

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 indeplinite, categoriile de personal tehnic nenavigant din Aviația Civilă din România, precum și drepturile și obligațiile acestuia, indiferent de forma de proprietate a organizațiilor/unităților din care provin.

Art. 2. – Personalul tehnic din aviația civilă desfășoară activități specifice având drept scop asigurarea exploatării corecte a tehnicii de aviație, mentinerea 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, urmărirea, controlul/inspectia tehnică, atestarea/certificarea lucrărilor de întreținere, reparații și exploatare a aeronavelor civile de până la 5700 Kg sau de peste 5700Kg, precum și a motoarelor și a elicitor 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 sau a unor activități conexe acestora.

(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

SARCINILE PERSONALULUI TEHNIC DIN AVIAȚIA CIVILĂ ÎN EXPLOATAREA, ÎNTRETINEREA 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.

- 1) 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.
- 2) Întocmirea și respectarea planului de reparații sau/si controale la aeronave sau/si motoare.
- 3) 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 reparațiilor necorespunzătoare.
- 4) 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.
- 5) Asigurarea documentației tehnice în procesul de întreținere, exploatare și reparații, precum și evidența acestora în conformitate cu prevederile în vigoare.
- 6) Organizarea și realizarea măsurilor necesare pentru păstrarea și folosirea corespunzătoare a aparatelor de măsură și control, a sculelor și dispozitivelor și altor mijloace de pregătire pentru zbor a aeronavelor.
- 7) Ținerea evidenței a consumului de combustibil, lubrefianți, piese de schimb, materiale consumabile, necesare exploatării aeronavelor și motoarelor.
- 8) Ținerea evidenței consumului de resursă la aeronave, motoare și agregatele acestora.
- 9) Controlul respectării de către personalul tehnic al regulamentelor specifice, procedurilor de lucru, de exploatare, de întreținere și reparație, precum și de aplicare a documentației trimisă periodic de către fabricant.
- 10) Instruirea și perfecționarea continuă prin perioade de recurență pentru îmbunătățirea cunoștințelor tehnice și alinierea la cerințele internaționale pe baza cerințelor fabricantului.

Art. 5. – SITUAȚII ÎN CARE SE POT AFLA AERONAVELE LA OPERATORII AERIEI DIN AVIAȚIA CIVILĂ

I. AERONAVA DISPONIBILĂ

II. AERONAVA INDISPONIBILĂ

III. AERONAVA PREGĂTITĂ DE ZBOR

- I. Este aeronava la care celula, motoarele, instalațiile, precum și agregatele :
 - se află în resursele stabilite;
 - nu prezintă defecte;
 - au executat controlul tehnic regulamentar după ultimul zbor;
 - au buletinele și certificatul de navigabilitate la zi
- II. Este aeronava la care celula, unul din motoare, subansamble sau agregate și echipamente :
 - are resursa expirată;
 - prezintă defecte neremediate;
 - nu i s-au făcut lucrări regulamentare după ultimul zbor;

- nu are buleteine sau certificate de navigabilitate la zi

III. Este aeronava la care celula, motoarele, instalatiile, precum si agregatele sunt complete si au resursa suficienta pentru executarea zborului urmator:

- certificatul de aeronavigabilitate este viabil;
- sunt executate toate lucrarile regulamentare;
- sunt remediate toate defectiunile (reclamate de echipaj sau descoperite la controlul ethnic operativ);
- este alimentat cu petrol, gaze, si lichide speciale;
- documentatia tehnica (fise, livrete, CRS sunt semnate de sef sectie si specialisti)

Art. 6. – REGULI GENERALE PRIVIND EXPLOATAREA AERONAVELOR

1) Exploatarea aeronavelor se realizeaza :

- a) in zbor de catre personalul navigant
- b) la sol de catre personalul tehnic

b) exploatarea la sol cuprinde :

- pregatirea aeronavei si ale componentelor de zbor prin lucrari de intretinere tehnica operativa sau regulamentara;
- executarea reparatiilor;
- executarea modificarilor prevazute de buletine;
- alimentarea cu combustibil, ulei si lichide speciale;
- semnarea fiselor de intretinere tehnica operativa si regulamentara;
- remedierea defectiunilor;

2) In procesul de exploatare aeronava poate fi :

a) disponibila:

- pregatita de zbor;
- in curs de pregatire pentru zbor ;
- nepregatita pentru zbor ;
- in pastrare

b) indisponibila:

- in lucrari de intretinere tehnica;
- in reparatii;
- cu resurse expirate;
- cu defecte neremediate

3) Nu sunt admise descompletari a unei aeronave pentru montarea acestor componente pe alte aeronave;

4) O aeronava devine apta pentru executarea unei misiuni de zbor dupa ce ea a fost controlata si luata in primire de catre echipaj prin semnarea fisei de intretinere tehnica operativa (CIZ, CSS).

Art. 7. – REGULI PRIVIND EXECUTAREA MODIFICARILOR AERONAVELOR MOTOARELOR, INSTALATIILOR SI ECHIPAMENTELOR

1) Orice modificare de la conditia standart se face numai cu avizul Autoritatii Aeronautice Civile Romane

2) Prin modificari se intelege:

- modificarea modului de amplasare al agregatelor , echipamentelor si instalatiilor;

- inlocuirea agregatelor si a altor echipamente si instalatiilor altele de tip diferit sau modificate;

- modificarea schemelor de cablaj sau montaj ;

- introducerea spre aplicare a buletinelor de modificare emise de constructor se face pe baza unei dispozitii a DIRECTORULUI TEHNIC sau a AUTORITATII AERONAUTICE CIVILE ROMANE;

- toate modificarile se vor trece obligatoriu in livretele de modificari sau livretele de celula ale aeronavei .

Art. 8. – REGULI PRIVIND PREGATIREA PENTRU ZBOR A AERONAVELOR

1) Pregatirea aeronavei pentru zbor consta din :

- a. intretinerea tehnica operativa sau curenta: (CIZ,CDZ,CSS);
- b. intretinerea periodica sau regulamentara (controale dupa un anumit numar de zbor, aterizari, sau o anumita perioada de timp specificata in documente de intretinere a tipului de avion respectiv);

Lucrarile ce se executa cuprind :

- operatiuni descrise prin documentatie tehnica a fiecarui tip de aeronava;
- remedierea defectiunilor aparute dupa zbor cat si cele aparute la control ;
- intocmirea si completarea documentatiei tehnice aferente lucrarilor executate (FISE LUCRARI , JURNALE DE BORD, LIVRETE , FISE TEHNOLOGICE)

2) In vederea pregatirii pentru zbor a aeronavei personalul tehnic trebuie sa asigure :

- mijloacele de alimentare cu combustibil, lichide si gaze ;
- mijloace pentru pornirea motoarelor,
- mijloace PSI ;
- mijloace pentru asigurarea stationarii (cale, intercom);

3) La incheierea lucrarilor acestea se inscriu in fisa de pregatire si se atesta prin semnatura executantului.

Art. 9. – REGULI PRIVIND PREDAREA - PRIMIREA AERONAVELOR INTRE PERSONALUL TEHNIC SI CEL NAVIGANT

- 1) Predarea - primirea aeronavelor intre personalul tehnic si cel navigant se face pe baza inscrierilor din jurnalul de bord;
- 2) Personalul tehnic care ia in primire aeronava este obligat sa controleze aeronava exterior si interior , sa ia in primire restul de combustibil si ulei precum si inventarul avionului confirmand cele de mai sus prin semnatura sa in jurnalul de bord;
- 3) Echipajul navigant este obligat sa inscrie in jurnalul de bord defectiunile constatate in timpul zborului si in caz contrar sa scrie NORMAL si sa semneze;
- 4) Personalul tehnic la sosirea echipajului navigant la avion , preda aeronava acestuia pe baza semnatuurilor din fisa de pregatire de zbor si pe baza remedierilor din jurnalul de bord echipajul navigant la randul sau preia avionul prin semnatura de acceptare pe care o da pe fisa de pregatire si prin controlul jurnalului de bord (daca toate defectele au fost remediate);
- 5) Se interzice predarea avionului catre echipaj cu lucrari neterminate sau defecte neremediate.

Art. 10. – REGULI PRIVIND PREDAREA - PRIMIREA AERONAVELOR INTRE FORMATIILE DE LUCRU

- 1) Predarea - primirea se face cu ocazia lucrarilor de intretinere tehnica sau la incheierea turei;

- 2) Predarea - primirea se face la aeronava de catre sefi de tura sau sectoare pe baza unui proces verbal de primire - predare. In cazul lucrarilor neterminate de la tura la tura se va tine seama de urmatoarele:
 - predarea se face cu evidenta stricta in procesul verbal de primire - predare a stadiului lucrarii partial executate;
 - lucrarile executate si controlate vor fi semnate;
- 3) In procesul verbal de predarea - primire se vor inregistra toate defectele aparute in cursul turei precum si modul de remediere si agregatele schimbate (repere , serii);
- 4) La incetarea lucrului se va verifica prezenta tuturor sculelor , AMC , SDV pentru a nu exista posibilitatea lasarii lor in interiorul aeronavei;
- 5) Registrul de predare - primire este in grija si semnat de catre seful de tura, sector sau sectie dupa caz

Art. 11. – REGULI PRIVIND CONTROLUL STARII TEHNICE A AERONAVEI

- 1) Starea tehnica a aeronavelor este verificata cu ocazia urmatoarelor lucrari si controale :
 - a. Intretinerea tehnica operativa
 - b. Intretinerea tehnica periodica
 - c. Control de start
 - d. Controale sau inspectii ordonate
- a) CIZ - se executa inaintea fiecarei misiuni de zbor a aeronavei si e valabil 4 ore.
- CSS - se executa intre stationari de scurta durata (sub 4 ore) a aeronavelor la sol.
- CDZ - se executa dupa fiecare misiune de zbor a aeronavei pentru remedierea defectiunilor si pentru executarea unor lucrari prevazute de documentatia tehnica
- b) Se executa la perioade de timp , ore de zbor sau numar de aterizari specificate de documentatia tehnica a aeronavelor in scopul prevenirii defectiunilor datorate uzurii .Acest control se executa de formatii specializate in conformitate cu cartelele de lucrari.
- c) Se face pentru determinarea starii tehnice a avionului inainte de decolare (control specific aviatiei sportive sau zborului de scoala)
- d) Se face de catre personalul de conducere in scopul verificarii modului de executare a lucrarilor operative sau periodice pentru imbunatatirea calitatii intretinerii tehnice si a sigurantei zborului

Art. 12. – REGULI PRIVIND TRATAREA SI ANALIZA DEFECTELOR

- 1) Defectiunile aparute in zbor sunt sesizate de catre echipaj in jurnalul de bord cu explicarea cat mai clara a localizarii si modului de manifestare a defectului;
- 2) Defectiunile aparute in zbor cat si la sol sunt remediate de personalul tehnic autorizat analizandu-se cauza care a dus la producerea acestuia;
- 3) In vederea remedierii defectiunii se va utiliza documentatia tehnica si se vor executa probe functionale pentru confirmarea remedierii defectului;
- 4) Personalul tehnic este obligat sa inscrie clar in jurnalul de bord modul de remediere si sa certifice remedierea prin semnatura .Jurnalul de bord poate fi semnat de personal etnic licentiate si autorizat, cu drept de certificare.
- 5) In fisele de lucrari si de control vor semna personalul tehnic de executie si cel de la CTC sau inspectie;
- 6) Evidenta defectelor pe tip de avion si specialitati se va tine cu rigurozitate pentru a crea baza statistica de date in vederea analizei sigurantei in functionare a tehnicii;

- 7) Analiza defectelor se organizeaza periodic in scopul stabilirii cauzelor care le-au provocat si pentru stabilirea masurilor de prevenire:
- semestrial;
 - trimestrial;
 - lunar.
- 8) Concluziile aparute din analize se vor prelucra de catre sefi de sectii si sectoare cu tot personalul din subordine in scopul cunoasterii modalitatilor de remediere si prevenire a defectelor, iar acolo unde este posibil aceste date vor fi furnizate centrelor de instruire a personalului tehnic aeronautic pentru a fi folosite ca baza de discutie la recurenta personalului .

CAPITOLUL III

PREGĂTIREA SI LICENTIEREA 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 țara 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 tehnic în cadrul aviației civile 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 bacalaureat
- c) Liceu cu profil uman sau tehnic de altă natură decât aviație
- d) Școala militară de aviație "Traian Vuia" – secție civilă
- e) Facultatea de Aero-spatiale
- f) Facultate cu profil tehnic sau uman de altă natură decât aviație

3) În cazul personalului tehnic care a absolvit institutul de învățământ în conformitate cu Art. 13. punctul 2. litera c. și f., pentru obținerea licenței de bază naționale sau internaționale se face prin procedurile de echivalare sau programe de pregătire avizate sau/si aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă Română

Art.14. – Programele de pregătire 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 țara sau străinătate, în unități care funcționează în baza unei autorizări sau echivalări emise de aceasta.

Art. 15. – Autoritatea Aeronautică Civilă Română este organ unic care eliberează, revalidează, echivalează, reînnoiește, preschimbă, suspendă sau revocă documentele de calificare și licențele individuale ale personalului tehnic aeronautic civil

Art. 16. – Personalul tehnic aeronautic civil va putea să îndeplinească atribuții funcționale numai în condițiile efectuării pregătirii de specialitate, examinării și obținerii calificării corespunzătoare care va fi

înscrișă, 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 tehnic civil 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 personalul tehnic emise de Autoritatea Aeronautică Civilă Română, după cum urmează:

- 1) licența națională emisă înainte de 01 iunie 2001 și care se va prelungea până la pensionarea detinatorului dacă aceasta nu a putut fi schimbată sau detinatorul nu și-a dorit preschimbarea ei
- 2) licența internațională (JAR - 66) emisă după 01 iunie 2001, pentru cei care nu au avut înainte de această dată nici un fel de licență.
- 3) În cazul în care detinatorul de licență națională a făcut dovada îndeplinirii condițiilor cerute Autoritatea Aeronautică Civilă Română, în conformitate cu JAR - 66 Apendix 1, privind cunoștințele de bază din modulele cerute acestuia i-a fost convertită automat în licență internațională.

Art. 19. - 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.

- 1) În baza cursurilor aprobate de AACR, conform modulelor JAR - 66 Apendix 1, într-o organizație de pregătire aprobată EASA part - 147, prin trecerea examenului cu AACR se obține licența tehnică individuală de bază.
- 2) După obținerea acestei licențe și același tip de organizație se va efectua cursul pentru „tip de avion”. Pe baza examinării de către AACR 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:

- 1) personal tehnic cu licență internațională/națională și autorizare din partea organizației la care lucrează
- 2) personal tehnic fără licență dar cu autorizare din partea organizației la care lucrează.
- 3) personal tehnic fără licență și fără autorizare din partea organizației la care lucrează.

Art. 21. - Personalul tehnic din aviația civilă cuprinde, în funcție de specificul muncii poate cuprinde următoarele categorii:

- 1) conform articolului 20. pct.1.
 - 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 aviatie implicat in controlul tehnic de calitate cu licenta internationala.
- k) inginer de aviatie, in productie cu licenta internationala
- 2) conform articolului 20. pct.2 si 3.
 - a) inginerul de aviatie implicat in munca de organizare a productiei
 - b) inginerul de aviatie si tehnician specialist de aviatie ori mecanic de avion implicat in munca de planificare a controalelor/reparatiilor si a productiei
 - c) inginerul de aviatie implicat in munca de administrare a organizatiei.
 - d) inginer de aviatie implicat in munca de asigurarea calitatii
 - e) inginer de aviatie implicat in activitatea de tehnologic.
 - f) inginer de aviatie implicat in asigurarea protectiei muncii si a sanatatii si sigurantei in munca.

Art. 22. – 1) Personalul tehnic din aviatie detinator de licenta nationla sau internationala care efectuiata executarea, sau/si controlul/inspectia tehnica ori atestarea/certificarea lucrarilor de intretinere, reparatii si exploatare a aeronavelor civile de pina la 5700 Kg sau de peste 5700Kg, precum si a motoarelor si a eliciilor ce echipeaza aceste aeronave, a componentelor mecanice si electrice, a instalatiilor radio de bord, a echipamentelor de salvare din aviația civilă, precum si contolul nedistructiv al echipamentelor poate fi detinatorul unei autorizari de competente emis de unitatea la care lucreaza.

2) – Aceasta autorizare releva nivelul privilegiile de competenta pe care uniatea le va atribui detinatorului de licenta de tip de avion.

Art. 23. – 1) Documentele nominale, individuale de licenta si calificare sunt documente care atesta calificarea de personal tehnic de aviatie si vor fi luate in considerare la stabilirea vechimii in munca si incadrarii in grupa de munca.

2) Activitatea desfasurata ca personal tehnic de aviatie se incadreaza in grupa de munca cu conditii deosebite.

Art. 24. – Suapendarea documentelor individuale de licenta sau calificare se poate aplica pentru personalul tehnic aeronautic civil, pe termen de pina la 6 luni, de catre inspectorii Autoritatii Aeronautice Civile Romane, in conformitate cu imputernicirile acordate in acest sens de seful Autoritatii Aeronautice Civile Romane atunci cind se constata lipsuri majore in pregatirea profesionala sau abateri de la regulamentele si reglementarile interne si internationale in vigoare.

Art. 25. – 1) Revocarea documentelor nominale de licenta se face de catre Autoritatea Aronautica Civila Romana.

2) Revocarea documentelor nominale de autorizare se face de catre organizatia la care personalul tehnic este angajat cu Contract individual de munca,

3) Revocarea se va face pentru motive ce tin de:

- a) inaptitudine psiho-fizica definitiva
- b) incompetenta profesionala
- c) abateri grave de la reglementarile tehnice aeronautice cu efecte majore in siguranta zborului si/sau circulatiei aeriene.

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

- 1) 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;
- 2) Să cunoască și să aplice în mod corect normele și instrucțiunile ce reglementează activitatea aeronautică civilă pe care o desfășoară;
- 3) 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;
- 4) Să respecte cu strictețe normele de siguranță a zborului și securitate aeronautică;
- 5) Să respecte normele de protecția muncii, precum și normele de sănătate și siguranță în muncă și să acționeze pentru preintimpinarea evenimentelor, incidentelor și accidentelor de muncă;
- 6) Să se prezinte la examenele medicale periodice, conform reglementărilor în vigoare și să raporteze pe cale ierarhică existența oricărei stări de inaptitudine medicală;
- 7) 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;
- 8) 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 tehnic din aviația civilă;
- 9) Să respecte limitele de timp de muncă și odihnă stabilite prin reglementările aplicabile în vigoare.

CAPITOLUL V

DREPTURILE PERSONALULUI DIN AVIAȚIA CIVILĂ

Art. 27. - Drepturile personalului tehnic :

- dreptul la salarizare pentru munca depusă;
- repaus zilnic și săptămânal;
- concediu de odihnă anual;
- dreptul la egalitate de șanse și de tratament;
- dreptul la demnitate în muncă;
- dreptul la acces la formarea profesională;
- dreptul la informare și consultare;
- dreptul la protecție în caz de concediere;
- dreptul la negociere colectivă și individuală;
- dreptul de a participa la acțiuni colective;
- dreptul de a constitui sau de a adera la un sindicat.

Art. 28. -1) La încheierea Contractului Individual de Muncă sau pe parcursul executării lui, personalul tehnic nu este obligat sub nici un pretext să semneze o clauză de neconcurență; prin aceasta

salariatul fiind obligat ca după încetarea contractului să nu presteze în interesul său propriu sau al unui tert o activitate care se afla în concurență cu cea prestată la angajatorul său.

2) Dacă însă angajatorul dorește neapărat introducerea în Contractul Individual de Muncă unei astfel de clauze, atunci este obligat să plătească pe toată perioada de neconcurență, lunar, o indemnizație de neconcurență egală cu salariul primit de angajat la momentul încetării CIM.

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 detinut.

2) Refuzul de a munci al unui salariat, justificat de neasigurarea de către cel care angajează 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, conform cu prevederile art. 12 pct. 2 și 3 precum și a Art. 13 pct. 1 și 2 din Legea nr. 90/1996-modificată și completată prin Legea nr. 177/2000, nu da dreptul celui care angajează să aplice celui în cauză sancțiuni disciplinare și/sau materiale, refuzul nefiind considerat ca o încălcare de obligație de serviciu.

Art. 30. – Personalul aeronautic tehnic civil beneficiază de pensie de serviciu dacă sunt îndeplinite următoarele condiții de pensionare :

- personalul aeronautic tehnic civil , care are vârsta de 55 de ani, în cazul bărbaților, și de 50 de ani în cazul femeilor, și a realizat o vechime de cel puțin 25 de ani de activitate desfășurată în profesiile prevăzute la art. 21. pct. 1, 2, și 3, în cazul bărbaților și de 20 de ani, în cazul femeilor.

Art. 31. - 1) Personalul aeronautic tehnic de aviație civilă care îndeplinește condițiile prevăzute la articolul 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 civil , se adaugă la cuantumul pensiei câte 1% din media salariilor brute realizată, prevăzute la art. 11 alineatul (1) , fără a se putea depăși procentul de 100%.

Art. 32. – 1) Pensia pentru limită de vârstă din sistemul public, acordată personalului tehnic din aviația civilă, se stabilește considerându-se îndeplinite condițiile necesare deschiderii 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 din bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Muncii Solidarității Sociale și Familiei.

Art. 33. – În caz de restructurare sau reorganizare personalul tehnic de aviație civilă, îndeplinește condițiile art. 21., și a efectuat un stagiul de cotizare, conform art. 32. pct. 2, însă nu îndeplinește condițiile de vîrstă conform art. 31. va beneficia de prezenta lege la împlinirea vîrstei conform art. 31.

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

Art. 35. – Pensia de serviciu ce depășește nivelul pensiei din sistemul public de pensie și alte drepturi de asigurări sociale, se suportă din bugetul de stat, prin bugatul Ministerului Muncii, Solidarității Sociale și Familiei.

Art. 36. – În situația în care personalu 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. 31., 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 cumularea cotelor-părți din cuantumurile prevăzute la art. 31. de mai sus pentru fiecare din activitățile îndeplinite.

Art. 37. – (1) La decesul titularului, urmașii beneficiază de pensie de urmaș, în condițiile prevăzute de legislația privind 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. 38. – (1) Nivelul și condițiile de salarizare, precum și alte drepturi specifice (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, etc.) se stabilesc prin contractele colective sau individuale de muncă, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare, ținându-se cont de forma de organizare a unității angajatoare și de modul de finanțare.

(2) Personalul 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. 39. – Personalul 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. 40. – (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 personalului respectiv, 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 personalul respectiv își desfășura activitatea cu contract de muncă în momentul pierderii capacității de muncă.

(3) În cazul în care personalul tehnic aeronautic civil 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.

Art. 41. – Concendiu de odihna suplimentar, platit pe durata 10 zile, necesar pentru refacerea capacității psiho-motorie și pentru prevenirea îmbolnavirilor profesionale, într-o stațiune balneoclimaterică de tratament, asigurat de angajator, inclusiv masa și transportul.

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII FINALE

Art. 42. – În scopul evitării acumulării oboselii excesive și afectării siguranței zborului, limitele maxime de timp de muncă și limitele minime de timp de odihnă pentru personalul tehnic cu licența se stabilesc prin reglementări specifice emise de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului cu avizul Ministerului Muncii, Solidarității Sociale și Familiei și consultarea sindicatelor și asociațiilor profesionale pe ramură, angajatorii fiind obligați să ia toate măsurile pentru asigurarea respectării acestor timpuri.

Art. 43. – Este interzisă exercitarea oricărei forme de constrângere fizică sau psihică, a oricărei presiuni sau acțiuni de intimidare împotriva personalului tehnic aeronautic civil, care ar putea afecta siguranța zborului sau care este de natură a-l împiedica în exercitarea profesiei.

Aceasta lege a fost adoptată de Senat în ședința din cu respectarea prevederilor art. 74. alin. (2) din Constituția României.

PRESEDINTELE SENATULUI

Aceasta lege a fost adoptată de senat în ședința din cu respectarea prevederilor art. 74. alin. (2) din Constituția României.

PRESEDINTELE CAMERA DEPUTAȚILOR