



AVIZ
**referitor la propunerea legislativă privind Statutul personalului
aeronautic tehnic din aviația civilă din România**

Analizând propunerea legislativă privind Statutul personalului aeronautic tehnic din aviația civilă din România, transmisă de Secretarul General al Senatului cu adresa nr.B612 din 15.11.2007,

CONSILIUL LEGISLATIV

În temeiul art.2 alin.1 lit.a) din Legea nr.73/1993, republicată și art.46(2) din Regulamentul de organizare și funcționare a Consiliului Legislativ,

Avizează favorabil propunerea legislativă, cu următoarele observații și propuneri:

1. Obiectul de reglementare al prezentei propuneri legislative, îl constituie **stabilirea regimului 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**, din perspectiva necesității de a asigura **exploatarea corectă a tehnicii de aviație și menținerea acesteia în condiții de disponibilitate, în deplină siguranță și securitate**, în conformitate cu reglementările internaționale în materie.

Prin natura reglementării, propunerea legislativă face parte din categoria legilor organice, iar în aplicarea prevederilor art.75 alin.(1) din Constituția României, republicată, prima Cameră sesizată este Senatul.

2. Cu privire la prezenta propunere legislativă, menționăm că aceasta reprezintă **forma revăzută** a propunerii legislative privind Statutul personalului aeronautic tehnic din aviația civilă din România,

transmisă de Secretarul General al Senatului cu adresa nr.B623 din 8.11.2006 și avizată favorabil cu observații și propuneri, de către Consiliul Legislativ, prin avizul nr.1634/29.11.2006, inițiatorul acestor propuneri legislative ținând în prezent cont de cea mai mare parte a celor arătate în aviz.

Menționăm că propunerea inițială a primit aviz negativ din partea Comisiei juridice a Senatului, fiind **respinsă de Plen**, în prezent aflându-se în proces legislativ la Camera Deputaților.

Din punct de vedere al dreptului comunitar, precizăm că demersul legislativ de față, în raport de **obiectul său specific de reglementare și tangențial**, prin prisma problematicii rezervate *personalului de certificare a întreținerii aeronavelor, produselor și pieselor asociate*, cade sub incidența reglementărilor statuate la nivelul Uniunii Europene, subsumate **Politicii europene în domeniul transporturilor**, în **segmentul legislativ - Transport aerian, sectorul - Securitate aeriană**.

Din această perspectivă, se impune a menționa că reglementarea unui **Statut al personalului aeronautic tehnic din aviația civilă** - o categorie profesională ce joacă un rol esențial în asigurarea **siguranței transporturilor aeriene**, sub aspectul **stabilirii regimului juridic aplicabil**, respectiv, al **activităților tehnice îndeplinite**, al **categoriilor de personal**, precum și al **drepturilor și obligațiilor ce-i revin acestuia - intră în competența autorităților naționale**, atâta vreme cât nu există **norme juridice comunitare incidente a căror aplicabilitate ar fi una directă și obligatorie în spațiul juridic național**.

În acest sens, menționăm că, *Politica Comună în domeniul transporturilor*, așa cum este aceasta statuată de dispozițiile art.70-80 ale **Tratatului Comunității Europene**, stabilește regulile de bază aplicabile transportului internațional în cadrul statelor membre ale UE, atât în ceea ce privește *transportul rutier, feroviar și fluvial*, cât și în ceea ce privește **transportul maritim și aerian**, în aceste din urmă tipuri de transport, prevalând deopotrivă și **măsurile specifice** ce se degajă din reglementările internaționale în materie.

Referitor la acquis-ul comunitar existent în **domeniul transportului aerian**, concretizat printr-o serie de reglementări europene integrate legislației comunitare secundare, acestea vizează ca **problematici esențiale: accesul la piața (atribuirea, menținerea și valabilitatea**

licențelor de operare aeriene pentru transportatorii stabiliți în Comunitate - **Regulamentul nr.2407/92/ CEE**); **managementul traficului aerian** (folosirea de sisteme și echipamente compatibile, în special cele referitoare la sistemele de comunicații, sistemele de supraveghere, de asistare automată a controlului traficului aerian și sistemele de navigare, conform standardelor Eurocontrol - **Directiva nr.93/65 /CEE**); **siguranța transporturilor aeriene** (armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile - **Regulamentul nr.3922/91/CEE**, principiile de bază ce guvernează investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă - **Directiva nr.94/56/CE**); **protecția pasagerilor** (stabilirea obligațiilor transportatorilor aerieni referitoare la despăgubirile în caz de accidente provocatoare de moarte, răniri sau alte pagube, dacă accidentul a avut loc la bordul aeronavei sau în cursul îmbarcării sau debarcării - **Regulamentul nr.2027/97/CE**).

Strict cu privire la exigențele acquis-ului comunitar în **materia securității aviației civile**, de altfel, domeniul relevant al legislației europene, sub incidența căruia intră, cu *caracter parțial*, o serie de dispoziții ale propunerii legislative de față, se impune a arăta că în ultima perioadă de timp, instituțiile competente de la nivelul Uniunii au depus eforturi substanțiale menite a întări și îmbunătăți, prin măsuri adecvate, **siguranța transporturilor aeriene**, în întreg spațiul european.

Unul dintre planurile multiple vizate de forurile europene, prin demersurile concrete întreprinse într-o asemenea direcție, l-a constituit **reglementarea la nivel comunitar a amplei și complexe problemei a mentenanței produselor, a pieselor și a echipamentelor aeronautice** și, respectiv, **al asigurării navigabilității aeronavelor** și, pe cale incidentă, deopotrivă, a organismelor și personalului ce sunt responsabile cu aceste activități.

Astfel, **Regulamentul (CE) nr.2042/2003 al Comisiei din 20 noiembrie 2003 referitor la menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aeronautice, precum și la acreditarea organismelor și a personalului participant la aceste sarcini**, stabilește regulile tehnice și procedurile administrative comune, menite să asigure menținerea stării de navigabilitate a aeronavelor, precum și **condițiile pe care trebuie să le îndeplinească categoriile de personal ce desfășoară activități de revizie, de reparație, de inspecție, de înlocuire, de modificare și de corectare a**

defecțiunii unei aeronave sau a unui element aeronautic. Sunt reglementate așadar, la **nivel comunitar**, în consonanță cu normele internaționale în materie, respectiv cu prevederile Anexei 1 a **Convenției Aviației Civile Internaționale**, adoptată sub egida Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), ansamblul aspectelor privitoare la **formarea și acordarea licențelor personalului aeronautic tehnic**, în speță *tehnicienilor de mentenanță* și, respectiv, *agenților tehnici de exploatare*.

În contextul necesității respectării de către *organismele și personalul însărcinat cu mentenanța produselor, pieselor și echipamentelor* a anumitor **reguli tehnice în scopul de a proba aptitudinile lor și mijloacele de asumare a responsabilităților** ce le revin, Comisia Europeană are misiunea de a stabili măsurile privitoare la **condițiile** ce reglementează *eliberarea, menținerea, modificarea, suspendarea sau revocarea* **certificatelor ce atestă această conformitate**.

Se desprinde astfel, de-o manieră generală, faptul că ansamblul acestor **cerințe și condiții de ordin tehnic**, opozabile organismelor și personalului tehnic ce îndeplinesc *sarcini legate de menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aeronautice*, prin reglementarea lor cu **caracter cvasi-exhaustiv la nivel comunitar**, sunt scoase din câmpul de normativitate al **autorităților naționale ale statelor membre ale UE**, fiind **specifice competențelor exclusive ale organismelor europene**.

În acest sens, precizăm că asemenea dispoziții comunitare integrate **Regulamentului (CE) nr.2042/2003**, în conformitate cu prevederile art.249 al *Tratatului instituind Comunitatea Europeană (TCE)*, sunt direct aplicabile în ordinea juridică a fiecărui stat membru al Uniunii Europene, fiind obligatorii în toate elementele sale, obligație ce incumbă de altfel și României, **începând cu data de 1 ianuarie 2007**.

Raportat la ansamblul angajamentelor statului român, pe *linia armonizării legislative, obligații asumate, inițial*, prin *Documentul de Poziție*, corespunzător **Cap. 9 de negociere - Politica în domeniul Transporturilor și, ulterior**, prin *Tratatul de aderare a României la UE*, ratificat prin *Legea nr.157/2005*, se impune a arăta că **România și-a aliniat legislația națională la cerințele acquis-ului comunitar în materia transportului aerian**, inclusiv, pe linia siguranței acestuia,

îndeosebi prin **acte normative integrate legislației secundare** (*ordine ale ministerului de resort*), asigurând transpunerea corespunzătoare a acestuia ori facilitând, după caz, **ulterior datei aderării, aplicarea directă a prevederilor dispozițiilor regulamentelor comunitare.**

În acest ultim caz, menționăm că o serie importantă a **regulamentelor comunitare în domeniul aviației civile**, și care inițial au fost preluate în cadrul legislației naționale, în contextul procesului de armonizare legislativă, corespunzător *perioadei de pre-aderare*, **actualmente, în considerarea calității de stat membru cu drepturi depline al României**, începând cu data de 1 ianuarie 2007, se **aplică direct în ordinea juridică națională.**

Din acest motiv, **la sfârșitul anului 2006**, pentru evitarea apariției eventualelor **paralelisme de reglementare** între *regulamentele comunitare și actele normative interne*, în contextul necesității de respectare a angajamentelor ce revin României, derivate din Tratatul UE, au fost inițiate ample demersuri normative, **menite a scoate din vigoare aceste acte juridice naționale**, ce inițial asiguraseră transpunerea respectivelor regulamente.

Astfel, cu conotații directe asupra demersului de față, exemplificăm emiterea **Ordinului nr.2365/6 decembrie 2006** de către **Ministrul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului**, prin care au fost abrogate, de-o *manieră expresă*, un număr de **12 ordine privitoare la aviația civilă**, dintre care o relevanță aparte, în contextul propunerii legislative, o prezintă **Ordinele Ministrului Transporturilor nr.8/2000** pentru *aprobarea aplicării Reglementării europene JAR-66 Personal de certificare a întreținerii*, **nr.247/1999** pentru *aprobarea aplicării europene JAR 145 - Autorizarea organizațiilor de întreținere*, **nr.434/1999** pentru *aprobarea aplicării reglementării europene JAR 21- Proceduri de certificare pentru aeronave, produse și piese asociate*, **nr.405/2000** pentru *aprobarea aplicării Reglementării europene JAR 147 pregătire/examinare aprobate pentru întreținere, cuprinzând cerințele pentru autorizarea organizațiilor care pregătesc și/ sau examinează personalul de certificare a întreținerii în aviația civilă* etc.

Or, din analiza normelor prezentului demers, în raport de problematicile supuse reglementării ce vizează fie *direct*, fie *indirect*, **aspecte relevante categoriei profesionale a personalului aeronautic tehnic din aviația civilă**, precum *clasificările profesionale, formarea*

și pregătirea profesională, acordarea, retragerea sau suspendarea licențelor, îndatoririle și responsabilitățile acestuia, rezultă cu evidență, o suprapunere a materialului normativ cu amplul și complexul câmp de reglementare consacrat de cadrul legislativ comunitar, în speță de regulamentele comunitare, încălcându-se astfel exigențele primordiale ale funcționării UE.

Din aceste considerente, opinăm asupra **necesității de reevaluare și reconsiderare a întregului demers, în sensul eliminării din contextul propunerii legislative a tuturor acelor dispoziții susceptibile de a crea paralelisme cu cadrul juridic comunitar**, asigurat, în principal, de prevederile **Regulamentului (CE) nr.2042/2003, obligatorii și direct aplicabile în ordinea juridică națională**, respectându-se astfel dispozițiile art.249 din TCE și, implicit, fiind îndeplinite obligațiile ce-i incumbă României în calitate sa de stat membru al UE.

Totodată, prin prisma **complexității** unui asemenea demers, date fiind și implicațiile prezentate de promovarea propunerii legislative de față, mai cu seamă din perspectiva **respectării angajamentelor asumate de România**, considerăm a fi oportună consultarea Guvernului, eventual prin **intermediul organului de specialitate a administrației centrale**, responsabil în domeniul transportului aerian, cu privire la susținerea și fundamentarea prezentului demers normativ. În același sens, **apreciem necesară elaborarea**, în condițiile Legii nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare, **a unui studiu de impact**, ca document relevant, apt să completeze *instrumentul de prezentare și motivare* a proiectului analizat, de altfel, **insuficient fundamentat și documentat**, îndeosebi, în **raport de exigențele presupuse de ordinea juridică comunitară, incidentă în domeniu.**

Față de cele de mai sus, apreciind că demersul legislativ, în marea majoritate a normelor propuse, este unul **susceptibil de a încălca normele dreptului comunitar**, generând *paralelisme de reglementare cu normele europene* în materie și contravenind astfel, dispozițiilor art.249 din TCE, apare necesară însușirea de către inițiator a observațiilor și propunerilor formulate, reconsiderând în substanță proiectul, în raport de cerințele europene în domeniu,

necesitatea adoptării acestui **Statut al unei categorii profesionale, fiind evident necesară.**

3. Sub aspect tehnic legislativ ne menținem observațiile și propunerile formulate în avizul anterior, care nu au fost reținute de către inițiatorul propunerii legislative, și anume:

a) Statutul nu reglementează, deși ar fi fost imperios necesar, obligațiile și răspunderea personalului aeronautic tehnic din aviația civilă din România. Sugerăm introducerea unui nou capitol sau a unei secțiuni în cadrul actualelor reglementări propuse.

b) La **Capitolul II**, privind **art.4-12**, este de analizat dacă tematic aceste articole se pot menține în cadrul actualului capitol, sub forma propusă sau este preferabil să constituie obiectul a două capitole separate, unul denumit „Reguli generale privind exploatarea aeronavelor”, iar celălalt „Atribuțiile și răspunderile personalului tehnic din aviația civilă în exploatarea aeronavelor” și, de asemenea, dacă nu este cazul stabilirii unor secțiuni în cadrul unuia sau ambelor capitole, pentru corelare cu observația de la lit.a).

La **partea introductivă de la art.4**, sugerăm ca partea finală să fie reformulată, astfel: „a următoarelor atribuții principale și îndatoriri de serviciu:”.

c) La **art.13 alin.(3)**, trebuie folosită sintagma „prevăzute la alin.(2) lit.c) și f)”.

d) La **art.16**, deoarece art.36 alin.(2) din Legea nr.24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, prevede utilizarea verbelor la prezent, propunem înlocuirea expresiei „va putea să îndeplinească” prin „poate să îndeplinească”.

De asemenea, sugerăm revederea expresiei „atribuții funcționale”, din punct de vedere juridic fiind preferabilă expresia „sarcinile de serviciu”.

e) La **art.19 alin.(2)**, pentru rigoarea exprimării, trebuie înlocuită abrevierea din sintagma „EASA part – 147”, prin redarea desfășurată a cuvintelor de proveniență, traduse în limba română, dacă este cazul.

f) La **art.21 partea introductivă**, expresia „poate cuprinde”, trebuie eliminată, fiind de prisos

g) La **art.22 alin.(1)**, pentru precizia referirii, expresia „din aviație” trebuie completată, sub forma „din aviația civilă”.

La **alin.(2)**, trebuie revăzută și reformulată sintagma din prima parte a textului „relevă nivelul privilegiile de competență”, deficitară sub aspectul exprimării normative.

h) La **art.28**, textul propus este în contradicție cu art.21 alin.(1) și art.26 alin.(1) din Legea nr.53/2003 – Codul muncii, cu modificările și completările ulterioare, care prevăd măsuri suficiente de protecție a angajaților, ținându-se seama, totodată, și de necesitățile obiective ale patronatului. Este necesară corelarea celor două norme, cu dispozițiile legale susmenționate.

i) La **art.29 alin.(2)**, pentru menționarea corectă a legii la care se face trimitere, sintagma „Legii securității și sănătății în muncă nr.19/2006” trebuie înlocuită prin sintagma „Legii securității și sănătății în muncă nr.319/2006”.

j) La **art.33**, pentru fluența exprimării și corectitudinea normei de trimitere, propunem reformularea textului care debutează prin verbul „îndeplinește” astfel: „îndeplinește condițiile prevăzute la art.21 și care a efectuat stagiul de cotizare prevăzut la art.32 alin.(2), însă nu îndeplinește condițiile de vârstă va putea cere pensionarea, la împlinirea vârstei prevăzute la art.30 lit.a).”.

PREȘEDINTE

dr. Dragoș NĂNESCU

București
Nr.1597/20.11.2007