

# Familiarizarea funcționarilor publici cu cadrul legislativ privind utilizarea dronelor

## Familiarization of civil servants with the legal framework on the use of drones

CZU 347.82:629.73(4)

**Eugenia CEBOTARU,**  
*magistru, lector superior universitar,*  
*Academia de Administrare Publică*

**Olga CEBOTARU-DIMA,**  
*magistru*

### SUMMARY

*Nowadays, in many countries, things are quite unclear about the adoption of drones by the civilian environment. At the same time, on the international level, no unilateral standards for the certification and operation of unmanned civil aircraft on board - the drone have been established to allow their use before the issuance of specific European and national regulatory package covering both the field of certification and the field of operation of these aircrafts. Each state has attempted to individually regulate the use of the drones in civilian activity.*

**Keywords:** *drone, unmanned aircraft, civil aircraft, piloting of the drones, unmanned aerial vehicle on board, regulation of drone air transport.*

### REZUMAT

*În ziua de azi, în multe țări lucrurile sunt destul de neclare în ceea ce privește adoptarea dronelor de către mediul civil. În același timp, pe plan internațional nu au fost încă stabilite standarde comune de certificare și operare a aeronavelor civile fără pilot la bord - drone, astfel pentru a fi permisă utilizarea acestora, până la emiterea pachetului de reglementări europene și naționale specifice, care să acopere atât domeniul certificării, cât și domeniul operării acestor aeronave, fiecare stat a încercat să reglementeze în mod individual folosirea dronelor în activitatea civilă.*

**Cuvinte-cheie:** *dronă, aeronavă fără pilot, aeronavă civilă, pilotarea dronelor, vehicul aerian fără pilot la bord, reglementarea transportului aerian cu drone.*

O **dronă** este un aparat de zbor sau, mai exact, o aeronavă fără pilot (UAV-Unmanned Aerial Vehicle), în practică fiind considerat un robot zburător, capabil de a se deplasa ghidat de la distanță prin intermediul

unei telecomenzi sau al unui alt dispozitiv de control. În general, definiția unui vehicul aerian fără pilot este destul de largă, deoarece include toate tipurile de aeronave autonome pilotate de la distanță, de la

dispozitivele de mici dimensiuni destinate consumului și care sunt utilizate în scop recreativ până la aeronavele de mari dimensiuni utilizate pe distanțe foarte lungi în operațiuni de securitate sau alte operațiuni critice.

Dronele civile au intrat în atenția publicului, pe măsură ce anumite companii au început fabricarea și comercializarea lor pentru uz civil. La nivel internațional piața dronelor este în permanentă creștere, în anul 2015 aceasta constituind 8 miliarde de dolari [1], iar în 2016 a atins cifra de 127 de miliarde [2].

În anul 2014, în anumite țări ale lumii a intrat în dezbateri parlamentară problema de a crea un cadru legislativ pentru drone, cu parametrii stipulați în ce condiții pot fi acestea folosite de oameni. În ansamblu, o lege privind aeronavele civile motorizate fără pilot la bord sau dronele este binevenită, deoarece acestea au devenit și vor deveni în continuare tot mai accesibile pentru publicul larg, dar și mult mai performante, prin urmare cei care le pilotează ar trebui cumva constrânși să fie mai responsabili, fiindcă, folosite necorespunzător, dronele pot reprezenta un pericol real la adresa persoanelor, animalelor sau a bunurilor.

În susținerea demersului de a trata aeronavele fără pilot la bord ca o nouă categorie de „aeronave civile” au fost publicate un șir de documente.

La 6 martie 2015 a fost publicată Declarația de la Riga pentru Aeronava pilotată - Drona - „Schimbarea viitorului în aviație” [3]. În cadrul acestui document a fost trecut în revistă ceea ce s-a discutat în cadrul întâlnirii de la Riga a Comunității Europene a Aviației. În cadrul întâlnirii, reprezentanții comunității au făcut schimb de opinii cu privire la modul în care dronele pot ajuta la crearea de noi oportunități promițătoare în Europa, dar și care sunt condițiile legale de utilizare a acestora. Comunitatea aviatică a stabilit următoarele

principii pentru a ghida cadrul de reglementare legală a utilizării dronelor în Europa:

- dronele trebuie tratate ca noi tipuri de aeronave, cu reguli specifice pe baza riscului fiecărei operațiuni. Cu alte cuvinte, integrarea dronelor în sistemul aviatic civil nu trebuie să reducă nivelul de siguranță existent în prezent în domeniul aviatic;

- să se urmărească elaborarea normelor UE pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de tip „drone”, general valabile pentru întreg spațiul UE (ca rezultat al acestui principiu a fost publicat A-NPA 2015-10, document ce detaliază politica EASA în domeniul aeronavelor fără pilot la bord);

- acceptarea publicului este esențială pentru creșterea serviciilor de folosire a dronelor. Acest lucru poate fi obținut prin respectarea drepturilor fundamentale ale cetățenilor, cum ar fi dreptul la viața privată și protecția datelor cu caracter personal;

- în cele din urmă, trebuie să se promoveze ideea că operatorul unei drone este în totalitate responsabil pentru utilizarea dronei.

La rugămintea Comisiei Europene, au fost publicate alte două documente de către Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA) care a redactat o serie de norme europene privind vehiculele aeriene fără pilot. În prima fază a fost publicat documentul A-NPA 2015-10 „Introducerea unui cadru de reglementare privind condițiile de operare a vehiculelor aeriene fără pilot” [4] în septembrie 2015, care nu este altceva decât o propunere de elaborare a unor norme europene comune în materie de siguranță, aplicabile operării vehiculelor aeriene fără pilot, indiferent de masa acestora. A-NPA propune o abordare proporțională axată pe operațiuni. Cu alte cuvinte, se pune un accent mai mare pe „modul” și pe „condițiile” în care sunt utilizate vehiculele aeriene fără pilot, mai degrabă decât doar pe caracteristicile acestor vehicule.

A-NPA își propune să aducă sub incidența

reglementărilor în materie de siguranță atât activitățile comerciale, cât și activitățile necomerciale și introduce trei categorii de operațiuni. Aceste trei categorii au la bază riscul pe care operațiunea îl prezintă pentru terți (persoane și bunuri) și ele sunt următoarele: „categoria deschisă” (risc redus), „categoria specifică” (risc mediu) și „categoria certificată” (risc ridicat).

Cel de-al doilea document AESA este NPA 2017-05 „Introducerea unui cadru de reglementare pentru operarea dronelor - Operațiuni de sistem de aeronave fără pilot în categoria deschisă și specifică” [5] publicat în mai 2017. Categoria deschisă este prezentată de dronele cu risc redus, în cadrul acestei categorii, siguranța este garantată printr-un set minim de norme, prin restricții de operare, standarde în domeniu și cerințe privind existența anumitor funcționalități. De obicei, aplicarea este asigurată de organele de poliție.

Categoria specifică este atribuită riscului mediu, pentru această categorie, după evaluarea riscului efectuată de operator, este necesar să se obțină o autorizație din partea unei Autorități Aeronautice Naționale. Măsurile care au fost luate pentru a reduce la minimum riscurile sau pentru a le atenua sunt enumerate într-un manual de operațiuni.

Aceste documente au fost concepute și publicate, deoarece Uniunea Europeană este conștientă că industria vehiculelor aeriene fără pilot are un caracter variat, inovator și internațional, prezentând un potențial de creștere economică enorm, precum și posibilitatea de a genera noi locuri de muncă. De aceea se urmărește necesitatea de a asigura o dezvoltare în condiții de siguranță, securitate și ecologice, nu în ultimul rând se dorește respectarea preocupărilor cetățenilor pentru siguranță, confidențialitate și protecția datelor.

Ca exemplu al aplicabilității cadrului legal în ceea ce privește utilizarea dronelor

vom analiza cadrul legal al României. În România, la ora actuală, legea care reglementează dronele este Codul aerian civil, întrucât orice activitate care se desfășoară în spațiul aerian național este reglementat de acest act normativ. Cu toate acestea, reglementările menționate în acest Cod nu reușesc să fie în totalitate relevante cu realitatea pieței, fiind de cele mai multe ori restrictivă în ceea ce privește pilotajul dronelor pe teritoriul României. Acest lucru se întâmplă, deoarece evoluția rapidă a pieței dronelor a generat dezvoltarea unor sectoare inexistente până acum câțiva ani.

În ceea ce privește codul legislativ, termenul de „dronă” este asimilat aeronavelor civile monitorizate fără pilot la bord (UAV), indiferent de greutatea sau mărimea lor. Definiția aeronavei o putem găsi în Codul Aerian al României, consolidat cu Legea nr. 399/2005, în care este stipulat că aeronava este „aparatul care se poate menține în atmosferă cu ajutorul altor reacții ale aerului, decât cele asupra suprafeței pământului” [6].

La 20 februarie 2014, a intrat în vigoare Ordinul nr. 8/2014 pentru stabilirea condițiilor de operare în spațiul aerian național a aeronavelor civile motorizate fără pilot la bord [7], iar începând cu data de 30 ianuarie 2016, acest act normativ și-a încetat aplicabilitatea. Subliniem faptul că prin încetarea aplicabilității OMT nr. 8/2014 nu s-a produs un „vid legislativ” în domeniul planificării și desfășurării activităților de zbor cu aeronave fără pilot la bord.

În cele ce urmează vom încerca să explicăm succint principalele prevederi legale de care trebuie să ținem cont atunci când urmează să utilizăm o dronă în România.

Conform reglementărilor naționale din România, odată cu abrogarea OMT nr. 8/2014, care a fost valabil în perioada ianuarie 2014 - ianuarie 2016, operatorii aeronavelor fără pilot la bord nu mai sunt obligați să ceară segregarea spațiului aerian în care

își desfășoară activitatea, pentru zborurile sub limita de siguranță - 300 m altitudine. În același timp, zborul cu drona este permis numai cu menținerea contactului vizual cu drona în permanență, la o altitudine de maximum 300 m și o distanță de zbor maximă în plan orizontal similară.

Conform Hotărârii Guvernului nr. 912/2010, se interzice decolarea sau aterizarea dronelor în zonele urbane, acestea fiind zonele de intravilan și pilotarea dronelor deasupra zonelor unde sunt adunări de oameni [8]. În plus, legea specifică în mod expres faptul că este interzisă pilotarea dronelor deasupra orașului București, dacă nu este solicitată anterior o autorizație de survol din partea Ministerului Apărării. Astfel, cei care utilizează dronele în parcuri, pe stadioane sau deasupra orașului București încalcă legea, iar contravențiile se pedepsesc cu amenzi de la 2000 la 15.000 roni.

Pentru a opera zboruri cu dronele, acestea trebuie să decoleze și să aterizeze în extravilan, în același timp operatorul dronei trebuie să obțină acordul proprietarului terenului de pe care urmează să efectueze manevrele de zbor. Astfel, dacă operatorul dronei nu are acordul proprietarului de a decola și ateriza pe acel teren extravilan, operatorul de drone poate fi acuzat de tulburare de posesie. În același timp, operatorul de drone trebuie să-și asume orice responsabilitate pentru orice fel de incident care poate să survină în procesul de pilotare a dronei, iar dacă proprietarul terenului a fost de acord ca operatorul aeronavei să execute activități de zbor fără îndeplinirea condițiilor legale, atunci el poate fi tras la răspundere pentru prejudiciile create de zborul dronei, în egală măsură ca operatorul de dronă.

Dronele care au o greutate mai mare de 500 g trebuie înregistrare la Autoritatea Aeronautică Română, conform OMT nr. 1338/25.10.2016 [9], iar pentru dronele cu o greutate mai mare de 15 kg, pe lângă

actul de înregistrare, mai este nevoie de obținerea unui certificat de navigabilitate pentru pilot, numit permis de zbor național (PZN) conform prevederilor Capitolului 6 „Vehicule aeriene fără pilot la bord (UAV)” al RACR AZAC „Admisibilitatea la zbor a unor categorii de aeronave civile”, ediția 01/2007 [10].

În ceea ce privește înregistrarea dronelor în România, acestea se înmatriculează la Autoritatea Aeronautică Civilă Română prin completarea unui formular, în care sunt trecute specificațiile tehnice ale dronei. La înregistrare, proprietarul dronei este obligat să plătească o taxă de identificare în valoare de 90 euro + TVA [11].

Cu privire la lista documentelor necesare pilotării dronelor în România, acestea trebuie să cuprindă cumulativ: certificatul de identificare, permisul de zbor național pentru aeronavele cu masa maximă la decolare mai mare de 15 kg și asigurarea pentru drone, conform legii pentru daunele produse părților terțe [12].

Conform prevederilor Regulamentului (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European, proprietarul unei drone cu o greutate de peste 20 kg este obligat să dețină o asigurare RCA pentru dronă [13]. Asigurarea pentru aeronavele motorizate fără pilot la bord cu masa maximă la decolare mai mică de 20 kg este opțională și operarea se face pe propria răspundere a celui care le operează.

Compania de asigurări CertAsig a fost cea care a lansat prima asigurare pentru drone în România. Prima dronă asigurată în România este proprietatea companiei 360Tourist.ro, aceasta este și prima dronă înregistrată oficial în țară, în martie 2014 [14].

Asigurarea pentru drone se adresează, în special, operatorilor comerciali de drone și acoperă riscurile Casco și răspunderile față de terți. Una din condițiile preliminare ca o dronă să poată fi asigurată este ca aceasta să fie înmatriculată de Autoritatea

Aeronautică Civilă Română și să fie utilizată în scop comercial. În ceea ce privește operatorul, acesta trebuie să demonstreze că are o experiență de operare a dronelor de minimum 25 de ore și că a fost instruit de producător sau dealer cu privire la folosirea în siguranță a dronei. În același timp, se urmărește dacă operatorul nu a avut daune sau incidente majore cauzate de utilizarea dronei în ultimii 5 ani de zile. Și nu în ultimul rând, se acordă o atenție deosebită la setările dronei, în special a funcției „Returntohome”, care trebuie setată înainte de fiecare zbor al dronei [15].

Agenția de asigurări nu oferă despăgubiri în cazul daunelor aduse de la utilizarea ilegală a dronelor, nu poartă răspundere pentru toate formele de pierderi indirecte și nu ține cont de solicitările de despăgubire pentru încălcarea dreptului la viața privată, sub orice formă, deoarece acest act reprezintă o utilizare ilegală a dronei.

Dacă sunteți proprietarul unei drone și urmează să o utilizați într-o altă țară, pentru început trebuie să vă familiarizați cu legislația țării respective în ceea ce privește utilizarea dronelor. Fiecare țară are propria legislație referitoare la drone sau la aeromodele, cu care dronele sunt asociate, de

exemplu, în unele state, cum ar fi Grecia, dronele funcționează în baza legislației pentru aeromodele telecomandate.

Legea aplicabilă în fiecare țară privind operarea dronelor puteți să o găsiți pe site-ul [www.dronelaw.in](http://www.dronelaw.in) [16], acesta fiind un portal dedicat în special utilizării de drone în termeni legali.

În concluzie, putem menționa că în marea majoritate a țărilor din Uniunea Europeană reglementările în ceea ce privește utilizarea dronelor este oarecum similară: este interzis survolul zonelor populate (fără autorizație specială), drona trebuie să fie înregistrată (dacă are peste 1,5 kg în UE) și este total interzis zborul în rază de 3 km în jurul aeroportului.

În ceea ce privește viitorul dronelor, potrivit comisiei pentru reglementarea traficului aerian, Uniunea Europeană vrea să adopte o legislație pentru reglementarea transportului aerian cu drone, astfel până în anul 2019 se dorește a se stabili reguli clare de utilizare a dronelor, la care se vor alinia statele-membre, iar proprietarii de drone vor fi nevoiți să le respecte. Practic, Uniunea Europeană vrea să creeze un sistem de management al traficului aerian cu drone și vehicule fără pilot.

## BIBLIOGRAFIE

1. Trevor Mogg. Cum înregistrezi și utilizezi o dronă în România? Cadrul legal și propuneri de îmbunătățire. În: <https://dealex.ro/subiecte-populare-trenduri/cum-inregistrezi-si-utilizezi-o-drona-in-romania-cadrul-legal-si-propuneri-de-imbunatatire/>
2. Andriescu Vlad. UE vrea certificat de înmatriculare pentru drone și legi clare. În: <https://start-up.ro/ue-vrea-certificat-de-inmatriculare-pentru-drone-si-legi-clare/>
3. Riga declaration on remotely piloted aircraft (drones) „framing the future of aviation”, Riga, 06.03.2015. În: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/news/doc/2015-03-06-drones/2015-03-06-riga-declaration-drones.pdf>
4. Propunere referitoare la elaborarea unor norme comune privind condițiile de operare a vehiculelor aeriene fără pilot în Europa. 09.2015 În: [https://www.easa.europa.eu/download/ANPA-translations/205933\\_EASA\\_Summary%20of%20the%20ANPA\\_RO.pdf](https://www.easa.europa.eu/download/ANPA-translations/205933_EASA_Summary%20of%20the%20ANPA_RO.pdf)
5. Introducerea unui cadru de reglementare pentru operarea dronelor - Operațiuni de sistem de aeronave fără pilot în categoria deschisă și specifică, 05.2017. În: <https://www.easa.europa.eu/document-library/notices-of-proposed-amendment/npa-2017-05#group-ea-sa-downloads>

6. Codul Aerian al României, consolidat cu Legea nr. 399/2005. În: [http://www.dreptonline.ro/legislatie/codul\\_aerian.php](http://www.dreptonline.ro/legislatie/codul_aerian.php)

7. Ordinul nr. 8/2014 pentru stabilirea condițiilor de operare în spațiul aerian național a aeronavelor civile motorizate fără pilot la bord. În: <https://lege5.ro/Gratuit/gm4dqmzwhe/ordinul-nr-8-2014-pentru-stabilirea-conditiilor-de-operare-in-spatiul-aerian-national-a-aerona-velor-civile-motorizate-fara-pilot-la-bord>

8. Hotărârea nr. 912/2010 din 25.08.2010 pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național, precum și a condițiilor în care decolarea și aterizarea aeronavelor civile se pot efectua și de pe/pe alte terenuri sau suprafețe de apă decât aerodromurile certificate. Versiune actualizată 21.08.2012. În: [http://www.caa.ro/media/docs/A.3.6\\_a\\_HG\\_912-2010.pdf](http://www.caa.ro/media/docs/A.3.6_a_HG_912-2010.pdf)

9. Ordinul nr. 1338/2016 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RA-CR-IA „Înmatricularea aeronavelor civile” ediția 1/2016. În vigoare de la 05.12.2016, publicat în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 971 din 05.12.2016. Nu există modificări până la 06.12.2016. În: [http://www.caa.ro/media/docs/Ordin\\_1338-2016\\_pt\\_RACR-IA.pdf](http://www.caa.ro/media/docs/Ordin_1338-2016_pt_RACR-IA.pdf)

10. Reglementare Aeronautică Civilă Română RACR-AZAC „Admisibilitatea la zbor a unor categorii de aeronave civile”, ediția 01/2007 din 31.08.2007. Publicat în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 637 din 18.09.2007. În: [http://www.caa.ro/media/docs/C.2.2.b\\_RACR-AZAC\\_Ed\\_1.pdf](http://www.caa.ro/media/docs/C.2.2.b_RACR-AZAC_Ed_1.pdf)

11. Ordinul nr. 1305/2012 privind aprobarea tarifelor percepute de Regia Autonomă Autoritatea Aeronautică Civilă Română pentru prestarea activităților pentru care i-au fost delegate competențe de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii. Text publicat în Monitorul Oficial al României, în vigoare de la 27.08.2012. În: <https://lege5.ro/Gratuit/gmzdonzygy/ordinul-nr-1305-2012-privind-aprobarea-tarifelor-percepute-de-regia-autonoma-autoritatea-aeronautica-civila-romana-pentru-prestarea-activitatilor-pentru-care-i-au-fost-delegate-competente-de-catre-min>

12. Ghid pentru operarea aeronavelor motorizate fără pilot la bord. În: <https://dronshop.ro/inregistrarea-dronelor/>

13. Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21.04.2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave. În: [http://www.caa.ro/media/docs/R785\\_per\\_2004\\_var.cons.\\_08.04.2010.pdf](http://www.caa.ro/media/docs/R785_per_2004_var.cons._08.04.2010.pdf)

14. A fost lansată prima asigurare pentru drone din România. În: <http://www.capital.ro/a-fost-lansata-prima-asigure-pentru-drone-din-romania.html>

15. Lansăm un nou produs: Asigurarea pentru păduri și masa lemnoasă. Asigurare drone. În: <https://www.certasig.ro/ro/produse/asigurare-drone/>

16. Legea aplicabilă privind operarea dronelor în fiecare țară. În: <http://www.dronelaw.in/>

**Prezentat:** 9 noiembrie 2017.

**E-mail:** cebotaru@list.ru