

No.380/03.11.2023

To: Mr. Olivier Jankovec- Director General ACI EUROPE  
E-mail:

**Subject: Law no. 296/2023 providing some budgetary fiscal measures could affect European legislation, SARPs and national legislation by the Romanian state authorities**

We inform you that Romanian Airports Association is looking with concern at the fact that Law no.296/2023 was promulgated *providing some budgetary fiscal* that could affect European legislation, SARPs and national legislation by the Romanian state authorities.

Although the law was put up for public consultation, the airports submitted written observations and arguments requesting to be exempted from these measures, but these were not taken into account by the Romanian state authorities.

An extremely important aspect consists in the fact that the Law provide the legal framework for requesting an exemption from the provisions of this law in the base of Art. LXXVI – point 2 of the Law no. 296/2023 through a MEMORANDUM initiated by the Ministry of Development, Public Works and Administration, which is submitted to the Government for approval. In this context, we mention that Romanian Airports Association requested by letter no. 379/03.11.2023 (document attached) the exception to the Ministry of Development, Public Works and Infrastructure

Regarding all the above, we kindly ask you to consider any necessary means to support us by sending a point of view to the Ministry of Development, Public Works and Infrastructure and Ministry of Transport and Infrastructure, that underlines the need for a MEMORANDUM in the base of Art. LXXVI of the Law no. 296/2023, so that Certified Romanian Airports to be exempted from the application of these budgetary fiscal measures.

Among the measures provided by the Law no/296/2023 which will have a negative impact on airports activities and which could affect European legislation, SARPs and national legislation, we list the following:

- ⌚ Modifying management structure and organizational charts by reorganizing internal structures;
- ⌚ Elimination of vacant positions, implicitly the impossibility of hiring new personnel;
- ⌚ Affecting staff remunerations with coordination attributions.

Specifically, we point out the fact that, if Romanian Airports will not be exempted from the application of these budgetary fiscal measures, it is possible that these will no longer be able:

- ⌚ to provide adequate resources and which may affect the principles of human factors implicitly human performance;
- ⌚ to maintain the conditions associated with the aerodrome operator certificates issued by the Romanian Civil Aviation Authority pursuant to the EU Regulation. no. 1139/2018 of the European Parliament and of the Council and the EU Regulation no. 139/ 2014 of the European Commission and implicitly the requirements of the European Union Agency for Aviation Safety.

Romanian Airports Association emphasizes the fact that, with regard to the airport domain, it could produce serious negative effects on the airport domain, specifically on airports and personnel carrying out activities with an impact on aeronautical safety and security, which would be contrary to the requirements related to the applicable international and national legislation for aerodromes, such as:

- Commission Regulation (EU) No 139/2014 - ADR.OR.B.015(b)(5)/ AMC1 ADR.OR.B.015 (b)(5)-para.(a), ADR.OR.D.005(a),(b)-(2),(d), ADR.OR.B.040 - para. (a) - (1); (2),GMI ADR.OR.E.005 (j);
- Regulation (EU) 2018/1139 - ANNEX VII;
- ICAO Annex 17 – Aviation Security;
- SIB EASA 2023 – 05;
- EPAS 2023-2025 - Volume II - EPAS Actions 2023 Edition, Chapter 9;
- Doc ICAO – Insider threat toolkit;
- Doc ICAO 9683 - Human Factors Training Manual
- Romanian Air Code – Article 29.

In conclusion, the Romanian Airports Association consider that if the airports will not be exempted this will generate the following particularly serious consequences:

**1) Affecting the terms of the airports certificate**, due to the fact that the management system will be significantly affected and that adequate human resources can no longer be ensured, in the context of the accelerated increase in passenger traffic at Romanian airports, for the performance of all aerodrome activities according to the EU Regulation. no. 139/2014.

In this context, we specify the fact that the provisions of Chapter III - Section 2 of Law no. 296/2023 are in contradiction with the spirit promoted by the following mandatory requirements of the EU Regulation. no. 139/2014:

LAW NO 293/2023	EU REGULATION. NO. 139/2014
<p><b>Art. XXXII</b></p> <p>(1) Vacancies existing at the level of the organizational structures of economic operators on the date of entry into force of the provisions of this law, for which the procedures for their occupation have not been initiated, shall be filled by competition or according to the existing methodology at the level of economic operators on the basis of the decision of the Board of Directors within the maximum limit of 7.5% of existing vacancies until the end of 2023.</p> <p>(2) The rest of the vacancies existing on the date of entry into force of this law after the application of the provisions of paragraph (1), at the level of economic operators shall be abolished and may not be re-established for a period of 6 months from the date of entry into force of this law ;</p>	<p><b>ADR.OR.B.015 Application for a certificate</b></p> <p>(b) The applicant shall provide the Competent Authority with the following:</p> <p>(5) evidence of adequacy of resources to operate the aerodrome in accordance with the applicable requirements;</p> <p><b>AMC1 ADR.OR.B.015(b)(5) - Application for a certificate</b></p> <p><b>ADEQUACY OF RESOURCES</b></p> <p>(a) General</p>

#### **Art. XXXVII.**

- (7) The organizational structures of economic operators can only be organized if the following personnel regulations are met:
- a) the organization of specialized departments/services regardless of naming them only for a minimum number of 10 subordinate positions;
  - b) the organization of specialized directorates/organizational structures superior to the departments/services provided for in letter a) only for a minimum number of 20 subordinate positions;
  - c) the organization of general specialized departments/organizational structures superior to the specialized departments provided for in letter b) only for a minimum number of 35 subordinate positions;
- (8) The number of management positions in the organizational structures of economic operators is a maximum of 8% of the total number of approved positions;

The applicant should provide all necessary information needed in order to demonstrate to the Competent Authority that its proposed organisation and management are suitable, and properly matched to the scale and scope of the operation.

The aerodrome operator should have the ability to discharge its responsibilities with regard to safety. The accountable manager should have access, as well as the authorisation, to the necessary resources to ensure that operations are carried out in accordance with the applicable requirements. The resources include, but are not limited to, personnel, tools and equipment, as well as financial resources.

#### **ADR.OR.D.005 Management system**

- (a) The aerodrome operator shall implement and maintain a management system integrating a safety management system.
- (b) The management system shall include:
  - (2) a description of the overall philosophies and principles of the aerodrome operator with regard to safety, referred to as the safety policy, signed by the accountable manager;
- (d) The management system shall be proportionate to the size of the organisation and its activities, taking into account the hazards and associated risks inherent in these activities.

#### **ADR.OR.B.040 Changes**

- (a) Any change:
  - (1) affecting the terms of the certificate, its certification basis and safety-critical aerodrome equipment; or
  - (2) significantly affecting elements of the aerodrome operator's management system as required in ADR.OR.D.005(b)
- shall require prior approval by the Competent Authority.

#### **2) Decreasing safety, security and quality standards related to airport activity.**

In this context, regarding the provisions Art. XXXVII, para. (6) that mention that *Basic salaries, overtime payments, including staff increases within economic operators, cannot exceed a maximum of 80% of the level of the fixed component of the executive members of the boards of directors or, as the case may be, of the remuneration of managers who are not members from the boards of directors* we consider that the human factor was not taken into account.

In this regard, to emphasize the importance of the human factor we refer to the subject of the human factor (employee personnel) as a threat to civil aviation security in the document ICAO INSIDER THREAT TOOLKIT (Ed. 01, August 2022), referring to Doc 10108 ICAO - Aviation Security Global Risk Context Statement.

Thus, the risk that can arise from employees in the aviation industry is identified and analyzed, employees who can commit or facilitate ACTS OF ILLEGAL INTERVENTION by using their own access authorization, having a tactical advantage.

This risk can be minimized by ensuring a healthy and safe working environment, focusing on optimizing the following factor:

- Motivation factors (eg: salary and benefits, working conditions, achievements, recognition and appreciation, responsibility, professional development and advancement);

**3) Affecting human and organizational performance through:**

- a) blocking airport activity,
- b) resignations in bulk,
- c) performing an activity at low quality standards, according to the remuneration received and, much more seriously, the appearance of premises that facilitate the existence of the risk that may arise from employees who may commit or facilitate ACTS OF ILLEGAL INTERVENTION or VIOLATION OF SECURITY RULES,
- d) the distortion of civil aviation activity, by reference to the reorganization of organizational structures and the decrease in financial motivation of employees, implicitly the lack of superlative quality conditions for jobs in aviation.

**4) Inducing additional stress to employees** who carry out activities with an impact on aeronautical safety and security and who are subject to the provisions of national and international safety and security norms, meaning that the aspect that stress, as a psychosocial particularity, represents one among the most frequent human factors generating incidents and accidents in the domain of aviation.

Considering the provisions of Art. XLI – para.7-a) that mention *The organizational structures of economic operators can only be organized if the following personnel regulations are met:*

a) the organization of specialized departments/services regardless of naming them only for a minimum number of 10 subordinate positions, we offer for 2 extremely important examples in the case of airports, more precisely of the personnel with coordination duties:

**SECURITY ACTIVITY**  
**HEAD SHIFT OF AIRPORT SECURITY**

Considering the **NATIONAL PLAN FOR AVIATION SECURITY** approved by the Government, chapter 15 stipulates the fact that the implementation of the plan of measures in response to crisis situations within the airport is required, which is provided for in MANAGEMENT PLAN FOR CRISIS SITUATIONS

In the framework of the MANAGEMENT PLAN according to the NATIONAL PLAN FOR AVIATION SECURITY, there are requirements and measures regarding the security measures that are applied, as follows:

The Head Shift of Airport Security who manages the monitoring of the compliance of security measures at the airport 24/7, has the obligation in the event of a threat to train and coordinate the crisis cell within the airport and the preparation of the primary threat assessment and the disposition of all security measures within the crisis cell until at the meeting of the Crisis Management Committee. Thus, the duties of the Shift Manager consist of the application and monitoring of security measures at the airport.

All these positions are provided in the organizational chart of each entity/institution in accordance with the requirements of the NATIONAL PLAN FOR AVIATION SECURITY.

## **OPERATIONAL ACTIVITY**

### **HEAD SHIFT OF GROUND OPERATIONS**

The general purpose of this position is the coordination, management and verification of the regular development of the activity within the Operational Directorate, having as objectives

- ⌚ Ensuring the application / implementation within the activity of Regulation (EC) no. 1139/2018 and Regulation (EU) No. 139/2014;
- ⌚ Coordination and verification of the regular development of the activity within the Ground Operations Service;
- ⌚ Ensuring the necessary services, the proper development of the activities of the Ground Operations Service;
- ⌚ Ensures the coordination of the entire airport activity carried out in the airport perimeter, includind the activity of external organisations;
- ⌚ Coordinations of the Apron Management Activities ;
- ⌚ Coordination in the event of an emergency situation
- ⌚ Ensures the operation of the aerodrome in winter conditions, reduced visibility, night conditions and adverse weather conditions.

### **IN CONCLUSION:**

**Considering the responsibilities of coordinating all the activities described above, and also the fact that the activity at the airport is carried out 24/7, the HEAD SHIFT OF AIRPORT SECURITY and the HEAD SHIFT OF GROUND OPERATIONS cannot have a certain number of subordinates because they coordinates the staff of all services and departments, including the staff of external organisations who carry out their work in the airport perimeter, the activity having a permanent regime.**

**They also collaborates and cooperates with institutions such as the Romanian Intelligence Service, the Border Police, Customs and Transport Police, the providers of ground handling services at the airport and the airlines that operate flights at the airport.**

**5) Distortion of the competitive market at European level**, affecting in this sense the competition between international airports in Romania and other airports in Europe.

Regarding all the above, we kindly ask you to consider any necessary means to support us by sending a point of view to the Ministry of Development, Public Works and Infrastructure and Ministry of Transport and Infrastructure, that underlines the need for a MEMORANDUM in the base of Art. LXXVI – point 2 of the Law no. 296/2023, so that Certified Romanian Airports to be exempted from the application of these budgetary fiscal measures.

With great respect,

**PRESIDENT**  
**ROMANIAN AIRPORTS ASSOCIATION**  
 PhD Eng David CICEO





ASOCIAȚIA AEROPORTURILOR DIN ROMÂNIA



Str. Traian Vuia, nr. 149, 400397 Cluj-Napoca, România Tel: +40 (264) 307 515;

Fax: +40 (264) 307 593; Email: [aar@airportaar.ro](mailto:aar@airportaar.ro)

<http://www.airportaar.ro>

Nr.379/ 03.11.2023

CĂTRE

**MINISTERUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI**

Domnului Ministru - Adrian-Ioan VEȘTEA

E-mail: [ministru@mdlpa.ro](mailto:ministru@mdlpa.ro)

**Subiect: Solicitud de exceptare a Aeroporturilor de la prevederile Capitolului III, Secțiunea 2 din Legea nr. 296/2023 privind unele măsuri fiscal-bugetare pentru asigurare sustenabilitate finanțieră a României pe termen lung**

Având în vedere publicarea în Monitorul Oficial a Legii nr. 296/2023 privind unele măsuri fiscale-bugetare pentru asigurarea sustenabilității finanțieră a României pe termen lung, solicităm exceptarea Aeroporturilor din România de la prevederile Capitolului III, Secțiunea 2 din lege, în baza Art. LXXVI, alin.2. din Legea nr. 296/2023.

În acest sens, menționăm faptul că există posibilitatea producerii unor efecte negative deosebit de grave, în concret asupra activității aeroporturilor și a personalului care desfășoară activități cu impact asupra siguranței și securității aeronautice, fapt pentru care vă transmitem **ANALIZA FUNDAMENTATĂ**, din care rezultă modul în care este afectată activitatea Aeroporturilor din România și care centralizează, totodată, argumentele în vederea exceptării acestora de la prevederile Capitolului III – Secțiunea 2 din Legea nr. 296/2023, adresându-vă respectuos rugămintea inițierii unui MEMORANDUM și transmiterii spre aprobare către Guvernul României conform Art. LXXVI, alin.2.

De asemenea, aşa cum am evidențiat în **ANALIZA FUNDAMENTATĂ**, subliniem faptul că prevederile ***Capitolului III/ Secțiunea 2-Măsuri referitoare la disciplina economico-financiară a operatorilor economici*** nu sunt în concordanță cu cerințele conexe legislației internaționale și naționale aplicabile și specifice aeroporturilor, precum:

- Regulamentul U.E. nr. 139/2014;
- Regulamentul U.E. 2018/1139;
- Anexa 17 ICAO – SECURITATEA AVIAȚIEI;
- Buletin de Siguranță emis de EASA/ Nr. 2023-05;
- Planul European pentru Siguranța Aviației (EPAS);
- Codul Aerian din 18 martie 2020 (Legea nr. 21/2020);
- ORDIN MTI nr. 1.309 din 8 septembrie 2014;
- RACR-AD-FSH/PIAC-AD-FSH;
- PIAC-AD-139.

Totodată, din perspectiva proiectelor aprobate și finanțate prin **Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 (POIM)**, iterăm și precizarea că finanțarea aeroporturilor, 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, publicată în JOUE în data de 04.04.2014, și transpusă în legislația națională prin schemele de ajutor de stat aprobată de către Comisia Europeană.

În acest sens, precizăm că Aeroporturile au în derulare proiecte aprobată cu finanțare prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 (POIM), pe care trebuie să le implementeze cu ajutorul unui personal calificat, motivat financiar și stimulat profesional prin acordarea posibilității de ascensiune profesională, fiind obligatorie și existența pe aeroport a unor resurse umane adecvate, în vederea gestionării obiectivelor de investiții realizate prin fondurile europene.

Din perspectiva pregătirii profesionale a personalului conex aviației, subliniem faptul că personalul de conducere și personalul cu atribuții în materie de coordonare a activității, trebuie să aibă un nivel de pregătire avansat, la standarde europene și implicit un nivel de salarizare corespunzător.

În această privință, menționăm că pregătirea specialiștilor din aviație, prin diminuarea salarialilor, ar afecta semnificativ performanțele economice ale Aeroporturilor din România, din cauza faptului că personalul cu un grad major de răspundere pe linie de siguranță și securitate aeronautică nu ar fi dispus să accepte o diminuare salarială. Prin urmare, nivelul de salarii trebuie să fie corespunzător pentru a asigura permanent siguranța și securitatea aeronautică și aliniat standardelor unitare specifice statelor membre ale Uniunii Europene.

#### **ÎN CONCLUZIE:**

Neexceptarea Aeroporturilor din România de la prevederile Capitolului III, Secțiunea 2 din lege, în baza prevederilor Art. LXXVI, alin.2. din Legea nr. 296/2023, prin inițierea unui MEMORANDUM și transmiterea spre aprobare către Guvernul României, generează riscul ridicat de a produce, *inter alia*, următoarele posibile consecințe:

1 – reducerea, la nivelul aeroporturilor, a standardelor de siguranță, securitate și calitate, conexe activității aeroportuare, deși implementarea acestora trebuie să fie unitară la nivelul Uniunii Europene;

2- afectarea condițiilor Certificatelor de Operatori de Aerodrom și a Bazelor de Certificare, care au fost emise în baza Regulamentului U.E. nr. 1139/2018 și Regulamentului U.E. nr. 139/2014, din cauza faptului că nu vor mai putea fi asigurate resursele umane necesar a fi alocate pentru activitățile aeroportuare – în contextul creșterii accelerate a traficului aerian la nivelul Aeroporturilor din România;

3 – afectarea performanței umane și organizaționale la nivelul tuturor Aeroporturilor din România 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.

4 – distorsionarea pieței concurențiale la nivel european, afectând în acest sens competiția dintre aeroporturile din România și celelalte aeroporturi din Europa.

Având în vedere toate aspectele iterate mai sus, în conformitate cu prevederile Art. LXXVI, alin.2 din Legea nr. 296/2023, vă transmitem ANALIZA FUNDAMENTATĂ, adresându-vă respectuos rugămintea de a iniția MEMORANDUMUL în vederea exceptării de la prevederile Capitolului III, Secțiunea 2 pentru Aeroporturile din România și a-l înainta spre aprobare Guvernului României.

Cu deosebită stimă,

**Dr.Ing. David Ciceo**  
**Președinte Asociația Aeroporturilor din România**



Str. Traian Vuia, nr. 149, 400397 Cluj-Napoca, România Tel: +40 (264) 307 515;  
Fax: +40 (264) 307 593; Email: [aar@airportaar.ro](mailto:aar@airportaar.ro)  
<http://www.airportaar.ro>

## ANALIZĂ FUNDAMENTATĂ

Prin care expunem argumentele menite să susțină necesitatea exceptării Aeroporturilor din România de la prevederile *Capitolului III, Secțiunea 2 Măsuri referitoare la disciplina economico-financiară a operatorilor economici*, prin intrarea în vigoare și aplicarea Legii nr. 296/2023. Astfel, intrarea în vigoare și aplicarea acestui act normativ va produce efecte negative deosebit de grave asupra domeniului aeroportuar, în concret asupra aeroporturilor și a personalului care desfășoară activități cu impact asupra siguranței și securității aeronautice, mai ales că aceste prevederi nu sunt în concordanță cu cerințele conexe legislației internaționale și naționale aplicabile în materie, precum:

- Regulamentul U.E. nr. 139/2014;
- Regulamentul U.E. 2018/1139;
- Anexa 17 ICAO – SECURITATEA AVIAȚIEI;
- Buletin de Siguranță emis de EASA/ Nr. 2023-05;
- Planul European pentru Siguranța Aviației (EPAS);
- Codul Aerian din 18 martie 2020 (Legea nr. 21/2020);
- ORDIN MTI nr. 1.309 din 8 septembrie 2014;
- RACR-AD-FSH/PIAC-AD-FSH;
- PIAC-AD-139.

În acest context, aşa cum vom prezenta în cele ce urmează, exceptarea Aeroporturilor din România de la prevederile măsurilor de disciplină economico-financiară stipulate în Capitolul III, Secțiunea 2 din Lege, devine o necesitate din perspectiva obligativității respectării permanente a standardelor de siguranță și securitate ale aviației civile în conformitate cu principiile legislației naționale și a legislației europene în ceea ce privește aviația civilă.

### STAREA DE DREPT:

1. Finanțarea aeroporturilor, 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.

2. Codul aerian al României din 2020, parte integrantă din Legea nr. 21/2020, la art. 30 impune administratorilor aerodromurilor 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 Aeriân și al reglementărilor specifice aplicabile, de către administratorii aerodromurilor. 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, sanită-veterinare și sanită-umane.*

3. Administratorii 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), cât și asigurarea managementului 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 mențenanță aerodromului	-	-

De precizat este faptul că unele persoane, numite în funcțiile cheie prezentate, asigură managementul în același timp, atât în calitate de OA (Operator de Aerodrom), cât și AMS (Furnizor Servicii de Administrare a Platformei) și FSH (Furnizor Servicii de Handling).

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 risurilor, datorită rolului principal de a asigura menținerea siguranței operațiunilor pe aerodrom, 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, applicantul trebuie să furnizeze Autorității Competente – în speță Autorității Aeronautice Civile Române – dovezi care să ateste adekvarea resurselor în vederea desfășurării operațiunilor pe aerodrom în conformitate cu cerințele aplicabile;

b) *Conform 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 GMI ADR.OR.B.015(b)(5)* – Managerii au obligația să analizeze și să aducă resursele umane care trebuie alocate pentru desfășurarea activității, cu luarea în considerare în cadrul procesului de analiză inclusiv a aspectelor adevarării organizării și managementului său, solicitantul trebuind, 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 (a) și (b)(2)* – Operatorul de aerodrom trebuie să implementeze un sistem de management care să cuprindă un sistem de management al siguranței. Ca parte a Sistemului de Management al Siguranței – Managerul responsabil trebuie să ofere o descriere a filosofilor și principiilor generale în materie de siguranță, denumite generic Politica de Siguranță, semnată de cadrul de conducere responsabil, unul dintre angajamente constând în susținerea managementului siguranței prin alocarea tuturor resurselor necesare(...);

e) *Conform - GM1 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

*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 (AMC1 ADR.OR.D.005 (b)(6), ADR.OR.B.015 (b)(4); ADR.OR.B.040) pentru orice schimbare critic cu impact asupra siguranței:*

- 1) care afectează termenii Certificatului de Operator de Aerodrom și Baza de Certificare, cadrul de autorizare și echipamentele aeroportuare esențiale pentru siguranță;
- 2) care afectează semnificativ elemente ale sistemului de management (printre care și organograma organizațională) aşa cum sunt prevăzute în ADR.OR.D.005 (b),

este necesară aprobarea prealabilă din partea Autorității Aeronautice Civile Române, fiind Autoritatea Competentă, potrivit cerințelor de reglementare emise de Agenția Europeană pentru Siguranța Aviației.

#### ÎN CONCLUZIE:

Precizăm faptul că prevederile Capitolului III - Secțiunea 2 din Legea nr. 296/2023 sunt în contradicție cu spiritul promovat de următoarele cerințe obligatorii ale Regulamentului UE. Nr. 139/2014:

LEGEA NR 293/2023	REGULAMENTUL U.E nr. 139/2014
<b>Art. XXXII</b> <p>(1) Posturile vacante existente la nivelul structurilor organizatorice ale operatorilor economici la data intrării în vigoare a prevederilor prezentei legi, pentru care nu au fost declanșate procedurile pentru ocuparea acestora, se ocupă prin concurs sau potrivit metodologiei existente la nivelul operatorilor economici pe baza hotărârii consiliului de administrație, în limita maximă a 7,5% din posturile vacante existente până la sfârșitul anului 2023.</p> <p>(2) Restul posturilor vacante existente la data intrării în vigoare a prezentei legi după aplicarea prevederilor alin. (1) la nivelul operatorilor economici se desfășoară și nu se pot</p>	<b>ADR.OR.B.015 - Solicitarea unui certificat</b> <p>(b) Solicitantul furnizează autorității competente următoarele:</p> <p>5. dovada adecvării resurselor pentru operarea aerodromului în conformitate cu cerințele aplicabile;</p> <p><b>AMC1 ADR.OR.B.015(b)(5) - Solicitarea unui certificat</b></p> <p><b>ADECVAAREA RESURSELOR</b></p>

<p>reînființa pe o perioadă de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi.</p> <p><b>Art. XXXVII</b></p> <p>(7) Structurile organizatorice ale operatorilor economici se pot organiza numai dacă sunt îndeplinite următoarele normative de personal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) organizarea de departamente/servicii de specialitate, indiferent de denumirea acestora, numai pentru un număr minim de 10 posturi în subordine;</li> <li>b) organizarea de direcții de specialitate/structuri organizatorice superioare departamentelor/serviciilor prevăzute la lit. a) numai pentru un număr de minimum 20 de posturi în subordine;</li> <li>c) organizarea de direcții generale de specialitate/structuri organizatorice superioare direcțiilor de specialitate prevăzute la lit. b) numai pentru un număr de minimum 35 de posturi în subordine.</li> </ul> <p>(8) Numărul funcțiilor de conducere din structurile organizatorice ale operatorilor economici este de maximum 8% din numărul total de posturi aprobate</p>	<p>(a) Solicitantul trebuie să furnizeze toate informațiile necesare pentru a demonstra autorității competente că organizarea și managementul propus sunt adecvate și potrivite în mod corespunzător cu amplitudinea și domeniul de aplicare al operațiunii.</p> <p>Operatorul de aerodrom trebuie să aibă capacitatea de a-și îndeplini responsabilitățile în ceea ce privește siguranța. Managerul responsabil ar trebui să aibă acces, precum și autorizația, la resursele necesare pentru a se asigura că operațiunile sunt efectuate în conformitate cu cerințele aplicabile. Resursele includ, dar nu se limitează la, personal, unele și echipamente, precum și resurse financiare.</p> <p><b>AMC1 ADR.OR.B.015(b)(9) - Solicitarea unui certificat</b>  <b>MANUAL DE AERODROM</b>  Manualul aerodromului și amendamentele sale pot fi transmise autorității competente (...) Coroborat cu</p> <p><b>AMC3 ADR.OR.E.005 – Manualul de Aerodrom</b></p> <p>(a) Manualul de aerodrom trebuie să aibă următoarea structură și să includă, cel puțin, următoarele informații:</p> <p><b>B. PARTEA B — SISTEMUL DE MANAGEMENT AL AERODROMULUI, CERINȚE DE CALIFICARE ȘI INSTRUIRE</b></p> <p>2. O descriere a sistemului de management, inclusiv următoarele:</p> <p>2.1 Organizarea și responsabilitățile aerodromului, inclusiv următoarele: o descriere a structurii organizaționale, inclusiv a organigramei generale și a celorlalte departamente. Organograma trebuie să descrie relația dintre departamente. Ar trebui prezentate liniile de subordonare și raportare la toate nivelurile structurii organizaționale (Departamente, Secții etc.) legate de siguranță.</p> <p><b>ADR.OR.D.005 Sistemul de management</b></p> <p>(a) Operatorul de aerodrom implementează și menține un sistem de management care să cuprindă un sistem de management al siguranței.</p>
--	--

	<p>(b) Sistemul de management include:</p> <p>2. o descriere a filosofiilor și principiilor generale ale operatorului de aerodrom în materie de siguranță, denumite generic politica de siguranță, semnată de cadrul de conducere responsabil;</p> <p>(d) Sistemul de management trebuie să fie proporțional cu dimensiunea organizației și cu amploarea activităților sale, ținând seama de pericolele și riscurile asociate, inerente acestor activități.</p>
	<p><b><u>ADR.OR.B.040 Schimbări</u></b></p> <p>a) Orice schimbare care:</p> <p>1. afectează condițiile certificatului, baza de certificare și echipamentele esențiale pentru siguranță ale aerodromului;</p> <p>sau</p> <p>2. afectează, în mod semnificativ, elementele sistemului de management al operatorului de aerodrom conform cerințelor de la ADR.OR.D.005 litera (b)</p> <p>necesită aprobarea prealabilă din partea autorității competente.</p> <p>Coroborat cu</p> <p><b><u>PIAC-AD-139 – Proceduri și instrucțiuni de Aeronautică Civilă – Certificarea și supravegherea aerodromurilor civile în conformitate cu cerințele Regulamentului (U.E.) nr. 139/2014</u></b></p> <p><i>3.3 Schimbări ce necesită aprobarea prealabilă a AACR:</i></p> <p>(4) Modificări care afectează semnificativ elemente ale sistemului de management al operatorului aerodromului (<b>modificări ale organigramei / relațiilor funcționale cu impact asupra independenței managerului de siguranță, respectiv a procesului de monitorizare a conformării</b>);</p>

**REGULAMENTUL (UE) 2018/1139 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agentiei Uniunii Europene pentru Siguranta 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 define, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, toate mijloacele necesare pentru a garanta operarea în siguranță a aeronavelor pe aerodrom. Respectivele mijloace includ, dar nu se limitează la: personal și responsabilități (...).

## **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 capacitatele și limitările umane care au impact asupra siguranței, securității și eficienței operațiunilor aeronautice.

În concret, 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 fundamental pentru o alocare echilibrată a tuturor resurselor, pentru ca toate risurile 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 finanțări-fiscale 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.

## **PROIECTE APROBATE SI FINANTATE PRIN PROGRAMUL OPERATIONAL INFRASTRUCTURA MARE 2014-2020**

Toate aeroporturile din România, sunt beneficiarii și implementează unul sau mai multe proiecte finanțate prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, care prin Ghidul Solicitantului, în vederea dovedirii capacitații administrative, la nivelul fiecărui proiect impune nominalizarea unui responsabil de proiect, care are rolul de manager de proiect (funcție de conducere).

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 fundamental pentru o alocare echilibrată a tuturor resurselor, pentru ca toate risurile de siguranță și securitate evaluate să poată fi controlate, diminuate și eliminate, în funcție de particularitatea acestora.

Menționăm, de asemenea, că Aeroporturile au în derulare proiecte aprobată cu finanțare prin Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) pe care trebuie să le implementeze cu ajutorul unui personal calificat, motivat finanțiar și stimulat profesional prin acordarea posibilității de ascensiune profesională. În aceeași ordine de idei, este obligatorie existența pe aeroport și a unor resurse umane adecvate în vederea gestionării obiectivelor de investiții realizate prin fonduri europene.

În acest context, aplicarea prevederilor Capitolului III, Secțiunea 2 din Lege, fără exceptarea aeroporturilor, prin anularea factorilor de motivație asociati resursei umane (salariu, beneficii, condiții de muncă, recunoaștere și apreciere etc.) creează premisele pentru apariția unor vulnerabilități și riscuri la adresa siguranței și securității aviației civile, astfel:

### **STAREA DE FAPT:**

**Măsurile finanțări-fiscale prevăzute în Capitolul III, Secțiunea 2 din lege care vizează domeniul aeroportuar, fie că discutăm despre aeroporturi care funcționează ca regii autonome în subordinea Consiliilor Județene, sau sunt companii de stat care funcționează în subordinea Ministerului Transporturilor**

și Infrastructurii, pot genera un impact negativ major asupra securității și siguranței aviației datorită următoarelor aspecte:

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

În această privință, este desconsiderat principiul Factorului Uman în urma a ceea ce se prevede prin art. XXXVII, alin. (6) din Legea nr.296/2023 potrivit căruia *Salariile de bază, plășile de ore suplimentare, inclusiv sporurile personalului încadrat în cadrul operatorilor economici, nu pot depăși maximum 80% din nivelul componentei fixe a membrilor executivi ai consiliilor de administrație sau, după caz, al remunerațiilor conducătorilor care nu fac parte din consiliile de administrație.*

**2. Afectează condițiile Certificatelor de Operatori de Aerodrom și a Bazelor de Certificare emise de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, în baza Regulamentului U.E. nr. 1139/2018 și Regulamentului U.E. nr. 139/2014 și reprezintă implicit o neconcordanță cu două Regulamente Europene, datorită faptului că nu mai pot fi asigurate resurse umane necesare a fi alocate pentru activitățile aeroportuare – în contextul creșterii accelerate a traficului aerian la nivelul aeroporturilor din România. În acest sens se impune inclusiv precizarea faptului că demonstrarea adecvării resurselor umane trebuie realizată permanent și în acord cu cerințele aplicabile aviației civile.**

Cu privire la acest aspect, subliniem importanța Buletinului de Siguranță 2023-5 emis de Agenția Europeană pentru Siguranța Aviației (EASA) cu privire la riscurile asociate în contextul creșterii traficului aerian, fiind identificate drept riscuri asociate activității aeroportuare:

- a) *Lipsa de personal operațional și tehnic;*
- b) *Diverse aspecte ale atacurilor cibernetice;*
- c) *Pierderea cunoștințelor, expertizei și transferul de experiență în urma schimbării personalului;*
- d) *Lipsa de timp pentru instruirea corectă a personalului;*
- e) *Probleme de capacitate.*

Prin raportare la riscurile enumerate mai sus, Agenția Europeană pentru Siguranța Aviației (EASA) a solicitat, prin Buletinul de Siguranță menționat mai sus, atât aeroporturilor, cât și autorităților competente din statele membre să ia măsurile necesare pentru reducerea acestor riscuri.

**3. Poate afecta performanța umană și organizațională la nivelul aeroporturilor 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 introduse prin prezența lege, în special cele prevăzute în Capitolul III, Secțiunea 2, aduc 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.

În această privință, menționăm că pregătirea specialiștilor din aviație, prin diminuarea salariilor, ar afecta semnificativ performanțele economice ale Aeroporturilor din România, din cauza faptului că personalul cu un grad major de răspundere pe linie de siguranță și securitate aeronautică nu ar fi dispus să accepte o diminuare salarială. Prin urmare, nivelul de salarii trebuie să fie corespunzător pentru a asigura permanent siguranța și securitatea aeronautică și aliniat standardelor unitare specifice statelor membre ale Uniunii Europene.

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

**5. Induc un stres suplimentar** angajaților aeroporturilor care desfășoară activități cu impact asupra siguranței și securității aeronautice și care se află sub incidență prevederilor normelor de securitate și siguranță națională și internațională, 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 Pot aduce** o atingere majoră asupra măsurilor pe care aeroporturile sunt obligate să le aplică pentru a îmbunătăți permanent măsurile necesare și implementate în ceea ce privește remunerările personalului și totodată creșterea graduală a numărului de personal alocat, din perspectiva complexității activității. În acest sens, măsurile anterior menționate – remunerările 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.

În această privință, oferim două exemple extrem de importante, mai precis cu privire la personalul cu atribuții de coordonare:

**\*ACTIVITATEA DE SECURITATE\* - FUNCȚIA *ŞEF DE TURĂ SECURITATE AEROPORTUARĂ*  
*PROGRAMUL NAȚIONAL DE SECURITATE A AVIAȚIEI CIVILE*** aprobat de Guvern, capitolul 15 prevede faptul că se impune implementarea Planului de măsuri ca răspuns la situațiile de criză din aeroport, ceea ce este prevăzut în **PLANUL DE MANAGEMENT PENTRU SITUAȚII DE CRIZĂ**.

În cadrul **PLANULUI DE MANAGEMENT** conform **PROGRAMUL NAȚIONAL DE SECURITATE A AVIAȚIEI CIVILE**, există cerințe și măsuri privind măsurile de securitate care se aplică, după cum urmează:

- ⇒ **Şeful de Tură Securitate** care gestionează monitorizarea respectării măsurilor de securitate la aeroport 24/7, securitate pe aeroport 24/7, are obligația în situația unei amenințări să instruiască și coordoneze celula de criză din cadrul aeroportului și întocmirea evaluării amenințării primare și dispunerea tuturor măsurilor de securitate în cadrul celulei de criză până la întrunirea Comitetului Managementului Situațiilor de Criză.
- ⇒ Astfel, atribuțiile **Şefului de Tură** constau în aplicarea și monitorizarea măsurilor de securitate pe aeroport.
- ⇒ Toate aceste posturi sunt prevăzute în organograma fiecărei entități/instituții în conformitate cu cerințele **PROGRAMULUI NAȚIONAL DE SECURITATE A AVIAȚIEI CIVILE**.

**\*ACTIVITATEA OPERAȚIONALĂ\* - *ŞEF DE TURĂ OPERAȚIUNI SOL***

Scopul general al acestui post este coordonarea, conducerea și verificarea desfășurării reglementate a activității specifice în cadrul Direcției Operaționale, având ca obiective:

- ⇒ Asigurarea aplicării/implementării în cadrul activității a Regulamentului (CE) nr. 1139/2018 și a Regulamentului (UE) Nr. 139/2014;
- ⇒ Coordonarea și verificarea desfășurării reglementate a activității specifice în cadrul Serviciului Operațiuni Sol;
- ⇒ Asigurarea serviciilor necesare, buna desfășurare a activităților operaționale;
- ⇒ Asigurarea coordonării întregii activități aeroportuare desfășurate în perimetru aeroportului, inclusiv activitatea organizațiilor externe (Furnizori Servicii de Handling, Instituții, Operatori Economici);
- ⇒ Coordonarea activităților de management a platformelor aeroportuare;
- ⇒ Coordonarea în cazul apariției unei situații care necesită activarea Planului pentru Situații de Urgență;
- ⇒ Asigurarea funcționării aerodromului în condiții de iarnă, vizibilitate redusă, condiții de noapte și condiții meteorologice nefavorabile.

## ÎN CONCLUZIE:

Având în vedere responsabilitățile de coordonare a tuturor activităților descrise mai sus, precum și faptul că activitatea la aeroport se desfășoară 24/7, atât Șeful de Tură Operațiuni Sol, cât și Șeful de Tură Securitate Aeroportuară nu pot avea un anumit număr de subordonați deoarece aceșia coordonează personalul tuturor serviciilor și departamentelor, inclusiv personalul organizațiilor externe care își desfășoară activitatea în perimetru aeroportului, activitatea având regim permanent.

De asemenea, colaborează și cooperează cu instituții precum Serviciul Român de Informații, Poliția de Frontieră, Poliția Vamală și Transporturi, furnizorii de servicii de handling la sol din aeroport și companiile aeriene care operează zboruri pe aeroport.

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 există riscul unor resurse umane insuficiente pe aeroporturi, care să asigure respectarea standardelor de siguranță, securitate și calitate în contextul *creșterii accelerate a traficului de pasageri pe Aeroporturile din România*.

Cu luarea în considerare a tuturor consecințelor evidențiate ca stare de fapt și cu mențiunea că Aeroporturile din România sunt certificate și, ca atare, își desfășoară activitatea sub incidența reglementărilor europene care sunt suverane, precum și sub incidența reglementărilor naționale, subliniem faptul că **intrarea în vigoare a Legii, în forma sa actuală, fără exceptarea aeroporturilor, de la prevederile Capitolului III, Secțiunea 2 din Lege, contravine cerințelor conexe regulamentelor europene și a legislației naționale** – așa cum sunt acestea prezentate în ANEXA 1 la prezenta.

## ÎN CONCLUZIE:

Considerăm oportună, pertinentă și mai mult decât necesară, exceptarea Aeroporturilor din România de la prevederile măsurilor de disciplină economico-financiară stipulate în Capitolul III, Secțiunea 2 din Legea nr. 296/2023, ținând cont de toate argumentele prezentate și care menționează obligativitatea respectării permanente a standardelor de siguranță și securitate a 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 reducere calitativă și cantitativă a condițiilor asociate domeniului aeroportuar, care incumbă personalului conex, responsabilități clar definite în materie de siguranță și securitate aeronautică, datorită generării impactului financiar și impactului asupra sistemului de management, în sens negativ, de măsurile cuprinse în Capitolul III, Secțiunea 2 din Legea nr. 296/2023, pe care îl va resimți întregul personal angajat al aeroporturilor și care converge către crearea unor premise cu potențiale riscuri deosebit de ridicate și de natură să afecteze performanțele umane, prin reduceri salariale, imposibilitatea angajării de personal, precum și pierderea oricărui posibil avantaj competitiv de către Aeroporturile din România față de celealte aeroporturi din Europa.

Totodată, analiza de impact a aplicării legii, în cazul aeroporturilor, prezentată mai sus, evidențiază riscul ca acestea să fie nevoie 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 pe Aeroporturile din România reprezintă o prioritate strategică națională.

Reiterăm și unul dintre cele mai importante aspecte, anume că, dacă aeroporturile nu vor fi exceptate de la aplicarea acestor măsuri de disciplină economico-financiară prevăzute în Capitolul III, Secțiunea 2 din Legea nr. 296/2023, acestea vor fi în imposibilitatea menținerii condițiilor asociate certificatelor de operator de aerodrom emise de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română în

temeiul Regulamentului U.E. nr. 1139/2018 al Parlamentul 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.

Având în vedere toate aspectele iterate în prezenta ANALIZĂ FUNDAMENTATĂ, vă adresăm rugămintea de a initia MEMORANDUMUL în vederea exceptării de la prevederile Capitolului III, Sectiunea 2 pentru Aeroporturile din România și a-l înainta spre aprobare Guvernului României, în temeiul prevederilor Art. LXXVI, alin.2 din Legea nr. 296/2023.

Cu deosebită stimă,

Dr.Ing. David Ciceo  
Președinte Asociația Aeroporturilor din România



