



MINISTERUL PENTRU
RELAȚIA CU PARLAMENTUL

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
SECRETAR GENERAL

Nr. 2/4515 / 08.05.2017

Nr. 3535/03.05.2017

**Către: Doamna Silvia-Claudia MIHALCEA,
Secretarul general al Camerei Deputaților**

Ref. la: punctele de vedere ale Guvernului aprobate în ședința Guvernului
din data de 27 aprilie 2017

Dep. Legislativ
Mihalcea
Stimată doamnă secretar general,

Vă transmitem, alăturat, în original, **punctele de vedere ale Guvernului** referitoare la:

1. *Proiectul de Lege pentru modificarea Legii nr. 88/2016 privind stabilirea unor măsuri suplimentare obligatorii pentru etichetarea laptelui proaspăt pentru consum și a produselor lactate, provenit dintr-o propunere legislativă inițiată de domnii deputați PSD Ioan Dîrzu, Ioan Munteanu, Ion Melinte și domnii deputați PNL Nini Săpunaru, George Scarlat, Sorin Teju (Bp. 306/2016, Plx. 49/2017);*

2. *Proiectul de Lege privind transmiterea unui teren sub luciul de apă cu amenajarea piscicolă aferentă din domeniul public al statului și din administrarea Centrului de Cercetare-Dezvoltare pentru Piscicultură Nucet, județul Dâmbovița, în domeniul public al comunei Corbii Mari și în administrarea Consiliului Local al Comunei Corbii Mari, județul Dâmbovița, provenit dintr-o propunere legislativă inițiată de domnul deputat PNL Iulian Vladu împreună cu un grup de parlamentari PSD, PNL, ALDE (Bp. 83/2016, Plx. 529/2016);*

3. *Proiectul de Lege privind Codul aerian al României, provenit dintr-o propunere legislativă inițiată de domnul senator PNL Marius Lucian Obreja împreună cu un grup de parlamentari PNL (Bp. 240/2016, Plx. 38/2017).*

Cu stimă,

Viorel ILIE



Ministrul pentru Relația cu Parlamentul



GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU



Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție,
Guvernul României formulează următorul

PUNCT DE VEDERE

referitor la *proiectul de lege privind Codul aerian al României*, provenit dintr-o propunere legislativă inițiată de domnul senator PNL Marius Lucian Obreja împreună cu un grup de parlamentari PNL (**Bp. 240/2016, Plx. 38/2017**).

I. Principalele reglementări

Inițiativa legislativă are ca obiect de reglementare instituirea unui nou Cod aerian al României, dispozițiile acestuia aplicându-se activităților aeronautice civile și militare, precum și oricăror persoane fizice sau entități cu sau fără personalitate juridică, ce desfășoară în spațiul aerian național sau pe teritoriul României activități aeronautice sau alte activități, care, prin natura lor, pot pune în pericol siguranța și securitatea aviației.

De asemenea, se propune abrogarea *Ordonanței Guvernului nr. 29/1997 privind Codul aerian civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, precum și a altor acte normative din domeniu.

II. Observații

1. În raport cu susținerea din *Expunerea de motive* a soluției privind abrogarea *Codului aerian civil* în vigoare și a reglementării unui nou Cod aerian al României, conform căreia „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”, învedereăm că prin reglementările de natura unor coduri trebuie asigurată o cât mai mare stabilitate și eficiență legislativă, reglementările normelor primare ale acestora constituind nucleul stabil al legislației în domeniile vizate, iar flexibilitatea reglementărilor din domeniile respective se poate asigura inclusiv prin reglementări specifice la nivel de legi speciale și/sau prin norme secundare/terțiare de punere în aplicare a normelor primare din domeniile respective.

În acest context, referitor la susținerile din *Expunerea de motive* privind necesitatea asigurării aplicării *Regulamentului (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* și a reglementărilor emise de Comisia Europeană în aplicarea acestuia, privind obligațiile statelor membre de a-și desemna autorități naționale competente în domeniul securității aviației civile, învedereăm, doar cu titlu de exemplu, că:

- pe de o parte, potrivit art. 5 alin. (1) din *Codul aerian civil* în vigoare, Ministerul Transporturilor asigură „direct sau prin delegare de competență și desemnarea unor organisme tehnice specializate - instituții publice sau operatori economici care funcționează în subordinea sau sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii -, elaborarea și punerea în aplicare a reglementărilor specifice, supervizarea siguranței zborului, certificarea agenților aeronautici civili, a personalului aeronautic civil și a tehnicii aeronautice, avizarea lucrărilor efectuate în zonele supuse servituților de aeronautică civilă, inspecția de siguranță a zborului, investigarea tehnică a incidentelor și accidentelor în domeniul aviației civile, elaborarea, punerea în aplicare și supravegherea respectării reglementărilor în domeniul securității aeronautice”. Așadar, o astfel de prevedere generală asigură condițiile aferente Ministerului Transporturilor de a realiza direct sau prin autoritățile din subordine/sub autoritate diverse atribuții/activități în domeniul aeronautic civil, inclusiv în conformitate cu reglementările europene, după cum este cazul;

- pe de altă parte, în aplicarea reglementărilor europene specifice domeniului, inclusiv ale *Regulamentului (UE) nr. 300/2008*, precum și ale anexelor (tehnice) ale *Convenției privind aviația civilă internațională, Chicago 1944*, învederăm că a fost adoptată/este în vigoare *Ordonanța Guvernului nr. 17/2011 privind controlul calității în domeniul securității aviației civile, cu modificările ulterioare*, prin care au fost prevăzute atribuțiile ce revin Ministerului Transporturilor – direct și prin delegare de competență și desemnarea Autorității Aeronautice Civile Române (din subordinea Ministerului Transporturilor) – în calitate de organism tehnic de specialitate și autoritate competentă în sensul *Regulamentului (UE) nr. 300/2008*, corespunzător obligațiilor ce revin statului român.

2. În măsura în care în noul cod aerian se păstrează unele dintre soluțiile legislative existente, fiind, eventual, necesare doar actualizarea și/sau perfecționarea/completarea acestora, după cum este cazul, este necesar a se avea în vedere și păstrarea, pe cât posibil, a unor texte și termeni consacrați corespunzător măsurilor/soluțiilor legislative existente, reglementate/perfecționate, deja, de către legiuitor prin modificări/completări normative succesive corespunzător reglementărilor *Convenției de la Chicago, 1944*, precum și ale Uniunii Europene preluate/transpuse deja în Cod asigurându-se, astfel, o reglementare unitară, clară și o cât mai mare stabilitate și eficiență legislativă (art. 6 din *Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare*).

Astfel, la **art. 3 pct. 5** din proiectul de lege, referitor la redefinirea termenului de „*administrator al aerodromului*”, nu rezultă considerentul/motivul temeinic al acestei redefiniri.

În acest sens, se face referire în *Expunerea de motive*, în mod formal, la modelarea definiției „*după Directiva nr. 2009/12/CE*” fără a se preciza, în mod expres, norma/articolul vizat în raport cu intenția de reglementare, ceea ce poate pune în discuție inclusiv necesitatea asigurării transpunerii corespunzătoare a prevederilor acestei directive, după cum este cazul. Pe de altă parte, în directiva respectivă, ce are ca obiect „*tarifele de aeroport*”, la art. 2 pct. 1 și 2 nu sunt definite aerodromul și administratorul aerodromului, ci aeroportul, respectiv organul de administrare a aeroportului, fiind, astfel, necesare clarificări aferente în raport cu intenția de reglementare și cu regimul juridic distinct al „*aerodromului*” și „*aeroportului*” (acesta fiind aerodromul certificat pentru operațiuni de transport aerian public), astfel după cum rezultă și din actualul *Cod aerian*.

De asemenea, din redefinirea respectivă nu rezultă considerentul pentru care se face referire la obiectivul administrării „în temeiul reglementărilor legale sau al unor contracte (...)”, respectiv nu rezultă motivul pentru care s-ar alterna, astfel, reglementările legale cu astfel de contracte, în contextul în care, dacă se încheie astfel de contracte în condițiile *Codului aerian*, rezultă că și acestea se încheie în temeiul/limitele legilor în vigoare, nu în afara reglementărilor respective.

Având în vedere cele de mai sus, menționăm că, la **art. 3 pct. 6** al proiectului de lege, referitor la redefinirea „*aerodromului*”, nu este clar nici motivul înlocuirii unor termeni, precum „*manevrarea*” (care, de altfel, se regăsește și la art. 2 pct. 1 din directiva menționată anterior) cu „*mișcarea*” și nici eliminarea prevederilor referitoare la „*heliport*”.

La **pct. 12** al aceluiași articol din proiectul de lege, referitor la redefinirea „*aeroportului*”, nu rezultă motivul eliminării referirii la certificarea acestuia.

De asemenea, la **pct. 20** al **art. 3** din proiectul de lege, referitor la redefinirea „*certificării*”, nu rezultă motivul eliminării referirii la certificarea „*serviciului*”.

În *Expunerea de motive* se menționează că prin proiectul de lege s-a efectuat actualizarea unor definiții având în vedere definițiile utilizate în unele reglementări europene, în special regulamente, însă, în acest sens precizăm că, în situația în care s-ar intenționa asigurarea aplicării prevederilor regulamentelor respective, prevederile regulamentelor Uniunii Europene sunt obligatorii/direct aplicabile, nefiind necesare și eventuale măsuri de transpunere fiind suficiente, eventual, utilizarea normelor de trimitere la acestea (fără a se proceda și la eventuale reformulări ale textelor).

Totodată, pentru asigurarea legalității/constituționalității măsurilor preconizate în conținutul/ansamblul proiectului de lege, învederăm că, în contextul în care majoritatea regulamentelor europene, ca și *Tratatul internațional Convenția de la Chicago, 1944*, vizează doar aviația civilă, trebuia să se aibă în vedere analiza/clarificarea aferentă a compatibilității acestor regulamente europene și a tratatului respectiv cu activitățile militare, în raport cu intenția de reglementare ce vizează reglementarea *noului Cod aerian*, ca document integrat civil-militar. În caz contrar, s-ar putea crea inclusiv premisele unor vicii de neconstituționalitate prin raportare la art. 11 – „*Dreptul internațional și dreptul intern*”, precum și după caz la art. 148 alin. (2) – „*Integrarea în Uniunea Europeană*” și/sau art. 149 – „*Aderarea la Tratatul Atlanticului de Nord*” din *Legea fundamentală*.

La **art. 3 pct. 31** din proiectul de lege, referitor la redefinirea investigației privind siguranța, nu rezultă considerentul pentru care se elimină din conținutul definiției referirea la natura tehnică a acesteia în dezacord cu natura investigației respective și cu prevederile aferente din cadrul *Ordonanței Guvernului nr. 51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă, cu modificările și completările ulterioare*, precum și activitatea de investigație tehnică în domeniu, care se realizează de către Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (CIAS), din subordinea Ministerului Transporturilor, potrivit *Ordonanței Guvernului nr. 26/2009 privind înființarea, organizarea și funcționarea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile, cu modificările ulterioare*. Învederăm, în acest context, că investigația vizată în proiectul de lege nu s-ar putea confunda/suprapune cu investigația/ancheta judiciară, având natură diferită. În acest sens, menționăm, cu titlu de exemplu, că, potrivit art. 2 alin. (2) și (4) din *Ordonanța nr. 26/2009*, „CIAS are ca obiectiv creșterea și menținerea siguranței aeriene la un nivel ridicat prin emiterea de recomandări privind siguranța zborului bazate pe informații rezultate din investigațiile tehnice în vederea prevenirii producerii unor incidente și/sau accidente similare în aviația civilă”, respectiv „CIAS desfășoară investigații tehnice independent de orice anchetă judiciară și nu are atribuții în stabilirea vinovăției sau a răspunderii juridice”.

La **pct. 40** al aceluiași articol din proiectul de lege, referitor la redefinirea actualei „securități aeronautice”, în sensul preconizat al „securității aviației”, în *Expunerea de motive* se face referire la preluarea definiției propuse din *Regulamentul (CE) nr. 300/2008*, cu toate că, la art.3 pct. 2 din acest regulament, direct aplicabil, este definită „securitatea aeronautică”.

La definitivarea definițiilor preconizate ar fi fost necesar a se avea în vedere și păstrarea enunțării/reglementării în ordine alfabetică a acestora (inclusiv pentru facilitarea identificării).

3. La **art. 4 alin. (1) lit. g)** din proiectul de lege, în referirea la emiterea de către Ministerul Transporturilor a reglementărilor vizate, s-a omis utilizarea termenului complet „*reglementări specifice*”, astfel utilizat și la celelalte litere ale acestui alineat, în acord cu definiția termenului respectiv (prevăzută la **art. 3 pct. 39** din proiectul de lege).

La **lit. k) a alin. (1)** al aceluiași articol din proiectul de lege nu rezultă, cu claritate, intenția de reglementare privind asigurarea supravegherii de către Ministerul Transporturilor a „*spațiului aerian național necontrolat*”.

4. De vreme ce, potrivit **art. 6 alin. (1)** din proiectul de lege, se impune asigurarea de către Ministerul Transporturilor doar prin delegare de competență către Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR), din subordinea sa, a atribuțiilor vizate, nu rezultă cum ar putea această entitate să delege, ea însăși, la rândul său, către Aeroclubul României, care funcționează tot în subordinea Ministerului Transporturilor, atribuțiile enumerate la **alin. (4)** al aceluiași articol.

În acest context, învederăm că nu ar putea fi admisibilă/legală delegarea delegării, respectiv încredințarea de către AACR, organul de specialitate al Ministerului Transporturilor, către alte entități, a competențelor/atribuțiilor delegate/încredințate acesteia, în condițiile legii, de către minister, în calitate de autoritate de stat/organ al administrației publice centrale în domeniul transporturilor.

5. La **art. 7 alin. (2)** din proiectul de lege se prevede că *„Modul de organizare, locul, rolul și atribuțiile funcționale ale Autorității Aeronautice Militare Naționale, precum și modul de exercitare a acestora în relațiile cu structurile din afara Ministerului Apărării Naționale se stabilesc prin hotărâre a Guvernului”*.

Potrivit art. 118 – *Forțele armate* – alin. (2) și (3) din Constituția României, republicată, *„Structura sistemului național de apărare, pregătirea populației, a economiei și a teritoriului pentru apărare, precum și statutul cadrelor militare, se stabilesc prin lege organică”*, prevederile acestui alineat aplicându-se, *„în mod corespunzător, și celorlalte componente ale forțelor armate stabilite potrivit legii”*.

De asemenea, potrivit art. 59 din Legea nr. 90/2001 privind organizarea și funcționarea Guvernului României și a ministerelor, cu modificările și completările ulterioare, lege organică, *„Organizarea și funcționarea ministerelor privind apărarea națională și ordinea publică sunt reglementate prin legi speciale”*. Astfel, potrivit Legii nr. 346/2006, privind organizarea și funcționarea Ministerului Apărării Naționale, cu modificările și completările ulterioare, lege organică, *„Structurile centrale ale Ministerului Apărării Naționale, subordonate nemijlocit ministrului apărării naționale”* sunt prevăzute/enumerate la art. 6 și 7 din respectiva lege.

Totodată, potrivit art. 5 din Legea nr. 35/1990 privind Statutul personalului aeronautic din aviația militară a României, cu modificările și completările ulterioare, lege organică:

„Conducerea activităților aeronautice militare se execută de către Ministerul Apărării Naționale și de alte structuri care desfășoară activități aeronautice militare.

Reglementarea în domeniul aeronautic militar pentru toți utilizatorii spațiului aerian care dețin aeronave de stat române sau străine este asigurată de către autoritatea aeronautică militară națională din cadrul Ministerului Apărării Naționale.

Autoritatea aeronautică militară națională este Statul Major al Forțelor Aeriene”.

6. La **art. 13 alin. (1)**, în care se prevede doar obligația autorizării oricărui zbor, nu rezultă considerentul pentru care se elimină prevederile actualului art. 11 din *Codul aerian civil* în vigoare, care constituie tocmai temeiul legal al normelor la nivel de hotărâre a Guvernului vizând procedura de autorizare, respectiv potrivit căroră „*Orice zbor în spațiul aerian național trebuie să fie autorizat. Procedura de autorizare a zborurilor se reglementează prin hotărâre a Guvernului*”.

Mai mult, în vreme ce, prin **art. 13 alin. (1)** din proiectul de lege se elimină temeiul legal al hotărârii de Guvern, la **art. 13 alin. (1) lit. b) (ii)** din proiect se prevede că „*(...) Procedura aplicată în cazul în care există informații că nu este respectată cerința prevăzută în prezentul alineat este menționată în Hotărârea Guvernului nr. 912/2010 (...)*”, adică tocmai în hotărârea de Guvern în vigoare, adoptată în temeiul art. 11 alin. (1) din *Codul aerian civil* în vigoare, propus spre eliminare/abrogare implicită prin proiectul de lege.

Întrucât astfel de soluții legislative/neclarități sunt inadmisibile la redactarea unui act normativ, ar fi trebuit clarificată intenția de reglementare și asigurată redactarea/elaborarea normelor cu respectarea art. 36 din *Legea nr. 24/2000*, respectiv „*într-un limbaj și stil juridic specific normativ, concis, sobru, clar și precis, care să excludă orice echivoc*”, utilizându-se, totodată, alineatele și enumerările vizate potrivit art. 48 și 49 din aceeași lege.

De asemenea, la elaborarea normelor se impune respectarea *principiului ierarhiei actelor normative* și asigurarea păstrării/reglementării normelor primare în temeiul căroră se pot emite normele secundare, potrivit art. 108 din *Constituție*, în raport cu intenția de reglementare.

Tot la **art. 13 alin. (1) lit. a)** din proiectul de lege, se face referire la autorizarea zborului „*conform legii*”, nefiind clar la care lege se face referire, în condițiile în care inclusiv prevederile noului Cod aerian se adoptă la nivel de lege organică (normă primară), iar textul actual, ce

constituie temeiul legal al adoptării prin hotărâre de Guvern a procedurilor aferente este eliminat din proiect.

7. La **art. 20** din proiectul de lege, referitor la *naționalitatea navelor*, se face referire, în mod alternativ, la certificatul de înmatriculare sau de identificare emis în conformitate cu prevederile *Convenției de la Chicago, 1944*, sau, după caz, ale reglementărilor europene și/sau naționale.

Precizăm că inclusiv prevederile *Convenției de la Chicago, 1944*, sunt avute în vedere în conținutul reglementărilor europene în domeniul aeronautic, statele membre ale Uniunii Europene fiind părți ale Convenției, iar în conținutul acesteia, la Capitolul 3 – *Naționalitatea aeronavelor*, se prevede că „*Aeronavele au naționalitatea statului în care sunt înmatriculate*” (art. 17).

În cazul documentului alternativ, astfel propus prin proiectul de lege, în măsura în care și acesta s-ar regăsi în *Convenția de la Chicago, 1944*, (eventual în anexele tehnice) și/sau reglementările UE, se impunea utilizarea normelor de trimitere la prevederile reglementării (cu articolul aferent), după cum este cazul. Sub acest aspect era necesar a se avea în vedere și celelalte prevederi din conținutul proiectului vizând deținerea unui „*certificat de identificare*” în locul „*certificatului de înmatriculare*”, în raport cu intenția de reglementare și conținutul reglementărilor europene și/sau ale tratatelor în domeniu la care România este parte.

8. La **art. 26** din proiectul de lege nu rezultă considerentul pentru care din dispozițiile actuale ale art. 24 din *Codul aerian civil*, referitoare la *înființarea, funcționarea și dezafectarea aerodromurilor în conformitate cu reglementările specifice* s-a eliminat referirea la „*dezafectare*”. Precizăm că din această soluție legislativă propusă s-ar putea induce că dezafectarea s-ar putea efectua în afara/cu nerespectarea reglementărilor respective, cu toate implicațiile/consecințele aferente.

9. La **art. 30 alin. (4)** din proiectul de lege nu rezultă intenția de reglementare, respectiv cum s-ar putea realiza „*Circulația pe drumurile publice din perimetrul aerodromului (...)*”, în condițiile în care infrastructura aeroportuară are un regim juridic distinct de cel al drumurilor publice, fiind supuse reglementărilor aferente (de exemplu, *Legea nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică, cu modificările și completările ulterioare*, *Codul aerian civil* în vigoare și *Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare*).

10. În ceea ce privește **art. 34** din proiectul de lege precizăm faptul că facilitățile fiscale trebuie să facă obiectul Codului fiscal, deoarece *Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare*, stabilește cadrul legal al impozitelor și taxelor care constituie venituri la bugetul de stat, bugetele locale și precizează contribuabilii care au obligația să plătească impozitele și taxele, precum și modul de calcul și de plată a acestora.

Potrivit prevederilor art. 464 alin. (1) lit. 1) din *Codul fiscal*, nu se datorează impozit pe teren pentru terenurile ocupate de piste și terenurile din jurul pistelor care reprezintă zone de siguranță.

De asemenea, având în vedere că prin acest articol se propune suportarea din bugetul local și a altor scutiri de la plata impozitului pe teren, ar fi fost necesar să se determine impactul financiar asupra bugetului general consolidat.

11. La **art. 35 alin. (2)** din proiectul de lege nu sunt suficient de clare prevederile potrivit cărora „*Administratorul aerodromului civil și, după caz, furnizorul serviciilor de navigație aeriană sunt singurii în drept să stabilească, cu respectarea reglementărilor în vigoare, modul de plată sau de garantare a plății tarifelor menționate la alin. (1)*”, respectiv a tarifelor de utilizare a aerodromului și a serviciilor de navigație aeriană terminală.

De altfel, rezultă neclarități și cu privire la instituirea tarifelor respective, inclusiv în contextul redefinirii aerodromului și aeroportului și a administratorului aerodromului, iar, de vreme ce aeroportul este deschis „*operațiunilor de transport aerian comercial*”, nu rezultă instituirea tarifelor de utilizare respective doar pentru aerodromul civil.

12. La **art. 38** din proiectul de lege, ce vizează personalul aeronautic civil navigant, menționăm că s-au eliminat „*parașutiștii*”, care se regăsesc în prezent la art. 34 lit. d) din *Codul aerian civil* în vigoare, în acest sens fiind necesară respectarea legislației muncii și protecției sociale, inclusiv a drepturilor dobândite potrivit legii, după cum este cazul.

13. Referitor la restructurarea și reformularea/reclasificarea operațiunilor aeriene civile din actualul **Capitol VII**, era necesar a se avea în vedere inclusiv utilizarea normelor de trimitere la Regulamentele europene vizate, după cum este cazul, asigurându-se o motivare temeinică a tuturor soluțiilor legislative astfel preconizate.

Pe de o parte, din definiții și din conținutul **Capitolului VII** din proiectul de lege s-a eliminat referirea la operațiunile de transport aerian public, înlocuindu-se cu „*operațiuni de transport aerian comercial*”, iar,

pe de altă parte, la **art. 51 alin. (2)** din proiect se face referire inclusiv la „*transporturile aeriene publice interne*”.

14. La **art. 60-63** din proiectul de lege nu rezultă considerentul pentru care diverse reglementări specifice, preponderent tehnice, ar trebui să se adopte la nivel de hotărâre de Guvern, deplasându-se, astfel, răspunderea juridică aferentă a Ministerului Transporturilor (cu entitățile/organismele tehnice specializate din subordinea/sub autoritatea acestuia) și a Ministerului Apărării Naționale, ca organe de specialitate ale administrației publice centrale, către Guvern, care ar urma, astfel, să le și modifice/actualizeze ori de câte ori acestea ar fi trebuit/putut fi actualizate de către entitățile respective.

În acest sens, menționăm că ar fi fost necesară clarificarea și motivarea temeinică inclusiv a propunerii de înlocuire a competenței Ministerului Transporturilor din art. 56 al *Codului aerian civil* în vigoare de a restricționa, în scopul protecției mediului, „*operarea aeronavelor civile pe aeroporturile din România*” cu competența Guvernului de a aproba la inițiativa Ministerului Transporturilor a *restricțiilor de operare, precum și de înmatriculare a acestora în România în funcție de standardul de emisie a certificatului de zgomot* (**art. 61** din proiectul de lege).

15. La **art. 84-89** din proiectul de lege, prin care se instituie diverse reglementări vizând regimul juridic al zonelor supuse servituților aeronautice, referitor la stabilirea *reglementărilor specifice de către Ministerul Transporturilor și/sau determinarea zonelor supuse servituților aeronautice civile de navigație aeriană*, conform reglementărilor specifice respective, învederăm că prin reglementări specifice altele decât normele primare ale legilor organice nu s-ar putea afecta dreptul de proprietate privată. În caz contrar, s-ar crea premisele unor vicii de neconstituționalitate prin raportare inclusiv la art. 136 alin. (5) din *Legea fundamentală*.

Astfel fiind, în măsura în care s-ar intenționa inclusiv instituirea unor prevederi de natura legii organice, acestea ar putea fi reglementate doar/tot prin prevederi/norme primare la nivel de legi organice, eventual prin instituirea prin lege organică a unor limite (minime/maxime) aferente servituților preconizate.

În acest sens, definitivarea prevederilor preconizate ar fi trebuit să țină cont de prevederile constituționale ale art. 73 alin. (3) lit. m), art. 44 și art. 136 alin. (4) și (5) din *Constituție*, vizând reglementarea „*prin lege organică*”/”*în condițiile legii organice*” a „*regimului juridic general al proprietății*”, precum și legile organice în vigoare vizând proprietatea

publică/privată, inclusiv cu privire la constituirea sarcinilor/servituțiilor în condițiile legii organice (de exemplu, *Legea nr. 213/1998* și *Codul civil*).

Astfel, în toate situațiile în care se intenționează stabilirea/extinderea unor limite ale zonelor supuse servituțiilor aeronautice civile, în contextul în care acestea ar restrânge exercițiul și/sau impun/extind sarcini asupra dreptului de proprietate, astfel de limite (maxime/minime, după caz) ar trebui să fie determinate prin norme primare, respectiv în conținutul proiectului legii organice în cauză, iar nu prin norme secundare/terțiare.

Menționăm, de exemplu, în acest sens că:

- regimul juridic al zonelor de siguranță/protecție a infrastructurii feroviare, precum și limitele acestora (de o parte și de alta a axei căii ferate), cu interdicțiile aferente, sunt prevăzute, în mod expres, în conținutul *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Cailor Ferate Romane, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, la art. 29 și 30;

- limitele zonei de siguranță maritime/căilor navigabile (măsurate de la marginea apei în interiorul uscatului) sunt prevăzute, în mod expres, la art. 11 din *Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, republicată*;

- regimul juridic și limitele zonelor de siguranță/protecție a drumurilor sunt prevăzute, în mod expres, în *Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare*.

De asemenea, amintim că regimul juridic al construcțiilor este reglementat, în principal, prin *Codul civil* (lege organică) și *Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare* (lege organică).

În plus, amintim și dispozițiile art. 223 alin. (1) din *Codul civil*, potrivit căroră „În raporturile civile în care se prezintă nemijlocit, în nume propriu, ca titular de drepturi și obligații, statul participă prin Ministerul Finanțelor Publice, afară de cazul în care legea stabilește un alt organ în acest sens”.

Ținând seama de cele menționate mai sus, considerăm că ar fi fost necesară clarificarea intenției de reglementare privind procedurile preconizate la **art. 85** din proiectul de lege – de „determinare” de către administratorul aerodromului civil a „zonelor supuse servituțiilor aeronautice”, de avizare de către AACR a „restricțiilor asociate legate de regimul construcțiilor” (nerezultând prin ce act normativ, inclusiv rangul,

ar urma să fie aprobate), precum și de comunicare a acestora „*autorităților publice locale (...), pentru a fi incluse în documentațiile de urbanism și amenajare a teritoriului*” – asigurându-se respectarea cadrului constituțional/legislativ în vigoare.

Totodată, amintim, de exemplu, că, potrivit art. 41 din *Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare*, prevederile planului de amenajare a teritoriului național, care reprezintă sinteza programelor sectoriale pe termen mediu și lung pe întreg teritoriul țării, precum și secțiunile sale, inclusiv „*Căile de comunicație*”, care se aprobă prin legi organice, sunt obligatorii pentru celelalte planuri de amenajare a teritoriului pe care le detaliază. În acest sens, menționăm că *Planul național de amenajare a teritoriului național – Secțiunea I – Rețele de transport* este aprobat prin *Legea nr. 363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport* (lege organică), în Anexa 7 – *Direcții de dezvoltare* fiind inclusă *Rețeaua de aeroporturi*, iar în Anexa 8 a legii este vizat *Planul de amenajare a teritoriului național – Direcții de dezvoltare a rețelei de aeroporturi*.

16. **Art. 90-92** ar fi trebuit corelate/puse în acord cu prevederile *Convenției de la Chicago, 1944*, și ale reglementărilor UE vizate în Expunerea de motive, precum și ale *Legii nr. 590/2003 privind tratatele*, inclusiv sub aspectul posibilității transferului responsabilităților/atribuțiilor astfel vizate, ținând seama de calitatea de subiect de drept internațional a statelor părți la tratat, inclusiv a statului român.

Și în acest context, ca observație valabilă și pentru celelalte prevederi din proiectul de lege, era necesar să se fi avut în vedere și utilizarea normelor de trimitere la prevederile vizate din conținutul *Tratatului*, inclusiv anexelor (tehnice) la acesta, după caz, în raport cu toate măsurile astfel preconizate în proiectul de lege, cu respectarea art. 11 – *Dreptul internațional și dreptul intern* și art. 148 – *Integrare în Uniunea Europeană din Constituție*.

17. La **art. 93** și **art. 94** din proiectul de lege, învederăm următoarele:

La art. 79 și 80 din *Codul aerian civil* în vigoare se vizează protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită pe baza *Programului Național de Securitate Aeronautică (PNSA)*, elaborat de Ministerul Transporturilor și aprobat prin hotărâre de Guvern. În acest sens, amintim că PNSA în vigoare a fost adoptat, în temeiul acestor prevederi, prin *Hotărârea Guvernului nr. 1193/2012* (a cărei anexă este clasificată),

proiectul respectiv fiind vizat de către autoritățile publice direct implicate/interesate în aplicare, în raport cu obiectul reglementării și competențele legale ale acestora, inclusiv Serviciul de Informații Externe, Serviciul Român de Informații și Serviciul de Pază și Protecție.

Prin proiect se prevăd, în esență, diverse măsuri privind coordonarea unor standarde de bază comune în domeniul securității aviației civile stabilite prin reglementări naționale și europene, aprobarea – prin ordinul Ministerului Transporturilor - a unui Program Național de Control al Calității în Securitatea Aviației Civile (PNCCSAC) – delegarea de competență a unor atribuții ale Ministerului Transporturilor către AACR, posibilitatea reglementării prin hotărâre a Guvernului a atribuțiilor/activității unui organism consultativ – fără a rezulta statutul/competența acestuia – precum și a (câte) unui comitet de securitate a aviației civile la nivelul administratorului aeroportului, a cărui componentă și atribuții/responsabilități ale entităților componente ar urma să fie reglementate de PNSA.

În susținerea acestor modificări/completări, în *Expunerea de motive* se menționează, în mod formal, că prevederile **Capitolului X – Securitatea Aviației civile**, din care fac parte și prevederile menționate mai sus, a fost reformulat avându-se în vedere dispozițiile *Regulamentului (UE) nr.300/2008*, ale cărui prevederi sunt obligatorii/direct aplicabile statelor membre UE.

Astfel fiind, în raport cu intenția de reglementare, la clarificarea tuturor măsurilor preconizate și definitivarea proiectului de lege, era necesar a se avea în vedere și utilizarea normelor de trimitere la articolele vizate din *Regulamentul (UE) nr. 300/2008*, după cum este cazul, pentru a se asigura/permite verificarea concordanței între prevederile acestuia și măsurile preconizate, precum și aplicarea întocmai a *Regulamentului*, în raport cu intenția de reglementare.

18. La **art. 100** din proiectul de lege, prin care se propune instituirea obligației transportatorilor aerieni români de a elabora/aplica un plan de acțiune care să conțină și măsuri de asistență imediată acordată victimelor unui accident de aviație și rudelor acestora, indiferent de locul producerii accidentului, cu privire la care în *Expunerea de motive* se menționează că acest nou articol a fost introdus „conform cerinței prevăzute la art. 21 din *Regulamentul (UE) nr. 996/2010*”, apreciem că ar fi fost necesară, de asemenea, utilizarea normelor de trimitere la prevederile (obligatorii/direct aplicabile) ale respectivului *Regulament*.

19. La **art. 101-106** din proiectul de lege, referitoare la activitatea de investigație privind siguranța în aviație, reiterăm cele menționate cu privire la **art. 3 pct. 31** din proiectul de lege, observații semnalate la pct. 2 din prezentul punct de vedere.

Totodată, referitor la conținutul **Capitolului XIII – Investigația privind siguranța în aviație** din proiectul de lege, în *Expunerea de motive* se face referire la intenția de compatibilizare a *Codului aerian* cu cerințele *Regulamentului (UE) nr. 996/2010*, astfel că, în conținutul proiectului de lege, ar fi trebuit asigurată utilizarea normelor de trimitere aferente la acest *Regulament*.

Referitor la soluția propusă la **art. 106** din proiectul de lege, privind rămânerea aeronavei civile implicate într-un accident/incident grav de aviație la dispoziția CIAS (din subordinea Ministerului Transporturilor), pentru un plus de diligență, apreciem că ar fi trebuit să se aibă în vedere, eventual, introducerea unor prevederi generice în sensul dacă *legea penală nu prevede altfel*.

20. Ca observații preliminare privind infracțiunile/dispozițiile de drept penal, preconizate la **art. 113-117** din proiectul de lege, învederăm că, în dezacord cu prevederile art. 6, 7 și 31 din *Legea nr. 24/2000*, singura motivare aferentă modificărilor și completărilor infracțiunilor astfel preconizate în proiectul de lege este o mențiune formală vizând „*actualizarea unor fapte infracționale în sensul limitării acestora la domeniul aviației civile*”, motivare ce nu poate fi reținută în fundamentarea reglementării unor fapte ce constituie infracțiuni.

De altfel, *Codul aerian civil* actual cuprinde tocmai infracțiunile specifice domeniului respectiv, astfel că nu rezultă în ce ar consta o astfel de „*actualizare*”.

Mai mult, o astfel de motivare apare ca fiind și în contradicție cu cele susținute în *Expunerea de motive* vizând necesitatea reglementării „*printr-un cod aerian unic atât a domeniului aeronautic civil cât și militar*” și a creării „*unui act normativ integrat civil - militar*”, nerezultând, astfel, o intenție de reglementare unitară și susținere/motivare temeinic fundamentată.

Or, de exemplu, la **art. 121 alin. (1)** din proiectul de lege, prin care se propune modificarea/completarea actualului art. 108 alin. (1), fapta de distrugere se extinde și la aerodromul „*militar*”, ceea ce vizează/implică pericol/consecințe mai grave, iar sancțiunea/pedeapsa ar rămâne aceeași.

Semnalăm faptul că prevederile privind infracțiunile din Capitolul XIV – *Sanțiuni* din *Codul aerian civil* în vigoare au fost deja „*actualizate*” potrivit *Legii nr. 187/2012 pentru punerea în aplicare a*

Legii nr.286/2009 privind Codul penal (art. 65 pct. 1-10 vizând modificarea art. 98, art. 99 alin. (2), art. 101-103, art. 106-110), astfel că acestea ar trebui menținute în vigoare asigurându-se stabilitatea și eficiența actului normativ (potrivit art. 6 din *Legea nr. 24/2000*).

Semnalăm ca fiind necesară menținerea dispozițiilor actuale cu atât mai mult cu cât intervenția legislativă asupra acestora, inclusiv asupra termenilor actuali, ar afecta inclusiv dispozițiile art. 32 alin. (1) partea introductivă și lit. d) – i) și k) privind infracțiunile ce constituie acte de terorism din *Legea nr. 535/2004 privind prevenirea și combaterea terorismului, cu modificările și completările ulterioare*, în care se face referire tocmai la faptele ce constituie infracțiuni potrivit art. 106-110 din *Codul aerian civil* în cazurile în care săvârșirea faptelor respective, care „prin natura sau prin contextul săvârșirii lor, pot aduce atingere gravă unei țări (...)”, astfel că pentru acestea „*limitele speciale se majorează cu o treime și cu interzicerea unor drepturi*”.

Cu privire la **art. 117** din proiectul de lege, nu se înțelege rațiunea care a determinat excluderea aplicabilității acestor infracțiuni și în cazul aeronavelor militare. Prin modificarea propusă de inițiatori se lasă în afara protecției penale săvârșirea faptelor prevăzute la **art. 117 alin. (1) lit. a)** din proiectul de lege dacă sunt săvârșite în legătură cu aeronavă militară, or, este evident că nici pilotarea unei aeronave militare, nici exploatarea acesteia nu se pot realiza cu încălcarea regulilor minimale cuprinse la **art.117 alin.(1) lit. a)** din proiectul de lege (art. 103 alin. (1) lit. a) din *Codul aerian* în vigoare).

De asemenea, referitor la **art. 117 alin. (2) și (3)** din proiectul de lege, nu se înțelege rațiunea ce a determinat includerea aplicabilității acestor infracțiuni și în cazul aeronavelor militare. În acest context, atragem atenția asupra regimului sancționator în cazul variantei agravante prevăzute la **art. 117 alin. (3)** din proiectul de lege, deoarece conduita persoanei prezintă, în mod evident, un pericol social mai pronunțat, ceea ce ar fi trebuit să determine agravarea răspunderii penale (spre exemplu, închisoarea de la unu la 5 ani, faptele prevăzute la **alin. (2)** rămânând a fi sancționate potrivit nivelului imediat inferior, închisoarea de la 6 luni la 3 ani).

Referitor la **art. 120** din proiectul de lege nu se înțelege rațiunea care a determinat excluderea sancționării faptelor de violență/infracțiuni prevăzute în prezent la art. 107 alin. (1) din *Ordonanța Guvernului nr.29/1997*. De asemenea, textele alin. (1) și (2) au domeniul de reglementare similar, însă reglementările propuse pentru aceeași faptă sunt diferite (la alin. (1) fiind o infracțiune de pericol, iar la alin. (2) una de rezultat). Astfel, considerăm că ar fi fost necesară clarificarea nevoii de

reglementare, eventual prin preluarea dispozițiilor art. 107 alin. (2) din *Codul aerian civil* în vigoare.

În ceea ce privește **art. 121** din proiectul de lege, nu se înțelege care a fost rațiunea care a determinat includerea aplicabilității acestei infracțiuni și în cazul aeronavelor militare.

Cu privire la **art. 121 alin. (4)** din proiectul de lege, prin extinderea aplicabilității infracțiunii și cu privire la săvârșirea faptelor incriminate pe o aeronavă de stat, deși nu punem la îndoială utilitatea extinderii aplicabilității infracțiunii, ridicăm problema protecției penale realizată prin intermediul celorlalte infracțiuni, care sancționează săvârșirea unor fapte numai în cazul aeronavelor civile, nu și a celor de stat, deși pericolul social al faptelor este cel puțin similar, fiind fără relevanță, spre exemplu, dacă pilotarea unei aeronave se realizează fără documentele de certificare, indiferent că este vorba despre o aeronavă civilă sau de stat. Precizăm că situația se prezintă similar și în cazul **art. 117** din proiectul de lege.

Referitor la **art. 123** din proiectul de lege, evidențiem faptul că violarea sediului profesional este deja pedepsită, cu titlu general, prin dispozițiile art. 225 din *Codul penal*, cu următorul cuprins:

„Art. 225 Violarea sediului profesional

(1) Pătrunderea fără drept, în orice mod, în oricare dintre sediile unde o persoană juridică sau fizică își desfășoară activitatea profesională ori refuzul de a le părăsi la cererea persoanei îndreptățite se pedepsește cu închisoare de la 3 luni la 2 ani sau cu amendă.

(2) În cazul în care fapta este săvârșită de o persoană înarmată, în timpul nopții ori prin folosire de calități mincinoase, pedeapsa este închisoarea de la 6 luni la 3 ani sau amendă.

(3) Acțiunea penală se pune în mișcare la plângerea prealabilă a persoanei vătămate”.

Cu privire la **art. 124** din proiectul de lege, cu privire la conținutul art. 11¹ (articol ce nu există în proiectul de lege, ci numai în *Ordonanța Guvernului nr. 29/1997*) semnalăm faptul că ar fi trebuit pus în acord cu dispozițiile generale cuprinse deja în *Codul penal* (Capitolul III – *Nerespectarea regimului armelor, munițiilor, materialelor nucleare și al materiilor explozive*), în special art. 342 – *Nerespectarea regimului armelor și al munițiilor*, art. 345 – *Nerespectarea regimului materialelor nucleare sau al altor materii radioactive*, art. 346 – *Nerespectarea regimului materiilor explozive* și art. 347 – *Sanctionarea tentativei*.

În ceea ce privește reglementarea sancțiunii penale pentru nerespectarea dispozițiilor art. 11¹ apreciem că soluția aleasă este excesivă, fiind suficientă aplicarea unei sancțiuni contravenționale, în condițiile în

care zborul este autorizat (textul nu precizează că zborul ar fi neautorizat), însă acesta execută activități de publicitate.

Cât privește **art. 125** din proiectul de lege, evidențiem că faptele ce se doresc incriminate sunt deja pedepsite, cu titlu general, prin dispozițiile art. 249, 252, 253-255, 324-325 din Codul penal, cu următorul cuprins:

„Art. 249 Frauda informatică

Introducerea, modificarea sau ștergerea de date informatice, restricționarea accesului la aceste date ori împiedicarea în orice mod a funcționării unui sistem informatic, în scopul de a obține un beneficiu material pentru sine sau pentru altul, dacă s-a cauzat o pagubă unei persoane, se pedepsește cu închisoarea de la 2 la 7 ani.

Art. 252 Sancționarea tentativei

Tentativa la infracțiunile prevăzute în prezentul capitol se pedepsește.

Art. 253 Distrugerea

(1) Distrugerea, degradarea sau aducerea în stare de neîntrebuințare a unui bun aparținând altuia ori împiedicarea luării măsurilor de conservare sau de salvare a unui astfel de bun, precum și înlăturarea măsurilor luate se pedepsesc cu închisoare de la 3 luni la 2 ani sau cu amendă.

(2) Distrugerea unui înscris sub semnătură privată, care aparține în tot sau în parte altei persoane și servește la dovedirea unui drept de natură patrimonială, dacă prin aceasta s-a produs o pagubă, se pedepsește cu închisoare de la 6 luni la 3 ani sau cu amendă.

(3) Dacă fapta prevăzută în alin. (1) privește bunuri care fac parte din patrimoniul cultural, pedeapsa este închisoarea de la unu la 5 ani.

(4) Distrugerea, degradarea sau aducerea în stare de neîntrebuințare a unui bun, săvârșită prin incendiere, explozie ori prin orice alt asemenea mijloc și dacă este de natură să pună în pericol alte persoane sau bunuri, se pedepsește cu închisoarea de la 2 la 7 ani.

(5) Dispozițiile prevăzute în alin. (3) și alin. (4) se aplică chiar dacă bunul aparține făptuitorului.

(6) Pentru faptele prevăzute în alin. (1) și alin. (2) acțiunea penală se pune în mișcare la plângerea prealabilă a persoanei vătămate.

(7) Tentativa faptelor prevăzute în alin. (3) și alin. (4) se pedepsește.

Art. 254 Distrugerea calificată

(1) Dacă faptele prevăzute în art. 253 au avut ca urmare un dezastru, pedeapsa este închisoarea de la 7 la 15 ani și interzicerea exercitării unor drepturi.

(2) Dezastrul constă în distrugerea sau degradarea unor bunuri imobile ori a unor lucrări, echipamente, instalații sau componente ale

acestora și care a avut ca urmare moartea sau vătămarea corporală a două sau mai multor persoane.

Art. 255 Distrugerea din culpă

(1) Distrugerea, degradarea ori aducerea în stare de neîntrebuințare, din culpă, a unui bun, chiar dacă acesta aparține făptuitorului, în cazul în care fapta este săvârșită prin incendiere, explozie sau prin orice alt asemenea mijloc și dacă este de natură să pună în pericol alte persoane sau bunuri, se pedepsește cu închisoare de la 3 luni la un an sau cu amendă.

(2) Dacă faptele au avut ca urmare un dezastru, pedeapsa este închisoarea de la 5 la 12 ani.

Art. 324 Falsificarea unei înregistrări tehnice

(1) Falsificarea unei înregistrări tehnice prin contrafacere, alterare ori prin determinarea atestării unor împrejurări necorespunzătoare adevărului sau omisiunea înregistrării unor date sau împrejurări, dacă a fost urmată de folosirea de către făptuitor a înregistrării ori de încredințarea acesteia unei alte persoane spre folosire, în vederea producerii unei consecințe juridice, se pedepsește cu închisoare de la 6 luni la 3 ani sau cu amendă.

(2) Cu aceeași pedeapsă se sancționează folosirea unei înregistrări tehnice falsificate în vederea producerii unei consecințe juridice.

(3) Prin înregistrare tehnică, în sensul prezentului articol, se înțelege atestarea unei valori, greutate, măsuri ori a desfășurării unui eveniment, realizată, în tot sau în parte, în mod automat, prin intermediul unui dispozitiv tehnic omologat și care este destinată a proba un anumit fapt, în vederea producerii de consecințe juridice.

Art. 325 Falsul informatic

Fapta de a introduce, modifica sau șterge, fără drept, date informatice ori de a restricționa, fără drept, accesul la aceste date, rezultând date necorespunzătoare adevărului, în scopul de a fi utilizate în vederea producerii unei consecințe juridice, constituie infracțiune și se pedepsește cu închisoarea de la unu la 5 ani”.

21. Având în vedere că aplicarea prevederilor inițiativei legislative generează influențe financiare asupra bugetului general consolidat, era necesar să fie avute în vedere prevederile art. 15 alin. (1) din *Legea responsabilității fiscal-bugetare nr. 69/2010, republicată, cu modificările ulterioare*:

„(1) În cazul propunerilor de introducere a unor măsuri/politici/inițiative legislative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, inițiatorii au obligația să prezinte:

a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată;

b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară”.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate, **Guvernul nu susține adoptarea acestei inițiative legislative.**

Cu stimă,



Sorin Mihai GRINDEANU

Domnului deputat **Nicolae-Liviu DRAGNEA**

Președintele Camerei Deputaților