

## EXPUNERE DE MOTIVE

La ora actuală, există măsuri legislative care nu reflectă, sub toate aspectele, în forma finală, caracterul de categorie specială a personalului aeronautic civil navigant, pentru aplicarea actuală a Legii Pensiilor. Legislația română cu privire la statutul personalului aeronautic civil navigant din Aviația Civilă ar trebui să se adapteze celei internaționale în domeniu și să aibă în vedere responsabilitatea, valoarea, multitudinea factorilor de risc, complexitatea acestei categorii de elită, alături de mediul aerian în care își desfășoară activitatea și efectele nocive asupra organismului uman.

Într-adevăr, legea recunoaște existența acestei categorii speciale, o nominalizează, dar se limitează la recunoașterea ei „De Iure”. „De Facto” categoria specială se reflectă numai prin participarea personalului aeronautic civil navigant din Aviația Civilă la contribuția de asigurări sociale, dar nu se reflectă, în mod firesc, această participare și în modul de calcul al pensiei.

Personalul aeronautic civil navigant din Aviația Civilă este considerat „categorie specială” deoarece:

1. Persoana care exercită această meserie trebuie să aibă calități deosebite pentru a profesa; exigențele de selecție sunt foarte stricte, avizul pozitiv este obținut de 25-30% dintre candidați; expertizele medicale se fac cu maximum de rigurozitate în instituții specializate în medicină și psihologie aeronautică.

2. Pregătirea polivalentă se remarcă printr-un nivel ridicat în domenii variate, de factură tehnică, informatică, meteorologie, navigație, geografie, fiziologie și psihologie aeronautică, limbă engleză, specifică acestei profesii – fiind vorba de o investiție majoră și de lungă durată pentru atingerea performanței necesare. Astfel, pentru ca un pilot să devină pilot comandant de linie are nevoie de aproximativ 10 ani de pregătire, studii, antrenamente, simulatoare de zbor, piloții români fiind

instruiți și calificați pe avioane ultramoderne competitive pe plan mondial.

3. Rolul personalului aeronautic civil navigant, cel puțin în ultimii ani, a cunoscut o adevărată revoluție, atât prin fundamentarea atribuțiilor la bord, cu precădere în situații critice și de urgență, cât și prin alinierea la cerințele organismelor internaționale de profil în atingerea performanței ridicate în pregătirea profesională; activități curente de training, „crew resource management”, simulatoare, cunoașterea mijloacelor de salvare aflate în dotarea aeronavelor, tehnicile de manevrare a acestora, pregătire împotriva atacului cu bombă și a acțiunilor de deturnare, cunoașterea și circulația bunurilor periculoase aflate la bordul aeronavelor, pregătirea în vederea acordării primului ajutor în situații de îmbolnăviri, răniri, accident, catastrofe.

4. Scopul primordial al activității personalului aeronautic civil navigant este transportul pasagerilor în condiții de maximă siguranță, obiectiv asigurat de un dublu manageriat; cel tehnic executat de personalul de conducerea aeronavelor și cel social ca rezultat al atribuțiilor personalului de cabină.

5. Analiza specificului activității de pilotaj, subliniază specialiștii din Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială din București, conduce la încadrarea piloților în categoria „operatorilor de sistem”, relația om-mașină fiind determinată de utilizarea tehnologiei informatice, de la controlul direct la controlul mediat tehnologic în care ponderea proceselor intelectuale s-a amplificat foarte mult.

6. Desfășurarea activității aeronautice de zbor se face sub incidența următorilor factori:

#### A. Factori externi

1. Factori chimici: lipsa de oxigen (hipoxia), lipsa de umiditate.
2. Factori fizico-mecanici: temperatura, presiunea, radiația ultravioletă, undele de înaltă frecvență, radiațiile cosmice de natură și cu efecte necunoscute, zgomotul, încărcarea electrostatică a organismului.

3. Forțele turbulente: vibrațiile, zgomotul.

4. Factori de deplasare geografică: desincronizările de ritm biologic prin schimbarea fusului orar, modificarea metabolismului prin schimbarea condițiilor climatice.

#### B. Factori umani

1. Claustrarea.

2. Volum de muncă ridicat pe unitate de timp.

3. Influența condițiilor meteorologice asupra factorului decizional prin diminuarea puterii de concentrare.

4. Situații critice apărute în timpul zborului: defecțiuni tehnice, condiții meteorologice nefavorabile, economice, umane (starea de rău sau moartea unui membru al echipajului).

5. Peste 50% din activitatea de zbor, se desfășoară noaptea peste întinderi mari de apă, munți sau deșert.

6. Dificultăți în desfășurarea unei vieți de familie și sociale normale (plecări lungi și repetate, imposibilitatea rezolvării problemelor familiale la timp).

7. Alimentație restrictivă, condiționată de microclimatul din cabină (program de masă neregulat, selectiv și restrictiv).

Studiile medicale, efectuate atât în țară cât și în străinătate, scot în evidență rata ridicată de mortalitate în rândul personalului aeronautic civil navigant profesionist, atât în perioada de activitate, cât și după ieșirea la pensie.

Astfel, s-a constatat că în primii 5 ani după ieșirea la pensie, rata îmbolnăvirilor grave atinge 90%, iar cea a mortalității depășește 40%. Aceste studii reliefează efectele nocive asupra organismului uman ale factorilor prezentați, generatori de boli profesionale specifice:

- Îmbătrânirea prematură;
- Discopatii;
- Boli de stomac, de inimă, de plămâni, circulatorii;
- Andropauza și menopauza la vârste premature;

- Stare de stres ridicată;
- Spasmofilii;
- Reducerea acuității vizuale și auditive;
- Forme variate de cancer ale organelor interne, cancer de sân;
- Leucemie;
- Nașteri premature sau cu probleme;
- Infertilitate.

Datorită specificului profesiei, personalul aeronautic navigant își face în fiecare an <testamentul> - asigurare în caz de deces – și acesta reprezentând un factor de stres și instabilitate pentru el și familie.

Numai în perioada 2000-2005 din rândul personalului aeronautic civil navigant au fost 18 cazuri de deces, 4 cazuri de comoție cerebrală soldate cu deces, 10 cazuri de cancer, 2 cazuri ce necesitau transplant de rinichi, 4 cazuri de diabet pe sistem nervos, 5 cazuri de infarct, 2 cazuri de leucemie, 4 cazuri de discopatii lombare cu intervenții chirurgicale, 1 caz de invaliditate temporară cauzat de turbulența în timpul zborului – fractură în zona lombară, 19 cazuri de îmbolnăviri grave și peste 30 de persoane obligate la un control medical periodic din 3 în 3 luni.

Ca efect al activității de zbor, personalul aeronautic civil navigant profesionist, prin programul variat de curse de zi și de noapte pe care le execută, își dereglează metabolismul și ritmul biologic față de cel al unui om obișnuit, fiind obligat să-și impună ore de somn și masă într-o puternică contradicție cu normalul biologic.

Datorită acestui aspect, personalul aeronautic civil navigant nu poate avea o viață de familie obișnuită și nu poate participa la o viață socială normală. Riscul la nivelul activității de zbor este cel mai mare producător de stres, deoarece pilotul, ca urmare a stimulilor cerebrali, este obligat să decidă în numai câteva secunde, cu implicații directe penale și materiale.

Desfășurarea activității la bordul avioanelor presupune factori permanenți de risc și responsabilitate și fac îndreptățită așezarea

categoriei de personal aeronautic civil navigant într-o grupă specială de muncă, cu salarizare specială și nivel de pensie corespunzător, care să recunoască acești factori: risc de viață; risc de accidente; risc penal și financiar; risc familial; risc sporit în expunerea la boli profesionale, cu precădere la cancer; în acest sens există materiale, studii de detaliu, statistici, cercetări de specialitate efectuate de specialiști în domeniu, din care rezultă speranță limitată de viață a personalului aeronautic civil navigant, atât în timpul desfășurării activității cât și după pensionare.

Studiul dozimetric al radiațiilor pe timpul zborului efectuat de organisme internaționale de profil (cum a fost cel prezentat la Conferința Internațională de la Frankfurt din 1994) a concluzionat că „nivelul radiațiilor crește dramatic o dată cu altitudinea, nivelul acestora se dublează la fiecare 1.500 m altitudine, astfel, zborurile frecvente la altitudini mari (11.000–12.000m) reprezintă un risc foarte ridicat, deoarece, au arătat specialiștii, mortalitatea în rândul personalului aeronautic civil navigant profesionist a crescut în ultimii ani cu 32% datorită cancerului de stomac, testicular, la creier, cu precădere în urma iradierii.

Categoria de personal aeronautic civil navigant profesionist nu poate fi asimilată și este inconfundabilă față de alte profesii terestre. Ea se deosebește esențial de toate activitățile terestre prin faptul că se derulează:

- într-un spațiu tridimensional;
- într-o continuă criză de timp;
- într-o ambianță severă, adesea incompatibilă cu însăși viața.

Omul este veriga cea mai importantă în acest sistem mai larg „om-avion”, ambianță într-o permanentă stare de coerciție prin baremuri de pregătire profesională și stare psiho-fizică impuse de legislația aeronautică și medicală specifică.

Personalul aeronautic civil navigant este altceva decât orice altă categorie profesională, deoarece este obligat la:

1. Cunoașterea legislației aeriene naționale cât și cea a statelor survolate, de escală și de destinație.
2. Cunoașterea Dreptului Aerian.
3. Riscul transportării bunurilor cu grad ridicat de periculozitate la bord: valori și bunuri materiale, corespondență diplomatică, materiale radioactive, arme.
4. Pe lângă obligațiile specifice strict profesionale la bordul aeronavei, care este considerat teritoriu românesc, pilotul îndeplinește și rolul de Ofițer al Stării Civile și Notar, în caz de căsătorie, naștere sau deces.
5. Cunoașterea obligatorie a limbii engleze, convorbirile desfășurându-se în această limbă.
6. Întru-cât aeronavele reprezintă imaginea Statului Român în afara granițelor sale, personalul aeronautic civil navigant profesionist devine un <ambasador> al acestuia în crearea unei imagini favorabile pe plan internațional, raportarea făcându-se la nivelul personalului celorlalte Companii Aeriene străine.

Nici o altă categorie de personal din cadrul Aviației Civile nu este condiționată în a-și exercita dreptul la muncă funcție de starea sa psiho-fizică, alimentație, odihnă.

Efectele tuturor factorilor menționați, se cumulează în decursul anilor de zbor, astfel că uzura acumulată este extrem de ridicată, capacitatea organismului de recuperare fiind diminuată corespunzător anilor biologici, iar numărul celor care reușesc să ajungă la anii de pensie este diminuat, speranța de viață după pensionare este dramatic scăzută, media fiind între 56-58 de ani.

Pentru aceste motive, solicităm dezbateră în procedură de urgență a prezentei inițiative legislative, conform art.76 alin.(3) din Constituția României și art. 115 din Regulamentul Camerei Deputaților.

Astfel este necesară o reglementare legală privind statutul personalului aeronautic civil navigant profesionist, care să legifereze cu caracter permanent obligațiile, răspunsurile, drepturile, condițiile de ieșire la pensie și modul de calcul al acesteia, pentru categoria de personal aeronautic civil navigant profesionist.

Astfel, prezenta inițiativă legislativă face obiectul acestei reglementări privind statutul personalului aeronautic civil profesionist din Aviația Civilă din România.

### Inițiatori

- BOAGIU ANCA BANIEȚA (DEPUTAT PSD) *ASBOAGIU*
1. SÂRBU DACIANA (DEPUTAT PSD) *Saru*
2. LIA OLEUTA VASILESCU *Olga Vasilescu*
3. PONTA VICTOR VIOREL *Wants*
4. MOLDOVAN EMIL RADU *Radu*
5. GUSĂ COZMIN HOREA *Gusa*
6. BOGDAN CIUCA (PC) *Ciuca*
7. BANIEȚA POPA (PC) *Banietza*
8. Mihai Tăbulescu (PSD) *Mihai*
9. Dumitru Chio (PMB) *Chio*
10. Iarbu Marian *Iarbu*
11. Corlotean Titus *Corlotean*
12. MIHĂIȚACHE DAN *Mihaitache*

Lavinia Sandu

Manuela Mitrea

Bogdan Olteanu



Manuela Mitrea

