

Către: Ministerul Transporturilor – Direcția Comunicare, Relația cu Sindicatelor, Patronatele și Organizațiile Neguvernamentale

Adresa Bd-ul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, București

Ref: Proiectul de Lege pentru aprobarea Codului aerian al României (denumit în continuare „Proiectul”)

Subscrisa **ASOCIAȚIA ROMÂNĂ A OPERATORILOR PRIVAȚI DIN AVIAȚIE**, cu sediul în București, Șos. București-Ploiești nr. 40, reprezentată legal prin președinte Dorin Ivașcu și convențional prin SCPA Nemeș Voicu Bilan și Furtună, cu sediul în Calea Moșilor nr. 51, et. 3, sector 3, București, e-mail: office@onvlaw.ro, tel.: 021.315.21.47, fax: 021.326.70.71,

Având în vedere proiectul de Lege pentru aprobarea Codului aerian al României, publicat pe pagina de internet a Ministerului Transporturilor la data de 09.08.2017, având termen pentru primirea propunerilor de modificare/completare la data de 20.08.2017, formulăm următoarele propuneri de completare și modificare ale Proiectului:

1. Art. 3 pct. 9 din Proiect

Având în vedere pe de o parte, faptul că 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 că 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. Aeronavele de stat pot fi înmatriculate militar sau civil. "

În ceea ce privește înmatricularea aeronavelor de stat, apreciem că este necesară menționarea posibilității de înmatriculare militară sau civilă, având în vedere că, în unele situații, respectivele aeronave nu au o destinație/utilizare militară.

Considerăm că definiția aeronavelor de stat înmatriculate în România nu poate fi diferită de definiția aeronavelor de stat înmatriculate în alte state, deoarece Convenția privind Aviația Civilă Internațională se aplica unitar, tuturor statelor și fără ambiguități care pot conduce la încălcări ale Convenției.

2. Art. 3 din Proiect

După art. 3 pct. 28 din Proiect, propunem introducerea definiției operării comerciale, după cum urmează:

„operare comercială” înseamnă orice operare a unei aeronave, contra cost sau în schimbul altor valori, la dispoziția publicului sau, când nu este la dispoziția publicului, care face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând nici un control asupra operatorului;”

Precizăm că această definiție este cuprinsă în art. 3 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE.

3. Art. 3 din Proiect

După art. 3 pct. 49 din Proiect, propunem introducerea definiției zborului de ambulanță aeriană, după cum urmează:

„Zbor de ambulanță aeriană – un zbor efectuat cu un avion sau elicopter al cărui scop este de a transporta în regim planificat, nu de urgență:

(i) articole medicale (sânge, organe) sau

(ii) persoane bolnave sau rănite și alte persoane direct implicate.”

Apreciem că această definiție se impune a fi introdusă în Codul Aerian pentru clarificarea diferențelor acestui tip de zbor față de alte tipuri de zbor, fiind, de asemenea, în concordanță cu definiția cuprinsă în art.92 alin. 2 lit. c) din Legea 95/2006 privind reforma în domeniul sănătății, respectiv „ c) misiuni de ambulanță aeriană - transporturi sanitare, planificate în prealabil, în care starea pacientului sau a pacienților nu impune efectuarea unei misiuni de salvare aeriană. Misiunile de ambulanță aeriană pot include și cazurile critice transportate pe distanțe lungi, ce nu pot fi efectuate decât cu avionul sanitar;”

4. Art. 3 pct. 50 din Proiect

Apreciem că este necesară modificarea definiției zborului de căutare și salvare (SAR), după cum urmează:

„Zbor de căutare și salvare (SAR) – zbor efectuat cu o aeronavă militară sau civilă, coordonat de către un centru de coordonare SAR, efectuat în toate condițiile meteorologice, ca răspuns la solicitările de localizare, recuperare și transport într-o zonă de siguranță a persoanelor aflate în pericol, posibil pericol sau dispărute.

(i) căutare – operațiuni de localizare cu aeronave sau elicoptere a persoanelor aflate în potențial pericol;

(ii) salvare – operațiuni de recuperare cu elicoptere a persoanelor aflate în pericol.”

Precizăm că această definiție este în concordanță cu prevederile Anexei 12 din Convenția privind Aviația Civilă Internațională (ICAO) 1944 și clarifică o serie de inconsecvențe din legislația din România cuprinse în dispozițiile legale din diverse domenii.

Astfel, în prezent, există o serie de neclarități, contradicții și suprapuneri de noțiuni în ceea ce privește definirea SAR, după cum urmează:

- (i) art. 92 alin. 2 lit. b) din Legea 95/2006 privind reforma în domeniul sănătății:

"b) misiuni de salvare aeriană - intervenții primare sau secundare ce se desfășoară utilizând aeronave special dotate, respectând standardele în vigoare, în vederea salvării unei/unor vieți aflate în pericol din cauza unei accidentări sau îmbolnăviri acute ori care se află într-un mediu ostil vieții;"

- (ii) Ordinul nr. 277/2004 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 126/2003 privind operarea, funcționarea și finanțarea asistenței de urgență acordate cu elicopterele achiziționate de Ministerul Sănătății și repartizate operatorilor medicali Institutul Clinic Fundeni și Spitalul Clinic Județean de Urgență Târgu Mureș, aprobată prin Legea nr. 40/2004, prevede în cuprinsul Secțiunii I – Terminologie, următoarele:

"b) intervenție primară - intervenție de urgență la locul incidentului, unde se acordă asistență de urgență și se efectuează transportul victimei/victimelor la cel mai apropiat spital competent pentru cazul respectiv;

c) intervenție secundară - intervenție care se desfășoară la solicitarea unei unități sanitare, în vederea transferului unui pacient internat, aflat în stare critică, de la unitatea solicitantă la o altă unitate sanitară, competentă în rezolvarea cazului respectiv, precum și pentru cazurile prevăzute în contractul-cadru de reglementare a condițiilor acordării asistenței medicale persoanelor asigurate în sistemul de asigurări de sănătate; "

Astfel, întrucât intervenția primară reprezintă operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS), fiind realizată în regim de urgență, iar intervenția secundară reprezintă serviciu de ambulanță planificat, în mod incorect intervenția aeriană (ambulanța aeriană) a fost introdusă în sfera misiunilor de salvare.

- (iii) Normele Metodologice din 12 decembrie 2008 de aplicare ale titlului IV "Sistemul național de asistență medicală de urgență și de prim ajutor calificat" din Legea nr. 95/2006 privind reforma în domeniul sănătății, publicate în Monitorul Oficial nr. 896 bis din 30 decembrie 2008, prevăd următoarele:

"Art.5

(4) Misiunile echipajelor de salvare aeriană constau în:

a) intervenția la cazurile în care una sau mai multe persoane se află într-o situație cu risc vital din cauza unei accidentări sau îmbolnăviri acute."

Aceasta operațiune se interpretează ca fiind o operațiune HEMS (operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul), realizată în regim de urgență, diferită de ambulanță aeriană care se realizează în regim planificat.

„b) intervenția în sprijinul echipajelor de prim ajutor precum și a echipajelor medicale de urgență din cadrul serviciilor de ambulanțe. "

Această operațiune se interpretează ca fiind o operațiune HEMS (operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul), realizată în regim de urgență, diferită de ambulanță aeriană care se realizează în regim planificat

„c) misiuni de căutare-salvare aeriană."

În cuprinsul acestui articol se face referire la activitatea de căutare și salvare, activitate supusă unor prevederi imperative internaționale, în special atunci când intervenția este necesară în cazul accidentelor aviatice și navale.

(iv) HG nr. 557/2016 privind managementul tipurilor de risc, Anexa 4.

"Căutare-salvare

Reprezintă totalitatea activităților desfășurate în scopul salvării persoanelor și a animalelor înainte, pe timpul și imediat după producerea unei situații de urgență, inclusiv gestionarea informațiilor din domeniu."

5. Art. 3 din Proiect

După art. 3 pct. 50 din Proiect, propunem introducerea definiției zborului medical de urgență cu elicopterul (HEMS), după cum urmează:

"Zbor medical de urgență cu elicopterul (HEMS) – un zbor efectuat de un elicopter care deține o aprobare HEMS, al cărui scop este să faciliteze acordarea de asistență medicală de urgență, în cazul în care este esențială transportarea de urgență și imediată a:

(i) personalului medical, sau

(ii) articolelor medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente), sau

(iii) victimelor, reprezentând persoane bolnave sau rănite, precum și a altor persoane direct implicate și în legătură cu care există informații certe despre poziția geografică a victimelor, iar pentru executarea acestora nu este necesară implicarea unui centru de coordonare pentru căutare și salvare (SAR)."

Definiția zborurilor HEMS este prevăzută în Anexa I punctul 58 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.

Astfel, prin definiția propusă, se clarifică următoarele aspecte:

- Serviciile HEMS se referă la transportul medical de urgență, spre deosebire de serviciile de ambulanță aeriană, care se efectuează în regim planificat.
- Mențiunea din partea finală a definiției propuse, clarifică diferența dintre misiunile HEMS, situație în care locația victimei este cunoscută, și misiunile SAR, în cadrul cărora este necesară localizarea.

6. Art. 3 pct. 51 din Proiect

Considerăm că definiția zborului de intervenții în situații de urgență trebuie eliminată, deoarece:

- creează confuzii;
- generează o suprapunere a noțiunilor, respectiv zbor HEMS, zbor de ambulanță aeriană, zbor de căutare și salvare și zbor umanitar);
- conduce la o interpretare eronată a noțiunilor specifice din domeniul aeronautic și la încălcarea convențiilor internaționale și a reglementarilor europene imperative.

În subsidiar, în cazul în care se menține definiția zborului de intervenție în situații de urgență, propunem modificarea acesteia, după cum urmează:

"zbor de intervenție în situații de urgență – un zbor efectuat cu o aeronavă militară sau civilă, al cărui scop este să faciliteze acordarea de asistență medicală de urgență și/sau salvarea unor persoane aflate în pericol, a căror localizare este deja stabilită sau care se găsesc în zone calamitate și care se execută de către un operator aerian certificat pentru operațiuni HEMS, operațiuni de ambulanță aeriană sau, după caz, pentru operațiuni de căutare și salvare. "

7. Art. 3 pct. 51 din Proiect

Considerăm că este necesară modificarea definiției zborului umanitar, după cum urmează:

"Zbor umanitar – un zbor efectuat de o aeronavă militară sau civilă în scopul acordării de ajutoare umanitare în baza acordurilor, înțelegerilor sau convențiilor de colaborare încheiate de România cu alte state, precum și în baza Legii 82/1992 privind rezervele de stat."

Introducerea acestei definiții este necesară pentru evitarea confuziilor și suprapunerilor cu privire la noțiunile de zbor HEMS, ambulanță aeriană și SAR.

Această definiție este în concordanță cu prevederile (i) Legii nr. 82/1992 privind rezervele de stat, care se refera la rezervele materiale destinate intervențiilor operative pentru protecția populației, a economiei și pentru apărarea țării, în situații excepționale, care afectează un interes public major, determinate de calamități naturale, epidemii, epizootii, atentate teroriste, accidente industriale și/sau nucleare, fenomene sociale, disfuncționalități ale economiei, conjuncturi externe și în caz de război și (ii) ale Regulamentului European (CE) NR. 1257/1996, privind ajutorul umanitar, care reglementează asistența umanitară internațională acordată țărilor afectate de catastrofe naturale, războaie, conflicte, în cazul în care se constată că acestea nu pot fi ajutate în mod eficient de propriile lor autorități.

În sprijinul propunerii noastre menționăm și următoarele prevederi din Legea nr. 95/2006 privind reforma în domeniul sănătății:

"Art. 42. - (1) Ministerul Sănătății, ministerele și instituțiile cu rețea sanitară proprie pot asigura fonduri pentru acordarea de ajutoare umanitare statelor cu care România încheie acorduri, înțelegeri, convenții de colaborare, în acest sens.

(2) Ajutorul umanitar poate consta în:

a) medicamente, seruri, vaccinuri, dezinfectante, insecticide, dispozitive medicale și alte materiale specifice din rezerva de stat;

b) asistență medicală specifică;

c) cheltuieli legate de servicii medicale și transport.

(3) Fondurile necesare pentru acordarea de ajutoare umanitare se suportă de la bugetul de stat, prin Fondul de rezervă bugetară la dispoziția Guvernului, în termenii și condițiile prevăzute prin hotărâre a Guvernului."

Reiterăm faptul că definiția zborului umanitar nu trebuie să se suprapună cu definiția zborului de intervenții în situații de urgență, zbor HEMS, zbor de ambulanță aeriană sau zbor de căutare și salvare.

8. Art. 4 alin. (1) din Proiect

Dat fiind faptul că:

- (i) art. 4 alin. (1) din Proiect se referă la atribuțiile Ministerului Transporturilor, în calitate de organ de specialitate al administrației publice centrale și autoritate de stat în domeniul aviației civile;
- (ii) forma actuală a Proiectului nu prevede autoritatea competentă să supravegheze spațiul aerian național,

după art. 4 alin. (1) lit. j) din Proiect, propunem introducerea următorului punct:

"asigură supraveghere a operațiunilor aeriene în spațiul aerian național;"

Această prevedere este necesară pentru a stabili care este autoritatea componentă pentru supravegherea operațiunilor aeriene atât în spațiul necontrolat, cât și în cel controlat.

9. Art. 13 alin. (5) lit. c) din Proiect

Propunem modificarea 13 alin. (5) lit. c) din Proiect, având în vedere precizările sus formulate privind definițiile propuse pentru zborul de ambulanță aeriană, căutare și salvare, HEMS și zbor umanitar, după cum urmează:

„c) aeronavele care executa zboruri de căutare-salvare, de ambulanță aeriană, căutare și salvare, HEMS și zbor umanitar la cererea unei autorități sau instituții publice;”

10. Art. 18 din Proiect

Având în vedere faptul că în România, nivelul de dezvoltare al segmentului de aviație generală este unul foarte scăzut, apreciem ca fiind necesară 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 privată.

Față de acest aspect, propunem modificarea acestui text în sensul în care atât zborurile aeronavelor având o masă maximă la decolare (MTOW) mai mică de 2 tone, cât și zborurile aeronavelor care decolează și se întorc pe același aerodrom să fie scutite de la plata oricăror taxe.

În acest sens, menționăm că astfel de scutiri sunt acordate prin reglementări 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 mică 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.

De asemenea, propunem acordarea scutirilor și în ceea ce privește zborurile umanitare, zborurile HEMS și zborurile de ambulanță aeriană, având în vedere scopul acestor zboruri, precum și definițiile și clarificările propuse mai sus.

11. Art. 18 alin. (3) lit. d) din Proiect

Apreciem că formularea „zborurile de căutare și salvare autorizate de organismul competent adecvat” poate conduce la o serie de inconsecvențe și la menținerea sau la crearea unor organisme paralele, din afara sferei de reglementare aeronautică, cu suprapuneri implicite de atribuții și responsabilități, ce pot cauza ineficiența operațiunilor de căutare și salvare.

Prin urmare, propunem modificarea art. 18 alin. 3 lit. d) din Proiect, după cum urmează:

„zborurile de căutare și salvare autorizate în conformitate cu prevederile Codului aerian.”

12. Art. 18 alin. (3) lit. h) din Proiect

Propunem modificarea 18 alin. (3) lit. h) din Proiect, având în vedere precizările sus formulate privind definițiile propuse pentru zborul de ambulanță aeriană, HEMS și zbor umanitar, după cum urmează:

"zborurile umanitare, zborurile de ambulanță aeriană, zborurile HEMS autorizate, precum și cele de cercetare-evaluare post-eveniment efectuate la solicitarea unei autorități sau instituții publice române;"

13. Art. 18 alin. 3 din Proiect

Pentru aceleași rațiuni expuse mai sus la pct. 10, propunem completarea acestui text prin introducerea unei noi categorii de zboruri scutite de la plata serviciilor de navigație aeriană de rută, respectiv:

"zborurile efectuate cu aeronavele care decolează și se întorc pe același aerodrom."

14. Art. 18 alin. 4 lit. c) din Proiect

Apreciem că formularea „zborurile de căutare și salvare autorizate de organismul competent adecvat” poate conduce la o serie de inconsecvențe și la menținerea sau la crearea unor organisme paralele, din afara sferei de reglementare aeronautica, cu suprapuneri implicite de atribuții și responsabilități, ce pot cauza ineficiența operațiunilor de căutare și salvare.

Prin urmare, propunem modificarea art. 18 alin. 4 lit. c) din Proiect, după cum urmează:

"zborurile de căutare și salvare autorizate în conformitate cu prevederile Codului aerian".

15. Art. 18 alin. 4 lit. d) din Proiect

Propunem modificarea 18 alin. 4 lit. d) din Proiect, având în vedere precizările sus formulate privind definițiile propuse pentru zborul de ambulanță aeriană, HEMS și zbor umanitar, după cum urmează:

"zborurile umanitare, zborurile de ambulanță aeriană, zborurile HEMS autorizate, precum și cele de cercetare-evaluare post-eveniment efectuate la solicitarea unei autorități sau instituții publice române;"

16. 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 aeriană terminală, respectiv:

"zborurile efectuate cu aeronavele care decolează și se întorc pe același aerodrom."

17. Art. 27 alin. (3) 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, 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 dată fiind lipsa 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 a fi urmate de către operatorii aeriени pentru a utiliza un aerodrom militar.

În acest sens, menționăm că în Uniunea Europeană există aerodromuri ce pot fi utilizate în egală măsură atât de către operatorii civili, cât și de către operatorii militari.

Prin urmare, propunem modificarea art. 27 alin. (3) din Proiect după cum urmează:

"În condițiile îndeplinirii dispozițiilor alin. (2), o aeronavă civilă poate opera pe un aerodrom militar numai cu respectarea procedurilor de operare ce urmează a fi întocmite și publicate de către Ministerul Apărării Naționale în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi."

18. Art. 32 alin. 2 lit. g) din Proiect

Propunem modificarea 32 alin. 2 lit. g) din Proiect, având în vedere precizările sus formulate privind definițiile propuse pentru zborul de ambulanță aeriană, HEMS și zbor umanitar, după cum urmează:

"g) aeronavele care efectuează, la solicitarea unei autorități sau instituții publice române, zboruri umanitare, zboruri de ambulanță aeriană, zboruri HEMS autorizate, precum și cele de cercetare-evaluare post-eveniment;"

19. 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 maximă autorizată la decolare mai mică de 2.000 kg"

"zborurile efectuate cu aeronavele care decolează și se întorc pe același aerodrom."

20. Art. 34 din Proiect

Pentru încurajarea dezvoltării sectorului aeronautic, propunem modificarea art. 34 din Proiect, după cum urmează, cu precizarea că această modificare va trebui reflectată și în Codul Fiscal, fără a face discriminări între aeroporturile de stat și cele private:

„În cazul aeroporturilor civile deschise utilizării publice, elementele de infrastructură constând în piste de decolare și aterizare, căi de rulare, platforme de staționare a aeronavelor, terenurile pe care sunt amplasate acestea, terenurile aferente zonelor de siguranță stabilite în perimetrul aeroporturilor în conformitate cu reglementările aplicabile, precum și spațiile alocate instituțiilor și autorităților publice care desfășoară activități de control pe aeroporturi sunt scutite de la plata oricăror taxe și impozite.”

21. Art. 49 din Proiect

Având în vedere:

- (i) Faptul că Regulamentul (CE) nr. 216/2008 definește operarea comercială ca fiind *"orice operare a unei aeronave, contra cost sau în schimbul altor valori, la dispoziția publicului sau, când nu este la dispoziția publicului, care face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând nici un control asupra operatorului"*.

Prin urmare, potrivit acestei definiții, operațiunile de ambulanță aeriana, precum și zborurile HEMS presupun operarea comercială a aeronavei, având în vedere faptul că: (i) se execută contra cost sau în schimbul altor valori (indiferent dacă sunt finanțate de stat sau sunt plătite de beneficiari privați); (ii) se afla la dispoziția publicului sau, când nu sunt la dispoziția publicului, fac obiectul unui contract între un operator și un client (contract care poate fi încheiat de operatorul aerian, în mod direct cu un beneficiar privat, cu o societate de asigurări de sănătate privată sau cu Casa de Națională de Asigurări de Sănătate, niciuna dintre aceste entități neexercitând niciun control asupra operatorului).

- (ii) Expunerea de motive pentru propunerea legislativă 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;
- (iii) 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 certificate 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."

22. Art. 50 din Proiect

Pentru rațiunile expuse mai sus, propunem introducerea unui nou alineat cu următorul conținut:

"Fac excepție de la alin.(1) operațiunile de ambulanță aeriană și HEMS, situație în care contractul de transport poate fi încheiat între transportator și o entitate de stat sau privată care are responsabilități și finanțează acest tip de operațiuni."

23. 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 implică transportul de pasageri, poștă și/sau marfă între aeroporturi diferite sau alte puncte de aterizare autorizate;"*
- (ii) faptul că 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 nouă categorie de operațiuni aeriene necomerciale, respectiv "zborurile locale".

De asemenea, propunem completarea art. 55 din Proiect, cu un nou alineat care să definească categoria zborurilor locale, după cum urmează:

"Zborurile locale reprezintă zborurile care nu implică transportul de pasageri, poștă și/sau marfă între aeroporturi diferite sau alte puncte de aterizare autorizate, de exemplu zborurile de agrement și zborurile de popularizare a aviației."

24. Art. 56 alin. (1) din Proiect

Având în vedere faptul că:

- (i) art. 56 alin. (1) din Proiect califică operațiunile aeriene civile specializate efectuate pe baze comerciale pentru sănătate publică 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 publică este contrară prevederilor Regulamentului (UE) nr. 965/2012 (ale cărui dispoziții sunt obligatorii pentru România);
- (iii) cele menționate la pct. 21 cu privire la modificare art. 49 din Proiect,

propunem modificarea art. 56 alin. (1) din Proiect, în sensul eliminării sintagmei *"sănătate publică"*, după cum urmează:

"Operațiunile de lucru aerian sunt operațiunile aeriene civile specializate efectuate pe baze comerciale pentru construcții, agricultură, protecția mediului, fotografiere, supraveghere, publicitate, cercetare științifică, căutare și salvare, precum și în alte scopuri, de către operatori de aeronave civile care îndeplinesc cerințele prevăzute în reglementări naționale și/sau europene specifice."

25. 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 profesionale, Inspectoratele pentru Situații de Urgență *"execută, cu forțe proprii sau în cooperare, operațiuni și activități ... de depoluare, protecție N.B.C. și decontaminare."*

În această ipoteză, propunem ca obligația administratului aerodromului să fie cea de a asigura acces în perimetrul aerodromului.

26. 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 natură a distorsiona libera concurență 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.

27. Art. 83 din Proiect

Propunem modificarea art. 83 din Proiect în vederea clarificării, precum și având în vedere propunerea noastră privind definiția aeronavei de stat sus - prezentată, după cum urmează:

"Certificarea aeronavelor de stat, în cazul în care acestea sunt înmatriculate militar, și a parașutelor utilizate de personalul aeronautic militar se face în conformitate cu reglementările specifice emise de Ministerul Apărării Naționale."

28. Art. 99 alin. 1 din Proiect

Pentru a evidenția faptul că activitățile de căutare și salvare trebuie să se desfășoare în conformitate cu prevederile și standardele internaționale, iar legislația națională referitoare la managementul situațiilor de urgență trebuie să fie în concordanță cu aceste reglementări, precum și cu prevederile Codului Aerian, propunem modificarea art. 99 alin. 1 din Proiect, după cum urmează:

„În regiunea de informare a zborurilor – FIR București serviciile de căutare și salvare a supraviețuitorilor unui accident de aviație se realizează în conformitate cu legislația națională referitoare la managementul situațiilor de urgență, care va respecta prevederile Codului Aerian, precum și prevederile și standardele internaționale aplicabile în domeniul aviativ și, după caz, maritim.”

29. Art. 109 alin.1 din Proiect

Propunem completarea Art. 109 alin. 1 din Proiect, în scopul clarificării faptului că Ministerul Apărării Naționale va exercita atribuțiile de investigare a unui eveniment de aviație în ceea ce privește aeronavele de stat, operate militar.

„Ministerul Apărării Naționale este autoritatea aeronautică de stat pentru reglementarea, organizarea și desfășurarea activităților privind investigația evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat operate militar.”

30. Art. 109 alin. 3 din Proiect

Pentru aceleași motive prezentate la pct. 29, propunem completarea art. 109 alin. 3 din Proiect cu sintagma operate militar, după cum urmează:

"Echipajele aeronavelor civile și de stat, precum și orice persoană fizică sau juridică implicată sunt obligate să furnizeze, la cererea comisiei de investigație, pe durata investigației tehnice a unui eveniment de aviație în care este implicată o aeronavă de stat operată militar, toate informațiile și relațiile care le sunt cunoscute cu privire la evenimentul în cauză."

31. Art. 109 alin. 4 din Proiect

Pentru aceleași motive prezentate la pct. 29, propunem completarea art. 109 alin. 4 din Proiect cu sintagma operate militar, după cum urmează:

"Confidențialitatea surselor de informare în timpul investigației privind siguranța, precum și raportările voluntare ale personalului aeronautic militar care stau la baza începerii sau desfășurării unei investigații tehnice a evenimentelor de aviație, produse cu aeronave de stat operate militar, este garantată, cu excepția situațiilor expres prevăzute de lege"

32. Art. 114 alin. 1 lit. f) din Proiect

Propunem completarea art. 114 alin. 1 lit. f) prin introducerea contravenției prevăzute la 112 lit. l), respectiv " l) 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 Jandarmeriei Române, precum și agenți de poliție din cadrul Poliției de Frontieră Române în zonele specifice de competență, precum și polițiștii locali.

Astfel, propunem ca art. 114 alin. 1 lit. f) să aibă următorul conținut:

"persoanele desemnate în acest scop de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, ofițerii și agenții de poliție din cadrul Poliției Române, ofițerii și subofițerii din cadrul Jandarmeriei Române, ofițeri și agenți de poliție din cadrul Poliției de Frontieră Române în zonele specifice de competență, precum și polițiștii locali, pentru contravențiile prevăzute la lit.a) –b), c) și), f) – h), k); l)".

33. Art. 123 din Proiect

Având în vedere faptul că procedurile interne ale companiilor aeriene cer personalului nenavigant să aibă o atitudine proactivă și să 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 violență fizică sau psihică asupra personalului nenavigant.

Din rațiuni de echitate și egalitate de tratament, apreciem ca fiind necesară 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 să reglementeze ca infracțiune săvârșirea oricărui act de violență fizică sau psihică asupra personalului nenavigant (inclusiv personalul care prestează servicii de handling pe aeroport) din cadrul unui aerodrom.

Cu considerație,

Asociația Română a Operatorilor Privati din Aviație,

prin SCPA Nemeș Voicu Bilan și Furtună



A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and strokes, positioned above a horizontal line.

prin avocat Ioana Anghel