

**ANALIZA FUNDAMENTATĂ A REGIEI AUTONOME AEROPORTUL INTERNAȚIONAL
„GEORGE ENESCU” BACĂU ÎN VEDEREA EXCEPTĂRII DE LA APLICAREA PREVEDERILOR
CAPITOLULUI III, SECȚIUNEA 2– MĂSURI REFERITOARE LA DISCIPLINA ECONOMICO-
FINANCIARĂ A OPERATORILOR ECONOMICI, DIN LEGEA 296/2023**

Regimul de urgenta este motivat de termenul scurt prevazut de Legea 296/2023, cu privire la implementarea schimbarilor ce vizeaza atat structura si personalul aeroportuar, cat si masuri fiscal bugetare, prin prisma faptului ca Autoritatea Aeronautica Civila Romana, este organismul tehnic abilitat conform Regulamentului 139/2014 de certificare aerodromuri sa aprobe orice schimbare a aerodromului sau a operarii acestuia.

Avand in vedere aspectele mentionate anterior, expunem modul in care activitatea aeroportuara este afectata si solicitam avizarea exceptarii Regiei Autonome Aeroportul International “George Enescu” de la aplicarea prevederilor Capitolului III, Sectiunea 2 Masuri referitoare la disciplina economico-financiara a operatorilor economici din Legea 296/2023, privind unele masuri fiscal bugetare pentru asigurarea sustenabilitatii financiare a Romaniei pe termen lung, cu evidentierea modului in care ne va fi afectata activitatea aeroportuara, in situatia neavizarii si pe cale de consecinta a neaprobării memorandumului de catre guvern a regiei de la prevederile legislative mentionate.

Punerea in aplicare a Legii 296/2023 fata de R.A. Aeroportul International “George Enescu” Bacau va produce efecte negative deosebit de grave, cu impactarea personalului ce desfasoara activitati asupra sigurantei si securitatii aeronautice dar si o incalcare directa a cerintelor **conexe legislației**¹ internationale, europene si nationale aplicabile, precum:

- **Regulamentul U.E. nr. 139/2014**
- **Regulamentul U.E. 2018/1139**
- **Regulamentul U.E. 300/2008**
- **Regulamentul 1998/2015**
- **Programul National de Securitate Aeroportuara**
- **Anexa 17 ICAO – SECURITATEA AVIAȚIEI**
- **Buletin de Siguranță emis de EASA/ Nr. 2023-05**
- **Codul Aerian din 18 martie 2020 (Legea nr. 21/2020)**

Avand in vedere legislatia prezentata, avizarea si pe cale de consecinta aprobarea memorandumului de catre guvern privind exceptarea Regiei Autonome Aeroportul International “George Enescu” de la aplicarea prevederilor masurilor fiscal bugetare stipulate in Capitolul III, Sectiunea 2 a Legii Nr. 296/2023, devine o necesitate din perspectiva obligativitatii respectarii permanente a standardelor de siguranta si securitatea aviatiei civile in conformitate cu principiile legislatiei nationale, a legislatiei europene si a celei internationale in ceea ce priveste aviatia civila.

In drept, ne motivam analiza in temeiul urmatoarelor prevederi legislative:

- 1) Finantarea aeroportului, regulile de acordare, intensitatea și limitele ajutoarelor de stat, acordate ca ajutoare de exploatare și pentru investiții, este reglementată la nivel european prin Comunicarea Comisiei – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene 2014/C 99/03, publicat în JOUE în data de 04.04.2014, și transpusă în legislația națională prin schemele de ajutor de stat aprobate de către Comisia Europeană.

¹ Conform detaliilor evidențiate în Anexa 1.
F-PS-30-15, ed.1, rev.0

- 2) Codul aerian al României din 2020, parte integrantă din Legea nr. 21/2020, la art. 30 impune administratorului aeroportuar să coordoneze toate activitățile care se derulează în perimetrul unui aerodrom civil. Mai mult, autoritățile competente ale statului și operatorii economici, care desfășoară activități pe aerodromurile civile au obligația de a respecta procedurile stabilite, în temeiul prezentului cod aerian și al reglementărilor specifice aplicabile, de către administratorul de aerodrom. Funcția de coordonare impune implicarea de personal încadrat în funcții de conducere la administratorul aerodromului, inclusiv în caz de înlocuire sau delegare de sarcini.

Astfel, conform **Articolului 29 alin. 2** - *administratorii aeroporturilor civile vor asigura, cu respectarea reglementărilor specifice aplicabile fiecărui domeniu și dimensionate în mod corespunzător volumului de trafic procesat, serviciile necesare pasagerilor, facilitățile de procesare a încărcăturii comerciale a aeronavelor, facilitățile de control de securitate și de ambulanță, precum și, după caz, cele de vamă, frontieră, fitosanitare, sanitar-veterinare și sanitar-umane.*

- 3) Administratorul de aerodrom în calitate de: OPERATOR AERODROM (OA), FURNIZOR DE SERVICII DE ADMINISTRARE A PLATFORMEI (AMS) și FURNIZOR DE SERVICII DE HANDLING LA SOL (FSH) **trebuie să asigure resursa de personal pentru acoperirea turelor operaționale de lucru**, cu personal propriu pentru toate serviciile (AMS și FSH) și să asigure managementul de aerodrom în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) nr.139/2014, respectiv cu ADR.OR.D015; ADR.OR.F.065; RACR-FSH. Conform acestor prevederi, Managerul responsabil are autoritatea de a se asigura că toate activitățile pot fi finanțate și efectuate în conformitate cu cerințele aplicabile, astfel:

Nr. crt.	Operator de aerodrom	Furnizor servicii de administrare a platformei AMS	Furnizor servicii de handling la sol FSH
1.	ADR.OR.D015(a) Manager responsabil	AMC1 ADR.OR.F.065(a)(1) Manager responsabil	RACR-FSH, cap. III alin. 3.3.1, a. Manager responsabil (executiv)
2.	ADR.OR.D015(c) Manager siguranță	AMC1 ADR.OR.F.065(a)(3) Manager siguranță	RACR-FSH, cap. III alin. 3.3.1, b. Manager siguranță
3.	ADR.OR.D015(b) (1) Manager servicii operaționale ale aerodromului	AMC1 ADR.OR.F.065(a)(2) Manager servicii operaționale	-
4.	ADR.OR.D015(b) (2) Manager mentenanța aerodromului	-	-

De precizat este faptul că unele persoane, numite în funcțiile cheie prezentate, asigură managementul în același timp, atât în calitate de OA, cât și de AMS și FSH.

În ceea ce privește delegarea responsabilităților, persoanele care pot înlocui funcțiile de management, în cazul de față, trebuie să dețină cunoștințe temeinice în toate domeniile aeroportuare și să aibă capacitatea de înțelegere a problemelor cheie de gestionare a riscurilor, datorită rolului principal de a asigura menținerea siguranței traficului aerian, respectând cerințele obligatorii fiecărui domeniu în parte.

REGULAMENTUL U.E. NR. 139/2014 DE STABILIRE A CERINTELOR TEHNICE ȘI A PROCEDURILOR ADMINISTRATIVE REFERITOARE LA AERODROMURI, CU MODIFICĂRILE ȘI COMPLETĂRILE ULTERIOARE:

a) **Conform ADR.OR.B.015(b)(5)** - La solicitarea în vederea emiterii unui Certificat de Operator de Aerodrom, aplicantul trebuie să furnizeze Autorității Competente – în speță Autorității Aeronautice Civile Române – dovezi care să ateste adecvarea resurselor în vederea desfășurării operațiunilor pe aerodrom în conformitate cu cerințele aplicabile.

b) **Conform EASA AMC1 ADR.OR.B.015 (b)(5) – para. (a)** - Managerul responsabil trebuie să aibă acces la resursele necesare pentru a se asigura că operațiunile sunt efectuate în conformitate cu cerințele aplicabile. **În acest sens, cerința prevede faptul că resursele includ, dar nu se limitează la personal (...).**

c) **Conform EASA GMI ADR.OR.B.015(b)(5)** – Managerii au obligația să analizeze și să adecveze resursele umane care trebuie alocate pentru desfășurarea activității, cu luarea în considerare în cadrul procesului de analiză inclusiv a aspectelor referitoare la adecvarea organizării și managementului său, solicitantul ar trebui, printre altele, să țină seama în analiza sa de următoarele:

(1) dimensiunea și complexitatea aerodromului;	(5) orele de funcționare ale aerodromului;
(2) tipul de trafic;	(6) numărul de personal necesar pentru fiecare activitate;
(3) tipul operațiunilor;	(7) principiile factorilor umani;
(4) nivelul și densitatea traficului;	(8) legislația muncii

d) **Conform ADR.OR.D.005 (b)(2)** – Ca parte a Sistemului de Management al Siguranței – Managerul responsabil trebuie să ofere o descriere a filosofiei și principiilor generale ale operatorului de aerodrom în materie de siguranță, denumite generic politica de siguranță, semnată de cadrul de conducere responsabil;

e) **Conform EASA GMI ADR.OR.E.005 (j)** - se menționează faptul că „Materialele de îndrumare privind aplicarea principiilor de factori umani pot fi găsite în Doc ICAO 9683 – Manual de instruire privind factorii umani”. În acest sens, trebuie avute în vedere următoarele prevederi din doc. ICAO 9683:

Art. 1.3.20 din cuprinsul CAP. 1 conform căruia „Stresul se regăsește în multe locuri de muncă, iar mediul aviatic este deosebit de bogat în potențialii factori de stres. (...)” coroborat cu prevederile **Art. 2.1.1.** din cuprinsul CAP. 2 prin care este precizat că „De la începutul aviației, eroarea umană a fost identificată ca fiind factorul major în accidente și incidente. (...)”.

Astfel, conform Regulamentului U.E. nr. 139/2014 (AMCI ADR.OR.D.005 (b)(6), ADR.OR.B.015 (b)(4); ADR.OR.B.040) pentru orice schimbare cu impact asupra siguranței:

- 1) care afectează termenii certificatului de operator de aerodrom, cadrul de autorizare și echipamentele aeroportuare esențiale pentru siguranță;**
 - 2) care afectează semnificativ elemente ale sistemului de management așa cum sunt prevăzute în ADR.OR.D.005 (b),**
 - 3) care afectează termenii certificatului de furnizor servicii handling la sol, cadrul de autorizare și echipamentele de handling certificate.**
- este obligatorie aprobarea prealabilă din partea AACR.**

4) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei din 5 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației impune pentru asigurarea implementării unui Program de Securitate, ca fiecare aeroport să numească un responsabil cu securitatea care trebuie să aibă cunoștințe temeinice în domeniu și o pregătire corespunzătoare.

5) REGULAMENTUL (UE) 2018/1139 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor

2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului

Astfel, conform Anexei VII - Cerințe esențiale aplicabile aerodromurilor/ 2. OPERAȚIUNI ȘI ADMINISTRARE/ 2.1. Responsabilitățile operatorului de aerodrom - Operatorul de aerodrom este responsabil de operarea aerodromului. Responsabilitățile operatorului de aerodrom sunt următoarele:

(a) operatorul de aerodrom deține, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, toate mijloacele necesare pentru a garanta operarea în siguranță a aeronavelor pe aerodrom. Respectivul mijloace includ, dar nu se limitează la: personal și responsabilități (...).

6) Anexa 17 OACI – SECURITATEA AVIAȚIEI

Conform prevederilor Cap. 1 – Definiții - sunt stipulate și definite ca atare pentru industria aviației aspecte precum Principiile Factorilor Umani care se aplică activităților precum certificarea, instruirea, operațiunile în sine fiind interdependente de Performanța Umană, sens în care trebuie ținut cont de capacitățile și limitările umane care au impact asupra siguranței, securității și eficienței operațiunilor aeronautice.

7) Aeroportul Internațional “George Enescu” Bacău este beneficiarul și implementează la momentul actual, un proiect de finanțate prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, care prin Ghidul Solicitantului, în vederea dovedirii capacității administrative, la nivelul fiecărui proiect impune nominalizarea unui responsabil de proiect, care are rolul de manager de proiect (funcție de conducere).

8) Codul Muncii din 2003, parte integrantă din Lege 53/2003, la art. 114 alin. (1) limitează durata maximă legală a timpului de muncă săptămânală, care nu poate depăși 48 de ore, inclusiv orele suplimentare, iar cumulul de funcții impune încheierea unor contracte individuale de muncă, fără suprapunerea programului de muncă. De asemenea, Codul muncii obliga angajatorul să acorde repaus zilnic, săptămânal, dar și concedii de odihnă.

9) De asemenea, domeniul aeroportuar diferă într-un mod semnificativ față de alte domenii de activitate, datorită riscurilor asociate activităților conexe, precum și a rigurozității cerințelor în vederea respectării cerințelor de siguranță și securitate aeronautică. De aceea, managementul riscului de siguranță și securitate este de a asigura fundamentul pentru o alocare echilibrată a tuturor resurselor, pentru ca toate riscurile de siguranță și securitate evaluate să poată fi controlate, diminuate și eliminate, în funcție de particularitatea acestora.

Astfel, trebuie ținut cont de faptul că impactul deosebit de grav a măsurilor fiscal bugetare asupra factorului uman este unul de care obligatoriu trebuie ținut cont, dat fiind faptul că factorul uman joacă un rol crucial în asigurarea securității și siguranței aviației civile.

În acest context, prevederile Legii Nr. 296/26.10.2023, fără avizarea și pe cale de consecință aprobarea memorandumului de către guvern privind exceptarea Regiei Autonome Aeroportul Internațional „George Enescu” Bacău de la aplicarea prevederilor măsurilor fiscal bugetare stipulate în Capitolul III, Secțiunea 2 a Legii Nr. 296/2023, prin anularea factorilor de motivație asociați resursei umane (salariu, beneficii, condiții de muncă, recunoaștere și apreciere etc.) - pot crea premisele pentru apariția unor vulnerabilități și riscuri la adresa siguranței și securității aviației civile, astfel:

In fapt, măsurile fiscal bugetare prevăzute în textul de lege, care vizează domeniul aeroportuar, generează un impact negativ major asupra securității și siguranței aviației datorită următoarelor aspecte:

1. Diminuează standardele de siguranță, securitate și calitate conexe activității aeroportuare, deși implementarea acestor standarde trebuie să fie unitară la nivelul Uniunii Europene

2. Afectează condițiile Certificatului de Operator de Aerodrom pentru Aeroportul Internațional “George Enescu” Bacau – care este certificat în baza Regulamentului U.E. nr. 1139/2018 și Regulamentului U.E. nr. 139/2014 și reprezintă implicit o încălcare a două Regulamente Europene, datorită faptului că nu mai pot fi asigurate resurse umane necesar a fi alocate pentru activitățile aeroportuare – în contextul creșterii accelerate a traficului aerian la nivelul Aeroportului Internațional “George Enescu” Bacau. În acest sens se impune inclusiv precizarea faptului că demonstrarea adecvării resurselor umane trebuie realizată permanent și în acord cu cerințele aplicabile aviației civile.

3. Afectează performanța umană și organizațională prin:

a) *blocarea activității aeroportuare,*

b) *demisii în bloc,*

c) *prestarea unei activități la standarde de calitate redusă, conform remunerațiilor primite și, mult mai grav, apariția premiselor care facilitează existența riscului care poate apărea din partea angajaților care pot săvârși sau facilita ACTE DE INTERVENȚIE ILICITĂ sau ÎNCĂLCAREA NORMELOR DE SIGURANȚĂ,*

d) *distorsionarea activității de aviație civilă, prin raportare la reorganizarea structurilor organizaționale și scăderea motivației financiare a angajaților, implicit lipsa unor condiții de calitate superlativă pentru locurile de muncă din aviație.*

În acest sens, măsurile menționate în textul de lege Nr. 296/26.10.2023, aduc o atingere principiului promovat de strategia aviației (*ERPS – Employment and working conditions in EU civil aviation*), precum cea publicată de către Comisia Europeană în luna decembrie a anului 2015 **prin care s-a trasat ca linie directoare crearea și implicit menținerea unor condiții de calitate superlativă pentru locurile de muncă din aviație.**

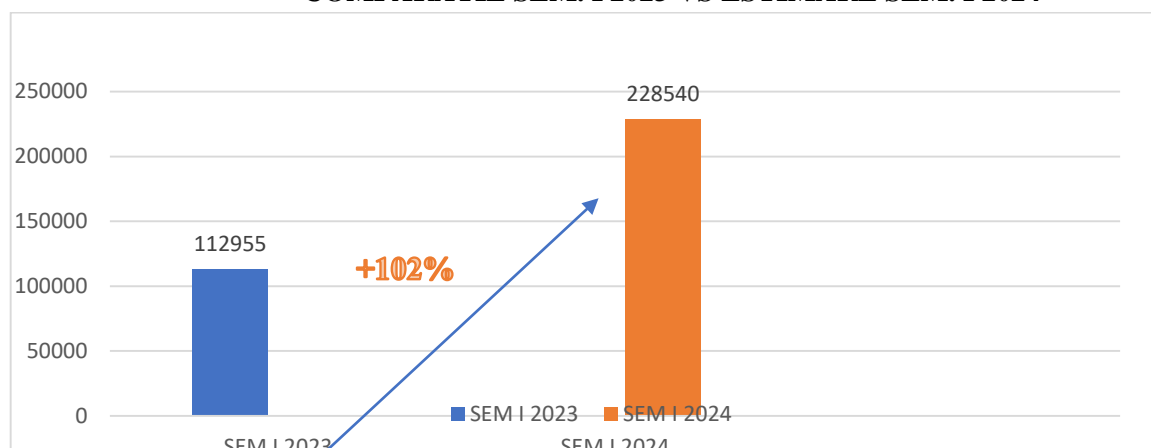
4. Distorsionează piața concurențială la nivel european, afectând, în acest sens, competiția între aeroporturile naționale și internaționale din România și celelalte aeroporturi din Europa.

5. Inducerea unui stres suplimentar angajaților care desfășoară activități cu impact asupra siguranței și securității aeronautice și care se află sub incidența prevederilor normelor de securitate și siguranță naționale și internaționale, sens în care trebuie luat în considerare aspectul că stresul, ca particularitate psihosocială, reprezintă unul dintre cei mai frecvenți factori umani generatori de incidente și accidente în domeniul aviației.

6. Aduce o atingere majoră asupra măsurilor pe care Aeroportul Internațional “George Enescu” Bacau este obligat să le aplice pentru a îmbunătăți permanent măsurile necesar a fi implementate în ceea ce privește remunerațiile personalului și totodată creșterea graduală a numărului de personal alocat, din perspectiva complexității activității. În acest sens, măsurile legislative – remunerațiile și creșterea numărului de personal - au drept obiectiv reducerea semnificativă a riscului asociat activității aeroportuare și menținerea în limitele tolerabile a pericolelor derivate din activitățile cu impact asupra siguranței și securității aeronautice.

7. Creează, în mod indiscutabil, favorizarea apariției unui exod al personalului aeroportuar necesar pentru deservirea aeronavelor, realizarea activităților de inspecții operaționale, tehnice și de securitate, precum și pentru realizarea activităților de salvare și stingere incendii în cazul unor situații de urgență pe aerodrom, iar pe cale de consecință nu vor mai exista resurse umane suficiente, care să asigure respectarea standardelor de siguranță, securitate și calitate în contextul:

TRAFICUL DE PASAGERI PE AEROPORTUL BACAU COMPARATIE SEM. I 2023 VS ESTIMARE SEM. I 2024



8. Generează ca și potențială consecință supraîncărcarea volumului de muncă pentru personalul aeroportuar care desfășoară activități cu impact asupra siguranței și securității aeronautice, ținând cont de faptul că acest personal trebuie să dovedească un acut spirit de observație, putere de concentrare și control pentru a-și desfășura activitățile în mod eficient, fără devieri de la reglementările specifice.

9. În mod concret, pe textul de lege:

- **Observații cu privire la art. XXXII – posturi vacante:** la nivelul aeroportului este necesar un anumit număr de personal alocat diferitelor structuri interne, motiv pentru care propunem exceptarea R.A. Aeroportul Internațional “George Enescu” Bacău de la prevederile acestui articol;
- **Observații cu privire la art. XXXIII – remunerația conducătorului operatorilor economici:** având în vedere că limitarea indemnizației conducătorilor operatorilor economici, îi poate plasa, în anumite cazuri, sub nivelul salariului unui post de conducere și/sau de execuție, fapt ce nu poate reprezenta în nici un caz o motivație suficientă pentru un profesionist de a participa la selecție sau de a accepta mandatul de conducere, în acest sens solicităm menținerea plafonului indemnizației la de 6 ori media pe ultimele 12 luni a câștigului salarial mediu brut lunar pentru activitatea desfășurată conform obiectului principal de activitate înregistrat de aeroporturi.
- **Observații cu privire la art. XXXVII– reducerea salariilor de bază ale personalului încadrat și art. XL – cheltuieli cu tichetele de masă și voucherele de vacanță:** potrivit Codului Muncii, contractele individuale de muncă încheiate între angajator și salariați, reprezintă acordul de voință al părților, acestea neputând fi modificate prin acte normative, ori aceste modificări legislative sunt de natură să genereze nemulțumire în rândul angajaților. În acest sens, solicităm ca reducerea salariilor de bază până la nivelul de 80% din indemnizația conducătorului operatorului economic să fie eliminată și, respectiv, eliminarea plafonului propus pentru tichetele de masă sau creșterea acestuia și raportarea lui la două salarii minime brute pe țară/an/persoana în anul de acordare a tichetelor.
- **Observații cu privire la art. XXXVII alin. 7 - reducerea funcțiilor de conducere:** apreciem că nu s-a ținut cont de caracterul specific al unui aeroport și se pune problema, în ipoteza aplicării acestor prevederi legale, modalității de realizare a controlului intern managerial în temeiul prevederilor legale internaționale, europene și naționale amintite, în condițiile desființării mai multor posturi de conducere absolut necesare pentru funcționarea normală a serviciilor specifice aeroportuare.
- De asemenea, în condițiile extinderii activității aeroportuare, se pune problema gestionării dezechilibrelor majore produse de limitarea angajării de personal.
- **Observații cu privire la art. XXXVII alin. 9 – transformarea posturilor de conducere în posturi de execuție:** Aceasta măsură contravine prevederilor Codului Muncii, care stipulează faptul că retrogradarea din funcție reprezintă strict o măsură de sancționare disciplinară. Aplicarea acestei prevederi ar putea genera litigii de muncă pe rolul instanțelor de judecată.

- **Observatii cu privire la art XLI- interzicerea acordarii premiilor, primelor , bonusuri {tichete de masa si cheltuieli sociale definite conform art.25, alin (3) lit. b) din Codul Fiscal}** si alte drepturi de natura salariala similare , in situatia in care au fost inregistrate pierderi contabile din anii precedenti si nerecuperate pana in prezent, facem urmatoarea precizare:
 - ✓ RA Aeroportul Intenational George Enescu Bacau a inregistrat in anul 2020 (COVID-19) pierdere neta in suma de 4.689,48 mii lei. Pierderea nu a putut fi recuperata in totalitate prin ajutorul de stat acordat in conformitate cu prevederilor Ordinului Ministerului Lucrarilor Publice, Dezvoltarii si Administratiei nr.1943/22.12.2021 (art 2, alin 1, lit d), deoarece in perioada 2020-2021, Aeroportul Bacau a fost in prim proces de modernizare a infrastructurii aeroportuare prin implementarea Proiectului ”Cresterea capacitatii portante a pistei de aterizare/decolare si a suprafetelor de miscare”, in suma de aprox. 35 mil euro, existand astfel casări si dezmembrari «Modernizare instalatii balizaj » si « Rk infrastructura aeroportuara » - neamortizate integral, din care au rezultat costuri privind activele cedate si alte operatiuni de capital, costuri exceptate de la calculul deficitului de finantare.
 - ✓ In prezent pierderea neacoperita este in suma de 1.072,69 mii lei, pierdere ce urmeaza a fi acoperita conform Planului de masuri de redresare, aprobat prin Hotararea Consiliului Judetean Bacau, sub Nr. 118 din data de 22.07.2021, avand termen de acoperire a pierderii pana in anul 2026.

Pe cale de consecinta , salariatii aeroportului, prin toate eforturile depuse in perioada 2020-2021, isi pierd drepturile prin aplicarea acestui articol.

Cu luarea în considerare a tuturor consecințelor evidențiate ca stare de fapt și cu mențiunea că Regia Autonomă Aeroportul International “George Enescu” Bacau este certificată și ca atare, își desfășoară activitatea sub incidența reglementărilor europene care sunt suverane, precum și sub incidența reglementărilor naționale, subliniem faptul că prevederile **Legii nr. 296/26.10.2023, fără exceptarea R.A. Aeroportul International “George Enescu” Bacau de la prevederile Capitolului III, Secțiunea 2, atrage după sine încălcarea regulamentelor europene și a legislației naționale.**

Pe cale de consecinta, considerăm oportună, pertinentă și mai mult decât necesară, avizarea si pe cale de consecinta aprobarea memorandumului de catre guvern privind exceptarea Regiei Autonome Aeroportul International „George Enescu” Bacau de la aplicarea prevederilor masurilor fiscal bugetare stipulate in Capitolul III, Sectiunea 2 a Legii Nr. 296/2023, ținând cont de toate argumentele prezentate ce menționează obligativitatea respectării permanente a standardelor de siguranță și a securității aviației civile în conformitate cu principiile legislației naționale și ale legislației europene în ceea ce privește aviația civilă.

În caz contrar, există un risc major de neîndeplinire calitativă și cantitativă a condițiile asociate domeniului aeroportuar la nivelul Aeroportului Bacau, care incumbă personalului conex, responsabilități clar definite în materie de siguranță și securitate aeronautică, datorită impactului financiar generat, în sens negativ, de această lege, pe care îl va resimți întregul personal angajat al regiei și care converge către crearea unor premise cu potențiale riscuri deosebit de ridicate și de natură să afecteze performanțele umane, prin reduceri salariale, disponibilizări, demisii în bloc, imposibilitatea angajării de personal, precum și pierderea oricărui posibil avantaj competitiv de către R.A. A.I.G.E.B. față de celelalte aeroporturi din Romania si din Europa.

Totodată, analiza fundamentata a aplicării legii în cazul Regiei Autonome Aeroportul International “George Enescu” Bacau, prezentată mai sus, evidențiază riscul ca acestea să fie nevoit să-și reducă programele de operare și în consecință, capabilitățile de a acomoda trafic, inclusiv militar. Astfel, în contextul actual, vă rugăm să considerați că susținerea, inclusiv prin măsuri economice, a continuității desfășurării operațiunilor aeroportuare reprezintă o prioritate strategică națională.

Reiterăm și unul dintre cele mai importante aspecte, anume că, **dacă Regiei Autonome Aeroportul International “George Enescu” Bacau nu-i va fi** avizat si pe cale de consecinta aprobat memorandumul de catre guvern privind exceptarea Regiei Autonome Aeroportul International „George Enescu” Bacau de la aplicarea prevederilor masurilor fiscal bugetare stipulate in Capitolul III, Sectiunea 2 a Legii Nr. 296/2023, **aceasta va fi în imposibilitatea**

menținerii condițiilor asociate certificatelor de operatori de aerodromuri emise de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română în temeiul Regulamentului U.E. nr. 1139/2018 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului U.E. nr. 139/2014 al Comisiei Europene și implicit a cerințelor Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației.

**PREȘEDINTE,
Valentin IVANCEA**

Contrasemnează,
**SECRETARUL GENERAL AL JUDEȚULUI
dr. Elena - Cătălina ZARĂ**

ANEXA 1

NR. CRT.	BAZĂ LEGALĂ	REFERINȚE	MENȚIUNI
1.	REGULAMENTUL U.E. NR. 139/2014	<i>ADR.OR.B.015(b)(5)</i>	La solicitarea în vederea emiterii unui Certificat de Operator de Aerodrom, aplicantul trebuie să furnizeze Autorității Competente- în speță Autorității Aeronautice Civile Române- dovezi care să ateste adecvarea resurselor în vederea desfășurării operațiunilor pe aerodrom în conformitate cu cerințele aplicabile.
		<i>AMC1 ADR.OR.B.015 (b)(5)-para. (a)</i>	Managerul responsabil trebuie să aibă acces la resursele necesare pentru a se asigura că operațiunile sunt efectuate în conformitate cu cerințele aplicabile. În acest sens, cerința prevede faptul că resursele includ, dar nu se limitează la personal(...).
		<i>GMJ ADR.OR.B.015(b)(5)</i>	Managerii au obligația să analizeze și să adecveze resursele umane care trebuie alocate pentru desfășurarea activității, cu luarea în considerare ca în cadrul procesului de analiză să se țină cont inclusiv de aspectele referitoare la adecvarea organizării și managementului său, astfel:
		<i>(1) dimensiunea și complexitatea aerodromului;</i>	<i>(5) orele de funcționare ale aerodromului;</i>
		<i>(2) tipul de trafic;</i>	<i>(6) numărul de personal necesar pentru flectare activitate;</i>
		<i>(3) tipul operațiunilor;</i>	<i>(7) principiile factorilor umani;</i>
		<i>(4) nivelul și densitatea traficului;</i>	<i>(8) legislația muncii</i>
		<i>ADR.OR.D.005 (b)(2)</i> —	Ca parte a Sistemului de Management al Siguranței-Managerul responsabil trebuie să ofere o descriere a filosofiei și principiilor generale ale operatorului de aerodrom în materie de siguranță, denumite generic politica de siguranță, semnată de cadrul de conducere responsabil;
		<i>GMJ ADR.OR.E.005 0)IDoc ICAO 9683</i>	<i>"Materialele de îndrumare privind aplicarea principiilor de factori umani pot fi găsite în Doc ICAO 9683 – Manual de instruire privind factorii umani". În acest sens, trebuie avute în vedere următoarele prevederi din doc. ICAO 9683: Art. 1.3.20 din cuprinsul CAP. 1 conform căruia "Stresul se regăsește în multe locuri de muncă, iar mediul aviatic este deosebit de bogat în potențialii factori de stres. (...)" coroborat cu prevederile Art. 2.1.1. din cuprinsul CAP. 2 prin care este precizat că "De la începutul aviației, eroarea umană a fost identificată ca fiind factorul major în accidente și incidente. (...)",</i>
2.	REGULAMENTUL (UE) 2018/1139	<i>Anexa VII - Cerințe esențiale aplicabile aerodromurilor/ 2. OPERAȚIUNI ȘI ADMINISTRAREA 2.1. Responsabilitățile operatorului de aerodrom</i>	Operatorul de aerodrom este responsabil de operarea aerodromului. Responsabilitate operatorului de aerodrom sunt următoarele: (a) Operatorul de aerodrom detine, direct sau prin intermediul unor acorduri cu parti terte, toate mijloacele necesare pentru a garanta operarea în siguranța a aeronavelor pe aerodrom. Respectivele mijloace includ, dar nu se limitează la: personal și responsabilitate (...)

3.	<u>Anexa 17 ICAO- SECURITATEA AVIATIEI</u>	<i>Cap.1 - Definiții</i>	Sunt stipulate și definite ca atare pentru industria aviației aspect precum principiile factorilor umani, care se aplică activităților precum certificarea, instruirea, operațiunile în sine fiind interdependente de performanța umană, sens în care trebuie ținut cont de capacitățile și limitările umane care au impact asupra siguranței, securității și eficienței operațiunilor aeronautice.
4.	<u>Regulamentul 300/2008; Regulamentul 1998/2015 Programul National de Securitate Aeroportuara</u>	-	Anasamblul măsurilor și standardelor ce trebuie respectate în domeniul securității aviației civile.
5.	<u>Doc. ICAO 8973</u>	<i>Cap.1 Definiții</i>	Definește performanța umană în contextul aviației ca fiind capacitățile și limitările umane care au un impact asupra siguranței securității și eficienței operațiunilor aeronautice.
6.	<u>Documentul ICAO – Insider threat toolkit (Ed. 011 August 2022/ Doc. ICAO 10108-</u>	-	Se identifică și se analizează riscul care poate apărea din partea angajaților în industria aviației, angajați care pot săvârși sau facilita ACTE DE INTERVENȚIE ILICITĂ prin folosirea autorizației proprii de acces, având un avantaj tactic. Acest risc poate fi minimizat prin asigurarea unui mediu de lucru sănătos și sigur, punându-se accent pe optimizarea următorilor factori: - Factori de motivație (ex: realizări, recunoaștere și apreciere, responsabilitate, dezvoltare profesională și avansare); - Factori de igienă (ex: salariul și beneficiile, condițiile de muncă, relațiile cu colegii, politicile organizatorice).
7.	<u>Strategia Aviației la nivel European (ERPS)</u>	-	Prin care este trasată ca linie directoare, crearea și implicit menținerea unor condiții de calitate superlativă pentru locurile de muncă din aviație.
8.	<u>Buletin de Siguranță emis de EASA/ Nr. 2023-05</u>	-	Prin care se identifică ca și riscuri asociate activității aeroportuare; • Lipsa de personal operațional și tehnic; • Diverse aspecte ale atacurilor cibernetice; • Pierderea cunoștințelor, expertizei și transferul de experiență în urma schimbării personalului; • Lipsa timpului pentru instruirea adecvată a personalului; • Probleme de capacitate; Solicitându-se atât aeroporturilor și autorităților aeronautice din statele membre să ia măsurile care se impun în vederea diminuării acestor riscuri.
9.	CODUL AERIAN	<i>Articolul 29 alin. 2</i>	Administratorii aeroporturilor civile vor asigura, cu respectarea reglementărilor specifice aplicabile fiecărui domeniu și dimensionate în mod corespunzător volumului de trafic procesat, serviciile necesare pasagerilor, facilitățile de procesare a încărcăturii comerciale a aeronavelor , facilitățile de control de securitate și de ambulanță, precum și, după caz, cele de vamă, frontieră, fitosanitare, sanitar-veterinare și sanitar-umane.

**PREȘEDINTE,
Valentin IVANCEA**

Contrasemnează,
**SECRETARUL GENERAL AL JUDEȚULUI
dr. Elena - Cătălina ZARĂ**

