

92 / 18.08.2017

Str. General Anton Bacalbasa nr.79
300524, Timișoara, Romania
Email: office@gojump.ro
Tel: +40 (745) 579 673

Către,

Ministerul Transporturilor

Direcția Comunicare, Relații cu Parlamentul și Sindicatul

Bulevardul Dinicu Golescu nr. 38

Sector 1, București, Romania

Tel/Fax: +4 021 319.61.29

Referitor la proiectul de lege pentru aprobarea Codului aerian al României

Asociația „Timișoara Parachute Club Sportiv”, cu sediul în Timișoara, B-dul 16 Decembrie nr. 29, Et. 1, Apt, 16, 300218, Timișoara, România, având C.I.F. 32942740, reprezentată legal prin dl. Aldea Vlad Andrei, în calitate de președinte, prin prezenta în baza legii nr. 52 din 2003 privind transparența decizională în administrația publică vă înaintăm sugestiile, opiniile și propunerile noastre.

În motivarea modificărilor solicitate în anexă am considerat oportună prezentarea punctuală în cadrul unui memoriu a lipsurilor, exigențelor nejustificate și fără beneficiu, a conflictelor atât cu legislația națională cât și cu cea internațională a proiectului de lege pentru aprobarea Codului aerian al României.

Considerăm că parașutismul sportiv / recreațional nu ar trebui să intre sub incidența directă Codului Aerian, cum nu intra nici celelalte sporturi aeriene, planorism, parapanta, etc, ele fiind reglementate prin acte normative specifice.

Propunere legislativă privind Codul Aerian al României, în forma actuală nu stabilește în mod satisfăcător statutul parașutistului recreațional, creează conflicte cu legislația internațională, tratatele internaționale la care România este parte, precum și alte acte normative în materie.

Parașutistul recreațional cel care deține o licență de parașutism națională sau emisă de un organism competent al altui stat, practică această activitate în timpul liber contra cost sau în mod oneros în cadrul unei organizații private sau club sportiv.

I. Statutul parașutistului

Conform art.38 lit. d) din proiectul de lege pentru aprobarea Codului aerian al României parașutiștii sunt incluși în categoria Personalul aeronautic civil navigant

În măsura în care definițiile naționale ale personalului aeronautic civil navigant și nenavigant sunt în deplină conformitate cu reglementările europene aplicabile, Convenția privind

aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, la care România a aderat prin Decretul nr. 194/J965, astfel cum este intenția prezentei propuneri legislative privind Codul Aerian al României, persoana care practică parașutismul în modul descris mai sus nu poate fi considerată personal aeronautic civil.

Conform anexei 1 a ICAO:

„Membru al echipajului de zbor” înseamnă membru licențiat care are în răspundere activități esențiale în operarea aeronavei în timpul zborului.

Conform anexei 1 a EASA „Definiții ai termenilor utilizați în anexele II-VIII”

„Membru al echipajului de cabină” înseamnă un membru calificat al echipajului, altul decât cel de zbor, care este însărcinat de către un operator să realizeze sarcini legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul acestuia.

Deoarece este clar că un parașutist recreațional nu are sarcini legate de operarea aeronavei în zbor, ei nu pot fi încadrați în categoria echipajului care se ocupă de pasageri, deci nu pot fi considerați personal aeronautic civil fie el navigator sau nenavigator.

Notăm de asemenea și că atunci când un producător de aeronave descrie parametri pentru operarea acestora în vederea lansării de parașutiști (dacă se permite), în calculele de greutate și echilibru (weight and balance), parașutiștii sunt considerați încărcătură (cargo).

II. Navigabilitatea Parașutelor

Conform art.3 alin.20 și 28 și 45 din proiectul de lege pentru aprobarea Codului aerian al României toate parașutele sunt tehnica aeronautică navigabilă și au nevoie de un certificat de navigabilitate. Necesitatea juridică de a avea un certificat de navigabilitate pentru parașute folosite în mod privat, recreațional, de către sportivi sau persoane fizice ce practică activitatea de parașutism este nejustificată fiind inconsecventă atât cu cadrul legislativ național cât și cu cel internațional după cum vom arăta în continuare.

Considerând ca un complet de parașută – parașutist nu poate depăși 150kg pentru un parașutist solo sau maxim 250 kg pentru doi parașutiști în sistemul tandem, nu conține combustibil, nu poate decola singur, timpul și distanța de zbor este extrem de mică, parașutistul nu are cale de comunicație radio cu turnul de control sau alte aeronave, nu poate purta un transponder și activitățile de parașutism se desfășoară doar într-un cadru organizat într-un spațiu aerian rezervat, pentru care se emite NOTAM, pe timp de zi în condiții VFR (Visual Flight Rules), deasupra zonelor nepopulate și numărul de participanți este restrâns Interpretarea ca o parașută folosită în mod privat, recreațional are nevoie de certificat de navigabilitate, **este excesivă și nejustificată.**

Făcând o paralelă la legislația națională ce reglementează cerințele de certificare și operaționale pentru aeronavele ultra ușoare motorizate RACR-CCO ULM și nemotorizate RACR-

CCO AUN având în vedere masa maximă la decolarea a acestora și faptul că pot decola singure, timpul și durata de zbor este infinit mai mare decât a unui parașutist și restul specificațiilor tehnice reiese în mod evident proiectul de lege pentru aprobarea Codului aerian al României este **disproporționat de exigent** pentru sectorul de parașutism sportiv/recreațional.

RACR-CCO ULM 1200 - Aeronavele ULM neomologate

*Aeronavele ULM neomologate pot fi operate/utilizate numai dacă posedă un **certificat de identificare**, având înscrise în anexă, după caz, categoriile de zboruri pentru care sunt autorizate. Acestea pot efectua următoarele categorii de zboruri:*

- (1) zboruri în interes propriu;*
- (2) zboruri particulare*

RACR-CCO ULM 1205 - Aeronavele ULM omologate

*Aeronavele ULM omologate pot fi operate/utilizate numai dacă posedă un **certificat de identificare** și o autorizație de zbor (dacă nu este specificat altfel în cuprinsul prezentei reglementări), având înscrise în aceasta, după caz, categoriile de zboruri pentru care sunt autorizate. Acestea pot efectua următoarele categorii de zboruri:*

- (1) zboruri în interes propriu;*
- (2) zboruri particulare;*

Interpretarea ICAO: „analizând la definirea unei aeronave din anexa 8 (aeronavă: orice mașină care poate obține suport în atmosferă, altul decât cel obținut prin acțiunea aerului asupra atmosferei pământului), nu putem încadra parașuta aici fără rezerve, astfel că aceasta poate fi scoasă de sub incidența și aplicabilitatea anexei 8”

Majoritatea statelor nu emit certificate de navigabilitate pentru parașute recreaționale / sportive iar menținerea prevederii ca parașutele utilizate în spațiul aerian național au nevoie de certificat de navigabilitate creează conflicte cu legislația internațională tratatele, internaționale la care România este parte, precum și alte acte normative în materie.

Parașuta este un sistem simplu care încetinește căderea unui corp (cf. definiției). Nu există nici un motiv pentru care o parașută realizată de un producător autorizat conform unui TSO (TEHNICAL STANDARD ORDER) sau ETSO (EASA TEHNICAL STANDARD ORDER) să necesite certificări suplimentare de navigabilitate, pentru că poate fi considerată conformă prin simpla respectare a indicațiilor producătorului.

Proprietarul parașutei de salvare este responsabil pentru menținerea parașutei de salvare într-o condiție adecvată în conformitate cu instrucțiunile aprobate și publicate de către producător. - EASA FAQ n.19472

Parașutele de salvare pentru planeare și piloți de acrobații sunt singurele parașute care cad în aria de reglementari a EASA. Toate celelalte parașute (recreaționale, tandem etc.) cad sub responsabilitatea statelor membre relevante. EASA FAQ n.19463

În concluzie în ceea ce privește starea tehnică a parașutelor folosite pentru parașute folosite în mod privat, recreațional, de către sportivi sau persoane fizice ce practică activitatea de parașutism, acestea ar trebui să aibă maxim un „**certificat de identitate**” și nicicum de „navigabilitate” iar starea tehnică să fie reglementată la nivelul AACR.

III. Aeroclubul României ca instituție.

Conform Art. 6. - (4) din proiectul de lege pentru aprobarea Codului Aerian *Prin excepție de la prevederile alin. (1), exercitarea următoarelor atribuții: înmatricularea sau, după caz, identificarea aeronavelor civile ultrașoare motorizate, certificarea aeronavelor civile ultrașoare motorizate, a parașutelor utilizate de personalul aeronautic civil, a turnurilor de parașutism și a aparatelor de lansare la zbor-automosoare pentru planoare, precum și a personalului aeronautic civil care le deservește și/sau exploatează și supravegherea menținerii condițiilor asociate documentelor de certificare emise, se efectuează, sub directa supraveghere a Autorității Aeronautice Civile Române, de către Aeroclubul României, instituție publică care funcționează în subordinea Ministerului Transporturilor. Aeroclubul României elaborează și propune spre aprobare Ministerului Transporturilor, cu avizul Autorității Aeronautice Civile Române, proiecte de reglementări specifice domeniilor în care exercită atribuțiile sus menționate.*

La nivelul Aeroclubului României se realizează o separare funcțională a structurilor cu atribuții de autoritate față de cele cu atribuții în organizarea și desfășurarea activităților de zbor, de parașutism și de întreținere/reparație a tehnicii aeronautice civile.

Aeroclubul României, instituție publică, organizată și funcționează potrivit Hotărârii Guvernului nr 567/1991, republicată, cu modificările ulterioare, ca instituție publică aflată în subordinea Ministerului Transporturilor finanțată din venituri proprii și subvenții de la bugetul de stat, ce are în subordine mai multe categorii de sporturi aeriene (parapantă, planorism, zborul cu balonul etc), inclusiv parașutismul ar urma să dețină atribuții de supervizare control și reglementare pe domenii unde Aeroclubul României acesta funcționează și ca agent economic.

Articolul 102 al Treaty on the Functioning of the European Union (TFUE) interzice abuzul de către companiile care dețin o poziție dominată pe o anumită piață de desfacere.

Considerăm ca „o separare funcțională a structurilor cu atribuții de autoritate față de cele cu atribuții în organizarea și desfășurarea activităților de zbor, de parașutism și de întreținere/reparație a tehnicii aeronautice civile.” ar fi una pur birocratică și de fațadă punând Aeroclubul României într-o poziție dominantă pe un sector care îl reglementează, supervizează și unde operează comercial.

Adițional se încalcă și principiul separării legislativului de executiv.

Considerăm că în practică o entitate nu poate să emită reglementări, care îi afectează propria ei activitate, mai ales comercială, fără să fie câtuși de puțin părtinitoare și să își asigure condiții favorabile de operare pentru sine în timp ce urmărește limitarea celorlalți competitori.

Cât despre funcționarii publici din propusul compartiment cu „atribuții de autoritate” aceștia ar trebui să se supună legislației naționale aplicabile și să nu dețină funcții (plătite sau ca voluntar) în compartimentele cu activitate comercială ale Aeroclubului României și nici în sectorul privat.

Potrivit art 70 din Legea 161/2003:

“Prin conflict de interese se înțelege situația în care persoana ce exercită o demnitate publică sau o funcție publică are un interes personal de natură patrimonială, care ar putea influența îndeplinirea cu obiectivitate a atribuțiilor care îi revin potrivit Constituției și altor acte normative.”

Potrivit art. 79 alin. (1) și (2) din Legea 161/2003, ”

(1)Funcționarul public este în conflict de interese dacă se află în una dintre următoarele situații:

a)este chemat să rezolve cereri, să ia decizii sau să participe la luarea deciziilor cu privire la persoane fizice și juridice cu care are relații cu caracter patrimonial;

b)participă în cadrul aceleiași comisii, constituite conform legii, cu funcționari publici care au calitatea de soț sau rudă de gradul I;

c)interesele sale patrimoniale, ale soțului sau rudelor sale de gradul I pot influența deciziile pe care trebuie să le ia în exercitarea funcției publice.

(2)În cazul existenței unui conflict de interese, funcționarul public este obligat să se abțină de la rezolvarea cererii, luarea deciziei sau participarea la luarea unei decizii și să-l informeze de îndată pe șeful ierarhic căruia îi este subordonat direct. Acesta este obligat să ia măsurile care se impun pentru exercitarea cu imparțialitate a funcției publice, în termen de cel mult 3 zile de la data luării la cunoștință.”

De asemenea, în conformitate cu art. 80 din Legea 161/2003:

Incompatibilitățile privind demnitățile publice și funcțiile publice sunt cele reglementate de Constituție, de legea aplicabilă autorității sau instituției publice în care persoanele ce exercită o demnitate publică sau o funcție publică își desfășoară activitatea, precum și de dispozițiile prezentului titlu.

În concluzie considerăm că pentru o dezvoltare neîhbită a sectorului de aviație generală și sporturi aeriene atribuirea competențelor prevăzute la art. 6. - (4) din proiectul de lege pentru aprobarea Codului aerian al României către Aeroclubul României în condițiile în care acesta în practică va avea puteri de reglementare asupra concurenței sale directe este gresita.

IV. Concluzii

Prin prezenta propunem modificarea propunerii legislative privind Codul Aerian al României după următoarele principii:

- Reglementarea parașutismului la nivel de RACR la fel ca restul sporturilor aeriene.
- Stabilirea parașutistului recreațional / sportiv ca fiind în mod explicit o excepție din categoria personalului aeronautic civil
- Excluderea explicită, a parașutelor recreaționale / sportive din categoria parașutelor ce necesită certificat de navigabilitate și acceptarea documentelor aferente parașutelor recreaționale / sportive emise conform legislației naționale ale statului de reședință al deținătorului curent.

Pentru orice detalii suplimentare sau nelămuriri va stăm la dispoziție.

Adițional anexam prezentului document propunerile noastre pentru amendamente.

Mulțumim anticipat.

Cu respect,
Asociația Timisoara Parachute Club Sportiv Timisoara

Prin Presedinte,

Vlad Aldea

18.08.2017

| TEXT PROIECT COD AERIAN | PROPUNERI / AMENDAMENTE | MOTIVARI / OBSERVATII |
|--|---|---|
| <p>Art. 3. - (1) În sensul prezentului cod aerian, termenii și definițiile utilizate au următorul înțeles:</p> <p>1. accident - eveniment asociat cu operarea unei aeronave care, în cazul unei aeronave cu pilot la bord, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul acesteia, cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele aflate la bord sunt debarcate sau care, în cazul unei aeronave fără pilot la bord, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului și sistemul principal de propulsie este oprit, și în cursul căruia:</p> <p>a) o persoană este rănită grav sau mortal, ca urmare a faptului că:</p> <p>(i) - se afla în aeronavă, sau</p> <p>(ii) - a intrat în contact direct cu orice parte a aeronavei, inclusiv cu părți care s-au desprins din aceasta, sau</p> <p>(iii) - a fost expusă direct suflului reactoarelor, cu excepția cazului în care rănile se datorează unor cauze naturale, sunt autoprovocate sau provocate de alte persoane sau când persoanele rănite sunt pasageri clandestini care se ascund în afara zonelor disponibile în mod normal pasagerilor și echipajului, sau</p> <p>(iv) – a efectuat un salt cu parașuta din aeronavă; sau</p> | <p>Art. 3. - (1) În sensul prezentului cod aerian, termenii și definițiile utilizate au următorul înțeles:</p> <p>1. accident - eveniment asociat cu operarea unei aeronave care, în cazul unei aeronave cu pilot la bord, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul acesteia, cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele aflate la bord sunt debarcate sau care, în cazul unei aeronave fără pilot la bord, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului și sistemul principal de propulsie este oprit, și în cursul căruia:</p> <p>a) o persoană este rănită grav sau mortal, ca urmare a faptului că:</p> <p>(i) - se afla în aeronavă, sau</p> <p>(ii) - a intrat în contact direct cu orice parte a aeronavei, inclusiv cu părți care s-au desprins din aceasta, sau</p> <p>(iii) - a fost expusă direct suflului reactoarelor, cu excepția cazului în care rănile se datorează unor cauze naturale, sunt autoprovocate sau provocate de alte persoane sau când persoanele rănite sunt pasageri clandestini care se ascund în afara zonelor disponibile în mod normal pasagerilor și echipajului, sau</p> <p>(iv) – a efectuat un salt cu parașuta din aeronavă; sau</p> | <p>În cazul includerii accidentelor de parasutism în categoria accidentelor de aviație, va trebui definit și conceptul de „ranire gravă” și procesul pentru categoria de raniri auto-provocate. În caz contrar, o luxație ar putea fi considerată o rană gravă, pt ca o accidentare ușoară sau accidentare auto-provocată ca urmare a unor greșeli tehnice (fracturi în urma unei aterizări sau a unui low hook turn) ar distorsiona statisticile accidentarilor.</p> <p>Considerăm ca accidentele de parasutism raportabile ar trebui stabilite la nivelul unei reglementări specifice și nu printr-o lege organică, fiind nevoie de abținerea de prea multe detalii și aspecte tehnice pentru a ajunge la o legislație corectă și aplicabilă.</p> |
| <p>20. certificat de navigabilitate - document de certificare individual prin care se atestă navigabilitatea unei aeronave sau, după caz, a unei parașute;</p> | <p>20. certificat de navigabilitate - document de certificare individual prin care se atestă navigabilitatea unei aeronave sau, după caz, a unei parașute de salvare(rotunda) sau a unei parasute BSR;</p> | <p>BSR – Ballistic Recovery Systems</p> <p>Parașutele de salvare pentru planoare și piloți de acrobații sunt singurele parașute care cad în aria de reglementări a EASA. Toate celelalte parașute (recreaționale, tandem etc.) cad sub responsabilitatea statelor membre relevante. EASA FAQ n.19463</p> |
| <p>28. navigabilitate - caracteristica aeronavei pregătite pentru zbor, constând în conformarea acesteia la reglementările de admisibilitate la zbor, respectiv a unei parașute constând în conformarea cu reglementările specifice aplicabile;</p> | <p>28. navigabilitate - caracteristica aeronavei pregătite pentru zbor, constând în conformarea acesteia la reglementările de admisibilitate la zbor, respectiv a unei a unei parașute de salvare(rotunda) sau a unei parasute BSR; constând în conformarea cu reglementările specifice aplicabile;</p> | <p>Proprietarul parașutei de salvare este responsabil pentru menținerea parașutei de salvare într-o condiție adecvată în conformitate cu instrucțiunile aprobate și publicate de către producător. - EASA FAQ n.19472</p> |
| <p>45. tehnică aeronautică - tehnica folosită în aeronautică, incluzând și aeronavele și parașutele, care intră sub incidența normelor privind siguranța;</p> | <p>45. tehnică aeronautică - tehnica folosită în aeronautică, incluzând și aeronavele și a unei parașute de salvare(rotunda) sau a unei parasute BSR; , care intră sub incidența normelor privind siguranța;</p> | <p>un certificat de navigabilitate pentru parașute folosite în mod privat, recreațional, de către sportivi sau persoane fizice ce practică activitatea de parașutism este nejustificată fiind în consecință atât cu cadrul legislativ național cât și cu cel internațional</p> <p>Considerăm ca starea tehnică a parasutelor folosite în mod privat, recreațional, de către sportivi sau persoane fizice ce practică activitatea de parașutism trebuie stabilită prin reglementări specifice și nu printr-o lege organică, fiind nevoie de abținerea de prea multe detalii și aspecte tehnice pentru a ajunge la o legislație corectă și aplicabilă.</p> |

| TEXT PROIECT COD AERIAN | PROPUNERI / AMENDAMENTE | MOTIVARI / OBSERVATII |
|---|---|--|
| | | Consideram ca un certIFICATE DE ADMISIBILITATE LA ZBOR este suficient pentru astfel de echipamente respectand proportionalitatea exigentelor tehnice si practice in raport cu reglementarile aplicabile pentru Aeronavele ULM |
| <p>Art. 4. - Ministerul Transporturilor, în calitate de organ de specialitate al administrației publice centrale și de autoritate de stat în domeniul aviației civile, are următoarele atribuții specifice:</p> <p>x) emite reglementări specifice privind operarea aeronavelor civile și efectuarea salturilor cu parașuta de către personalul aeronautic civil.</p> | <p>Art. 4. - Ministerul Transporturilor, în calitate de organ de specialitate al administrației publice centrale și de autoritate de stat în domeniul aviației civile, are următoarele atribuții specifice:</p> <p>x) emite reglementări specifice privind operarea aeronavelor civile și efectuarea salturilor cu parașuta de către personalul aeronautic civil.</p> | |
| <p>Art. 6. - (1) Ministerul Transporturilor asigură prin delegare de competență către Autoritatea Aeronautică Civilă Română – autoritate competentă în domeniul aviației civile, organism tehnic specializat cu personalitate juridică, autofinanțat și independent organizațional, care funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și își exercită în mod independent atribuțiile de natură tehnică stabilite, exercitarea următoarelor atribuții:</p> <p>(4) Prin excepție de la prevederile alin. (1), exercitarea următoarelor atribuții: înmatricularea sau, după caz, identificarea aeronavelor civile ultralușoare motorizate, certificarea aeronavelor civile ultralușoare motorizate, a parașutelor utilizate de personalul aeronautic civil, a turnurilor de parașutism și a aparatelor de lansare la zbor-automosoare pentru planeare, precum și a personalului aeronautic civil care le deservește și/sau exploatează și supravegherea menținerii condițiilor asociate documentelor de certificare emise, se efectuează, sub directa supraveghere a Autorității Aeronautice Civile Române, de către Aeroclubul României, instituție publică care funcționează în subordinea Ministerului Transporturilor. Aeroclubul României elaborează și propune spre aprobare Ministerului Transporturilor, cu avizul Autorității Aeronautice Civile Române, proiecte de reglementări specifice domeniilor în care exercită atribuțiile sus menționate.</p> <p>La nivelul Aeroclubului României se realizează o separare funcțională a structurilor cu atribuții de autoritate față de cele cu atribuții în organizarea și desfășurarea activităților de zbor, de parașutism și de întreținere/reparație a tehnicii aeronautice civile.</p> <p>(5) Autoritatea Aeronautică Civilă Română poate prelua, cu aprobarea Ministerului Transporturilor, exercitarea atribuțiilor menționate la alin. (4) în cazul constatării unor deficiențe grave în exercitarea de</p> | <p>Art. 6. - (1) Ministerul Transporturilor asigură prin delegare de competență către Autoritatea Aeronautică Civilă Română – autoritate competentă în domeniul aviației civile, organism tehnic specializat cu personalitate juridică, autofinanțat și independent organizațional, care funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și își exercită în mod independent atribuțiile de natură tehnică stabilite, exercitarea următoarelor atribuții:</p> <p>(4) Prin excepție de la prevederile alin. (1), exercitarea următoarelor atribuții: înmatricularea sau, după caz, identificarea aeronavelor civile ultralușoare motorizate, certificarea aeronavelor civile ultralușoare motorizate, a parașutelor utilizate de personalul aeronautic civil, a turnurilor de parașutism și a aparatelor de lansare la zbor-automosoare pentru planeare, precum și a personalului aeronautic civil care le deservește și/sau exploatează și supravegherea menținerii condițiilor asociate documentelor de certificare emise, se efectuează, sub directa supraveghere a Autorității Aeronautice Civile Române, de către Aeroclubul României, instituție publică care funcționează în subordinea Ministerului Transporturilor. Aeroclubul României elaborează și propune spre aprobare Ministerului Transporturilor, cu avizul Autorității Aeronautice Civile Române, proiecte de reglementări specifice domeniilor în care exercită atribuțiile sus menționate.</p> <p>La nivelul Aeroclubului României se realizează o separare funcțională a structurilor cu atribuții de autoritate față de cele cu atribuții în organizarea și desfășurarea activităților de zbor, de parașutism și de întreținere/reparație a tehnicii aeronautice civile.</p> <p>(5) Autoritatea Aeronautică Civilă Română poate prelua, cu aprobarea Ministerului Transporturilor, exercitarea atribuțiilor menționate la alin. (4) în cazul constatării unor deficiențe grave în exercitarea de către Aeroclubul României atribuțiilor respective, care pot pune în pericol siguranța aviației civile.</p> | <p>Articolul 102 al Treaty on the Functioning of the European Union (TFUE) interzice abuzul de către companiile care dețin o poziție dominată pe o anumită piață de desfacere.</p> <p>Considerăm ca „o separare funcțională a structurilor cu atribuții de autoritate față de cele cu atribuții în organizarea și desfășurarea activităților de zbor, de parașutism și de întreținere/reparație a tehnicii aeronautice civile.” ar fi una pur birocratică și de față punând Aeroclubul României într-o poziție dominantă pe un sector care îl reglementează, supervizează și unde operează comercial.</p> <p>Adițional se încalcă și principiul separării legislativului de executiv.</p> <p>Considerăm că în practică o entitate nu poate să emită reglementări, care îi afectează propria ei activitate, mai ales comercială, fără să fie cătuși de puțin părtinitoare și să își asigure condiții favorabile de operare pentru sine în timp ce urmărește limitarea celorlalți competitori.</p> |

| TEXT PROIECT COD AERIAN | PROPUNERI / AMENDAMENTE | MOTIVARI / OBSERVATII |
|--|---|---|
| <p>către Aeroclubul României a atribuțiilor respective, care pot pune în pericol siguranța aviației civile.</p> <p>(6) Autoritatea Aeronautică Civilă Română sau, după caz, Aeroclubul României poartă întreaga răspundere pentru orice daună produsă unei terțe persoane legată de exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (1) sau, după caz, (4) ca urmare a acțiunii neglijente sau inacțiunii în conformitate cu reglementările specifice în vigoare a personalului propriu al acestor instituții, a prepușilor sau mandatarilor acestora.</p> <p>(7) Deciziilor Autorității Aeronautice Civile Române sau, după caz, ale Aeroclubului României, precum și ale prepușilor sau mandatarilor acestora, referitoare la neacordarea, suspendarea, revocarea sau limitarea documentelor de certificare și înmatriculare li se aplică legislația în domeniul contenciosului administrativ și nu pot constitui temei pentru solicitarea de daune.</p> <p>(8) Pentru exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (1), respectiv, alin. (4), Autoritatea Aeronautică Civilă Română și, respectiv, Aeroclubul României percep tarife al căror quantum se aprobă prin ordin al Ministrului Transporturilor.</p> | <p>(6) Autoritatea Aeronautică Civilă Română sau, după caz, Aeroclubul României poartă întreaga răspundere pentru orice daună produsă unei terțe persoane legată de exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (1) sau, după caz, (4) ca urmare a acțiunii neglijente sau inacțiunii în conformitate cu reglementările specifice în vigoare a personalului propriu al acestor instituții, a prepușilor sau mandatarilor acestora.</p> <p>(7) Deciziilor Autorității Aeronautice Civile Române sau, după caz, ale Aeroclubului României, precum și ale prepușilor sau mandatarilor acestora, referitoare la neacordarea, suspendarea, revocarea sau limitarea documentelor de certificare și înmatriculare li se aplică legislația în domeniul contenciosului administrativ și nu pot constitui temei pentru solicitarea de daune.</p> <p>(8) Pentru exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (1), respectiv, alin. (4), Autoritatea Aeronautică Civilă Română și, respectiv, Aeroclubul României percep tarife al căror quantum se aprobă prin ordin al Ministrului Transporturilor.</p> | |
| <p>Art.13. - (1) Orice zbor în spațiul aerian național trebuie să fie autorizat. Procedura de autorizare a zborurilor se reglementează și aprobă prin hotărâre a Guvernului.</p> <p>(5) Operatorul unei aeronave din care se efectuează salturi cu parașuta este obligat să verifice și să se asigure că persoanele care urmează să efectueze salturi sunt în posesia documentelor de certificare prevăzute de reglementările specifice în vigoare, iar parașutele utilizate dețin certificate de navigabilitate sau documente echivalente.</p> | <p>Art.13. - (1) Orice zbor în spațiul aerian național trebuie să fie autorizat. Procedura de autorizare a zborurilor se reglementează și aprobă prin hotărâre a Guvernului.</p> <p>(5) Operatorul unei aeronave din care se efectuează salturi cu parașuta este obligat să verifice și să se asigure că persoanele care urmează să efectueze salturi sunt în posesia documentelor de certificare prevăzute de reglementările specifice în vigoare, iar parașutele utilizate dețin certificate de navigabilitate sau documente echivalente.</p> | <p>Consideram modul de operare a unei aeronave din care se efectuează salturi cu parașuta ca trebuie stabilita prin reglementari specifice si nu printr-o lege organica, fiind nevoia de aborta prea multe detalii si aspecte tehnice pentru a ajunge la o legislatie corecta si aplicabila.</p> |
| <p>Art. 38. - Personalul aeronautic civil navigant cuprinde:</p> <p>a) personalul care constituie echipajul de conducere de la bordul aeronavelor civile: piloți, navigatori, mecanici și/sau ingineri de bord și operatori radionaviganți;</p> <p>b) personalul de cabină, tehnic sau care îndeplinește alte funcții la bordul aeronavelor civile, calificat pentru categoria respectivă de aeronavă civilă, care, neparticipând la conducerea acestora, exercită la bord activități cu privire la pasageri și mărfuri, activități de control tehnic în vederea constatării stării de navigabilitate, activități de verificare în zbor a funcționării mijloacelor serviciilor de comunicații, navigație și supraveghere, precum și alte activități aeronautice civile, potrivit reglementărilor specifice aplicabile;</p> <p>c) personalul de inspecție în zbor a operațiunilor aeriene;</p> <p>d) parasutiștii.</p> | <p>Art. 38. - Personalul aeronautic civil navigant cuprinde:</p> <p>a) personalul care constituie echipajul de conducere de la bordul aeronavelor civile: piloți, navigatori, mecanici și/sau ingineri de bord și operatori radionaviganți;</p> <p>b) personalul de cabină, tehnic sau care îndeplinește alte funcții la bordul aeronavelor civile, calificat pentru categoria respectivă de aeronavă civilă, care, neparticipând la conducerea acestora, exercită la bord activități cu privire la pasageri și mărfuri, activități de control tehnic în vederea constatării stării de navigabilitate, activități de verificare în zbor a funcționării mijloacelor serviciilor de comunicații, navigație și supraveghere, precum și alte activități aeronautice civile, potrivit reglementărilor specifice aplicabile;</p> <p>c) personalul de inspecție în zbor a operațiunilor aeriene;</p> <p>d) parasutiștii.</p> | <p>Conform anexei 1 a ICAO: „Membru al echipajului de zbor” înseamnă membru licențiat care are în răspundere activități esențiale în operarea aeronavei în timpul zborului.</p> <p>Conform anexei 1 a EASA „Definiții ai termenilor utilizați în anexele II-VIII” „Membru al echipajului de cabină” înseamnă un membru calificat al echipajului, altul decât cel de zbor, care este însărcinat de către un operator să realizeze sarcini legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul acestuia.</p> <p>Deoarece este clar că un parașutist recreațional nu are sarcini legate de operarea aeronavei în zbor, ei nu pot fi încadrați în categoria echipajului care se ocupă de pasageri, deci nu pot fi considerați personal aeronautic civil fie el navigant sau nenavigant.</p> |

| TEXT PROIECT COD AERIAN | PROPUNERI / AMENDAMENTE | MOTIVARI / OBSERVATII |
|--|---|---|
| | | Notăm de asemenea și că atunci când un producător de aeronave descrie parametri pentru operarea acestora în vederea lansării de parașutiști (dacă se permite), în calculele de greutate și echilibru (weight and balance), parașutiștii sunt considerați încărcătură (cargo). |
| <p>Art. 55. - (1) Operațiunile de aviație generală sunt operațiuni aeriene necomerciale și cuprind:</p> <p>a) transporturile aeriene în interes propriu; b) zborurile în interes propriu; c) zborurile particulare.</p> <p>(3) Zborurile în interes propriu reprezintă operațiunile de aviație generală, altele decât transporturile în interes propriu, efectuate de persoane fizice sau juridice, cu aeronave civile proprii sau închiriate, pentru și în susținerea nevoilor activităților proprii, fără perceperea de tarife. Zborurile în interes propriu includ și zborurile efectuate exclusiv în scop sportiv.</p> | <p>Art. 55. - (1) Operațiunile de aviație generală sunt operațiuni aeriene necomerciale și cuprind:</p> <p>a) transporturile aeriene în interes propriu; b) zborurile în interes propriu; c) zborurile particulare.</p> <p>(3) Zborurile în interes propriu reprezintă operațiunile de aviație generală, altele decât transporturile în interes propriu, efectuate de persoane fizice sau juridice, cu aeronave civile proprii sau închiriate, pentru și în susținerea nevoilor activităților proprii, fără perceperea de tarife. Zborurile în interes propriu includ și zborurile efectuate exclusiv în scop sportiv.</p> | <p>EASA PART NCO / SPO</p> <p>Operations and aircraft that do not fall under Part-SPO, but fall under Part-NCO Specialised non-commercial operation of non-complex aeroplanes and helicopters; Certain specialised commercial operations of non-complex aeroplanes and helicopters in accordance with SPO.GEN.005(c) such as:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. competition flights or flying displays, on the condition that the remuneration or any valuable consideration given for such flights is limited to recovery of direct costs and a proportionate contribution to annual costs, as well as prizes of no more than a value specified by the competent authority; and 2. parachute dropping, sailplane towing or aerobatic flights performed either by a training organisation having its principal place of business in a Member State and approved in accordance with Regulation (EU) No 1178/2011, or by an organisation created with the aim of promoting aerial sport or leisure aviation, on the condition that the aircraft is operated by the organisation on the basis of ownership or dry lease, <u>that the flight does not generate profits distributed outside of the organisation</u>, and that whenever non-members of the organisation are involved, such flights represent only a marginal activity of the organisation. |
| <p>Art. 57. - Zborurile școală sunt zboruri efectuate pentru derularea cursurilor de pregătire practică în zbor, în cadrul organizațiilor de pregătire certificate sau de către persoane fizice certificate ca instructor, cu respectarea reglementărilor europene sau naționale specifice, pe baze comerciale sau necomerciale.</p> | <p>Art. 57. - Zborurile școală sunt zboruri efectuate pentru derularea cursurilor de pregătire practică în zbor, în cadrul organizațiilor de pregătire certificate sau declarate sau de către persoane fizice certificate ca instructor, cu respectarea reglementărilor europene sau naționale specifice, pe baze comerciale sau necomerciale.</p> | <p>EASA PART DTO DTO – Declared training organization.</p> <p><i>The new Part-DTO (Declared Training Organisations), effective as of 8 April 2018, will grant significant alleviations for the GA training domain and allow the training of private pilot outside of an approved training organisation (ATO). GA pilots will get easier access to Instrument Flying Rules (IFR) with the Basic Instrument Rating (BIR) which allows for a modular and less prescriptive training for GA pilots.</i></p> |
| <p>Art. 72. - În scopul realizării siguranței zborului, următoarele categorii de agenți aeronautici civili sunt supuși certificării și/sau supravegherii continue de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română sau, după caz, de către Aeroclubul României în limita competențelor și atribuțiilor ce le revin potrivit dispozițiilor art. 6 și potrivit reglementărilor naționale și/sau europene aplicabile:</p> | <p>Art. 72. - În scopul realizării siguranței zborului, următoarele categorii de agenți aeronautici civili sunt supuși certificării și/sau supravegherii continue de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română sau, după caz, de către Aeroclubul României în limita competențelor și atribuțiilor ce le revin potrivit dispozițiilor art. 6 și potrivit reglementărilor naționale și/sau europene aplicabile:</p> | <p>Conform pct. III din memoriu.</p> |

| TEXT PROIECT COD AERIAN | PROPUNERI / AMENDAMENTE | MOTIVARI / OBSERVATII |
|--|--|-------------------------------------|
| <p>Art. 81. - (1) Fiecare aeronavă trebuie să dețină un certificat de navigabilitate emis în urma demonstrării că aeronava este conformă cu proiectul de tip aprobat în certificatul de tip și că întreaga documentație, inspecțiile și încercările relevante demonstrează că aeronava este în condiție de operare în siguranță.</p> <p>(2) În certificatul de navigabilitate se înscriu categoriile de activități pentru care aeronava poate fi utilizată, precum și alte condiții și limitări impuse de siguranța zborului.</p> <p>(3) Fiecare parașută utilizată de personalul aeronautic în spațiul aerian național trebuie să dețină un certificat de navigabilitate.</p> | <p>Art. 81. - (1) Fiecare aeronavă trebuie să dețină un certificat de navigabilitate emis în urma demonstrării că aeronava este conformă cu proiectul de tip aprobat în certificatul de tip și că întreaga documentație, inspecțiile și încercările relevante demonstrează că aeronava este în condiție de operare în siguranță.</p> <p>(2) În certificatul de navigabilitate se înscriu categoriile de activități pentru care aeronava poate fi utilizată, precum și alte condiții și limitări impuse de siguranța zborului.</p> <p>(3) Fiecare parașută de salvare(rotunda) sau parasuta BSR; utilizată de personalul aeronautic în spațiul aerian național trebuie să dețină un certificat de navigabilitate.</p> | <p>Conform pct. II din memoriu.</p> |
| <p>Art. 82. - (1) Certificarea aeronavelor civile și a parașutelor utilizate de personalul aeronautic civil se face în conformitate cu reglementările specifice, emise de Ministerul Transporturilor și/sau, după caz, cu reglementările europene aplicabile.</p> | <p>Art. 82. - (1) Certificarea aeronavelor civile și a parașutelor parașute de salvare(rotunda) sau a unei parasute BSR; utilizate de personalul aeronautic civil se face în conformitate cu reglementările specifice, emise de Ministerul Transporturilor și/sau, după caz, cu reglementările europene aplicabile.</p> | <p>Conform pct. II din memoriu.</p> |
| <p>Art. 112. - (1) Constituie contravenții, dacă nu au fost săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii, să constituie infracțiuni, următoarele fapte:</p> <p>x) efectuarea unui salt cu parașuta de către o persoană care nu este în posesia unui document de certificare conform cu reglementările specifice în vigoare, în termen de valabilitate, sau utilizând o parașută care nu deține certificat de navigabilitate sau document echivalent de navigabilitate în conformitate cu prevederile reglementărilor specifice;</p> | <p>Art. 112. - (1) Constituie contravenții, dacă nu au fost săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii, să constituie infracțiuni, următoarele fapte:</p> <p>x) efectuarea unui salt cu parașuta de către o persoană care nu este în posesia unui document de certificare conform cu reglementările specifice în vigoare, în termen de valabilitate, sau utilizând o parașută care nu deține certificat de navigabilitate sau document echivalent de navigabilitate document de admisibilitate la zbor în conformitate cu prevederile reglementărilor specifice;</p> | <p>Conform pct. II din memoriu.</p> |