

Propunere legislativă privind Codul aerian al României

EXPUNERE DE MOTIVE

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, 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.

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.

Regulamentul (UE) 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*) și 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 cât și necesitatea protecției persoanelor și bunurilor de la sol.

Pachetul de reglementări cunoscut sub numele de Cer European Unic, referitor la modernizarea managementului traficului aerian la nivel european, a fost modificat în anul 2009³.

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 pieței aeronautice pentru utilizarea civilă a sistemelor de aeronave pilotate de la distanță (COM(2014)207)

³ REGULAMENTUL (CE) NR. 1070/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

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. 2150/2005⁴.

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 legislativ în domeniul aviației, o măsură importantă în această direcție fiind 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, insuficient însă pentru o autoritate de reglementare aeronautică.

Prin modificările propuse la Codul aerian se va crea 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.

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, inclusiv definirea responsabilităților specifice Autorității Aeronautice Militare Naționale, prin similitudine cu cele ale Autorității Aeronautice Civile Române, 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.

Spațiul aerian național trebuie exploatat în condiții optime de către toți operatorii aerieni, în condițiile legii, printr-un management adecvat nivelului de dezvoltare atins atât de sistemele de avioane fără pilot, cât și de cele de comunicații.

Proiectul de act normativ vizează și armonizarea concepției și a măsurilor de organizare a Autorității Aeronautice Militare Naționale cu măsurile luate de către statele europene pentru crearea și dezvoltarea structurilor proprii de autoritate aeronautică militară, care să supervizeze siguranța activităților desfășurate de către operatorii aeronavelor de stat sau calitatea serviciilor furnizate de către agențiile care desfășoară sau asigură activități aeronautice militare. 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 propuse:

³ 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

⁴ 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

CAPITOLUL I – Prevederi generale, a fost modificat pentru a permite extinderea aplicabilității Codului aerian și la activitățile aeronautice militare, precum și la entitățile fără personalitate juridică. În cadrul definițiilor 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, a *administratorului aerodromului* este modelată după Directiva nr. 2009/12/CE, a *aerodromului* este preluată din Regulamentul (CE) 216/2008, a *aeroportului* este modelată după Directiva nr. 2009/12/CE, a *certificării* este preluată din Regulamentul (CE) 216/2008, a *evenimentului de aviație* este preluată din Regulamentul (UE) nr. 376/2014⁵, a *incidentului grav* este preluată din Regulamentul (UE) nr. 996/2010, a *investigației privind siguranța* este preluată din Regulamentul (UE) nr. 996/2010, a *managementului traficului aerian* este preluată din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, a *securității aviației* este preluată din Regulamentul (CE) nr. 300/2008;
- introducerea unor termeni a căror definiție a fost preluată din anexele la Convenția privind Aviația Civilă Internațională⁶ – *căutare și salvare, siguranța*,
- 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;
- introducerea la art. 3 și în tot Codul aerian a 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*);
- introducerea unor termeni specifici activităților militare
- 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 pentru o reflectare mai corectă a posibilităților de pilotare a acestui tip de aeronavă.

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 instituțiilor prin care Ministerul Transporturilor își exercită o serie de atribuții în domeniul siguranței, respectiv Autoritatea Aeronautică Civilă Română și Aeroclubul României;
- 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 delegate de minister;

⁵ 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

⁶ 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

- nominalizarea instituției - Autoritatea Aeronautică Militară Națională, prin care Ministerul Apărării Naționale își exercită atribuțiile specifice.

CAPITOLUL III – Spațiul aerian național, a fost modificat în special pentru:

- stabilirea condițiilor în care o aeronavă civilă poate opera pe un aerodrom militar ;
- restrângerea dreptului de a restricționa traficul aerian din motive privind apărarea, ordinea publică și siguranța doar în competența Ministerului Apărării Naționale, avându-se în vedere că Ministerul Transporturilor nu are atribuții și competențe în acest domeniu ;
- introducerea interdicției de a transporta cu aeronavele civile fără pilot armament, materiale radioactive, explozive sau substanțe toxice ;
- scutirile acordate de la plata serviciilor de navigație aeriană terminală și introducerea obligației de rambursare, de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, a contravalorii acestor scutiri având în vedere dispozițiile obligatorii pentru statul român din Regulamentul (UE) nr.391/2013⁷; În aceste condiții, a fost eliminată posibilitatea ca Ministerul Transporturilor să acorde și alte scutiri de la plata serviciilor de navigație aeriană decât cele prevăzute de lege.

CAPITOLUL IV – Naționalitatea și drepturile asupra aeronavelor, a fost modificat în principal după cum urmează:

- introducerea posibilității ca aeronavele civile să execute zboruri în spațiul aerian național și dacă dețin un certificat de identificare (nu numai un certificat de înmatriculare);
- introducerea obligației ca toate aeronavele de stat să dețină un certificat de înmatriculare (a
- modificarea prevederilor prin introducerea referințelor la registrul unic de înmatriculare a aeronavelor de stat;
- introducerea interdicției 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 – Aerodromurile, a fost modificat pentru a introduce unele cerințe privind certificarea și înregistrarea aerodromurilor militare, precum și pentru:

- introducerea obligației pentru operatorii economici care desfășoară activități în perimetrul unui aerodrom civil să dețină un permis de lucru eliberat de administratorul aerodromului. 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;
- introducerea unor dispoziții noi privind dreptul administratorului aerodromului civil de a reglementa circulația în perimetrul aerodromului. Aceste dispoziții vor permite administratorului unui aerodrom să stabilească reguli de utilizare a infrastructurii de transport în funcție de trafic și, după caz, de necesitatea respectării unor cerințe de securitate a aviației;
- introducerea unor dispoziții clare privind 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;

⁷ 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

- eliminarea competenței Ministerului Transporturilor de a mai acorda scutiri de la aplicarea tarifelor aeroportuare și introducerea unei asemenea posibilități în competența administratorului de aerodrom ;
- introducerea unor 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;
- scutirea de la plata oricăror taxe și impozite pentru elementele de infrastructură aeroportuară constând din suprafețe de mișcare, terenurile de sub acestea, terenurile aferente zonelor de siguranță (pe care nu se poate construi), precum și pentru spațiile alocate instituțiilor și autorităților publice care desfășoară activități pe aerodrom, având în vedere că acestor autorități, în general, li se pun la dispoziție spațiile necesare cu titlu gratuit; scutirile se justifică prin faptul că investițiile în infrastructura aeroportuară sunt costisitoare și trebuie încurajate având în vedere că menținerea și dezvoltarea acestei infrastructuri conduce în timp la dezvoltarea economică a zonei din apropierea aerodromului, ceea ce va avea ca efect final creșterea veniturilor la bugetul de stat. Menționez că prin Codul fiscal în vigoare sunt scutite de la plata impozitului pe teren doar terenurile de sub piste și cele aferente suprafețelor de siguranță. În afară de piste, în cadrul suprafețelor de mișcare mai intră căile de rulare și platformele de staționare aeronave;
- introducerea unor dispoziții privind dreptul administratorului aerodromului civil sau a 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 privind modul în care operează acest drept de retenție.

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;

CAPITOLUL VII – Operațiuni aeriene civile, a fost restructurat avându-se în vedere în primul rând dispozițiile specifice ale Regulamentului (UE) nr. 965/2012⁸ și terminologia introdusă prin acest regulament.

CAPITOLUL VIII – Protecția mediului, a fost restructurat în întregime având 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), 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.

Alte modificări:

⁸ 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 al Uniunii Europene nr. L296 din 25.10.2012

- 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 zborului a fost modificat în principal pentru:

- introducerea obligației în sarcina Ministerului Transporturilor, rezultată din – *Managementul siguranței* la Convenția privind aviația civilă internațională, de a elabora un Program național de siguranță în aviația civilă ;
- 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 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;
- 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 unor prevederi care permit aplicarea reglementărilor europene din domeniul certificării personalului aeronautic civil și asigură eliminarea incompatibilității pe această speță dintre Codul aerian și legislația europeană în materie ;
- introducerea 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;
- *Secțiunea a IV-a – Certificarea aeronavelor*, a fost modificată pentru extinderea dispozițiilor acesteia și la aeronavele militare. 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;
- *Secțiunea a V-a – Zone supuse servituților aeronautice*, a fost reformulată în întregime și completată cu noi dispoziții referitoare la stabilirea zonelor de interes militar și a zonelor supuse servituților aeronautice aferente aerodromurilor militare. Pornind de la dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 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 publice locale îl au în monitorizarea respectării regimului de restricții asociate zonelor supuse servituților aeronautice. Astfel, zonele supuse servituților aeronautice se stabilesc de administratorii aerodromurilor civile, administratorii echipamentelor serviciilor de navigație aeriană sau de Ministerul Apărării Naționale (în cazul aerodromurilor militare) și se integrează, împreună cu restricțiile asociate, 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 Autorității Aeronautice Militare Naționale. Autoritățile administrației publice locale

au și obligația monitorizării respectării restricțiilor asociate zonelor supuse servituților aeronautice;

- *Secțiunea a VI-a – Transferul responsabilităților de supraveghere a siguranței zborului*, a fost modificată pentru a acorda Autorității Aeronautice Civile Române competențe în domeniul încheierii, în baza art. 83 bis al Convenției privind aviația civilă internațională, 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 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 privind 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 prin delegare de competență către Autoritatea Aeronautică Civilă Română.

CAPITOLUL XII – Căutarea și salvarea aeronavelor, a fost modificat pentru a introduce noțiunea de *servicii* de căutare și salvare, conform terminologiei utilizate în Convenția privind aviația civilă internațională. 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 Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile ca organism tehnic și autoritate independentă pentru efectuarea investigațiilor privind siguranța în aviația civilă;
- instituirea unor sisteme de raportare obligatorie sau voluntară a evenimentelor de aviație;
- instituirea dreptului Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile de a reține la dispoziția sa, atâta timp cât este necesar pentru investigație, epava unei aeronave civile implicată într-un accident sau incident grav 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 în principal pentru:

- actualizarea unor contravenții datorită modificărilor efectuate în textul Codului aerian (terminologie, numerotare articole);
- introducerea unor contravenții noi;
- 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;
- actualizarea unor fapte infracționale în sensul limitării acestora la domeniul aviației civile;

CAPITOLUL XV – Dispoziții generale, prin care:

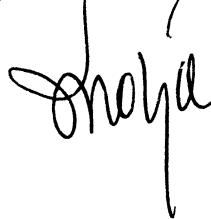
- se instituie obligația pentru distribuitorii aeronavelor fără pilot la bord de a informa cumpărătorul unei asemenea aeronave că operarea acestora în spațiul aerian național intră sub incidența Codului aerian;

autorităților statului li se acordă dreptul de a prelua controlul temporar asupra aeronavelor fără pilot la bord și de a proceda la indisponibilizarea acestora în vederea aplicării măsurilor legale, în cazul în care prezența aeronavelor fără pilot la bord este de natură a constitui un pericol pentru ordinea publică sau siguranța națională, pentru viața sau integritatea unor persoane sau pentru zborul altor aeronave.

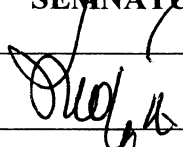
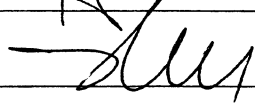
5. Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	a) Decretul 95/1979, privind condițiile de stabilire a terenurilor de aeronautică, a zonelor de siguranță și a servituților aeronautice - abrogare. - Legea nr. 35/ 1990, privind Statutul personalului aeronautic din aviația militară a României, cu modificările și completările ulterioare - modificare. - 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. b) Hotărâre a Guvernului pentru stabilirea modului de organizare, locul, rolul și atribuțiile funcționale ale Autorității Aeronautice Militare Naționale, precum și modul de exercitare al acestora în relațiile cu structurile din afara Ministerului Apărării Naționale.
---	--

Senator (PNL) Marius Lucian OBREJA



**TABEL CU SEMNATURI LA PROPUNEREA LEGISLATIVĂ PRIVIND CODUL
AERIAN AL ROMÂNIEI**

Nr.crt.	NUME, PRENUME	GRUPUL PARLAMENTAR	SEMNATURA
1.	OBREJA MARIUS	PNL	
2.	Mihai Cristian Doina	PNL	
3.	Babae Catalin	PNL	
4.	NEUMLOIU MARIUS	PNL	
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			
11.			
12.			
13.			
14.			
15.			
16.			
17.			
18.			
19.			
20.			