

# PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

## Lege privind Statutul personalului aeronautic tehnic din aviația civilă din România

**Parlamentul României adoptă prezenta lege:**

### CAPITOLUL I

#### DISPOZIȚII GENERALE

**Art. 1.** Prezenta lege stabilește regimul juridic al personalului tehnic din aviația civilă, activitățile tehnice îndeplinite, categoriile de personal aeronautic tehnic din aviația civilă din România, precum și drepturile și obligațiile acestuia, indiferent de forma de proprietate a angajatorului.

**Art. 2.** Personalul tehnic din aviația civilă desfășoară activități specifice având drept scop asigurarea exploatării corecte a tehnicii de aviație, menținerea ei în condiții de disponibilitate, în deplină siguranță și securitate, în conformitate cu legislația internă, reglementările interne și internaționale privind aviația civilă, precum și în conformitate cu standardele și practicile recomandate de organizațiile de aviație civilă, la care România este parte.

**Art. 3. – (1)** În sensul prezentei legi, prin personal tehnic din aviația civilă se înțelege personalul angajat cu contract individual de muncă de diferite tipuri, pentru efectuarea unor activităților tehnice organizarea, planificarea, executarea, urmarirea, controlul/inspecția tehnică, atestarea/certificarea lucrărilor de întreținere, reparația și exploatarea aeronavelor civile de până la 5700 kg sau de peste 5700 kg, precum și a motoarelor și a elicelor ce echipaaza aceste aeronave, a componentelor mecanice și electrice, a instalațiilor radio de bord, a echipamentelor de salvare din aviația civilă, precum și controlul nedistructiv al echipamentelor sau a unor activități conexe acestora ce sunt prevăzute în Codul Aerian.

(2) Constituie activități conexe de aviație civilă, totalitatea activităților, altele decât cele prevăzute la alin. (1), desfășurate în cadrul unităților de aviație civilă.

## CAPITOLUL II

### TRIBUȚIILE PERSONALULUI TEHNIC DIN AVIAȚIA CIVILĂ REFERITOR LA APLICAREA REGULILOR PRIVIND EXPLOATAREA, ÎNTREȚINEREA ȘI REPARAREA AERONAVELOR

**Art. 4.** Personalul tehnic din aviația civilă trebuie să dovedească competență în îndeplinirea corectă și integrală a sarcinilor și îndatoririlor de serviciu:

- a) întreținerea tehnică și pregătirea aeronavelor pentru zbor în conformitate cu necesitățile prevăzute în planul de zbor, în planul de prestații sau în planul de școlarizare sau antrenament.
- b) întocmirea și respectarea planului de reparații sau/și controale la aeronave sau/și motoare.
- c) elaborarea și punerea în aplicare a măsurilor pentru prevenirea accidentelor și incidentelor de zbor, precum și defectarea aeronavelor la sol sau în zbor din cauza exploatării, întreținerii tehnice sau a reparațiilor necorespunzătoare.
- d) elaborarea și aplicarea măsurilor de reducere a timpilor de imobilizare a aeronavelor și motoarelor acestora, în lucrări regulamentare, controale sau reparații, fără a perturba disponibilitatea tehnică și calitatea întreținerii.
- e) asigurarea documentației tehnice în procesul de întreținere, exploatare și reparații, precum și evidența acestora în conformitate cu prevederile în vigoare.
- f) organizarea și realizarea măsurilor necesare pentru păstrarea și folosirea corespunzătoare a aparatelor de măsură și control, a sculelor și dispozitivelor și a celorlalte mijloace de pregătire pentru zbor a aeronavelor
- g) ținerea evidenței consumului de combustibil, lubrifianți, piese de schimb, materiale consumabile, necesare exploatării aeronavelor și motoarelor.
- h) ținerea evidenței consumului de resurse la aeronave, motoare și agregatele acestora.
- i) controlul respectării de către personalul tehnic al regulamentelor specifice, procedurilor de lucru, de exploatare, de întreținere și reparație, precum și de aplicare a documentației trimise periodic de către fabricant.
- j) instruirea și perfecționarea continuă pentru îmbunătățirea cunoștințelor tehnice și alinierea la cerințele internaționale pe baza cerințelor fabricantului.

**Art. 5.** Situații în care se pot afla aeronavele la operatorii aerieni din aviația civilă:

A. Aeronava disponibilă este aeronava la care celula, motoarele, instalațiile, precum și agregatele :

- a) se afla în resursele stabilite
- b) nu prezintă defecte
- c) au executat controlul tehnic regulamentar după ultimul zbor
- d) au buletinele și certificatul de navigabilitate la zi

B. Aeronava indisponibilă este aeronava la care celula, unul din motoare, subansamble sau agregate și echipamente:

- a) are resursa expirată
- b) prezintă defecte neremediate
- c) nu i s-au făcut lucrări regulamentare după ultimul zbor
- d) nu are buletine sau certificate de navigabilitate la zi

C. Aeronava pregătită de zbor este aeronava la care celula, motoarele, instalațiile, precum și agregatele sunt complete și au resursa suficientă pentru executarea zborului următor:

- a) certificatul de aeronavigabilitate este viabil
- b) sunt executate toate lucrările regulamentare
- c) sunt remediate toate defecțiunile reclamate de echipaj sau descoperite la controlul tehnic operativ
- d) este alimentat cu petrol, gaze și lichide speciale

e) documentația tehnică, respectiv fișe, livrete, CRS sunt semnate de șeful secției și specialiști

**Art. 6.** – (1) Exploatarea aeronavelor se realizează:

a) în zbor de către personalul navigant

b) la sol de către personalul tehnic

(2) Exploatarea la sol cuprinde:

a) pregătirea aeronavei și ale componentelor de zbor prin lucrări de întreținere tehnică operativă sau regulamentară

b) executarea reparațiilor

c) executarea modificărilor prevăzute de buletine

d) alimentarea cu combustibil, ulei și lichide speciale

e) semnarea fiselor de întreținere tehnică operativă și regulamentară

f) remedierea defectiunilor

(3) În procesul de exploatare aeronava poate fi :

a) disponibil:

i) pregătită de zbor

ii) în curs de pregătire pentru zbor

iii) nepregătită pentru zbor

iv) în pastrare

b) indisponibilă:

i) în lucrări de întreținere tehnică

ii) în reparații

iii) cu resurse expirate

iv) cu defecte neremediate

(4) Nu sunt admise descompletări a unei aeronave pentru montarea acestor componente pe alte aeronave.

(5) O aeronava devine aptă pentru executarea unei misiuni de zbor după ce ea a fost controlată și luată în primire de către echipaj prin semnarea fișei de întreținere tehnică operativă CIZ și CSS.

**Art. 7.** – (1) Orice modificare de la condiția standart se face numai cu avizul Autorității Aeronautice Civile Române.

(2) Se pot face modificări asupra:

a) modului de amplasare al agregatelor, echipamentelor și instalațiilor

b) agregatelor și a altor echipamente și instalații

c) schemelor de cablaj sau montaj

d) buletinelor emise de constructor, care se fac pe baza unei dispoziții a directorului tehnic sau a Autorității Aeronautice Civile Române;

(3) Toate modificările se trec obligatoriu în livretele de modificări sau livretele de celulă ale aeronavei.

**Art. 8.** – (1) Pregătirea aeronavei pentru zbor constă în:

a) întreținerea tehnică operativă sau curent

b) întreținerea periodică sau regulamentară, respectiv controale după un anumit număr de zbor, aterizări sau o anumită perioadă de timp specificată în documentele de întreținere a tipului de avion respectiv

(2) Lucrările ce se execută cuprind:

a) operațiuni descrise prin documentația tehnică a fiecărui tip de aeronavă

b) remedierea defectiunilor apărute după zbor, cât și cele apărute la control

c) întocmirea și completarea documentației tehnice aferente lucrărilor executate, respectiv fișe lucrări, jurnale de bord, livrete și fișe tehnologice

(3) În vederea pregătirii pentru zbor a aeronavei personalul tehnic trebuie să asigure:

- a) mijloacele de alimentare cu combustibil, lichide și gaze
- b) mijloace pentru pornirea motoarelor
- c) mijloace PSI
- d) mijloace pentru asigurarea staționării

(4) La încheierea lucrărilor, acestea se înscriu în fișa de pregătire și se atestă prin semnătura executantului.

**Art. 9.** – (1) Predarea/primirea aeronavelor între personalul tehnic și cel navigant se face pe bază înscrierilor din jurnalul de bord.

(2) Personalul tehnic care ia în primire aeronava este obligat să controleze aeronava exterior și interior, să ia în primire restul de combustibil și ulei, precum și inventarul avionului confirmând cele de mai sus prin semnătură în jurnalul de bord.

(3) Echipajul navigant este obligat să înscrie în jurnalul de bord defecțiunile constatate în timpul zborului, iar dacă nu au avut loc defecțiuni se scrie „NORMAL” și să semneze.

(4) Personalul tehnic, la sosirea echipajului navigant la avion, predă aeronava pe baza semnăturilor din fișa de pregătire de zbor și pe baza remedierilor din jurnalul de bord.

(5) Se interzice predarea avionului către echipajul navigant cu lucrări neterminate sau defecte neremediate.

**Art. 10.** – (1) Predarea/primirea aeronavei se face cu ocazia lucrărilor de întreținere tehnică sau la încheierea turei.

(2) Predarea/primirea aeronavei se face de către șefii de tură sau sectoare pe baza unui proces verbal de primire-predare. În cazul lucrărilor neterminate de la o tură la alta se va ține seama de următoarele aspecte:

a) predarea se face cu evidența strictă în procesul verbal de primire-predare a stadiului lucrării parțial executate

b) lucrările executate și controlate vor fi semnate.

(3) În procesul verbal de predare-primire se vor înregistra toate defectele apărute în cursul turei, precum și modul de remediere și agregatele schimbate.

(4) La încetarea lucrului se va verifica prezența tuturor instrumentelelor utilizate, respectiv AMC și SDV.

(5) Registrul de predare-primire este semnat de către șeful de tură, sector sau secție, după caz.

**Art. 11.** – (1) Starea tehnică a aeronavelor este verificată cu ocazia următoarelor lucrări și controale:

a) întreținerea tehnică operativă, respectiv CIZ se execută înaintea fiecărei misiuni de zbor a aeronavei și e valabil 4 ore; CSS se execută între staționări de scurtă durată, sub 4 ore, a aeronavelor la sol; CDZ se execută după fiecare misiune de zbor a aeronavei pentru remedierea defecțiunilor și pentru executarea unor lucrări prevazute de documentația tehnică-

b) întreținerea tehnică periodică se execută la anumite perioade de timp, ore de zbor sau număr de aterizări specificate în documentația tehnică a aeronavelor în scopul prevenirii defecțiunilor datorate uzurii. Acest control se execută de formații specializate în conformitate cu cartelele de lucrări.

c) control de start se face pentru determinarea stării tehnice a avionului înainte de decolare, respectiv controlul specific aviației sportive sau zborului de școală

d) controale sau inspecții ordonate se face de către personalul de conducere în scopul verificării modului de executare a lucrărilor operative sau periodice pentru îmbunătățirea calității, întreținerii tehnice și siguranței zborului.

**Art. 12.** – (1) Defecțiunile apărute în zbor sunt sesizate de către echipaj în jurnalul de bord cu explicarea cât mai clară a localizării și modului de manifestare a defectului.

(2) Defecțiunile apărute atât în zbor, cât și la sol sunt remediate de personalul tehnic autorizat analizându-se cauzele care au condus la producerea acestora.

(3) În vederea remedierii defecțiunii se utilizează documentația tehnică și se execută probe funcționale pentru confirmarea remedierii defectului.

- (4) Personalul tehnic este obligat să înscrie clar în jurnalul de bord modul de remediere a defecțiunilor și să certifice remedierea acestora prin semnătură. Jurnalul de bord poate fi semnat de personalul tehnic licențiat și autorizat, cu drept de certificare.
- (5) În fișele de lucrări și de control vor semna personalul tehnic de execuție și cel de la CTC și/sau inspecție.
- (6) Evidența defecțiunilor pe tip de avion și specialități se va ține cu rigurozitate pentru a crea o bază de date în vederea analizării siguranței în funcționarea tehnicii.
- (7) Analiza defecțiunilor se organizează periodic în scopul stabilirii cauzelor care le-au provocat și pentru stabilirea măsurilor de prevenire:
- a) semestrial;
  - b) trimestrial;
  - c) lunar.
- (8) Concluziile apărute din analize se vor prelucra de către șefii de secții și sectoare cu tot personalul din subordine în scopul cunoașterii modalităților de remediere și prevenire a defecțiunilor, iar acolo unde este posibil aceste date se vor furniza centrelor de instruire a personalului tehnic aeronautic pentru a fi folosite ca bază de discuție la recurența personalului.

## CAPITOLUL II

### PREGĂTIREA ȘI ACORDAREA LICENȚEI PERSONALULUI TEHNIC DIN AVIAȚIA CIVILĂ

**Art.13.** – (1) Pregătirea de specialitate teoretică și practică a personalului tehnic din aviația civilă se realizează în conformitate cu prevederile reglementărilor naționale în vigoare, în cadrul organizațiilor de pregătire autorizate, în țară sau străinătate, recunoscute sau acceptate de autoritatea de stat în domeniul aviației civile sau, după caz, în cadrul instituțiilor de învățământ autorizate.

(2) Pentru a putea face parte din categoria de personal aeronautic tehnic în cadrul aviației civile, persoana candidată trebuie să facă dovada că este absolvent al uneia dintre formele de învățământ după cum urmează:

- a) școala profesională cu profil de aviație
- b) liceu cu profil tehnic de aviație absolvent cu diplomă de bacalaureat
- c) liceu cu profil uman sau tehnic de altă specialitate decât aviație
- d) școala militară de aviație „Traian Vuia”, secția civilă
- e) facultatea de inginerie aerospațială
- f) facultate cu profil tehnic sau uman de altă specialitate decât aviație

(3) În cazul personalului tehnic care a absolvit o instituție de învățământ prevăzute la alin. (2). litera c) și f), pentru obținerea diplomei de licență de bază națională sau internațională se face prin procedurile de echivalare sau programe de pregătire avizate și/sau aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă Română.

**Art 14** – Programele de pregătire pentru personalul tehnic din aviația civilă sunt avizate sau, după caz, aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă Română, care stabilește și procedurile de echivalare și criteriile de certificare a pregătirii, perfecționării și licențierii acestei categorii de personal, prin efectuarea de cursuri în țară sau străinătate, în unități care funcționează în baza unei autorizații sau echivalări emise de aceasta.

**Art 15.** – Autoritatea Aeronautică Civilă Română este unica autoritate de stat în domeniul transporturilor care eliberează, revalidează, echivalează, reinnoiește, preschimbă, suspendă sau revocă documentele de calificare și licențele individuale ale personalului aeronautic tehnic din aviația civilă.

**Art 16.** – Personalul tehnic aeronautic tehnic din aviația civilă va putea să îndeplinească atribuții funcționale numai în condițiile efectuării pregătirii de specialitate, examinării și obținerii calificării corespunzătoare care va fi înscrisă, după caz, în documentul nominal de certificare de către organismul abilitat conform legii să emită un astfel de document.

**Art 17.** - Specialitățile, criteriile de selecționare, duratele de școlarizare și formele concrete de pregătire a personalului aeronautic tehnic din aviația civilă se stabilesc în conformitate cu reglementările aeronautice aplicabile, specifice fiecărei categorii profesionale, emise în conformitate cu procedurile, standardele și recomandările organizațiilor internaționale de aviație civilă la care România este parte.

**Art. 18.** – În aviația română există licențe pentru Autoritate Aeronautică Civilă Română, după cum urmează:

- a) licența națională emisă înainte de 1 iunie 2001 și care se va prelungi până la pensionarea deținătorului, dacă aceasta nu a putut fi schimbată sau deținătorul nu a vrut preschimbarea ei.
- b) licența internațională JAR – 66 emisă după 1 iunie 2001, pentru cei care nu au avut înainte de această dată nici un fel de licență.
- c) în cazul în care deținătorul de licență națională a făcut dovada că a îndeplinit condițiile cerute de Autoritatea Aeronautică Civilă Română, în conformitate cu JAR – 66 Appendix 1, privind cunoștințele de bază din modulele cerute, acestuia îi va fi convertită automat în licență internațională.

**Art. 19.** – (1) În cazul licenței JAR – 66, conform art.18. pct. 2., este necesar și obligatoriu parcurgerea a două etape până la obținerea licenței internaționale pe tip de avion.

(2) În baza cursurilor aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă Română, conform modulelor JAR – 66 Appendix 1, într-o organizație de pregătire aprobată EASA part – 147, prin trecerea examenului cu Autoritatea Aeronautică Civilă Română se obține licența tehnică individuală de bază.

(3) După obținerea licenței se va efectua cursul pentru „Tip de avion”. Pe baza examinării de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română se obține „Licența internațională a personalului tehnic” din aviație pentru tipul de avion menționat în document.

**Art. 20.** – Personalul tehnic din aviația civilă cuprinde următoarele categorii:

- a) personal aeronautic tehnic cu licența internațională/națională și autorizare din partea organizației la care lucrează.
- b) personal aeronautic tehnic fără licență dar cu autorizare din partea organizației la care lucrează.
- c) personal aeronautic tehnic fără licență și fără autorizare din partea organizației la care lucrează.

**Art. 21.** – (1) Personalul tehnic din aviația civilă cuprinde, în funcție de specificul muncii, poate cuprinde următoarele categorii:

A. Personalul prevăzut la art. 20 lit. a):

- a) tehnician specialist de aviație mecanic cu licență internațională/națională
- b) tehnician specialist de aviație avionix cu licență internațională/națională
- c) tehnician specialist de componente mecanice cu licență internațională/națională
- d) tehnician specialist de componente electrice cu licență internațională/națională
- e) structurist de aviație prelucrări metalice cu licență internațională/națională
- f) structurist de aviație prelucrări compozite cu licență internațională/națională
- g) inspector tehnic de certificare a repunerii în serviciu a aeronavei cu licență internațională
- h) inspector tehnic de susținere a certificării, mecanic și avionix, cu licență internațională.
- i) inspector tehnic control nedistructiv cu licență internațională
- j) inginer de aviație implicat în controlul tehnic de calitate cu licență internațională.
- k) inginer de aviație, în producție cu licență internațională

B. Personalul prevăzut la art. 20 lit. b) și c):

- a) inginerul de aviație implicat în munca de organizare a producției
- b) inginerul de aviație și tehnician specialist de aviație ori mecanic de avion implicat în munca de planificare a controalelor/reparațiilor și producției
- c) inginerul de aviație implicat în munca de administrare a organizației
- d) inginer de aviație implicat în munca de asigurarea calității
- e) inginer de aviație implicat în activitatea de tehnologic.
- f) inginer de aviație implicat în asigurarea protecției muncii, sănătății și siguranței în muncă.

**Art. 22.** – (1) Personalul aeronautic tehnic din aviație deținător de licență națională sau internațională care efectuează executarea și/sau controlul/inspecția tehnică ori atestarea/certificarea lucrărilor de întreținere, repararea și exploatarea aeronavelor civile de până la 5700 kg sau de peste 5700 kg, precum și a motoarelor și a elicelor ce echipază aceste aeronave, a componentelor mecanice și electrice, a instalațiilor radio de bord, a echipamentelor de salvare din aviația civilă, precum și controlul nedistructiv al echipamentelor poate fi deținătorul unei autorizări de competențe emis de angajator.

(2) Această autorizare relevă nivelul privilegiile de competență pe care angajatorul le va atribui personalului aeronautic tehnic din aviația civilă/deținătorului de licență de tip de avion.

**Art. 23.** – (1) Documentele nominale, individuale de licență și calificare sunt documente care atestă calificarea de personal aeronautic tehnic din aviația civilă și vor fi luate în considerare la stabilirea vechimii în muncă și încadrarea în grupa de muncă.

(2) Activitatea desfășurată ca personal aeronautic tehnic din aviația civilă se încadrează în condiții deosebite de muncă.

**Art. 24.** – Suspendarea documentelor individuale de licență sau calificare se poate aplica pentru personalul aeronautic tehnic din aviația civilă, pe termen de până la 6 luni, de către inspectorii Autorității Aeronautice Civile Române, în conformitate cu împuternicirile acordate în acest sens de conducătorul Autorității Aeronautice Civile Române atunci când se constată lipsuri majore în pregătirea profesională sau abateri de la regulamentele și reglementările interne și internaționale în vigoare.

**Art. 25.** – (1) Revocarea documentelor nominale de licență se face de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română.

(2) Revocarea documentelor nominale de autorizare se face de către angajatorul la care personalul aeronautic tehnic din aviația civilă are contract individual de muncă.

(3) Revocarea se face pentru motive care privesc:

- a) inaptitudine psiho-fizică definitivă
- b) incompetență profesională
- c) abateri grave de la reglementările tehnice aeronautice cu efecte majore în siguranța zborului și/sau circulației aeriene.

### **CAPITOLUL III**

#### **DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE PERSONALULUI AERONAUTIC TEHNIC DIN AVIAȚIA CIVILĂ**

**Art. 26.** – Personalul aeronautic tehnic din aviația civilă, pe timpul în care își desfășoară activitatea în această calitate, are următoarele îndatoriri:

- a) să posede temeinic cunoștințele teoretice de specialitate și să-și formeze deprinderile practice necesare asigurării unui înalt grad de siguranță și calitate a acțiunilor pe care trebuie să le

efectueze, în concordanță cu calificarea înscrisă în documentul nominal de calificare aeronautică deținut și, respectiv, cu sarcinile ce decurg din funcția pe care o îndeplinește.

- b) să cunoască și să aplice în mod corect normele și instrucțiunile ce reglementează activitatea aeronautică civilă pe care o desfășoară.
- c) să cunoască și să respecte tehnologiile, procesele tehnologice și prescripțiile de calitate și siguranță a zborului stabilite pentru activitatea aeronautică civilă pe care o desfășoară.
- d) să respecte cu strictețe normele de siguranță a zborului și securitate aeronautică.
- e) să respecte normele de protecția muncii, precum și normele de sănătate și siguranță în muncă și să acționeze pentru preîntâmpinarea evenimentelor, incidentelor și accidentelor de muncă.
- f) să se prezinte la examenele medicale periodice, conform reglementărilor în vigoare și să raporteze pe cale ierarhică existența oricărei stări de inaptitudine medicală.
- g) să informeze conducătorii ierarhici în cazul constatării unor nereguli în exploatarea la sol și în zbor a aeronavei, echipamentelor și instalațiilor acesteia, precum și, după caz, a echipamentelor și instalațiilor aeroportuare sau a oricăror abateri de la regulile stabilite pentru buna desfășurare a activității aeronautice civile.
- h) să contribuie, în limita competențelor acordate prin atribuțiile funcționale, la îmbunătățirea continuă, creșterea eficienței și a calității procesului de instruire teoretică și practică pentru formarea personalului aeronautic tehnic din aviația civilă.
- i) să respecte limitele de timp de muncă și odihnă stabilite prin reglementările aplicabile în vigoare.

**Art. 27.** - Drepturile personalului tehnic sunt:

- a) dreptul la salarizare pentru munca depusă
- b) repaus zilnic și săptămânal
- c) concediu de odihnă anual
- d) dreptul la egalitate de șanse și de tratament
- e) dreptul la demnitate în muncă
- f) dreptul la acces la formarea profesională
- g) dreptul la informare și consultare
- h) dreptul la protecție în caz de concediere
- i) dreptul la negociere colectivă și individuală
- j) dreptul de a participa la acțiuni colective
- k) dreptul de a constitui sau de a adera la un sindicat
- l) dreptul la sanătate și securitate în muncă
- m) dreptul de a lua parte la ameliorarea condițiilor de muncă

**Art. 28.** – (1) La încheierea contractului individual de muncă sau pe parcursul executării lui, personalul aeronautic tehnic din aviația civilă nu poate fi obligat sub nicio condiție să semneze o clauză de neconcurență, prin aceasta angajatul fiind obligat ca după încetarea contractului să nu presteze în interesul său propriu sau al unui terț o activitate care se află în concurență cu cea prestată la angajatorul său precedent.

(2) Dacă angajatorul dorește introducerea în contractul individual de muncă a unei astfel de clauze, atunci poate fi obligat să plătească pe toată perioada de neconcurență, lunar, o indemnizație de neconcurență egală cu salariul primit de angajat la momentul încetării contractului individual de muncă.

**Art. 29.** – (1) Angajatorul are obligația să asigure permanent condițiile tehnice și organizatorice avute în vedere la elaborarea normelor de muncă, iar salariații trebuie să realizeze norma de muncă sau, după caz, sarcinile ce decurg din funcția sau postul deținut.

(2) Prevederile Legii securității și sănătății în muncă nr. 19/2006 nu dau dreptul angajatorului să aplice unui salariat sancțiuni disciplinare și/sau materiale în cazul în care acesta refuză să muncească, acțiune justificată de neasigurarea de către angajator a cerințelor minime legale de protecția muncii, pentru



desfășurarea activității în condiții de siguranță a muncii și siguranță a zborului, în vederea evitării oricărui pericol de producere de accidente generatoare de pierderi materiale și/sau umane ori care ar periclita securitatea salariaților sau a pasagerilor, refuzul nefiind considerat drept o încălcare a obligațiilor de serviciu.

**Art. 30.** – Personalul aeronautic tehnic din aviația civilă beneficiază de pensie de serviciu dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- a) vârsta de 55 de ani, bărbații și vârsta de 50 de ani femeile
- b) o vechime în muncă de cel puțin 25 de ani, bărbații și de cel puțin 20 de ani, femeile, în activitatea desfășurată în profesiile prevăzute la art. 21.

**Art. 31.** – (1) Personalul aeronautic tehnic din aviația civilă care îndeplinește condițiile prevăzute la art.30, beneficiază, la împlinirea vârstei de pensionare prevăzută în prezenta lege, de pensie de serviciu în cuantum de 75% din media salariilor brute realizate în ultimele 3 luni anterioare lunii în care are loc pensionarea .

(2) Pentru fiecare an care depășește vechimea de 25 de ani de activitate desfășurată ca personal aeronautic tehnic din aviația civilă, se adaugă la cuantumul pensiei câte 1% din media salariilor brute, prevăzute la art. 11 alin.(1), fără a se putea depăși procentul de 100 %.

**Art. 32.** – (1) Pensia pentru limită de vârstă din sistemul public acordată personalului aeronautic tehnic din aviația civilă, se stabilește luându-se în considerare condițiile necesare îndeplinite la deschiderea dreptului de pensie.

(2) La determinarea punctajului mediu anual se are în vedere stagiul complet de cotizare corespunzător anului, respectiv lunii în care se deschide dreptul de pensie, prevăzute de legislația privind sistemul public de pensii și alte drepturi de asigurări sociale.

(3) În cazul în care cuantumul pensiei de serviciu este mai mic decât cel al pensiei din sistemul public, se acordă cuantumul cel mai avantajos.

(4) Partea din pensia de serviciu care depășește nivelul pensiei din sistemul public de pensii și alte drepturi de asigurări sociale se suportă de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Muncii, Familiei și Egalității de Șanse.

**Art. 33.** – În caz de restructurare sau reorganizare, personalul aeronautic tehnic din aviația civilă care îndeplinește condițiile art. 21 și a efectuat un stagiul de cotizare, însă nu îndeplinește condițiile de vârstă beneficiază de prevederile prezentei lege la împlinirea vârstei potrivit art. 30 lit. a).

**Art. 34.** – Pensia de serviciu se actualizează anual, în raport cu nivelul salariului brut al personalului aeronautic tehnic din aviația civilă aflat în activitate, conform funcției, licențelor și calificărilor pe tip de aeronavă.

**Art. 35.** – În situația în care personalul aeronautic tehnic din aviația civilă îndeplinește, în cadrul unităților de aviație civilă, două sau mai multe dintre activitățile prevăzute la art. 4 la împlinirea vârstei prevăzute la art. 30, beneficiază de pensie de serviciu dacă, prin cumularea perioadelor de timp în care a îndeplinit activități diferite, este întrunită vechimea prevăzută pentru ultima funcție de încadrare. În această situație, cuantumul pensiei de serviciu se stabilește prin potrivit prevederilor legale în vigoare.

**Art. 36.** – (1) La decesul titularului dreptului de pensie de serviciu, urmașii beneficiază de pensie de urmaș, în condițiile prevăzute de legislația românească referitoare la sistemul public de pensii și alte drepturi de asigurări sociale.

(2) Pensia de urmaș se calculează din pensia de serviciu a titularului aflată în plată sau la care ar fi avut dreptul în condițiile prezentei legi, dacă aceasta este mai avantajoasă decât pensia stabilită sau convenită în sistemul public.

**Art. 37.** – (1) Nivelul și condițiile de salarizare, precum și alte drepturi specifice, respectiv concediu de odihnă suplimentar, timpul de muncă și de odihnă, alimentație de protecție și întărire a organismului, drepturi de diurnă, indemnizație de zbor, condiții de cazare și transport, asigurări pentru accidente, îmbolnăvire și pierdere a documentului de certificare, asistență medicală, uniforme, echipamente de lucru și de protecție gratuite, se stabilesc prin contractele colective sau individuale de muncă, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare, ținându-se cont de forma de organizare a angajatorului și de modul de finanțare.

(2) Personalul aeronautic tehnic din aviația civilă poate beneficia pe lângă salariul de bază, stabilit în funcție de complexitatea activității desfășurate, risc și răspunderea personală și de sporuri specifice activității de zbor sau la sol, datorate condițiilor de muncă, stabilite prin acte normative sau negociate cu angajatorul prin contractul colectiv de muncă.

**Art. 38.** – Personalul aeronautic tehnic din aviația civilă va fi asigurat de drept de către angajator pentru risc profesional și pentru cazurile de producere a unor accidente de muncă urmate de deces, invaliditate permanentă sau temporară, spitalizare, precum și pentru cazurile de îmbolnăvire cu pierderea capacității de muncă necesare desfășurării activității de aviație civilă specifică pentru care deține documentul nominal de calificare. Condițiile de asigurare a personalului din aviația civilă sunt cele prevăzute de lege și/sau prin contractele colective de muncă.

**Art. 39.** – (1) În cazul pierderii capacității de muncă necesare desfășurării activităților de aviație civilă specifice ca urmare a unui accident de muncă, produs din motive neimputabile salariatului, urmat de invaliditate permanentă sau temporară, personalul tehnic din aviația civilă beneficiază:

a) pe timpul recuperării capacității de muncă, de toate drepturile salariale cu caracter permanent pe care le avea la data pierderii capacității de muncă, până la stabilirea definitivă a situației sale, fără a se depăși însă durata de 2 ani;

b) de o compensație bănească neimpozabilă acordată lunar, până la pensionarea pentru limită de vârstă, care să acopere diferența dintre venitul mediu lunar net indexat din ultimul an de activitate ca personal aeronautic civil și venitul net lunar obținut ca urmare a imposibilității continuării activității în calitate de personal tehnic aeronautic civil.

(2) Drepturile salariale cu caracter permanent și compensația prevăzute la alin. (1) se asigură de către angajatorul la care salariatul își desfășura activitatea cu contract de muncă în momentul pierderii capacității de muncă.

(3) În cazul în care personalul aeronautic tehnic din aviația civilă nu mai este apt din punct de vedere medical să presteze activitățile de aviație civilă pentru care este certificat, angajatorul îi va asigura un alt loc de muncă, corespunzător pregătirii sale profesionale.