

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Lege privind Codul aerian

Secțiunea a 2-a

Motivele emiterii proiectului de act normativ

1.Descrierea situației actuale

Codul aerian civil a fost aprobat prin Ordonanța Guvernului nr. 29/1997, cu modificările și completările ulterioare, și vizează, în special, activitățile aeronautice civile. Ultima modificare majoră a Codului aerian civil a fost efectuată prin Legea nr. 399/2005, și a avut drept scop compatibilizarea prevederilor acestuia cu dispozițiile reglementărilor europene, având în vedere aderarea României la Uniunea Europeană.

De la data aderării României la Uniunea Europeană, la nivelul aviației au avut loc o serie de transformări, atât la nivel instituțional, cât și în domeniul reglementării.

Astfel, la nivel european, Agenția Europeană pentru Siguranța Aviației a fost modernizată iar competențele acesteia au fost extinse în toate domeniile care concură la siguranța aviației (operațiuni aeriene, aerodromuri, managementul traficului aerian, licențierea personalului aeronautic, certificarea tehnicii aeronautice). Pe lângă noile competențe ale Agenției Europene pentru Siguranța Aviației, reglementările europene au stabilit și atribuțiile care rămân în competența autorităților naționale. De asemenea, reglementările Comisiei Europene emise în aplicarea Regulamentului (CE) nr. 216/2008 (abrogat prin Regulamentul (UE) nr. 2018/1139), stabilesc o serie de categorii de documente de certificare a operatorilor aerienei, aerodromurilor, personalului aeronautic, precum și a tehnicii aeronautice, unele dintre ele fiind diferite, ca



denumire, de cele prevăzute de Codul aerian civil.

În domeniul investigațiilor evenimentelor de aviație civilă a fost înființat, la nivel național, Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile¹, instituție publică în subordinea Ministerului Transporturilor. Funcționarea și competențele autorităților naționale responsabile cu investigațiile privind siguranța aviației civile fac și obiectul Regulamentului (UE) nr. 996/2010. Prin Ordonanța Guvernului nr. 17/2018, denumirea Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile a fost modificată în Autoritatea de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile.

În domeniul securității aviației civile, prin Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și reglementările emise de Comisia Europeană în aplicarea acestuia, au fost instituite obligații pentru statele membre de a-și desemna autorități naționale competente în domeniul securității aviației civile, fiind stabilite totodată și măsurile ce trebuie luate la nivel european și național pentru asigurarea unui nivel ridicat de securitate a aviației civile.

Regulamentele (UE) nr. 2018/1139 și nr. 139/2014 instituie obligația pentru statele membre de a lua măsuri pentru protejarea și monitorizarea împrejurimilor unui aerodrom, astfel încât siguranța operațiunilor aeriene pe un aerodrom să nu fie pusă în pericol de construcțiile, activitățile sau modul de utilizare a terenurilor din aceste împrejurimi.

Planificarea utilizării terenurilor din vecinătatea aeroporturilor este considerată la nivelul Organizației Aviației Civile Internaționale (Doc 9184 – Manualul de planificare a aeroportului) ca unul dintre principalele elemente în gestionarea impactului pe care zgomotul produs de aeronave îl are asupra populației.

Deși la nivel european nu a fost reglementată încă în mod unitar problematica operării cu aeronave fără pilot la bord, există însă preocupări în acest sens². Dezvoltarea operațiunilor cu aceste categorii de aeronave trebuie însă să se desfășoare într-un cadru reglementat care să aibă în vedere atât aspectele legate de certificarea și operarea aeronavelor, necesitatea protecției

¹ Ordonanța Guvernului nr. 26/2009 privind înființarea, organizarea și funcționarea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile, cu modificările și completările ulterioare, publicată în Monitorul Oficial nr. 601 din 31.08.2009

² Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și Consiliu – O nouă eră pentru aviație. Deschiderea într-un mod sigur și sustenabil a pieții aeronautice pentru utilizarea civilă a sistemelor de aeronave pilotate de la distanță (COM(2014)207)



persoanelor și a bunurilor de la sol, precum și aspectele ce țin de protecția anumitor obiective. De altfel, Agenția Europeană pentru Siguranța Aviației a emis deja o propunere de reglementare a operațiunilor cu aeronave fără pilot la bord (NPA 2017 - 05), aflată în procedură de consultare publică pe pagina de web a agenției.

Regulamentul (UE) nr. 965/2012³ a introdus o nouă terminologie în ceea ce privește operațiunile aeriene civile care este diferită de cea utilizată la nivelul Organizației Aviației Civile Internaționale. Termenii utilizați la nivelul Organizației Aviației Civile Internaționale pentru clasificarea operațiunilor aeriene (transport aerian comercial, lucru aerian și aviație generală) se regăsesc însă în alte regulamente europene.

Pachetul de reglementări cunoscut sub numele de Cer European Unic, referitor la modernizarea managementului traficului aerian la nivel european, a fost modificat în anul 2009⁴. Acesta prevede un set de reguli pentru eficientizarea serviciilor de navigație aeriană, în condițiile menținerii unor indicatori de siguranță ridicați. În acest scop a fost întărit rolul autorităților naționale de supervizare, inclusiv în stabilirea și elaborarea unor planuri de performanță la nivel național sau al blocurilor funcționale de spațiu aerian, ale căror ținte de performanță să fie compatibile cu cele stabilite la nivel european.

Un aspect important pentru siguranța aviației îl reprezintă conceptul de utilizare flexibilă a spațiului aerian. Regulile de bază ale acestui concept fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 2150/2005⁵.

Implementarea proiectului Cer European Unic și a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian necesită atât aplicarea unor măsuri de colaborare civil – militară în domeniul managementului spațiului aerian național dar și armonizarea și integrarea cadrului

³ Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial nr. L296 din 25.10.2012

⁴ REGULAMENTUL (CE) NR. 1070/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 în vederea îmbunătățirii performanței și durabilității sistemului aviatic european, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 300 din 14.11.2009

⁵ REGULAMENTUL (CE) NR. 2150/2005 AL COMISIEI din 23 decembrie 2005 de stabilire a unor norme comune pentru utilizarea flexibilă a spațiului aerian, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 342 din 24.12.2005



legislativ în domeniul aviației, o măsură importantă în această direcție putând fi reglementarea printr-un cod aerian unic atât a domeniului aeronautic civil cât și militar.

În prezent, dispozițiile Legii nr. 35/1990 privind Statutul personalului aeronautic din aviația militară a României, cu modificările și completările ulterioare, reglementează în parte modalitatea de exercitare a atribuțiilor de către Autoritatea Aeronautică Militară Națională.

Competențele acestei autorități au fost stabilite în sarcina Statului Major al Forțelor Aeriene din cadrul Ministerului Apărării.

La nivelul Organizației Aviației Civile Internaționale au fost adoptate la Beijing, la data de 10.09.2010, Convenția pentru reprimarea actelor de intervenție ilicită îndreptate împotriva aviației civile internaționale (Convenția de la Beijing) și Protocolul suplimentar la Convenția pentru reprimarea capturării ilicite a aeronavelor (Protocolul de la Beijing). Ambele instrumente de drept internațional au fost semnate de România la data de 05.07.2016, și ratificate prin Legea nr. 251/2017. Acestea introduc, printre altele, noi acte de intervenție ilicită îndreptate împotriva aviației civile pe care le clasifică ca infracțiuni.

1¹. In cazul proiectelor de acte normative transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia, se vor specifica doar actele comunitare în cauză, însoțite de elementele de identificare ale acestora

Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 44 din 14.02.2014 (art. 3 și art. 9).

Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 212 din 22.08.2018 (art. 7, 38, 62 și 69).

Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii



	<p>Europene nr. L 97 din 09.04.2008 (art. 9, 10 și 11).</p> <p>Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 295 din 12.11.2010, cu modificările și completările ulterioare. (art. 4 și art. 5).</p> <p>Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 128 din 09.05.2013 (art. 10).</p> <p>Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 14 din 22.11.1993, cu modificările și completările ulterioare (art. 4 și 11).</p> <p>Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial nr. L296 din 25.10.2012, cu modificările și completările ulterioare (art.5).</p>
<p>2. Schimbări preconizate</p>	<p>Prin adresa nr. SG 5365 din 08.10.2013, Ministerul Apărării Naționale a propus Ministerului Transporturilor înființarea unui grup de lucru interministerial care să actualizeze Codul aerian și să-l transforme într-un document integrat civil - militar. Grupul de lucru a fost constituit din reprezentanți ai celor două ministere, precum și din reprezentanți ai unor unități de aviație civilă, respectiv, Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian - ROMATSA, Autoritatea Aeronautică Civilă Română, Aeroclubul României. Au fost invitați pe parcursul discuțiilor și reprezentanți ai Ministerului Afacerilor Interne, Ministerului Finanțelor Publice, Ministerului Afacerilor Externe, Consiliului Concurenței, Ministerului Mediului, precum și ai unor asociații profesionale din domeniu. Numărul mare de modificări necesare a fi aduse Codului aerian în vigoare a condus la necesitatea elaborării unui nou act normativ.</p> <p>Noul Cod aerian va reprezenta un act normativ integrat civil – militar suficient de flexibil pentru a permite aplicarea sau, după caz, implementarea în România a reglementărilor europene, prezente și viitoare, din domeniul aviației civile.</p>



De asemenea, Codul aerian va reglementa atât activitățile aeronautice civile cât și pe cele militare, va stabili instituțiile cu atribuții în domeniul administrării aviației civile și militare, precum și competențele și atribuțiile altor organisme în domeniul siguranței și securității aviației. Noile prevederi creează cadrul legal necesar cooperării civil-militare la nivel instituțional și stabilește un limbaj și o conduită comună în domeniul aeronautic pentru toți utilizatorii spațiului aerian național, fără a fi afectate atribuțiile specifice ale acestora.

Se asigură astfel creșterea nivelului de siguranță a zborului prin aplicarea unor standarde comune în cadrul activităților aeronautice militare, standarde care vor fi asigurate la nivelul celor europene și NATO, precum și pentru zonele de interes militar și de servitute aeronautică.

Principalele modificări aduse prin noul Cod aerian pot fi sintetizate după cum urmează:

CAPITOLUL I – Dispoziții generale, a fost modificat pentru a permite extinderea aplicabilității Codului aerian și la activitățile aeronautice militare, precum și la entitățile fără personalitate juridică cum este cazul, de exemplu, al unor structuri din cadrul Ministerului Apărării Naționale (art. 1). De asemenea, în cadrul definițiilor (art. 3) au fost operate unele modificări, după cum urmează:

-actualizarea unor definiții având în vedere definițiile utilizate în unele reglementări europene. Astfel, definiția accidentului este preluată din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 dar extinsă și la salturile cu parașuta, a administratorului aerodromului este modelată după definiția administratorului aeroportului prevăzută în Directiva nr. 2009/12/CE menținându-se termenul de administrator care se regăsește în legislația națională specifică, a aeroportului este modelată după Directiva nr. 2009/12/CE, a certificării este modelată după cea introdusă prin Regulamentul (UE) nr. 2018/1139, cu mențiunea că este extinsă și la personalul aeronautic militar și la tehnica aeronautică de stat, a evenimentului de aviație este preluată din Regulamentul (UE) nr. 376/2014⁶ urmând a se aplica și la evenimentele de aviație militare;

⁶ Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei



-introducerea unor termeni a căror definiție a fost preluată din anexele la Convenția privind Aviația Civilă Internațională⁷ :căutare și salvare, din Anexa 12 și siguranța, din Anexa 19;

-actualizarea unor termeni pentru a permite aplicarea acestora și în cazul activităților militare;

-redefinirea aeronavelor de stat prin extinderea conceptului și la aeronavele deținute de instituții ale statului din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională și utilizate pentru servicii aferente managementului situațiilor de urgență și pentru efectuarea zborurilor speciale;

-introducerea conceptelor generale de certificare și document de certificare, care permit acoperirea întregii game de documente care pot fi emise, conform reglementărilor civile sau militare, naționale sau internaționale, persoanelor fizice sau juridice care desfășoară activități aeronautice;

-redefinirea conceptului de supervizare a siguranței, cu accent pe activitățile de supraveghere și de prevenire prin măsuri de siguranță;

-introducerea unor termeni noi având în vedere dezvoltarea capitolului referitor la protecția mediului (cartarea zgomotului și zone de protecție acustică);

-termenul securitate aeronautică a fost înlocuit cu securitatea aviației și redactat conform Anexei 17 – Securitatea, la Convenția de la Chicago;

-introducerea unor termeni specifici activităților militare (program S.A.C., servicii de supraveghere și control utilizare spațiu aerian, zonă de interes militar);

-definirea unor categorii de zboruri care se regăsesc în textul legii: zbor de căutare-salvare; zbor de intervenție în situații de urgență; zbor umanitar; zbor special;

-modificarea definiției aeronavei pentru compatibilizare cu definiția utilizată în Legea nr. 257/2001 privind modul de acțiune împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spațiul aerian al României și a definiției aeronavei fără pilot la bord pentru o reflectare mai corectă a posibilităților de pilotare a acestui tip de aeronavă. De asemenea, având în vedere interpretarea pe care a dat-o Curtea de Apel București – Secția contencios administrativ și fiscal în dosarul nr. 6040/2/2014, au fost introduse prevederi clare

⁷ Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, la care România a aderat prin Decretul nr. 195/1965, publicat în Buletinul Oficial nr. 14 din 24 aprilie 1965



privind aplicabilitatea tuturor dispozițiilor Codului aerian, referitoare la aeronave, și aeronavelor fără pilot la bord;

-preluarea termenilor incident, incident grav și investigația privind siguranța din Regulamentul (UE) nr. 996/2010, precum și a unor termeni din domeniul serviciilor de navigație aeriană din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

CAPITOLUL II – Administrarea aviației în România, a fost modificat în principal pentru:

-actualizarea atribuțiilor Ministerului Transporturilor ca autoritate de stat în domeniul aviației civile;

-definirea atribuțiilor Ministerului Apărării Naționale ca autoritate de stat în domeniul aviației militare;

-nominalizarea instituției prin care Ministerul Transporturilor își poate exercita o serie de atribuții de autoritate în domeniul siguranței, respectiv Autoritatea Aeronautică Civilă Română; Autoritatea Aeronautică Civilă Română va putea să-și exercite atribuțiile delegate și prin intermediul unor entități calificate care îndeplinesc cerințele din reglementările specifice naționale sau europene. Definiția entității calificate se regăsește la art. 3 din Regulamentul (UE) nr. 2018/1139;

-introducerea obligației ca în cadrul Ministerului Transporturilor să funcționeze o structură specifică care să asigure atât exercitarea funcției de reglementare cât și monitorizarea exercitării atribuțiilor de autoritate delegate de minister;

-nominalizarea structurii - Autoritatea Aeronautică Militară Națională, prin care Ministerul Apărării Naționale își exercită unele atribuții specifice.

CAPITOLUL III – Spațiul aerian național

Secțiunea a II-a – Utilizarea spațiului aerian, a fost completată cu dispoziții referitoare la obligația operatorului aeronavei de a cunoaște și respecta cerințele și limitările tehnico-operaționale aplicabile zborului și aeronavei, și de a respecta înălțimea minimă sau maximă de siguranță stabilită prin reglementări specifice pentru zborul respectiv..

Au fost preluate în Codul aerian dispoziții din Hotărârea Guvernului nr. 912/2010 referitoare la aterizarea și decolarea aeronavelor pe/de pe alte terenuri decât aerodromurile certificate, eliminându-se cerința din vechiul cod ca această problemă să fie reglementată prin hotărâre a Guvernului.

Având în vedere dificultățile în identificarea locului unde s-a prăbușit o aeronavă care a efectuat un zbor în spațiul aerian



necontrolat și pentru a facilita salvarea supraviețuitorilor unui accident de aviație a fost introdusă obligația ca toate aeronavele care operează în spațiul aerian național să aibă la bord un dispozitiv funcțional de localizare în caz de urgență.

Totodată, în scopul facilitării controlului utilizării spațiului aerian național a fost introdusă obligația ca toate aeronavele să fie echipate cu dispozitive de identificare a poziției acestora în zbor.

Pentru ambele cerințe sunt prevăzute perioade de implementare.

Au fost introduse interdicții pentru operarea aeronavelor deasupra zonelor dens populate sau a adunărilor de oameni în aer liber, în special sub înălțimea de 300 de metri, conform standardelor prevăzute în Anexa 2 – regulile aerului la Convenția de la Chicago și dispozițiilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană, fiind prevăzute și situațiile în care se pot face excepții. Totodată au fost introduse restricții privind operarea aeronavelor fără pilot la bord și a celor ultraușoare deasupra obiectivelor structurilor din sistemul național de apărare, ordine publică și securitate națională.

Secțiunea a III- a – Serviciile de navigație aeriană, a fost completată cu dispoziții referitoare la proiectarea procedurilor de zbor.

De asemenea, au fost actualizate dispozițiile privind scutirile acordate de la plata serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală, în sensul eliminării posibilității ca Ministerul Transporturilor să acorde și alte scutiri de la plata serviciilor de navigație aeriană decât cele prevăzute de Regulamentul (UE) nr.391/2013⁸. A fost introdusă obligația de rambursare, de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, a contravalorii acestor scutiri având în vedere dispozițiile obligatorii de la art. 10 alin. (5) din regulamentul european. Această obligație se regăsește în prezent în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 147/2007.

CAPITOLUL IV – Naționalitatea și drepturile asupra aeronavelor, a fost completat cu dispoziții referitoare la înmatricularea aeronavelor de stat.

⁸ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană, publicat în Jurnalul Oficial nr. L128 din 09.05.2013



Totodată a fost introdusă posibilitatea pentru Ministerul Transporturilor să stabilească, prin reglementări specifice, posibilitatea ca anumite de categorii de aeronave ultraușoare sau fără pilot la bord să fie exceptate de la obligația deținerii unui certificat de înmatriculare, emis conform standardelor din Anexa 7 la Convenția de la Chicago, urmând ca acestora să le fie emis un certificat de identificare la standarde naționale sau să poată fi utilizate fără un document de înregistrare (cum va fi probabil cazul dronelor de mici dimensiuni).

De asemenea au fost introduse prevederi referitoare la interdicția ca aeronavele de stat și echipamentele aferente serviciilor de navigație aeriană să fie supuse procedurilor privind sechestrul sau executarea silită avându-se în vedere importanța și destinația specială a acestor aeronave, precum și rolul strategic al echipamentelor aferente serviciilor de navigație aeriană pentru asigurarea securității și siguranței activităților de zbor în spațiul aerian.

CAPITOLUL V – Aerodromuri, a fost completat cu cerințe privind certificarea și înregistrarea aerodromurilor militare. De asemenea, au fost introduse dispoziții noi referitoare la:

-obligația pentru operatorii economici care desfășoară activități în perimetrul unui aeroport civil să dețină un permis de lucru eliberat de administratorul aeroportului. Prin emiterea acestui permis, administratorul aerodromului se va asigura că operatorul economic dispune de capacitatea de a respecta cerințele de siguranță și securitate aplicabile, în condițiile specifice fiecărui aerodrom;

-asigurarea finanțării activităților coordonatorului de aeroport, pentru a garanta independența acestuia, având în vedere cerința specifică de la art. 4 alin. (2) lit. b) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93. De asemenea, în conformitate cu dispozițiile art. 11 din Regulamentul (CEE) nr. 95/93, împotriva coordonatorului de aeroport nu vor putea fi introduse cereri de despăgubiri legate de exercitarea funcțiilor acestuia, cu excepția cazurilor în care faptele au fost săvârșite din culpă gravă sau cu intenție;

-competența administratorului aerodromului de a stabili tarifele aeroportuare, precum și principiile de aplicare a acestor tarife, respectiv transparența și nediscriminarea. De asemenea, administratorul aerodromului va putea aplica scheme de reducere a tarifelor, în anumite situații, numai în condițiile respectării legislației în domeniul concurenței și ajutorului de stat;



-eliminarea competenței Ministerului Transporturilor de a mai acorda scutiri de la aplicarea tarifelor aeroportuare și introducerea unei asemenea posibilități în competența administratorului de aerodrom, în condițiile respectării legislației în domeniul ajutorului de stat;

-stabilirea unei obligații în sarcina administratorului unui aerodrom civil să încheie contracte de asigurare care să îi acopere răspunderea civilă pentru prejudicii aduse unei terțe părți; în acest fel vor fi eliminate situațiile în care aerodromul trebuie să despăgubească diferiți utilizatori ai infrastructurii aeroportuare și nu dispune de fondurile necesare;

-dreptul administratorului aerodromului civil sau al furnizorului de servicii de navigație aeriană de a reține la sol aeronava unui operator care nu a plătit tarifele de utilizare a infrastructurii de aerodrom sau pe cele aferente serviciilor de navigație aeriană, precum și la modul în care operează acest drept de retenție. Menționăm că acest drept se regăsește și în actualul cod aerian dar și în legislația altor state, cum ar fi Marea Britanie și Cehia. În plus, reamintim că în conformitate cu dispozițiile art. 3 lit. a) din Legea nr. 252/2017 pentru aderarea României la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile și la Protocolul la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile privind aspecte specifice ale echipamentelor aeronavelor, adoptate la Cape Town la 16 noiembrie 2001, România a depus o declarație conform căreia „nicio prevedere a Convenției nu afectează dreptul României, al unui organism al statului român, al unei organizații interguvernamentale sau al altui furnizor privat de servicii publice din România, de a sechestra sau de a reține un bun, în conformitate cu legile statului român, pentru plata sumelor datorate aceluia organism, organizație sau furnizor, legate direct de serviciile respective, cu privire la acel bun sau la un alt bun.”

CAPITOLUL VI – Personalul aeronautic, a fost modificat pentru:

-completarea categoriilor de personal aeronautic nenavigant cu auditorii de securitate și personalul care asigură pilotarea de la distanță a aeronavelor fără pilot la bord;

-introducerea unor dispoziții privind personalul aeronautic militar;

-introducerea unor dispoziții privind răspunderea personalului care asigură programarea sau controlul de la distanță al aeronavelor



fără pilot la bord pentru realizarea în siguranță a zborului.

CAPITOLUL VII – Operațiuni aeriene civile, a fost restructurat avându-se în vedere în primul rând termenii utilizați în Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și Regulamentul (UE) nr. 2018/1139. Astfel, termenul de transport aerian public a fost înlocuit cu transport aerian comercial pentru compatibilizare cu terminologia uzitată în reglementările europene. De asemenea, au fost eliminate unele dispoziții privind contractul de transport deoarece acesta este reglementat de Codul civil. În ceea ce privește termenii lucru aerian și aviație generală aceștia au fost menținuți dar redefiniți, avându-se în vedere că se regăsesc în Anexa 6 la Convenția de la Chicago, în timp ce la nivelul reglementărilor europene nu există o abordare unitară pe această problematică. Astfel, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 folosește termenii operațiuni aeriene comerciale sau necomerciale specializate, care acoperă noțiunile de lucru aerian și aviație generală, în timp ce alte regulamente, cum ar fi Regulamentul (UE) nr. 1377/2016 utilizează noțiunile de lucru aerian și aviație generală.

CAPITOLUL VIII – Protecția mediului, a fost restructurat avându-se în vedere dispozițiile reglementărilor europene în materie de protecție a mediului în domeniul aviației civile (Directiva 2002/49/CE privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiental, implementată prin Hotărârea Guvernului nr. 321/2005, Directiva 2006/93/CE⁹, implementată prin Hotărârea Guvernului nr. 1074/2007), precum și necesitatea implementării conceptului de planificare a utilizării terenurilor din vecinătatea aerodromurilor, promovat la nivelul Organizației Aviației Civile Internaționale.

Astfel, au fost introduse dispoziții obligatorii pentru administratorii aerodromurilor referitoare la elaborarea hărților de zgomot și a planurilor de acțiune aferente, precum și pentru autoritățile administrației publice locale referitoare la introducerea în documentațiile de urbanism a acestor hărți. De asemenea, a fost introdusă obligația pentru autoritățile publice locale să realizeze o zonare acustică a vecinătăților aerodromurilor pe care, de asemenea, să o introducă în documentațiile de urbanism. În acest fel considerăm că în România va fi implementat conceptul de planificare a utilizării terenurilor din vecinătatea aerodromurilor, promovat la nivelul Organizației Aviației Civile Internaționale.

⁹ DIRECTIVA 2006/93/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind reglementarea exploatarei avioanelor care intră sub incidența părții a II-a, capitolul 3, volumul 1 din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațională, a doua ediție



Alte modificări:

-introducerea unor dispoziții privind măsurile care trebuie luate de administratorul aerodromului în cazul unor contaminări, în perimetrul aerodromului, cu substanțe periculoase;

-având în vedere rezoluțiile Adunărilor Generale ale Organizației Aviației Civile Internaționale privind dezvoltarea unor programe de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, a fost introdusă obligația pentru Ministerul Transporturilor, împreună cu autoritatea publică centrală pentru protecția mediului, de a elabora un plan național de acțiune pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul aviației civile.

CAPITOLUL IX – Siguranța a fost modificat în principal pentru:

-introducerea obligației în sarcina Autorității Aeronautice Civile Române, rezultată din Anexa 19 – Managementul siguranței la Convenția privind aviația civilă internațională, de a elabora un Program național de siguranță în aviația civilă care să fie aprobat de Ministerul Transporturilor;

-nominalizarea Autorității Aeronautice Civile Române ca organism tehnic care îndeplinește funcția de supervizare a siguranței în aviația civilă și acordarea unor competențe acestui organism de a restricționa sau interzice temporar traficul aerian general în spațiul aerian național atunci când siguranța zborului este în pericol; Atribuțiile Autorității Aeronautice Civile Române ca autoritate națională de supervizare se stabilesc prin regulamentul de organizare și funcționare al acestei instituții, aprobat prin hotărâre a Guvernului;

-introducerea unei interdicții pentru Ministerul Transporturilor de a interveni în activitățile desfășurate de Autoritatea Aeronautică Civilă Română ca autoritate națională de supervizare;

-nominalizarea Autorității Aeronautice Militare Naționale ca organism care îndeplinește funcția de supervizare a siguranței în aviația militară;

- completarea Secțiunii a II-a cu un articol nou referitor la agenții aeronautici care sunt supuși certificării și supravegherii de către Autoritatea Aeronautică Militară Națională;

-introducerea în Secțiunea a III-a a unor dispoziții noi referitoare la documentele de certificare aferente personalului aeronautic militar;

-introducerea unor dispoziții noi referitoare la pregătirea personalului aeronautic civil în organizații de pregătire certificate



conform reglementărilor naționale sau europene specifice, având în vedere regulamentele europene care tratează domeniul pregătirii personalului aeronautic navigant și al controlorilor de trafic;

-Secțiunea a IV-a a fost modificată pentru extinderea dispozițiilor acesteia la parașute și la aeronavele de stat. În plus, s-au acordat competențe Ministerului Transporturilor, respectiv, Autorității Aeronautice Militare Naționale pentru a stabili categorii de aeronave civile, respectiv, militare care pot efectua zboruri fără să dețină certificate de navigabilitate sau documente echivalente, precum și de parașute care pot fi utilizate fără a deține documente de navigabilitate;

-Secțiunea a V-a – Zone supuse servituților aeronautice, a fost completată cu noi dispoziții referitoare la stabilirea zonelor de interes militar și a zonelor supuse servituților aeronautice aferente aerodromurilor militare. Pornind de la dispozițiile Regulamentelor (UE) nr. 2018/1139 și 139/2014 prin care se instituie obligația pentru statele membre de a lua măsuri pentru protejarea și monitorizarea împrejurimilor unui aerodrom, astfel încât siguranța operațiunilor aeriene să nu fie pusă în pericol de construcțiile, activitățile sau modul de utilizare a terenurilor din aceste împrejurimi, a fost întărit rolul pe care administratorii aerodromurilor civile și cei ai echipamentelor serviciilor de navigație aeriană, precum și autoritățile administrației publice locale îl au în monitorizarea respectării regimului de restricții asociate zonelor supuse servituților aeronautice. Astfel, limitele zonelor supuse servituților aeronautice și restricțiile asociate, care depind de tipul operațiunilor desfășurate pe un aerodrom, tipul aeronavelor operate, suprafețele de mișcare aeronave, relief, etc. se determină de administratorii aerodromurilor civile, administratorii echipamentelor serviciilor de navigație aeriană sau de Ministerul Apărării Naționale (în cazul aerodromurilor militare) în conformitate cu reglementările specifice emise pentru implementarea standardelor și practicile recomandate cuprinse în Anexa nr. 14 – Aerodromuri la Convenția de la Chicago și în Manualul OACI privind serviciile de aeroport (Doc 9137 – AN/898) și se integrează în documentațiile de urbanism și amenajare a teritoriului. Orice intervenție urbanistică în aceste zone nu se poate face fără avizul Autorității Aeronautice Civile Române sau, după caz, al Ministerului Apărării Naționale. Autoritățile administrației publice locale au și obligația monitorizării respectării restricțiilor asociate zonelor supuse servituților aeronautice;



-A fost introdusă Secțiunea a VI-a – Date de teren și obstaculare pornind de la obligația statelor, prevăzută în Anexa 15 – Servicii de informare aeronautică la Convenția de la Chicago, de a dezvolta o bază de date de teren și obstaculare în format electronic, pentru întreg teritoriul național. Responsabilitățile în ceea ce privește asigurarea bazelor de date de teren și obstaculare, pe zone de colectare, a fost stabilită avându-se în vedere obligațiile administratorilor de aerodrom prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 139/2014 și în documentele europene conexe emise în aplicarea acestuia.

-Secțiunea a VII-a – Transferul responsabilităților de supraveghere a siguranței zborului, a fost modificată pentru a acorda Ministerului Transporturilor, prin Autoritatea Aeronautică Civilă Română, competențe în domeniul încheierii, în baza art. 83 bis al Convenției privind aviația civilă internațională și cu respectarea legislației naționale în domeniul tratatelor, a unor acorduri cu autoritățile aeronautice ale altor state, pentru transferul unor responsabilități ce revin statului de înmatriculare a unei aeronave civile. De asemenea, a fost introdus un nou articol prin care se introduc dispoziții referitoare la recunoașterea de către România a acordurilor încheiate între alte state în baza articolului 83 bis al Convenției privind aviația civilă internațională, lipsa unei asemenea dispoziții în legislația română fiind constatată ca neconformitate în cadrul auditurilor efectuate de Organizația Aviației Civile Internaționale.

CAPITOLUL X – Securitatea Aviației Civile, a fost reformulat avându-se în vedere dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 300/2008 referitoare la elaborarea de către statele membre a unui Program național de securitate a aviației civile și a unui Program național de control al calității în securitatea aviației civile.

De asemenea, a fost desemnat Ministerul Transporturilor ca autoritate competentă în domeniul securității aviației civile la nivel național. Ministerul Transporturilor își exercită atribuțiile privind coordonarea și monitorizarea aplicării standardelor de bază comune în domeniul securității aviației civile direct sau prin delegare de competență către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, în condițiile legii. Această delegare face deja obiectul Ordonanței Guvernului nr. 17/2011 privind controlul calității în domeniul securității aviației civile.

În conformitate cu cerințele art. 3.1.5 din Anexa 17 – Securitatea la Convenția de la Chicago, este prevăzută înființarea



unui Comitet național de securitate a aviației, organism de coordonare interinstituțională pe aspecte ce țin de securitatea aviației.

CAPITOLUL XI – Facilități, prevede necesitatea elaborării unui Program național de facilități în domeniul transportului aerian, conform cerințelor Anexei nr. 9 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională. Programul va fi elaborat de Autoritatea Aeronautică Civilă Română și va fi supus aprobării prin Hotărâre a Guvernului, la propunerea Ministerului Transporturilor.

CAPITOLUL XII – Căutarea și salvarea, a fost modificat prin introducerea noțiunilor de servicii de alarmare și misiuni de căutare și salvare. De asemenea, au fost introduse dispoziții referitoare la căutarea și salvarea în cazul accidentelor în care sunt implicate aeronave de stat. A fost introdus un nou articol prin care se introduce obligația pentru transportatorii aerieni români de a aplica planuri de acțiune care să conțină măsuri de asistență imediată acordată victimelor unui accident de aviație și rudelor acestora, conform cerinței prevăzute la art. 21 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010.

CAPITOLUL XIII – Investigația privind siguranța în aviație, a fost modificat în principal pentru:

-compatibilizarea Codului aerian cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 996/2010;

-nominalizarea Autorității de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile ca autoritate pentru efectuarea investigațiilor privind siguranța în aviația civilă;

-instituirea unor sisteme de raportare obligatorie și voluntară a evenimentelor de aviație;

-nominalizarea Ministerului Apărării Naționale ca autoritate responsabilă investigarea tehnică a evenimentelor de aviație în care sunt implicate aeronave de stat.

CAPITOLUL XIV – Sancțiuni, a fost modificat astfel:

a) în domeniul sancțiunilor de natura contravențională:

-actualizarea unor contravenții datorită modificărilor efectuate în textul Codului aerian;

-introducerea unor contravenții noi legate de zborul deasupra zonelor dens populate;

-introducerea unor contravenții noi pentru nerespectarea unor interdicții prevăzute la art. 15 alin. (1) și (3);

-introducerea unor contravenții noi pentru efectuarea unui salt cu o parașută pentru care nu a fost emis un document de



admisibilitate la salt sau de către persoane care nu dețin documentele de certificare prevăzute de reglementările specifice;

-introducerea unei contravenții noi pentru lansarea de către o persoană fizică sau juridică, în spațiul aerian, a unor corpuri materiale care pot constitui un pericol pentru siguranța zborurilor aeronavelor, fără autorizație și pentru utilizarea de fascicule luminoase îndreptate către aeronave aflate într-una din fazele zborului sau către turnuri de control al traficului aerian, cu încălcarea restricțiilor stabilite prin reglementări specifice;

-introducerea unor contravenții noi legate de utilizarea de către operatorii aeronavelor a altor terenuri decât aerodromurile certificate;

-introducerea unor contravenții noi în domeniul respectării regimului zonelor supuse servituților aeronautice și al zonelor de interes militar;

-introducerea unei contravenții noi pentru neaplicarea de către un transportator aerian, în cazul unui accident de aviație, a măsurilor prevăzute la art. 102 alin. (2) pentru victimele unui accident de aviație și rudele acestora, considerându-se că aplicarea respectivelor măsuri este foarte importantă în contextul unui accident de aviație;

-introducerea unei contravenții pentru nerespectarea de către persoanele fizice sau juridice care închiriază, distribuie, comercializează sau pun la dispoziția altor persoane, sub orice formă, pe teritoriul României, aeronave fără pilot la bord a unor cerințe minime de informare a cumpărătorilor/utilizatorilor acestor aeronave;

-introducerea unor contravenții care să descurajeze nerespectarea, în mod repetat și cu intenție, de către operatorii aeronavelor, a sloturilor orare de care beneficiază pe aeroporturile coordonate, conform cerinței de la art. 14 alin. (5) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93;

-actualizarea cuantumului amenzilor aplicate pentru sancționarea contravențiilor la Codul aerian;

-extinderea competenței de constatare a contravențiilor și la alte autorități, avându-se în vedere natura faptelor și acoperirea teritorială;

b) în domeniul infracțiunilor:

-faptele de natură infracțională prevăzute la art. 98 – 103 din vechiul cod aerian se regăsesc la art. 112 – 116;

-având în vedere noua definiție a siguranței, pentru a asigura



previzibilitatea și claritatea normei penale, infracțiunea de la art. 112 a fost modificată în sensul trimiterii la fapte care sunt de natura punerii în pericol a siguranței aeronavei în zbor;

-la art. 115 a fost introdusă o nouă faptă de natură infrațională, respectiv, operarea unei aeronave fără pilot la bord de către o persoană care nu posedă documentele de certificare prevăzute de reglementările în vigoare pentru operarea aeronavei respective. Noua infracțiune se justifică prin faptul că atât în cazul aeronavelor cu pilot cât și al celor fără pilot este esențial pentru siguranța celorlalte aeronave în trafic ca piloții, respectiv, personale care controlează aeronavele de la distanță, să dețină documentele de certificare prevăzute de reglementările aplicabile.

-infracțiunile de la art. 116 alin. (1) și (2) au fost completate, pentru acuratețe, cu referiri la documentele echivalente de navigabilitate, în loc de autorizație de navigabilitate care nu se regăsește în textul codului, și la certificatul de identificare;

-infracțiunea prevăzută la art. 116 alin. (3) a fost extinsă la zonele de interes militar și, de asemenea, au fost menționate structurile care emit avizele prevăzute de lege;

-la art. 117 alin. (1) a fost introdusă o nouă faptă de natură infrațională având în vedere că operarea cu încălcarea interdicțiilor instituite prin art. 15 alin. (1) lit. e) poate avea consecințe negative majore asupra protecției mediului, siguranței cetățenilor și securității naționale;

-la art. 117 alin. (2) a fost introdusă o nouă faptă de natură infrațională, operarea în zone interzise putând avea consecințe negative majore asupra protecției mediului, siguranței cetățenilor și securității naționale;

-faptele de natură infrațională prevăzute la art. 106 – 109 din vechiul cod aerian se regăsesc la art. 118 – 121;

-fapta de la art. 118 a fost ușor nuanțată în sensul că face trimitere la siguranța aeronavei în zbor în loc de siguranța zborului, ceea ce este în conformitate atât cu prevederile art. 1 pct. 1 lit. e) din Convenția de la Beijing, cât și cu intenția de reglementare rezultată prin introducerea la art. 125 a definițiilor aeronavei în zbor și aeronavei în serviciu;

-faptele prevăzute la art. 119 sunt preluate de la art. 107 alin. (2) și (3) din actualul Cod aerian civil cu următoarele mențiuni:

- fapta de la alin. (1) a fost modificată pentru a corespunde cu fapta prevăzută la art. 1 pct. 1 lit. a) din Convenția de la Beijing; astfel numai actele de violență săvârșite fără drept



asupra unei persoane aflate la bordul aeronavei vor fi încriminate;

- în cazul altor acte de violență care nu sunt acoperite de dispozițiile art. 119, petrecute pe aeroporturi sau la bordul aeronavelor, urmează să se aplice dreptul comun, în acest sens fapta prevăzută la art. 107 alin. (1) din actualul Cod aerian civil fiind eliminată.

-faptele prevăzute la art. 120 sunt preluate de la art. 108 din actualul Cod aerian civil cu mențiunea că au fost operate câteva ușoare modificări pentru a asigura compatibilitatea acestora cu faptele similare prevăzute la art. 1 pct. 1 și pct. 2 din Convenția de la Beijing, precum și pentru stabilirea unei relații între infracțiunile speciale prevăzute la art. 120 și cele prevăzute în Codul penal din perspectiva modalităților alternative de săvârșire a distrugerii;

-fapta de la art. 121 a fost ușor modificată față de cea prevăzută la art. 109 din actualul Cod aerian civil în sensul că face trimitere la aeronava în serviciu ceea ce este în conformitate atât cu prevederile art. 1 pct. 1 al Convenției de la Haga, așa cum este modificată prin Protocolul de Beijing, cât și cu intenția de reglementare rezultată prin introducerea la art. 128 a definițiilor aeronavei în zbor și aeronavei în serviciu; urmează ca în cazul preluării fără drept a unei aeronave care nu se află în serviciu și/sau zbor să se aplice dreptul comun;

-la art. 125 lit. c) a fost introdusă o nouă prevedere referitoare la faptul că termenii aeronavă în zbor și aeronavă în serviciu, definiți la lit. a) și c), se referă exclusiv la aeronave cu echipaj de conducere la bord, pentru a elimina orice interpretări privind aplicabilitatea art. 118 – 121 în cazul aeronavelor fără pilot la bord.

CAPITOLUL XV – Dispoziții finale și tranzitorii, a fost completat cu dispoziții prin care se instituie obligația pentru distribuitorii aeronavelor fără pilot la bord de a informa cumpărătorul unei asemenea aeronave că operarea acesteia în spațiul aerian național intră sub incidența Codului aerian. Prin aceasta se asigură aplicarea pe teritoriul României și a viitoarelor reglementări europene din domeniul aeronavelor fără pilot la bord.

De asemenea, până la intrarea în vigoare a actelor normative subsecvente prevăzute de noul cod aerian, se vor aplica prevederile actelor normative emise în temeiul Ordonanței Guvernului nr. 29/1997 privind Codul aerian civil, în măsura în care nu contravin prevederilor noului cod aerian.

3. Alte informații

Inițiatorii proiectului Codului aerian al României consideră că actul normativ nu intră sub incidența dispozițiilor art. 27 și în

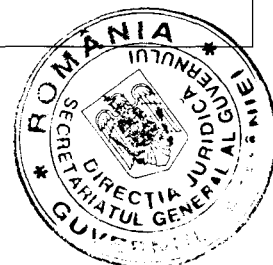


continuare din Legea nr. 24/2000 din următoarele considerente:

- Codul aerian nu este un proiect nou. Inițiativa legislativă comună a Ministerului Transporturilor și a Ministerului Apărării Naționale propune o actualizare a Codului aerian existent, astfel încât să se asigure aplicarea dispozițiilor relevante ale legislației Uniunii Europene, în paralel cu extinderea conceptului și la aviația militară; de altfel, hotărârea Guvernului nr.561/2009 prevede la art. 6 alin. (2) lit. c) că în cazul actelor normative care transpun legislația comunitară sau care creează cadrul juridic necesar aplicării acesteia nu este necesară elaborarea documentelor de politici publice;
- inițial, ministerele inițiatoare au optat pentru promovarea unui act normativ de modificare a Ordonanței Guvernului nr. 29/1997 privind codul aerian, act normativ care conținea în principal toate modificările propuse și prin actualul act normativ. Proiectul de Lege pentru modificarea Ordonanței Guvernului nr. 29/1997 privind Codul aerian a fost semnat de inițiatori și avizat de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice cu adresa nr. 28047/17.03.2016. Ulterior, având în vedere numărul mare de amendamente care trebuiau aduse vechiului cod aerian, Ministerul Transporturilor și Ministerul Apărării Naționale au optat pentru promovarea unui nou Cod aerian;
- astfel, noul cod aerian preia atât concepția și principiile vechiului cod aerian, cât și o mare parte din dispozițiile acestuia;
- în ceea ce privește noile soluții dispuse, acestea au rezultat, după cum este evidențiat în mod detaliat la punctul 2 de mai sus, din prevederile noilor regulamente europene aplicabile, precum și ale tratatelor internaționale la care România este parte.

Secțiunea a 3-a
Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

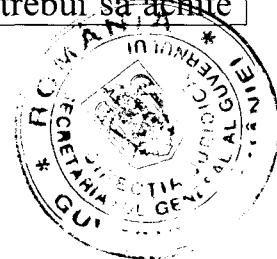
1.Impactul macroeconomic	Acest proiect de lege nu are impact în acest domeniu.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și al domeniului ajutoarelor de stat	Nu este cazul
2.Impactul asupra mediului de afaceri	Acest proiect de lege nu are impact în acest domeniu.
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	Nu este cazul



2 ² . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Nu este cazul
3. Impactul social	Acest proiect de lege nu are impact în acest domeniu.
4. Impactul asupra mediului	Acest proiect de lege nu are impact în acest domeniu.
5. Alte informații	Nu au fost identificate

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)

1. Modificări ale veniturilor bugetare	<i>Nu este cazul.</i>					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare	<i>Nu pot fi cuantificate</i>					
	- Mii lei -					
3. Impact financiar, plus sau minus, din care:	2018	2019	2020	2021	2022	Media pe 5 ani
Buget de stat	-	-	-	-	-	-
Buget local	-	-	-	-	-	-
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Obligația cheltuielilor rezultă din regulamente europene direct aplicabile României. Cheltuielile vor fi acoperite de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, în limita prevederilor bugetare alocate anual prin Legea bugetului de stat					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Nu este cazul					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
7. Alte informații	Având în vedere dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 391/2013, statele membre ale UE nu mai pot acorda scutiri de la plata serviciilor de navigație aeriană fără să ramburseze furnizorilor de servicii contravaloarea serviciilor prestate. Prin urmare, scutirile de la art. 8 alin. (4) fie sunt eliminate, situație în care instituțiile publice care dețin aeronave de stat vor trebui să achite					



(tot de la bugetul de stat) către RA ROMATSA contravaloarea serviciilor de navigație aeriană de care au beneficiat în zonele terminale, fie sunt menținute (sunt preluate din vechiul cod aerian) situație în care rambursarea se face de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, în limita prevederilor bugetare alocate anual prin Legea bugetului de stat. S-a optat pentru a doua variantă ca fiind și în avantajul operatorilor aeronavelor de stat.

Având în vedere că majoritatea zborurilor care intră sub incidența art. 8 alin. (4), sunt efectuate în zona terminală București cu aeronave de stat, impactul asupra bugetului de stat este aproximativ același, indiferent dacă zborurile vor fi sau nu scutite de la plata serviciilor de navigație aeriană terminală.

Secțiunea a 5-a
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

<p>1. Masuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</p> <p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;</p> <p>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.</p>	<p>- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 147/2007 privind rambursarea contravalorii unor servicii de navigație aeriană pentru zborurile scutite de la plata tarifelor pentru aceste servicii, aprobată prin Legea nr. 122/2008;</p> <p>- Ordonanța Guvernului nr. 29/1997 privind codul aerian civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare.</p>
<p>1¹.Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice</p>	<p><i>Nu este cazul</i></p>
<p>2.Conformitatea proiectului de act normativ</p>	<p>Codul aerian nu transpune în mod direct legislația europeană dar stabilește cadrul pentru aplicarea/implementarea acesteia în</p>



cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	România.
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	<p>Codul aerian creează cadrul legal pentru aplicarea directă a următoarelor dispoziții ale regulamentelor Uniunii Europene:</p> <ul style="list-style-type: none"> - art. 3 și 9 din Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 44 din 14.02.2014. - art. 7, 38, 62 și 69 din Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 212 din 22.08.2018(art. 7, 38 și 62). - art. 9, 10 și 11 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 97 din 09.04.2008. - art. 4,5 și 13 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 295 din 12.11.2010, cu modificările și completările ulterioare. - art. 10 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 128 din 09.05.2013. - art. 4 și 11 din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al



	<p>Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 14 din 22.11.1993, cu modificările și completările ulterioare;</p> <p>- art. 5 al Regulamentului (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial nr. L296 din 25.10.2012, cu modificările și completările ulterioare</p>
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul
6. Alte informații	<p>Întârzierea în adoptarea noului Cod aerian va conduce la menținerea diferențelor dintre dispozițiile legislației naționale și cele ale reglementărilor europene din domeniul operațiunilor aeriene, certificării agenților aeronautici, a tehnicii aeronautice și a personalului aeronautic, va crea dificultăți în aplicarea dispozițiilor Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește monitorizarea și protejarea zonelor din vecinătatea aerodromurilor și a echipamentelor de navigație aeriană, va menține bariere legislative incompatibile cu reglementările europene din domeniul aeronavelor fără pilot la bord care se preconizează că vor fi adoptate până cel târziu în prima jumătate a anului 2019.</p>

Secțiunea a 6-a
Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea	Nu este cazul



acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ.	
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative.	Proiectul de act normativ a fost supus consultării structurilor asociative ale autorităților publice locale conform Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 și nu au rezultat observații/comentarii.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente.	Proiectul de lege nu se referă la acest domeniu
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	a) Proiectul prezentului act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 1070/2018. b) Proiectul prezentului act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Suprem de Apărare a Țării prin avizul nr. 111/30.10.2018 c) Proiectul prezentului act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Economic și Social prin avizul nr. 4573/05.09.2018 d) Consiliul Concurenței transmis adresa nr.4558/24.04.2018 e) Nu este cazul



6.Alte informații	Proiectul de lege intră sub incidența dispozițiilor art. 4 lit. d) din Legea nr. 415/2002 privind organizarea și funcționarea Consiliului Suprem de Apărare a Țării, cu modificările ulterioare, și prin urmare este necesar să fie avizat de către Consiliul Suprem de Apărare a Țării.
-------------------	--

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

1.Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
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	Proiectul de lege nu se referă la acest domeniu
3.Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 8-a
Măsurile de implementare

1.Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente.	Nu au fost identificate
2. Alte informații	Nu au fost identificate.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind Codul aerian, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM - MINISTRU

VIORICA DĂNCILĂ

