



lk.sz. 18990/2016.

Tánczos Barna szenátusi frakció vezető figyelmébe

Máté András Levente képviselőházi frakció vezető figyelmébe

Hargita megyei szenátor és képviselő urak figyelmébe:

Verestóy Attila szenátor

Tánczos Barna szenátor

Antal István képviselő

Kelemen Hunor képviselő

Korodi Attila képviselő

Moldován József képviselő

Tisztelt Frakcióvezető úr,

Tisztelt Szenátor úr,

Tisztelt Képviselő úr,

A Romániai Megyei Önkormányzatok Országos Szövetsége felkéri a megyei önkormányzatokat, hogy fogalmazzák meg javaslataikat a 29/1997 számú kormányrendelet módosításaival kapcsolatosan.

A fent említett átiratra a mellékletben található javaslatokat fogalmazzuk meg.

Tisztelettel kérjük közbenjárásukat és támogassák javaslatainkat,

Borboly Csaba

Csíkszereda, 2016. augusztus 31.

Anexă:

Propunerile privind modificarea proiectului de Lege pentru modificarea și completarea OG nr. 29/1997 privind Codul aerian civil

1. Art. 3

Având în vedere utilizarea termenilor de „misiune umanitară”, „zbor umanitar”, „zboruri de ajutoare de urgență” și „organism competent adecvat” în textul următoarelor prevederi:

a. art. 18 alin. 3 lit. h) din Proiect;

b. art. 18 alin. 4 lit. d) din Proiect;

c. art. 32 alin. 2 lit. f) din Proiect;

propunem completarea textului art. 3 din Proiect cu definițiile termenilor de „misiune umanitară”, „zbor umanitar”, „zboruri de ajutoare de urgență” și „organism competent adecvat” pentru o mai bună înțelegere a textelor legale și pentru evitarea unor interpretări necorespunzătoare.

2. Art. 3 pct. 9 din Proiect

Având în vedere pe de o parte, faptul ca definiția aeronavei de stat de la art. 3 pct. 9 din proiect nu corespunde cu definiția acesteia din cuprinsul art. 3 lit. b) din Convenția privind Aviația Civilă Internațională (Convenție la care România a aderat prin Decretul nr. 194/1965), iar pe de altă parte, faptul ca în legislația europeană în materie se face referire la aeronavele de stat astfel cum acestea sunt definite la art. 3 lit. b) din Convenția privind Aviația Civilă Internațională (a se vedea în acest sens Regulamentul (CE) NR. 785/2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave), propunem modificarea definiției aeronavei de stat potrivit art. 3 lit. b) din Convenția privind Aviația Civilă Internațională, respectiv: "aeronave de stat - aeronavele folosite pentru servicii militare, vamale sau de poliție." Precizăm faptul că, în spiritul celor de mai sus, este și expunerea de motive pentru propunerea legislativa privind Codul aerian al României, potrivit căreia la redactarea Proiectului s-a avut în vedere inclusiv actualizarea definițiilor din Codul aerian potrivit definițiilor utilizate în reglementările europene și internaționale în materie (pag. 3 din Expunerea de motive)

3. Art. 4 alin. (1) lit. j) și k) din Proiect:

Dat fiind faptul ca: (i) art. 4 alin. (1) lit. j) și k) din Proiect se refera la atribuțiile Ministerului Transporturilor, în calitate de organ de specialitate al administrației publice centrale și autoritate de stat în domeniul aviației civile, cu privire la organizarea spațiului aerian național controlat și supravegherea spațiului aerian necontrolat; (ii) forma actuala a Proiectului nu prevede autoritatea competentă sa organizeze spațiul aerian necontrolat și sa supravegheze spațiul aerian național controlat, astfel încât aceste categorii rămân nereglementate, propunem modificarea art. 4 alin. (1) lit. j) și k) din Proiect, în sensul eliminării sintagmei "controlat", respectiv "necontrolat", după cum urmează:

„j) asigura organizarea spațiului aerian național, în condițiile prezentei legi, în colaborare cu organele specializate ale Ministerului Apărării Naționale;

k) asigura supravegherea operațiunilor aeriene în spațiul aerian național;”

Subliniem faptul că potrivit art. 4 lit. h) din Codul Aerian în vigoare, Ministerului Transporturilor are ca atribuții asigurarea organizării spațiului aerian național, fără a se face distincția între spațiul aerian controlat sau necontrolat.

4. Art. 13 alin. (4) din Proiect:

Considerăm că procedura astfel propusă în Proiect, respectiv încheierea unui protocol de către fiecare operator aerian cu administratorul unui aerodrom militar este o procedură anevoioasă, având în vedere că: (i) potrivit dispozițiilor art. 27 din Proiect registrul de evidență a aerodromurilor militare certificate din România nu este accesibil publicului; (ii) de regulă, operatorii civili aterizează pe un aerodrom militar doar accidental sau în situații extraordinare, și doar cu titlu de excepție, în situația în care o localitate din apropierea unui aerodrom militar reprezintă punctul de destinație al operatorului civil și utilizează aerodromul militar datorită lipsei altor aerodromuri civile mai apropiate. Așadar, propunem completarea acestui text, după cum urmează: (i) eliminarea obligației de a încheia un protocol între operatorul aeronavei și administratorul aerodromului militar; (ii) întocmirea și publicarea de către Ministerul Apărării Naționale sau de către administratorii aerodromurilor militare, în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a Proiectului, a procedurilor ce trebuie să fie urmate de către operatorii aerieni pentru a utiliza un aerodrom militar. În acest sens, menționăm că în Uniunea Europeană există aerodromuri ce pot fi utilizate în egala măsură atât de către operatorii civili, cât și de către operatorii militari. Prin urmare, propunem modificarea art. 13 alin. (4) din Proiect după cum urmează: "În condițiile îndeplinirii dispozițiilor alin. (2), o aeronava civilă poate opera pe un aerodrom militar numai cu respectarea procedurilor de operare ce urmează să fi întocmite și publicate de către Ministerul Apărării Naționale în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi."

5. Art. 13 alin. (5) lit. f) din Proiect:

Dat fiind faptul că art. 13 alin. (5) lit. f) din Proiect stabilește un termen de 5 zile pentru ca Ministerul Apărării Naționale să răspundă solicitării de emitere a avizului pentru zborurile având ca scop activități de determinare topogeodezie la o scară mai mare de 1:20.000, precum și activități de fotografiere și filmări aeriene, activități preponderent comerciale, pentru care întârzierea răspunsului din partea Ministerului Apărării Naționale ar putea genera o serie de consecințe și prejudicii pentru solicitant, propunem completarea textului de lege cu următoarea mențiune: "În cazul în care răspunsul nu este furnizat în termenul de 5 zile de la data depunerii solicitării de emitere a avizului, zborul se considera autorizat."

6. Art. 14 alin. (5) lit. c) din Proiect:

Apreciem ca prevederile art. 14 alin. (5) lit. c) din Proiect pe de o parte, sunt prea restrictive, eliminând posibilitatea efectuării demonstrațiilor aeriene deasupra orașelor, iar pe de alta parte sunt discriminatorii, aplicându-se exclusiv aeronavelor civile, nu și aeronavelor de stat. În acest sens, propunem modificarea art. 14 alin. (5) lit. c) din Proiect, după cum urmează: "efectuarea de către aeronavele civile și aeronavele de stat, cu sau fără pilot la bord, a zborurilor școala sau a zborurilor tehnice;"

7. Art. 14 alin. (6) lit. c) din Proiect:

Propunem modificarea art. 14 alin. (6) lit. c) din Proiect, în sensul completării după cum urmează: "aeronavelor care executa zboruri aferente operațiunilor aeriene prevăzute la art. 1.3 alin. (2) lit. n) sau a altor zboruri aprobate de către autoritatea competentă; "

8. Art. 17 alin. (2) lit. a) din Proiect:

Dat fiind faptul ca: (i) art. 17 alin. (2) lit. a) din Proiect se refera la furnizarea serviciilor de navigație aeriana exclusiv în spațiul aerian controlat, (ii) din categoria serviciilor de navigația aeriana fac parte și serviciile de informare, care sunt furnizate în spațiul aerian necontrolat, propunem modificarea art. 17 alin. (2) lit. a) din Proiect, în sensul eliminării sintagmei "controlat", după cum urmează: " spațiul aerian național, în conformitate cu prevederile prezentului Cod aerian și cu reglementările specifice aplicabile;"

9. Art. 18 alin. (4) lit. h) și i) din Proiect:

Dat fiind faptul ca: (i) art. 18 alin. (4) lit. h) și i) din Proiect fac trimitere la Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 1311/2014 privind aprobarea scutirii de la plata tarifelor pentru servicii de navigație aeriana terminala a unor categorii de aeronave civile, (ii) Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 1311/2014 privind aprobarea scutirii de la plata tarifelor pentru servicii de navigație aeriana terminala a unor categorii de aeronave civile nu se mai aplica începând cu data de 30 iulie 2015 (art. 2 din ordinul menționat), propunem modificarea art. 18 alin. (4) lit. h) și i) din Proiect, în sensul eliminării menționării OMT 1311/2014, după cum urmează: " h) aeronave civile cu masa maxima autorizata la decolare mai mica de 2.000 kg; i) avioane civile cu masa maxima autorizata la decolare mai mica de 5.700 kg atunci când executa zboruri școala; "

10. Art. 18 din Proiect:

Având în vedere faptul ca în România, nivelul de dezvoltare al segmentului de aviație generala este unul foarte scăzut, apreciem ca fiind necesara adoptarea unei politici mai energice de stimulare a acestui sector care reprezintă baza dezvoltării aviației profesionale, atât pentru școlile de zbor, cât și pentru aviația privata. Fața de acest aspect, propunem modificarea acestui text în sensul în care atât zborurile aeronavelor având o masa maxima la decolare (MTOW) mai mica de 2 tone, cât și zborurile aeronavelor care decolează și se întorc pe același aerodrom sa fie scutite de la plata oricăror taxe. În acest sens, menționam ca astfel de scutiri sunt acordate prin reglementari specifice în state precum Anglia, Austria sau

Cehia. Cu titlu de exemplu, în Anglia sunt scutite de plata taxelor de terminal aeronavele cu MTOW mai mica de 5,7 tone. Mai mult decât atât, în marea majoritate a statelor în care aviația este dezvoltată sunt scutite de plata taxelor de terminal și de navigație inclusiv aeronavele care decolează și se întorc pe același aerodrom.

11. Art. 18 alin. 3 din Proiect:

Pentru aceleași rațiuni expuse mai sus, propunem completarea acestui text prin introducerea unei noi categorii de zboruri scutite de la plata serviciilor de navigație aeriana de ruta, respectiv: "zborurile efectuate cu aeronavele care decolează și se întorc pe același aerodrom."

12. Art. 18 alin. 4 din Proiect:

Pentru aceleași rațiuni expuse mai sus, propunem completarea acestui text prin introducerea unei noi categorii de zboruri scutite de la plata serviciilor de navigație aeriana terminala, respectiv: "zborurile efectuate cu aeronavele care decolează și se întorc pe același aerodrom."

13. Art. 32 alin. 2 din Proiect:

Pentru aceleași rațiuni expuse mai sus, propunem completarea acestui text prin introducerea unor noi categorii de zboruri scutite de la plata tarifelor aeroportuare de pasager, securitate, dezvoltare, tranzit, transfer, aterizare, staționare și iluminat, respectiv: "zborurile efectuate cu aeronave civile cu masa maxima autorizata la decolare mai mica de 2.000 kg" "zborurile efectuate cu aeronavele care decolează și se întorc pe același aerodrom."

14. Art. 49 din Proiect:

Având în vedere: (i) Expunerea de motive pentru propunerea legislativa privind Codul aerian al României, potrivit căreia Capitolul VII – Operațiuni aeriene civile a fost restructurat având în vedere în primul rând dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 965/2012 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; (ii) faptul că potrivit Anexei V, Partea 1, Subpartea J alin. (1) lit. b) din Regulamentul (UE) nr. 965/2012 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, operațiunile de servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS) pot fi efectuate doar de către un operator care desfășoară operațiuni de transport aerian comercial și care este titularul unui certificat de operator aerian, propunem introducerea unui nou alineat al art. 49 cu următorul conținut: "Din categoria operațiunilor de transport aerian comercial fac parte și operațiunile de servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS), pentru efectuarea cărora este necesară obținerea unui certificat de operator aerian."

15. Art. 55 din Proiect:

Având în vedere: (i) dispozițiile art. 2 pct. 6 din Regulamentul nr. 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate potrivit cărora "zborul local - înseamnă un zbor care nu implica transportul de pasageri, posta și/sau marfa între aeroporturi diferite sau alte puncte de aterizare autorizate;" (ii) faptul ca zborurile de agrement și de popularizare a aviației nu pot fi încadrate în categoriile prevăzute de art. 55 din Proiect, propunem completarea alin. (1) al art. 55 din Proiect cu o noua categorie de operațiuni aeriene necomerciale, respectiv "zborurile locale". De asemenea, propunem completarea art. 55 din Proiect, cu un nou alineat care sa definească categoria zborurilor locale, după cum urmează: "Zborurile locale reprezintă zborurile care nu implica transportul de pasageri, posta și/sau marfa între aeroporturi diferite sau alte puncte de aterizare autorizate, de exemplu zborurile de agrement și zborurile de popularizare a aviației."

16. Art. 56 alin. (1) din Proiect:

Având în vedere faptul ca: (i) art. 56 alin. (1) din Proiect califica operațiunile aeriene civile specializate efectuate pe baze comerciale pentru sănătate publica ca operațiuni de lucru aerian; (ii) potrivit Regulamentului (UE) nr. 965/2012 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, zborurile medicale sunt încadrate la capitolul Operațiuni de transport aerian comercial la Anexa IV Part CAT și Anexa V Part SPA, astfel încât prevederea din art. 56 alin. (1) referitoare la operațiunile aeriene civile specializate efectuate pe baze comerciale pentru sănătate publica este contrara prevederilor Regulamentului (UE) nr. 965/2012 (ale cărui dispoziții sunt obligatorii pentru România); (iii) cele menționate la pct. 14 cu privire la modificare art. 49 din Proiect, propunem modificarea art. 56 alin. (1) din Proiect, în sensul eliminării sintagmei "sănătate publica", după cum urmează: "Operațiunile de lucru aerian sunt operațiunile aeriene civile specializate efectuate pe baze comerciale pentru construcții, agricultura, protecția mediului, fotografiere, supraveghere, publicitate, cercetare științifică, căutare și salvare, precum și în alte scopuri, de către operatori aeriени certificați de Ministerul Transporturilor, în condițiile legii. Pentru sistemele de vehicule fără pilot cu greutatea sub 150 de kg, înregistrarea se face la Autoritatea Aeronautică Civilă Romană, iar certificarea se face prin permis de zbor național pe operator navigant și echipament pentru aeronavele artizanale, sau tip de echipament pentru aeronave provenite de la producători cu producție de serie."

17. Art. 65 din Proiect:

Propunem eliminarea obligației administratului aerodromului de a elabora și implementa un plan operațional de intervenție pentru înlăturarea contaminărilor rezultate în perimetrul aerodromului ca urmare a unor evenimente de aviație în care sunt implicate substanțe periculoase transportate sau care urmează să fie transportate aerian, în condițiile în care, potrivit art. 11 lit. i) din HG nr. 1492/2004 privind principiile de organizare, funcționarea și

atribuțiile serviciilor de urgență profesioniste, Inspectoratele pentru Situații de Urgență "executa, cu forțe proprii sau în cooperare, operațiuni și activități ... de depoluare, protecție N.B.C. și decontaminare." În aceasta ipoteza, propunem ca obligația administratului aerodromului să fie cea de a asigura acces în perimetrul aerodromului.

18. Art. 77 din Proiect:

În primul rând, având în vedere faptul că, în cazul persoanelor juridice, licențierea se realizează printr-o procedură mult mai complexă decât în cazul persoanelor fizice (impune un manual de calitate și de siguranță cu cerințe care, în mod firesc, nu pot fi îndeplinite de către o persoană fizică), apreciem că textul astfel propus pentru art. 77 din Proiect este de natura a distorsiona liberă concurența pe piața internă. Astfel, persoanele fizice nu pot îndeplini aceleași standarde de calitate și siguranță care sunt impuse persoanelor juridice. Așadar, propunem modificarea acestui text prin înlăturarea sintagmei „persoane fizice” din cuprinsul art. 77 din Proiect. În al doilea rând, propunem modificarea acestui text prin adăugarea sintagmei „și reglementările internaționale” la sfârșitul art. 77 din Proiect. În acest sens, avem în vedere reglementările International Air Transport Association (IATA) și cele emise de alte organizații în domeniu, cum ar fi OPITO. În al treilea rând, având în vedere faptul că fondurile europene de pregătire profesională nu pot fi acordate decât pentru categoriile profesionale care primesc documente de calificare în sistemul Ministerului Învățământului, pregătirea în domeniul aeronautic nu pot fi finanțată din fonduri europene în România, ca urmare a actualelor reglementări. Așadar, propunem completarea textului propus pentru art. 77 din Proiect prin introducerea unui nou alineat (2), care să reglementeze echivalarea licențelor și certificatelor emise potrivit art. art. 77 din Proiect, precum și a celor emise de centrele autorizate internațional de către alte organizații cu recunoaștere internațională, cum ar fi IATA, OPITO sau EASA, cu documentele de calificare emise de instituțiile din cadrul Ministerului Învățământului.

19. Art. 112 alin. 1 lit. d) din Proiect:

Propunem completarea art. 112 alin. 1 prin introducerea contravenției prevăzute la 110 lit. f), respectiv " f) efectuarea de către persoane fizice sau juridice a unor operațiuni de transport aerian comercial fără deținerea licenței de operare și/sau a certificatului de operator prevăzute la art. 54 alin. (1);", în sfera contravențiilor care vor fi constatate și sancționate de către ofițerii și agenții de poliție din cadrul Poliției Române, ofițerii și subofițerii din cadrul Jandarmăriei Române, precum și organele de poliție din subordinea autorităților publice locale. Astfel, propunem ca art. 112 alin. 1 lit. d) să aibă următorul conținut: " ofițerii și agenții de poliție din cadrul Poliției Române, ofițerii și subofițerii din cadrul Jandarmăriei Române, precum și organele de poliție din subordinea autorităților publice locale, pentru contravențiile prevăzute la lit.b), f), j) și n);".

20. Art. 120 din Proiect:

Având în vedere faptul ca procedurile interne ale companiilor aeriene cer personalului nenavigant sa aibă o atitudine proactivă și sa nu accepte îmbarcarea unor pasageri în stare de ebrietate sau violenți („unruly/disruptive passengers”), în situațiile unor astfel de refuzuri se săvârșesc suficient de frecvent acte de violența fizica sau psihica asupra personalului nenavigant. Din rațiuni de echitate și egalitate de tratament, apreciem ca fiind necesara extinderea protecției asigurate personalului navigant prin alin. 2 al art. 120 din Proiect și asupra personalului nenavigant. Așadar, propunem completarea textului art. 120 din Proiect prin introducerea unui nou alineat care sa reglementeze ca infracțiune săvârșirea oricărui act de violența fizica sau psihica asupra personalului nenavigant (inclusiv personalul care prestează servicii de handling pe aeroport) din cadrul unui aerodrom.

21. Art. 136 din Proiect:

Propunem introducerea unui nou alineat cu următorul conținut: "La data intrării în vigoare a prezentei legi se modifica dispozițiile art. 16 alin. (1) din Legea nr. 95/2008 privind Statutul personalului aeronautic tehnic nenavigant din aviația civila din România, după cum urmează: << La pensionarea pentru limita de vârstă în condițiile prezentei legi, personalul tehnic beneficiază de 18 salarii compensatorii, eșalonate lunar, suportate de bugetul asigurărilor sociale de stat în cuantum egal cu salariul brut realizat în ultima luna de activitate, anterioara pensionării.>>" Apreciem ca cele 18 salarii compensatorii pe care trebuie sa le suporte angajatorul la momentul pensionării angajaților pentru limita de vârstă reprezintă o obligație extrem de împovărătoare pentru acesta, de natura a afecta în mod negativ activitatea economica a angajatorului. De asemenea, apreciem propunerea legislativa de modificare ar încuraja dezvoltarea activităților economice din domeniul aviației.