeronave și, în zona de manevră, dintre aeronave și obstacole, precum și în scopul accelerării și menținerii unui flux organizat al traficului aerian”. Propunem armonizarea acestor definiții.

Deoarece articolul este alcătuit dintr-un singur alineat, acesta nu mai trebuie numerotat cu „(1)”.

**11. La art.3 lit.x) și art.4 alin.(1) lit.a) și b)**, referitor la enumerările subsecvente efectuate, precizăm că o enumerare distinctă, marcată cu o literă, nu poate cuprinde, la rândul ei, o altă enumerare și nici alineate noi, potrivit normelor de tehnică legislativă prevăzute la art.47 alin.(2) și (3) din Legea nr.24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Dacă ipoteza respectivă necesită o dezvoltare sau o explicație separată, aceasta se va face printr-un alineat distinct care să urmeze ultimei enumerări. Pentru conformitate, se vor introduce două noi alineate, identificate ca alin.(2) și (3), actualele alin.(2) și (3) urmând a fi renumerotate corespunzător.

La **alin.(3)**, menționăm că potrivit prevederilor art.55 alin.(6) din Legea nr.24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, dacă sunt mai multe anexe, acestea se numerotează cu cifre arabe, în ordinea în care au fost enunțate în textul proiectului.

Ca urmare, **anexa nr. 5** - „Funcțiile controlorilor civili de trafic aerian” se va renumera prin expresia „anexa nr.2” plasată în colțul din dreapta-sus al paginii.

Pe cale de consecință, la **art.4 alin.(3)** norma de trimitere va face referire la anexa nr.2, la **art.22 alin.(2)** urmează ca în norma de trimitere să se facă referire la anexa nr.3, expresia „conform Anexei 2” înlocuindu-se prin expresia „prevăzute în anexa nr.3”, iar la **art.24 alin.(5)** se va folosi norma de trimitere „conform prevederilor din anexa nr.5” în locul sintagmei „conform prevederilor Anexei 3”, iar anexele 2 și 3 din proiect se vor renumera prin expresia „Anexa nr.3”, respectiv, „Anexa nr.5” plasate în colțul din dreapta-sus al paginii respective;

**12.** La **art.6 alin.(2)**, pentru o exprimare adecvată stilului normativ, sintagma „cuprinse în Anexa 1” se va reformula, astfel: „prevăzute în anexa nr.1”.

**13.** La **art.8 alin.(2)**, pentru rigoarea exprimării, cuvântul „Certificat” se va redacta cu literă mică, iar expresia „conform legii” se înlocui prin „potrivit legii”.

**14.** La **art.11 alin.(1)**, pentru un plus de precizie, sugerăm înlocuirea sintagmei „conform legislației și reglementărilor în vigoare” prin formularea „potrivit prevederilor prezentei legi și altor reglementări în domeniu”.

**15.** La **art.15 alin.(2)**, pentru corectitudinea normei de trimitere și o exprimare consacrată în practica normativă, expresia „articolul 34” se va înlocui prin abrevierea „art.33”. Totodată, se va elimina sintagma „din prezenta lege”, deoarece este de prisos.

Reiterăm propunerea pentru **art.32 lit.b)** și **art.35**.

**16.** La **art.17**, pentru o exprimare adecvată în materie, sintagma „condiții de muncă speciale” trebuie reformulată sub forma „condiții speciale de muncă”.

Propunerea este valabilă și pentru **art.18 alin.(1)**, cu referire la sintagma „condiții grele de muncă”.

**17.** La **art.19 alin.(4)**, pentru un plus de precizie, sugerăm reformularea sintagmei „contractelor de muncă aplicabile” sub forma „contractelor colective și/sau individuale de muncă aplicabile”.

**18.** La **art.21**, cuvântul „Incident” se va scrie cu literă mică, nefiind necesară folosirea majusculei.

**19.** La **art.24**, este de reflectat dacă controlorii civili de trafic aerian pot beneficia de pensie de serviciu, de vreme ce își desfășoară activitatea ca o profesie, fără a avea calitatea de magistrat, funcționar



public, militar sau diplomat, calitate care ar justifica acordarea pensiei de serviciu. Recomandăm revederea normei și apelarea la pensia facultativă, cu atât mai mult cu cât la alin.(6) se prevede această posibilitate.

La **alin.(4)**, mențiunea „alin.3” se va redacta sub forma „alin.(3)”, potrivit marcării alineatului la care se face trimitere, iar pentru unitate terminologică în materie, sintagma „stagiu cumulativ de cotizare” se va înlocui prin „stagiu complet de cotizare”.

La **alin.(5)**, pentru un plus de rigoare normativă mențiunea „alin.4” se va înlocui prin „alin.(4)”, iar expresia „se va face” prin „se face”.

**20.** La **art.28 alin.(1) lit.a)** trebuie revăzută și reformulată, în sensul a ceea ce se dorește, sintagma „până la stabilirea definitivă a situației sale”, lipsită de claritatea necesară în contextul dat.

**21.** La **art.32 lit.k)**, pentru o exprimare adecvată stilului normativ, sintagma „deținute în virtutea Licenței CTA” trebuie reformulată sub forma „prevăzute în Licența CTA”.

**22.** La **art.33 alin.(2)**, pentru rigoarea exprimării, expresia „alineatului (1)” se va înlocui prin expresia „prevederilor alin.(1)”.

**23.** La **art.35**, pentru o mai bună exprimare, sugerăm reformularea expresiei „sau în cazul consumului substanțelor halucinogene sau psihotrope” prin „sau de substanțe halucinogene ori psihotrope” și plasarea acesteia înaintea expresiei „în timpul serviciului”, printr-o inversare în topica frazei respective.

**24.** La **art.36**, pentru o exprimare uzuală în practica normativă, mențiunea „nr.54/25.04.1990” se va înlocui prin mențiunea „nr.54 din 25 aprilie 1990”.

**25.** La **art.37**, pentru rigoarea exprimării, propunem ca expresia „alte legi și reglementări” să fie reformulată sub forma „alte acte normative”.

**26.** La **anexa nr.5** din proiect, care devine anexa nr.2, trebuie introdusă mențiunea „NOTĂ” deasupra textului redactat în subsolul tabelului de la pct.II.

PREȘEDINTE

dr. Dragoș ILIESCU

București

Nr. 1000/25.07.2007