

<b>CATRE:</b>	<b>DATA:</b>
Ministerul Transporturilor – Dinicu Golescu, Nr. 38, Sector 1, București	19.08.2017
<b>IN ATENTIA:</b>	<b>DE LA:</b>
Direcția Comunicare, Relația cu Sindicatele, Patronatele si Organizațiile Neguvernamentale	Asociatia Club Sportiv Tnt Brothers str. Maior Stefan Sanatescu, nr 4, et 3, sector 1 Bucuresti
<b>NR FAX:</b>	<b>NR TOTAL DE PAGINI INCLUSIV PAGINA DE CAPAT:</b>
021-319.61.29	
<b>E-MAIL:</b>	<b>NR DE INREGISTRARE:</b>
CONSULTARE.PUBLICA@MT.RO	67/19.08.2017
<b>REF:</b>	<b>NR DVS DE INREGISTRARE:</b>
Propunerile/opiniile/sugestiile asupra Codului Aerian	

☐ URGENT☒ VA RUGAM RASPUNDETI☐ PENTRU INFORMARE

Stimata doamna, stimat domn,

In urma publicarii pe site-ul Ministerului Transporturilor a Proiectului de lege pentru aprobarea Codului Aerian al Romaniei, conform legii 52/2003, va inaintam Propunerile/ opiniile/ sugestiile noastre. (Anexa 1).

Asociata Club Sportiv TNT Brothers este inregistrata in registrul asociatiilor si fundatiilor cu numarul 3520/A/2006. Scopul principal al asociatiei este desfasurarea de activitati sportive, respectiv practicarea pe scara larga, ca sport de masa sau de performanta a parasutismului. In anul 2010 Asociatia a deschis centrul de parasutism TNT Brothers de la Clinceni unde in decurs de 7 sezoane de parasutism am efectuat peste 70.000 salturi cu parasuta. In prezent suntem organismul civil care realizeaza cele mai multe salturi cu parasuta anual la nivelul Romaniei.

Mai jos va transmitem datele de contact ale Asociatiei Club Sportiv TNT Brothers:

Adresa postala: str. Maior Stefan Sanatescu, nr 4, et 3, sector 1 Bucuresti

Fax: 021- 340.58.56

e-mail: [office@tnt-brothers.ro](mailto:office@tnt-brothers.ro)

tel: 0723611187 (Dragos Boeru)/ 0721941308 (Alina Sime)

Pentru definitivarea proiectului de lege va rugam sa organizati o intalnire in care acest proiect sa fie dezbatut public conform legii nr 52/2003 privind transparenta decizionala in administratia publica.

In cele ce urmeaza dorim sa sintetizam concluziile noastre in urma studierii proiectului de lege, in calitate de cea mai mare organizatie de parasutism din Romania, si propunerile esentiale pentru imbunatatirea acesteia astfel incat sa aduca plus valoare parasutismului in Romania.

Va asiguram de disponibilitatea noastra atat pentru participarea la dezbaterile publice cat si de suportul nostru in procesul de aliniere a legislatiei cu impact asupra parasutismului din Romania cu standardele si practicile stabilite de organizatiile aeronautice internationale si legislatia internationala, existente si aplicabile pe plan mondial. Pe aceasta cale dorim sa va multumim inca o data pentru implicarea in dezvoltarea legislatiei cu impact asupra parasutismului in Romania.

Cu stima,

Dragos Boeru

Membru Fondator



Anexe:

Anexa 1 – Propuneri/ opinii/ sugestii pentru Proiectul de lege pentru aprobarea Codului Aerian al Romaniei.

Anexa 1 – Propuneri/ opinii/ sugestii pentru Proiectul de lege pentru aprobarea Codului Aerian al Romaniei

Proiectul de Lege pentru aprobarea Codului aerian al României

Propuneri transmise de - Asociatia Club Sportiv TNT Brothers

Date de contact: e-mail: [office@tnt-brothers.ro](mailto:office@tnt-brothers.ro)

Fax: 021-3405856

Text proiect (cu menționarea articolului la care se refera)	Amendamente	Motivatie
<p>SECȚIUNEA a II-a - Termeni și definiții</p> <p>Art. 3. – (1)</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>SECȚIUNEA a II-a - Termeni și definiții</p> <p>Art. 3. – (1)</p> <p>20. certificat de navigabilitate - document de certificare individual prin care se atestă navigabilitatea unei aeronave;</p>	<p>La nivel internațional nu există conceptul de certificat de navigabilitate pentru parasute, în acest sens, pentru a nu bloca activitatea de paratutism din România și pentru a permite accesul străinilor pentru a efectua salturi în România cu propriile parasute, cu care, de asemenea, pot efectua salturi oriunde altundeva în lume, considerăm că este necesar ca, în Codul aerian, să fie utilizat același termen ca cel folosit și în RACR – CP, anume „documente de admisibilitate la salt” deoarece nu există la nivel mondial un document echivalent certificatului de navigabilitate pentru parasuta.</p> <p>Propunem eliminarea termenului de parasuta din definiția certificatului de navigabilitate.</p>

Text proiect (cu menționarea articolului la care se refera)	Amendamente	Motivatie
<p>SECȚIUNEA a II-a - Termeni și definiții</p> <p>Art. 3. – (1)</p> <p><b>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;</b></p>	<p>SECȚIUNEA a II-a - Termeni și definiții</p> <p>Art. 3. – (1)</p> <p>28. navigabilitate - caracteristica aeronavei pregătite pentru zbor, constând în conformarea acesteia la reglementările de admisibilitate la zbor;</p>	<p>La nivel internațional nu există conceptul de certificat de navigabilitate pentru parasute, în acest sens, pentru a nu bloca activitatea de parasutism din România și pentru a permite accesul străinilor pentru a efectua salturi în România cu propriile parasute cu care, de asemenea, pot efectua salturi oriunde altundeva în lume, considerăm că este necesar ca, în Codul Aerian, să fie utilizat același termen ca cel folosit și în RACR – CP, anume „documente de admisibilitate la salt” deoarece nu există la nivel mondial un document echivalent certificatului de navigabilitate pentru parasuta.</p> <p>Propunem eliminarea termenului de parasuta din definiția certificatului de navigabilitate.</p>

Text proiect (cu menționarea articolului la care se refera)	Amendamente	Motivatie
<p>SECȚIUNEA a II-a - Termeni și definiții Art. 3. – (1)</p> <p><b>45. tehnică aeronautică - tehnica folosită în aeronautică, incluzând și aeronavele și parașutele, care intră sub incidența normelor privind siguranța;</b></p>	<p>SECȚIUNEA a II-a - Termeni și definiții Art. 3. – (1)</p> <p>45. tehnică aeronautică - tehnica folosită în aeronautică, incluzând și aeronavele, care intră sub incidența normelor privind siguranța;</p>	<p>Conform EASA, parasuta nu este asimilata tehnicii aeronautice si nu este tratata ca atare la nivel international. Introducand pentru parasute cerinte similare aeronavelor, se ingreuneaza dezvoltarea parasutismului ca sport si se limiteaza accesul parasutistilor straini la organizatiile, evenimentele si competitile din Romania. Documentele de admisibilitate la zbor si entitatile calificate pentru emiterea acestora sunt prevazute in reglementari nationale specifice (RACR-CP).</p>
<p><b>CAPITOLUL II- Administrarea aviației în România</b></p> <p><b>Art. 6. (4) Prin excepție de la prevederile alin. (1), exercitarea următoarelor atribuții: înmatricularea sau, după caz, identificarea aeronavelor civile ultraușoare motorizate, certificarea aeronavelor civile ultraușoare motorizate, a parașutelor utilizate de personalul aeronautic civil, a turnurilor de parașutism și a aparatelor de lansare la zbor-automotoare pentru planoare, precum și a personalului aeronautic civil care le deservește</b></p>	<p>Propunem eliminarea art. 6 alin. (4).</p>	<p>Avand in vedere ca, cel putin pentru domeniul parasutismului, legislatia incidenta (RACR LPAN-P, RACR- CP) prevede notiunea de <i>entitate calificata</i>, consideram inadecvata numirea unei entitati anume care sa preia, prin lege organica, atributiile si obligatiile entitatilor calificate mentionate in legislatia din domeniu. Mai mult, indiferent de nivelul de separare functionala, Aeroclubul Romaniei, a carui experienta o respectam si apreciem, aceasta institutie este un operator pe piata romaneasca a aviatiei civile, incluzand si parasutismul. Pentru cresterea nivelului de control si siguranta a aviatiei este necesara implementarea notiunii de <i>entitate calificata</i>,</p>

Text proiect (cu menționarea articolului la care se refera)	Amendamente	Motivatie
<p>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><i>astfel</i> cum aceasta este prevazuta in proiectul de lege al Codului aerian la art. 6 alin. (2) dar si in cadrul legislatiei incidente din domeniu. Sustinem atat Aeroclubul Romaniei, cat si orice alt operator care doreste sa aplice pentru obtinerea calitatii de entitate calificata, proces ce, in sine, reprezinta o etapa de verificare suplimentara si o asigurare de catre MT si AACR a unui grad ridicat de siguranta. Astfel, consideram necesara eliminarea dispozitiilor art. 6 alin. (4), in special, a urmatoarelor atributii alocate AR prin prezentul proiect de lege: certificarea parașutelor utilizate de personalul aeronautic civil, certificarea personalului aeronautic civil și supravegherea menținerii condițiilor asociate documentelor de certificare emise. In oglinda am extins comentariul si pentru celelalte domenii. Consideram ca aceste delegari se pot face fie direct de catre AACR, fie prin Ordin de Ministru.</p>
<p><b>CAPITOLUL II- Administrarea aviației în România</b></p> <p><b>Art. 6. (5) Autoritatea Aeronautică Civilă Română poate prelua, cu aprobarea</b></p>	<p>CAPITOLUL II- Administrarea aviației în România</p> <p>Art. 6. (5) Autoritatea Aeronautică Civilă Română</p>	<p>Consideram ca este necesara generalizarea acestei atributii pentru a asigura continuitatea unei activitati/indeplinirea unei atributii in cazul in care o entitate calificata nu performeaza la standardele corespunzatoare.</p>

Text proiect (cu menționarea articolului la care se refera)	Amendamente	Motivat
<b>Ministerului Transporturilor, exercitarea atribuțiilor menționate la alin. (4) în cazul constatării unor deficiențe grave în exercitarea de către Aeroclubul României a atribuțiilor respective, care pot pune în pericol siguranța aviației civile.</b>	poate prelua, cu aprobarea Ministerului Transporturilor, exercitarea atribuțiilor entitatilor calificate, în cazul constatării unor deficiențe grave în exercitarea de către acestea a atribuțiilor respective, care pot pune în pericol siguranța aviației civile.	
<b>CAPITOLUL II- Administrarea aviației în România</b>  <b>Art. 6. (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.</b>	CAPITOLUL II- Administrarea aviației în România  Art. 6. (6) Autoritatea Aeronautică Civilă Română, sau după caz entitatea calificată, poartă întreaga răspundere pentru orice daună produsă unei terțe persoane legată de exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (1), sau după caz exercitarea atribuțiilor delegate, 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.	Dorim pastrarea AACR si a entitatilor calificate in general. Astfel cum am aratat anterior, in lege organica nu consideram oportun menționarea denumirii unui operator.
<b>CAPITOLUL II- Administrarea aviației în România</b>  <b>Art. 6. (7) Deciziile Autorității Aeronautice Civile Române sau, după</b>	CAPITOLUL II- Administrarea aviației în România  Art. 6. (7) Deciziile Autorității Aeronautice Civile Române sau, după caz, ale entitatilor calificate,	Dorim pastrarea AACR si a entitatilor calificate in general. Astfel cum am aratat anterior, in lege organica nu consideram



Text proiect (cu menționarea articolului la care se refera)	Amendamente	Motivatie
<b>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.</b>	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.	oportun menționarea denumirii unui operator/ entitate calificata.
<b>CAPITOLUL II- Administrarea aviației în România</b>  <b>Art. 6. (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.</b>	CAPITOLUL II- Administrarea aviației în România  Art. 6. (8) Pentru exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (1), Autoritatea Aeronautică Civilă Română percepe tarife al căror quantum se aprobă prin ordin al Ministrului Transporturilor.	Organizarea si functionarea Aeroclubului Romaniei este stabilita prin Hotararea de Guvern 567/1991 modificata si republicata si nu consideram ca ar trebui inclusa in proiect de lege organica.
<b>SECȚIUNEA a II-a Utilizarea spațiului aerian național</b>  <b>Art.13. (5) Operatorul unei aeronave din care se efectuează salturi cu parașuta</b>	SECȚIUNEA a II-a Utilizarea spațiului aerian național  Art.13. (5) Operatorul unei aeronave din care se efectuează salturi cu parașuta este obligat să	Documentele persoanelor care efectueaza salturi sunt prevazute in RACR LPAN-P. E necesara eliminarea sintagmei „documente de certificare” deoarece nu toti cei ce efectueaza salturi au nevoie de un asemenea

Text proiect (cu menționarea articolului la care se refera)	Amendamente	Motivat
<b>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.</b>	verifice și să se asigure că persoanele care urmează să efectueze salturi sunt în posesia documentelor prevăzute de reglementările specifice în vigoare, iar parașutele utilizate dețin documente de admisibilitate la salt sau similare, prevăzute de reglementările specifice în vigoare.	document (ex. Pasageri de tandem, elevi înscris în curs în cadrul unei OPA etc). Pentru toate aceste situații este în vigoare RACR LPAN-P.  La nivel internațional nu există conceptul de certificat de navigabilitate pentru parașute, în acest sens, pentru a nu bloca activitatea de parasutism din România și pentru a permite accesul străinilor pentru a efectua salturi în România cu propriile parașute cu care, de asemenea, pot efectua salturi oriunde altundeva în lume, considerăm ca este necesar ca, în Codul Aerian, să fie utilizat același termen ca cel folosit și în RACR – CP, anume „documente de admisibilitate la salt” deoarece nu există la nivel mondial un document echivalent certificatului de navigabilitate pentru parașuta.
<b>Art. 38. - Personalul aeronautic civil navigant cuprinde:</b>  ... <b>d) parasutiști.</b>	Art. 38. - Personalul aeronautic civil navigant cuprinde:  ... d) specialiști în executarea anumitor sarcini, desemnați de operator pentru a desfășura sarcini specializate la bordul aeronavei, legate de siguranța zborului în timpul operațiunilor (ex. parasutiști).	Există și alte tipuri de specialiști în executarea unor sarcini care intră în categoria personalului aeronautic navigant și în același timp, nu toți parasutiștii fac parte din categoria personalului aeronautic navigant.  Conform Regulamentului (UE) nr. 965/2012, anexa 1 pct. 117 (a) parasutistul cu atribuții la bordul aeronavei este numit „specialist în executarea anumitor sarcini” și este

Text proiect (cu menționarea articolului la care se refera)	Amendamente	Motivație
		<p>desemnat de către operator sau de o parte terță sau care activează în calitate de întreprindere. Aceștia pot fi considerați personal aeronautic civil (Ex Jump master-ul). Atât timp cât sarcinile sunt legate de siguranța zborului și a pasagerilor, aceștia intră în categoria membrilor echipajului de cabină și implicit în personal aeronautic. Astfel, am înlocuit noțiunea de parasutisti, lărgind aria conform Regulamentului (UE) nr. 965/2012 anexa 1, pct (12) și 117 (a).</p> <p>În cazul în care apreciați oportună exemplificarea explicită a parasutiștilor, propunem completarea cu sintagma „ex. <i>Parasutiștii desemnați de operator cu atribuții la bordul aeronavei/ jump master</i>”</p>
<b>SECȚIUNEA a III-a</b> <b>Operațiuni de aviație generală și lucru aerian. Zboruri școală.</b> <b>Art. 55. - (1) Operațiunile de aviație generală sunt operațiuni aeriene necomerciale și cuprind:</b> <b>a) transporturile aeriene în interes propriu;</b>	<b>SECȚIUNEA a III-a</b> Operațiuni de aviație generală și specializate. Zboruri școală. Art. 55. - (1) Operațiunile de aviație generală sunt operațiuni aeriene necomerciale și cuprind: (1) zboruri ale căror costuri sunt împărțite între persoane particulare, cu condiția ca toți ocupanții aeronavei, inclusiv pilotul, să împartă costurile	Propunem preluarea activităților necomerciale de aviație generală din Regulamentul (UE) nr. 965/2012 art. 6 alineatul (4a) literele (a) (b) și (c). Având în vedere că certificarea și supravegherea activităților se face la nivel european în conformitatea cu regulamentul mai sus menționat, propunem alinierea împărțirii operațiunilor în conformitate cu acestea pentru o bună implementare a acestuia.

Text proiect (cu menționarea articolului la care se refera)	Amendamente	Motivație
<p><b>b) zborurile în interes propriu;</b></p> <p><b>c) zborurile particulare.</b></p> <p><b>(2) Transporturile aeriene în interes propriu reprezintă operațiunile de aviație generală executate de o persoană juridică, fără perceperea unui tarif sau a echivalentului acestuia în bunuri ori servicii, utilizându-se aeronave civile proprii sau închiriate, care constituie accesoriul unei alte activități economice executate de persoană respectivă, beneficiarul transportului.</b></p> <p><b>(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</b></p>	<p>directe și ca numărul persoanelor care împart costurile directe să fie de maximum șase;</p> <p>(2) zboruri de competiție sau demonstrații de zbor, cu condiția ca remunerația sau orice titlu oneros oferit pentru astfel de zboruri să se limiteze la recuperarea costurilor directe și la o contribuție proporțională cu costurile anuale, precum și la premii de cel mult o valoare specificată de autoritatea competentă;</p> <p>(3) zboruri introductive, lansări cu parașuta, remorcări ale planoarelor sau zboruri acrobatice efectuate fie de o organizație de pregătire care își are sediul principal de activitate într-un stat membru și care este aprobată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, fie de o organizație înființată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, cu condiția ca aeronava să fie exploatată de organizația respectivă pe baza dreptului de proprietate sau al unui contract de închiriere de aeronave fără echipaj, ca zborul să nu genereze profituri distribuite în afara organizației, precum și cu condiția ca, ori de câte ori sunt implicate persoane care nu sunt membre ale organizației în cauză, astfel de zboruri să reprezinte doar o activitate marginală a organizației.</p> <p>(4) Zborurile particulare reprezintă operațiunile de aviație generală efectuate de deținătorii de</p>	

Text proiect (cu menționarea articolului la care se refera)	Amendamente	Motivație
<p>interes propriu includ și zborurile efectuate exclusiv în scop sportiv.</p> <p>(4) Zborurile particulare reprezintă operațiunile de aviație generală efectuate de deținătorii de aeronave civile, persoane fizice, exclusiv în scop necomercial.</p>	<p>aeronave civile, persoane fizice, exclusiv în scop necomercial.</p>	
<p><b>SECȚIUNEA a III-a Operațiuni de aviație generală și lucru aerian. Zboruri școală.</b></p> <p><b>Art. 56. – (1) Operațiunile de lucru aerian sunt operațiunile aeriene civile specializate efectuate pe baze comerciale pentru construcții, agricultură, sănătate publică și protecția mediului, fotografiere, supraveghere, publicitate, cercetare științifică, precum și în alte scopuri, de către operatori de aeronave civile care îndeplinesc cerințele prevăzute în reglementări naționale și/sau europene specifice.</b></p>	<p><b>SECȚIUNEA a III-a Operațiuni de aviație generală și specializate. Zboruri școală.</b></p> <p>Art. 56. – (1) „operațiune specializată” înseamnă orice operațiune, alta decât transportul aerian comercial, în cadrul căreia aeronava este utilizată pentru activități specializate din domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană;</p> <p>(2) Operațiunile specializate în spațiul aerian național pot fi efectuate și de către operatori de aeronave numai în condițiile stabilite prin reglementări specifice naționale sau, după caz, europene.</p>	<p>De la data intrării în vigoare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 condițiile de efectuare a operațiunilor specializate (care includ și operațiunile de lucru aerian) sunt clasificate în operațiune specializată comercială (anexa VIII la regulamentul mai sus menționat) și operațiune specializată necomercială (anexa VII la regulamentul mai sus menționat). Tot în regulamentul menționat, aplicabil în România, sunt specificate condițiile ce trebuie îndeplinite de operatorii care desfășoară operațiuni specializate. Recomandăm preluarea în oglindă a prevederilor regulamentului (UE) nr. 965/ 2012 pentru a asigura uniformitatea aplicării acestora în cadrul României.</p>

Text proiect (cu menționarea articolului la care se refera)	Amendamente	Motivație
(2) Operațiunile de lucru aerian în spațiul aerian național pot fi efectuate și de către operatori de aeronave din alte state numai în condițiile stabilite prin reglementări specifice naționale sau, după caz, europene.		
<b>SECȚIUNEA a II-a</b> <b>Certificarea agenților aeronautici</b> <b>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:</b>	<b>SECȚIUNEA a II-a</b> <b>Certificarea agenților aeronautici</b> <b>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 entitatea calificată în limita competențelor și atribuțiilor ce le revin potrivit dispozițiilor art. 6 și potrivit reglementărilor naționale și/sau europene aplicabile:</b>	<p>Apreciem necesară păstrarea AACR și a entităților calificate în general. În lege organică nu considerăm oportună menționarea denumirii unui operator/ entitate calificată.</p>
<b>SECȚIUNEA a IV-a -Certificarea aeronavelor și a parașutelor</b>	<b>SECȚIUNEA a IV-a</b> <b>Certificarea aeronavelor</b>	<p>Pentru a nu solicita certificat de navigabilitate unui parasutist străin, având în vedere că doar în România există această terminologie, considerăm necesară eliminarea sintagmei „certificarea parasutelor” din titlul secțiunii a IV-a, și propunem ca, în textele legale</p>

Text proiect (cu menționarea articolului la care se refera)	Amendamente	Motivație
		aferente acestei secțiuni să fie utilizată sintagma „documente de admisibilitate la salt sau echivalent”, potrivit dispozițiilor RACR - CP.
<p><b>SECȚIUNEA a IV-a</b></p> <p><b>Art. 81. (3) Fiecare parașută utilizată de personalul aeronautic în spațiul aerian național trebuie să dețină un certificat de navigabilitate.</b></p>	<p><b>SECȚIUNEA a IV-a</b></p> <p>Art. 81. (3) Fiecare parașută utilizată pentru salturi cu parasuta în spațiul aerian național trebuie să dețină documente de admisibilitate la salt sau similare, conform legislației specifice aplicabile.</p>	<p>E necesară definirea clară și concretă pentru ce tipuri de parasute sunt necesare documente de admisibilitate la salt sau similare. Lăsând textul în forma din proiectul de lege necesitatea deținerii unui certificat de navigabilitate la parasuta o au și piloții străini, obligați să utilizeze o parasută la bordul aeronavei pe care o pilotează, ce aterizează pentru prima oară în România. Aceleași condiții ar trebui să îndeplinească și parasutele de planor, parasutele de frânare pentru supersonice etc.</p> <p>Propunem reformularea pentru parasutele utilizate în parasutism, și vă rugăm să completați dacă este și cazul pentru alte tipuri de parasute din afara ariei noastre de expertiză.</p> <p>La nivel internațional nu există conceptul de certificat de navigabilitate pentru parasute, în acest sens, pentru a nu bloca activitatea de parasutism din România și pentru a permite accesul străinilor pentru a efectua salturi în România cu propriile parasute cu care, de</p>

Text proiect (cu menționarea articolului la care se refera)	Amendamente	Motivație
		<p>asemenea, pot efectua salturi oriunde alt undeva în lume, considerăm ca este necesar ca, în Codul Aerian, să fie utilizat același termen ca cel folosit în RACR – CP, și anume, „documente de admisibilitate la salt” deoarece nu există la nivel mondial un document echivalent certificatului de navigabilitate pentru parasută.</p> <p>Motivul pentru care propunem înlocuirea sintagmei „personal aeronautic” cu „pentru salturi cu parasută” este acela că există persoane ce nu sunt personal aeronautic navigant, însă efectuează salturi. Ex: Elevii parasutiști nu sunt personal aeronautic. Excluderea lor ar însemna că parasutele utilizate de aceștia nu trebuie să aibă documente de admisibilitate la salt.</p>
<b>SECȚIUNEA a IV-a</b>	<b>SECȚIUNEA a IV-a</b>  Art. 82 (2) Ministerul Transporturilor poate stabili, prin reglementări specifice, categorii de aeronave civile care, prin excepție de la prevederile art. 79 și 81, pot fi utilizate fără să dețină certificat de tip și/ sau de navigabilitate, în baza unor documente echivalente de navigabilitate naționale sau fără nici un astfel de document.	Având în vedere că la nivel internațional nu există noțiunea de certificat de navigabilitate pentru parasute considerăm necesară eliminarea parasutelor din acest capitol. Mai mult există în prezent legislație pentru gestionarea parasutelor în România și anume RACR - CP.



Text proiect (cu menționarea articolului la care se refera)	Amendamente	Motivație
<p><b>Art. 82 (2) Ministerul Transporturilor poate stabili, prin reglementări specifice, categorii de aeronave civile și parașute care, prin excepție de la prevederile art. 79 și 81, pot fi utilizate fără să dețină certificat de tip și/ sau de navigabilitate, în baza unor documente echivalente de navigabilitate naționale sau fără nici un astfel de document.</b></p>		
<p><b>CAPITOLUL. XIV Sancțiuni</b></p> <p><b>Art. 112. - (1) (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;</b></p>	<p>CAPITOLUL. XIV Sancțiuni</p> <p>Art. 112. - (1) (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 document de admisibilitate la salt sau similar în conformitate cu prevederile reglementărilor specifice;</p>	<p>La nivel internațional nu există notiunea de certificat de navigabilitate pentru parașute, în acest sens, pentru a nu bloca activitatea de parasutism din România și pentru a permite accesul străinilor pentru a efectua salturi în România cu propriile parașute cu care, de asemenea, pot efectua salturi oriunde altundeva în lume, considerăm ca este necesar ca, în Codul Aerian, să fie utilizat același termen ca cel folosit și în cadrul RACR – CP, și anume, „documente de admisibilitate la salt” deoarece nu există la nivel mondial un document echivalent certificatului de navigabilitate pentru parașuta.</p>
<p><b>CAPITOLUL. XIV Sancțiuni</b></p>	<p>CAPITOLUL. XIV Sancțiuni</p> <p>Art.113. - (1) (2) Amenda pentru fapta prevăzută la art. 112 alin. (1) lit. x) se aplică persoanei care a</p>	<p>În cadrul legislației curente în domeniul aviației considerăm foarte important să existe reglementări care să responsabilizeze și parasutistii, nu doar operatorul aeronavei caruia i se poate imputa orice eveniment.</p>

Text proiect (cu mentionarea articolului la care se refera)	Amendamente	Motivat
<b>Art.113. - (1) (2) Amenda pentru fapta prevăzută la art. 112 alin. (1) lit. x) se aplică operatorului aeronavei utilizate la efectuarea saltului cu parașuta.</b>	efectuat saltul.	<p>Intrucat parasutistii, pentru obtinerea/ conversia licentei de parasutist, studiaza legislatia incidenta si sustin un examen din aceasta legislatie in fata autoritatii de certificare, conform RACR LPAN-P, acestia cunosc prevederile legale, privilegiile si sanctiunile aplicabile in domeniul parasutismului in Romania. Prin urmare, consideram necesar ca acestia sa fie responsabilizati in ceea ce priveste utilizarea echipamentului, mentinerea certificatelor etc.</p> <p>Mai mult, operatorul aeronavei poate sa verifice conformitatea echipamentului si actele acestuia, iar in cursul aceleiasi zile de zbor, parasutistul poate sa isi schimbe o componenta a completului de parasuta, fara sa fie observat (de ex parasuta principala), iar pentru aceasta componenta, parasutistul sa nu detina documente de admisibilitate la salt. Operatorul aeronavei nu are posibilitatea de a controla aceasta situatie, in special in ipoteza unei activitati cu 100 parasutisti la sol si peste 30 de zboruri de lansare pe zi. Avand in vedere aceste argumente, apreciem ca este necesara si responsabilizarea parasutistului.</p>

