

AOPA Romania

Asociația Piloților și Proprietarilor de Aeronave din România



Nr. 038 / 04.10.2008

Către: Guvernul României

In atenția: Domnului Prim-Ministru

Ref: Simplificarea regimului de zbor VFR pentru zborurile de aviație generală

Domnule Prim-Ministru,

Asociația **AOPA România**, reprezentând **Asociația Piloților și Proprietarilor de Aeronave din România**, (afiliată la **International AOPA**, cea mai mare asociație de profil din lume, cu peste 400.000 de membri), cu sediul în București, Intr. Grigore Alexandrescu nr. 10, sector 1, înregistrată cu numărul 99/12.07.2006 în Registrul Asociațiilor și Fundațiilor Sector 1 București, certificat de înregistrare fiscală 19006438/11.09.2006, reprezentată prin Ionescu Liviu-Grigore, cu domiciliul în București, strada Pictor Hirlescu 3, legitimat prin C.I. seria RR nr. 352582, eliberată de SPCEP S2 b4 la data de 08.09.2005, CNP 1620624400092, în calitate de reprezentant legal,

în baza Art. 5 din Statutul Asociației AOPA România prin care *"asociația își propune să contribuie la promovarea, protejarea și susținerea intereselor membrilor în domeniul aviației generale din România"*,

în baza Art. 1 și 2 din OG 27/2002 privind reglementarea activității de soluționare a petițiilor, aprobată prin Legea 233/2002,

dorim să vă adresăm următoarea **petiție**, conținând propunerea noastră de simplificare a **regimului de zbor VFR** în spațiul aerian național pentru operațiunile aeriene civile de **aviație generală**, reglementate prin **HG 1172/2003**.

Notă de fundamentare

Odată cu aderarea României la Uniunea Europeană, unul dintre drepturile fundamentale ale omului, **dreptul la liberă circulație**, a căpătat și pentru cetățenii români o nouă dimensiune, cea europeană; oricine are acum dreptul, oricând dorește, ca pe baza unui simplu act de identitate, să circule liber în toată Europa.

Acest drept a fost consfințit în Convenția Europeană a Drepturilor Omului, la Art. 2 al Protocolului 4 încheiat la Strasbourg în 16 Sept 1963 și ratificat prin Legea 30/1994 cu modificările ulterioare:



Art. 2 - Libertatea de circulație

1. Oricine se găsește în mod legal pe teritoriul unui stat are **dreptul să circule în mod liber** și să-și aleagă în mod liber reședința sa.
2. Orice persoană este liberă să părăsească orice țară, inclusiv pe a sa.
3. **Exercitarea acestor drepturi nu poate face obiectul altor constrângeri decât acelea care, prevăzute de lege, constituie măsuri necesare, într-o societate democratică, pentru securitatea națională, siguranța publică, menținerea ordinii publice, prevenirea faptelor penale, protecția sănătății sau a moralei, ori pentru protejarea drepturilor și libertăților altora.**
4. Drepturile recunoscute în paragraful 1 pot, de asemenea, în anumite zone determinate, să facă obiectul unor restrângeri care, prevăzute de lege, sunt justificate de interesul public într-o societate democratică.

Mai mult decât atât, dreptul de liberă circulație este garantat și de Constituția României, conform Art. 25; de asemenea apare la Art. 13 în Declarația Universală a Drepturilor Omului, adoptată de Adunarea Generală ONU la data de 10 decembrie 1948.

Conform acestui drept, orice român se poate urca în orice moment în mașină, tren, ambarcațiune, avion, etc și se poate deplasa oriunde în țară sau în străinătate, așa cum orice alt cetățean european are dreptul să vină în România, fără să trebuiască să ceară nicio viză, autorizație sau aprobare.

Din păcate, în România încă mai este în vigoare o reglementare, **HG 1172/2003**, care după opinia noastră amintește de vechiul regim totalitar, deoarece unele articole permit Ministerului Apărării să restrângă dreptul la liberă circulație atât pentru cetățenii români cât și pentru cetățenii străini, care doresc să efectueze zboruri de aviație generală în spațiul aerian național, prin introducerea **obligativității unei autorizări speciale** pentru zborurile VFR, care trebuie **solicitată cu 1-2 zile înainte** de data zborului.

De notat că, în conformitate cu prevederile Art. 51 din Codul aerian, zborurile de aviație generală sunt zboruri efectuate exclusiv în scop necomercial, putând fi zboruri în interes propriu, zboruri particulare sau zboruri școală. Făcând o paralelă cu circulația auto, zborurile de aviație generală pot fi comparate cu deplasările cu mașina personală, efectuate de șoferii amatori.

Continuând paralela dintre zborurile VFR din România și circulația auto, ar fi ca și când, cu toate că Certificatul de Immatriculare dă autovehiculului dreptul de a fi folosit pe drumurile publice iar Permisul de Conducere dă dreptul persoanei de a conduce autovehiculul din clasa respectivă, ar mai fi nevoie ca pentru fiecare deplasare, șoferul să facă o cerere de autorizare la Ministerul de Interne, cu o zi-două



Înainte de data deplasării, în care să specifice explicit ruta dorită și ora plecării, cerință în mod evident de neacceptat într-un stat democratic.

De menționat că România este singura țară din Uniunea Europeană în care există o asemenea prevedere, în restul lumii zborul VFR fie nu necesită nicio autorizare sau planificare prealabilă, fie, dacă include segmente de spațiu aerian controlat, necesită numai depunerea unui plan de zbor VFR cu 30-60 minute înainte de zbor.

Situația este și mai restrictivă pentru **piloții străini** care doresc să zboare în România, deoarece trebuie să solicite această **autorizare specială cu 2 zile lucrătoare înainte** de data zborului. Practic această reglementare conduce la situații absurde, de neînțeles pentru colegii noștri străini, care de ex. aterizează în weekend cu un avion privat pe un aeroport internațional românesc, efectuează procedurile de control pașapoarte, și, în momentul în care încearcă să depună un nou plan de zbor către următorul aeroport, li se spune că au nevoie de o autorizație specială de la armată, și că nu vor putea pleca mai devreme de 2 zile lucrătoare, adică tocmai miercuri!

De asemenea considerăm că cerința autorizării zborurilor VFR este **discriminatorie** față de zborurile efectuate conform Art. 4, pct. 2) pe o rută ATS, pentru care nu este necesară nicio autorizare, un simplu plan de zbor fiind suficient. Cu alte cuvinte, un pilot care dorește, de exemplu, să efectueze un zbor de la București la Sibiu poate depune oricând dorește un plan de zbor IFR și peste 60 de minute are permisiunea de decolare, în timp ce un pilot care dorește să zboare VFR tot de la București la Sibiu, chiar dacă zboară exact pe aceeași rută, dar pe un nivel de zbor inferior rutei ATS, trebuie să își anunțe intenția la Ministerul Apărării cu 1-2 zile înainte, și să obțină o confirmare a acestei autorizări.

În mod concret ne referim la Art. 5, pct. 1 din HG 1172/2003, care specifică:

*"... zborurile interne și internaționale executate cu aeronave civile înmatriculate sau identificate în România operate parțial ori în totalitate în afara rutelor ATS publicate, care se consideră autorizate dacă pentru respectivele zboruri operatorul aeronavei, direct sau prin intermediar, a efectuat o **planificare confirmată** de către Ministerul Apărării Naționale/Statul Major al Forțelor Aeriene",*

iar la Art. 8, pct. 1 specifică:

*"... planificările se comunică de către operatorul aeronavei, direct sau prin intermediar ... **în fiecare zi până la ora 20.00 pentru zborurile din ziua următoare**".*



Pentru aeronavele înmatriculate în alt stat, conform Anexa 1, Art. 17, pct. 1:

*"... cererea pentru obținerea aprobării se transmite la AACR ... **cu cel puțin două zile lucrătoare înainte** de data propusă pentru începerea activității de zbor ..."*

În concluzie, în opinia noastră asemenea cerințe sunt **neconstituționale, discriminatorii și contrare valorilor pe care s-a construit Uniunea Europeană.**

Date fiind argumentele de mai sus, propunem:

- includerea pe agenda de lucru a guvernului a unei inițiative legislative prin care, în conformitate cu Art. 11 din Legea 399/2005 privind Codul aerian, să se elaboreze o nouă HG prin care să se simplifice procedura de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național, astfel încât **să se renunțe la necesitatea oricăror autorizări speciale pentru zborurile VFR**, urmând să se aplice același regim de zbor ca și în restul UE, fără autorizări în spațiul de clasă G și cu plan de zbor obișnuit pentru spațiul aerian controlat.

Ne exprimăm totala disponibilitate pentru întâlniri cu specialiștii instituțiilor cu atribuții în domeniul aviației civile în vederea participării noastre în procesul de elaborare a actelor normative cu implicații în aviația generală, în conformitate cu Art. 2, pct. 2.b din Legea 52/2003 privind transparența decizională. În acest sens vă stăm la dispoziție, pentru orice propuneri, prin email sau telefonic.

Cu deosebită stimă,

Liviu Ionescu
Reprezentant Legal
AOPA Romania

email: ilg@livius.net
tel: 072-224.0001
fax: 021-628.2721