

Expunere de motive

1. Aspecte introductive

Controlul traficului aerian presupune desfășurarea unor activități esențiale pentru siguranța traficului aerian. Serviciile de trafic aerian constau în activități pentru prevenirea abordajelor dintre aeronave, prevenirea coliziunilor dintre aeronavele și obstacolele de pe suprafața de manevră și intensificarea și regularizarea fluxului traficului aerian.

Adoptarea celor patru Regulamente ale Consiliului Uniunii Europene și ale Parlamentului European alcătuind pachetul normativ intitulat generic „Cerul Unic European”, preocupările Comisiei Europene și ale Parlamentului European în direcția adoptării unei Directive care să reglementeze unitar la nivel comunitar aspectele legate de licențierea controlorilor civili de trafic aerian, denotă importanța sporită a serviciilor legate de transportul aerian și siguranța transportului aerian.

Întrucât în dreptul comunitar nu este prevăzută expres competența Uniunii Europene de a reglementa statutul controlorilor civili de trafic aerian, această competență normativă aparține statelor membre. Astfel, în state europene precum Franța, Belgia, Marea Britanie, Danemarca, specificitatea activității de control al traficului aerian desfășurată de controlorii civili de trafic aerian a determinat adoptarea unor reglementări distincte aplicabile exclusiv acestei categorii a personalului aerian civil nenavigant.

În calitatea actuală de membru al Organizației Aviației Civile Internaționale, al Convenției Internaționale privind Cooperarea pentru Siguranța Aviației Aeriene EUROCONTROL, al Conferinței Europene a Aviației Civile și al Joint Aviation Authority, România a ratificat și aplică la nivel național reglementările acestor organisme în domeniul traficului aerian civil.

2. Stadiul actual al legislației românești aplicabile controlorilor civili de trafic aerian

În prezent, în România, domeniul siguranței traficului aerian este reglementat în cadrul mai larg al legislației naționale privind activitatea aeronautică civilă pe teritoriul și în spațiul aerian național, respectiv prin Codul Aerian, precum și prin convenții și acorduri internaționale la care România este parte.

Activitatea de control al traficului aerian este în prezent reglementată de un singur act normativ cu aplicare specifică, respectiv de Decretul-lege nr. 125/1990 privind reglementarea unor drepturi ale personalului de dirijare, control și informare a traficului aerian civil. În afara acestui Decret-lege, domeniul este reglementat și de următoarele acte normative cu caracter general:

- 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, astfel cum a fost amendată de mai multe ori și armonizată prin Protocolul din 27 iunie 1997, semnat la Bruxelles la 8 octombrie 2002;
- Ordinul nr. 447/2003 al Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței pentru aprobarea Instrucțiunilor privind examinarea medicală și psihologică a personalului din transporturi cu responsabilități în siguranța circulației și a navigației,

precum și organizarea, funcționarea și competența comisiilor medicale și psihologice de siguranța circulației;

- Hotărârea de Guvern nr. 594/1999 privind salarizarea personalului din regiile autonome aeroportuare cu specific deosebit care își desfășoară activitatea sub autoritatea consiliilor județene, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea de Guvern nr. 740/1994 privind îmbunătățirea coeficienților de ierarhizare a salariilor de bază pentru personalul din regiile autonome ale aeroporturilor din România;
- Legea nr. 200/2004 privind recunoașterea diplomelor și calificărilor profesionale pentru profesiile reglementate din România.

3. Necesitatea adoptării unui statut al controlorului civil de trafic aerian

- *Abrogarea Decretului – lege nr. 125/1990 privind reglementarea unor drepturi ale personalului de dirijare, control și informare a traficului aerian civil*

Propunerea adoptării acestui statut se impune, în primul rând, ca urmare a absenței unui cadru normativ special privind activitatea controlorilor civili de trafic aerian care să corespundă cerințelor tehnice și condițiilor existente în prezent la nivel internațional. Decretul-lege nr. 125/1990 este, practic, singurul act normativ care reglementează distinct această categorie de personal al aviației civile, conținând prevederi incomplete.

S-a dorit, astfel, elaborarea unui act normativ cu putere de lege care să abroge Decretul-lege nr. 125/1990, cu atât mai mult cu cât, în condițiile stabilite de Legea nr. 19/2000 privind sistemul public de pensii și alte asigurări sociale, încadrarea controlorilor de trafic în grupele I și a II-a de muncă nu mai poate fi considerată aliniată legislației actuale.

Ca tehnică legislativă, prezentul statut încorporează cea mai mare parte a dispozițiilor Decretului-lege nr. 125/1990, prevăzând totodată abrogarea acestui act normativ.

- *Desfășurarea activității controlorilor civili de trafic aerian în condiții de muncă speciale*

În considerarea condițiilor de muncă în care își desfășoară activitatea controlorii civili de trafic aerian, precum și a prevederilor Legii nr. 19/2000 privind sistemul public de pensii și alte asigurări sociale, proiectul prevede încadrarea controlorilor civili de trafic aerian în categoria salariaților care își desfășoară activitatea în condiții de muncă speciale.

- *Pensionarea pentru limită de vârstă*

Încadrarea în condiții de muncă speciale, corelată cu gradul de uzură fizică și morală, determinată de desfășurarea unei astfel de activități, justifică stabilirea unei vârste de pensionare pentru limită de vârstă redusă în comparație cu vârsta standard de pensionare prevăzută în Legea nr. 19/2000 privind sistemul public de pensii și alte asigurări sociale. Astfel, prezentul statut prevede posibilitatea controlorilor civili de trafic aerian, atât bărbați cât și femei, de a beneficia de pensie pentru limită de vârstă la împlinirea vârstei de 57 ani. Această prevedere este în concordanță cu prevederile privind vârsta de pensionare a controlorilor de trafic aerian civil din alte state europene cum ar fi: Germania – 55 de ani (cu posibilitatea de pensionare anticipată la 52 de ani), Danemarca – 55 de ani, Spania – 55 de ani (cu posibilitatea de pensionare anticipată la 52 de ani).

Dintre factorii care induc oboseala și stres cu repercusiuni asupra stării de sănătate și implicit asupra siguranței traficului aerian, sunt de menționat: numărul mare de informații care trebuie decodate și procesate în timp foarte scurt, supravegherea permanentă a ecranelor radar, programul de lucru în ture de 12/24 sau 12/48 (cu urmări asupra ritmului de somn și a stării de veghe), activitatea sedentară, ambianța de muncă (spații relativ închise și condiții de climatizare artificială).

În ceea ce privește controlorii de trafic din categoria de vârstă de peste 50 de ani, odată cu înaintarea în vârstă, au loc anumite transformări fiziologice normale corelate cu cele specifice practicării acestei meserii o perioadă de timp mai mare de 20 de ani, ce au ca și consecință scăderea randamentului profesional și afectarea în mod negativ a siguranței traficului aerian.

- *Acordarea pensiei de serviciu*

Tipologia activității de controlor civil de trafic aerian, precum și ritmul și condițiile în care această activitate se desfășoară determină un grad ridicat de expunere la factori de stres și de epuizare psihică. Astfel, limita de vârstă la care trebuie să se producă pensionarea controlorilor civili de trafic aerian este mai redusă decât în cazul altor profesii. De asemenea, prezintă o deosebită importanță termenii și condițiile în care această pensionare va avea loc, în special în considerarea evoluției legislației aplicabile în materie în statele membre ale Uniunii Europene.

În lumina celor de mai sus, se impune acordarea unei pensii de serviciu, asemenea altor categorii de salariați ce își desfășoară activitatea în condiții ridicate de stres și de risc.

Prin acordarea acestei pensii de serviciu se urmărește completarea pensiei pentru limită de vârstă acordată din bugetul asigurărilor sociale de stat, astfel încât valoarea totală a pensiei de care beneficiază controlorii civili de trafic aerian prin cumularea sumelor primite în baza Legii nr. 19/2000 privind sistemul public de pensii și alte drepturi de asigurări sociale, cu titlu de pensie pentru limită de vârstă, cu cele primite în baza prezentei legi, să fie de 60-85% din media veniturilor salariale nete realizate în 6 luni consecutiv lucrate ca și controlori de trafic, la alegerea persoanei în cauză, în funcție de numărul de ani în activitatea de dirijare, control și/sau informare a traficului aerian după caz. Partea din pensia de serviciu care depășește nivelul pensiei din sistemul public de pensii se suportă din bugetul angajatorului controlorului civil de trafic aerian.

Includerea unei astfel de prevederi evită încărcarea sistemului public de pensii, permițând totodată asigurarea unei pensii de serviciu destinată controlorilor civili de trafic aerian, care să corespundă întrutotul tipului și condițiilor de muncă în care aceștia își desfășoară activitatea.

4. Elaborarea proiectului privind statutul controlorului civil de trafic aerian în concordanță cu reglementările comunitare

Prezentul proiect de lege privind statutul controlorului civil de trafic aerian din România corespunde cadrului creat de principalele reglementări comunitare privind siguranța traficului aerian civil:

- Regulamentul Comisiei Europene nr. 1217/2003 cu privire la programele de control ale calității securității aviației civile naționale;

- Directiva Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene nr. 42/2003 cu privire la raportarea incidentelor din aviația civilă;
- Rezoluția Consiliului Uniunii Europene din 17 noiembrie 1995 referitoare la congestiunea și situațiile de criză care afectează traficul aerian în Europa;
- Regulamentul Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene nr. 551/2004 cu privire la organizarea și folosirea spațiului aerian în cadrul „Cerului Unic European”;
- Comunicarea Comisiei către Consiliu și Parlament nr. 0614/1999;
- Regulamentul Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene nr. 549/2004 cu privire la crearea Cerului Unic European;
- Regulamentul Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene nr. 550/2004 cu privire la serviciile de navigare aeriană în Cerul Unic European;
- Regulamentul Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene nr. 552/2004 cu privire la interoperabilitatea rețelei de management al traficului aerian european.

Acest statut este în concordanță cu prevederile Directivei nr. 42/2003 cu privire la raportarea incidentelor din aviația civilă, referitoare la păstrarea confidențialității asupra identității controlorilor civili de trafic aerian care raportează incidente de aviație civilă și la protejarea acestora împotriva sancțiunilor administrative, contravenționale sau penale. Aceste prevederi se impun tocmai pentru a se încuraja raportarea oricărui eveniment de aviație civilă în scopul prevenirii producerii de incidente și creșterii siguranței traficului aerian. Prevederi similare au fost preluate, de altfel, și la nivelul proiectului de modificare a Codului Aerian Civil din Marea Britanie (elaborat în 2004), precum și în Codul Aerian Civil din Danemarca.

5. Structura proiectului statutului controlorului civil de trafic aerian

Prezentul proiect de lege privind Statutul Controlorului Civil de Trafic Aerian din România este structurat în 6 capitole și 5 anexe, având următorul conținut sintetic:

Capitolul I, dedicat dispozițiilor generale, stabilește domeniul de aplicare al prezentei legi și conține o serie de definiții pentru termenii utilizați în cuprinsul statutului, urmând ca aceștia să se completeze cu definițiile prevăzute în Codul Aerian al României și cu cele prevăzute în reglementările naționale sau internaționale privind traficul aerian, aplicabile în România.

În **capitolul II** sunt cuprinse prevederi privind categoriile de controlori civili de trafic aerian care desfășoară activități de dirijare, control și/sau informare a traficului aerian în spațiul aerian al României, precum și în orice alt spațiu aerian delegat României prin acordurile la care România este parte.

Capitolul III conține reglementarea de principiu a licențierii controlorilor civili de trafic aerian, fiind prevăzute condițiile generale de exercitare a atribuțiilor de dirijare, control și informare a traficului aerian, prerogativele asociate deținerii unei licențe, precum și prevederi privind suspendarea și retragerea licenței. Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, printr-un organism tehnic specializat, este autoritatea competentă în licențierea controlorilor civili de trafic aerian care va stabili, totodată, și procedura de acordare a licențelor.

Capitolul IV reglementează drepturile și îndatoririle controlorului civil de trafic aerian. În ceea ce privește drepturile controlorilor civili de trafic aerian, printre acestea se numără dreptul la libera exprimare în condițiile legii, dreptul de a fi informat și consultat cu privire la deciziile care se iau în aplicarea prezentului statut și care îl vizează în mod direct, dreptul de a

beneficia de forme de perfecționare profesională în condițiile legii, de program de susținere psihologică, dreptul la o pensie de serviciu, etc.

Ținând cont de condițiile speciale de muncă în care controlorii își desfășoară activitatea profesională, sunt prevăzute în prezentul statut o serie de drepturi speciale, prevăzându-se, totodată, posibilitatea ca astfel de drepturi speciale să fie reglementate și în contractele de muncă colective și individuale.

Îndatoririle personalului de control al traficului aerian privesc, în general, obligațiile acestuia de a-și exercita activitățile profesionale cu profesionalism, loialitate, corectitudine, în mod conștiincios și corespunzător calificării personale atestate prin licență, astfel încât să prevină orice faptă/act care ar putea pune în pericol siguranța traficului aerian și să se abțină de la orice faptă care ar putea să aducă prejudicii organului de trafic aerian în care își desfășoară activitatea.

Capitolul V stabilește cadrul general în care se poate angaja răspunderea controlorului civil de trafic aerian, în măsura în care acesta încalcă îndatoririle care-i revin, conform prezentului statut, contractelor colective și individuale de muncă, cât și reglementărilor în vigoare, punând în pericol siguranța traficului aerian.

Capitolul VI, destinat Dispozițiilor finale, prevede, printre altele, reglementările care vor fi abrogate la data intrării în vigoare a prezentei legi.

Cele 5 anexe ale acestei legi cuprind prevederi referitoare la calificările/autorizările controlorului civil de trafic aerian, durata concediului de odihnă suplimentar și de recuperare psihologică, vârsta de pensionare anticipată, cuantumul pensiei de serviciu, funcțiile controlorilor civili de trafic aerian.

Initiatori - Novica Nicolsi
Senatori PNL

- Radu Mircea Berceanu
senator PSD

Senatori Radu Huse PNL
Senatori Vidinos Virginia

- CORUȚEAN TITUS - deputat PSD

- NICA DAN - deputat PSD

- MĂNĂȘKREANU VLADIMIR
- deputat PSD

- POWRA VICTOR - deputat PSD

- DACIANA SÂRBU - deputat PSD