

EXPUNERE DE MOTIVE

Ordonanța Guvernului nr.29/1997 privind Codul aerian a fost republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I nr.45 din 26 ianuarie 2001.

În perioada scursă de la aprobarea prin lege a Ordonanței Guvernului nr.29/1997, acquis-ul comunitar în domeniul aviației civile a cunoscut o evoluție deosebită marcată în special de preluarea de către Uniunea Europeană a competențelor de reglementare în domeniul securității aeronautice, promovarea pachetului de reglementări referitoare la protecția și drepturile pasagerilor, lansarea noului concept „Cer European Unic” și, nu în ultimul rând, înființarea Agenției Europene pentru Siguranța Aviației și începerea procesului de elaborare a reglementărilor europene din domeniul siguranței în aviație.

În urma analizei tuturor acestor evoluții, Ministerul Transporturilor și Construcțiilor a decis elaborarea unui proiect de Lege prin care să fie modificat actualul Cod aerian astfel încât să se faciliteze aplicarea acquis-ului comunitar la data aderării României la Uniunea Europeană dar, în același timp, să fie eliminate acele prevederi care ar putea veni în contradicție cu unele cerințe cuprinse în reglementările comunitare.

Totodată s-a folosit acest prilej pentru a se îmbunătăți Codul aerian atât din punct de vedere al formei, prin restructurarea unor capitole și o mai bună acuratețe a redactării, cât și din punct de vedere al conținutului, prin extinderea aplicabilității și reglementarea unor activități necuprinse în actualul act normativ.

Principalele amendamente avute în vedere la elaborarea proiectului de Lege pentru modificarea Ordonanței Guvernului nr.29/1997, se referă la:

1. extinderea aplicabilității Codului aerian și asupra persoanelor fizice sau juridice care, prin activitățile desfășurate, pot pune în pericol siguranța zborului;

2. redefinirea unor termeni specifici care se întâlnesc și în reglementările comunitare și introducerea unor noi termeni, în special din domeniul serviciilor de navigație aeriană, astfel încât să se elimine diferențele față de terminologia utilizată în acquis-ul comunitar specific aviației civile și totodată să se faciliteze aplicarea reglementărilor comunitare la data aderării;

3. introducerea conceptului de certificare ca formă de recunoaștere a faptului că un produs, o piesă sau un echipament, o organizație sau o persoană se conformează cerințelor aplicabile și care poate avea ca rezultat și conferirea unui drept, potrivit reglementărilor în vigoare. Acest concept a permis tratarea în mod unitar a aspectelor legate de siguranța zborului și va crea posibilitatea preluării și aplicării acquis-ului în domeniul siguranței în aviația civilă;

4. corelarea atribuțiilor Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului ca autoritate de stat în domeniul aviației civile cu noua terminologie introdusă la capitolul definiții, precum și cu amendamentele aduse textului actului normativ;

5. restructurarea Capitolului III – Spațiul aerian național, prin introducerea unor secțiuni referitoare la furnizarea serviciilor de navigație aeriană, inclusiv în cadrul unor blocuri funcționale de spațiu care pot include și spațiul aerian național, precum și la utilizarea spațiului aerian național. Spre deosebire de actualul Cod aerian, la secțiunea „Utilizarea spațiului aerian” sunt prevăzute categoriile de zboruri interzise a fi efectuate în spațiul aerian național și totodată, se instituie obligativitatea desfășurării anumitor activități, care prin natura lor pot aduce atingere siguranței zborului, numai în regim autorizat;

6. introducerea la Capitolul IV – Naționalitatea și drepturile asupra aeronavelor, a obligativității pentru orice aeronavă civilă care este operată în spațiul aerian național de a fi înmatriculată conform cerințelor Convenției de la Chicago (o asemenea cerință se regăsește în actualul Cod aerian doar pentru aeronavele civile românești) și eliminarea cerințelor pentru obținerea certificatului de înmatriculare, cerințe care fac obiectul reglementărilor emise de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului;

7. introducerea, la Capitolul V – Aerodromuri civile, a cerinței privind stabilirea prin hotărâre a Guvernului a condițiilor pe care trebuie să le îndeplinească un aeroport pentru a fi certificat ca aeroport internațional. Totodată a fost legiferat dreptul administratorilor aerodromurilor de a reține la sol o aeronavă civilă, în situația în care operatorul acesteia nu a achitat contravaloarea tarifelor aeroportuare sau a celor percepute de către prestatorii de servicii de navigație aeriană;

8. completarea categoriilor de personal aeronautic civil cu parașutiști, personal de inspecție operațiuni zbor și personalul de aerodrom care execută activități specifice, cu impact asupra siguranței zborului;

9. introducerea, la secțiunea referitoare la operațiunile de transport aerian public, unor prevederi care vor permite aplicarea, la data intrării în vigoare a tratatului de aderare, a unui tratament nediscriminatoriu tuturor transportatorilor aeriени comunitari. Operațiunile de aviație generală au fost redefinite pentru o mai înțelegere și acuratețe a actului normativ;

10. introducerea noțiunii de supervizare a siguranței zborului ca activitate constând în acordarea de certificate, supravegherea continuă a menținerii condițiilor asociate certificatelor respective, precum și în evaluarea și monitorizarea îndeplinirii obiectivelor și nivelurilor de siguranță, concept care se regăsește și în pachetul de reglementări comunitare specifice conceptului Cer European Deschis. Funcția de supervizare în domeniul siguranței zborului se exercită de către Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului prin delegare de competență și desemnarea unui organism tehnic autonom din punct de vedere financiar și administrativ și care trebuie să funcționeze independent de agenții aeronautici supuși supervizării;

11. introducerea unor prevederi referitoare la confidențialitatea surselor de informații și a raportărilor voluntare care stau la baza declanșării unei investigații tehnice;

12. restructurarea Capitolului XIV – Sancțiuni, în sensul introducerii numai a acelor contravenții la Codul aerian, celelalte contravenții din domeniul aviației civile urmând să fie stabilite prin hotărâre a Guvernului.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.29/1997 privind Codul aerian, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM – MINISTRU



Călin Popescu – Tăriceanu