Asociația de Zbor Liber din România
în calitate de **Entitate Calificată** acreditată de către **Autoritatea Aeronautică Civilă Română**

as **Qualified Entity** accredited by the **Romanian Civil Aeronautical Authority**

Sediu: Sibiu, Str. Tipografilor Nr. 18, Cod 550164
Biroului de licențe: Str. Gheorghe Dima nr. 35 A, Parter, Cod 550409
C.I.F.: 18830317 **Tel.:** 0742045500
Cont bancar: RO41 RNCB 0227069994100001 BCR Sibiu
e-mail: *contact@azlr.ro* **website:** *https://azlr.ro*

Nr.1/527 din 15.09.2026

Către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

Direcția Comunicare, Dialog Social și Relații Instituționale

Subiect : Propuneri privind proiectul de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii interimar pentru modificarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 609/2026 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-LPAN AUN „Licențierea personalului aeronautic civil navigant - aeronave ultraușoare nemotorizate”, ediția 2/2026, și pentru modificarea Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 630/2007 privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultraușoare din România.

Notă de fundamentare

Asociația de Zbor Liber din România, este în prezent singura entitate calificată de certificare și supraveghere în baza PAC-AEC “Procedura de aeronautică civilă pentru acreditarea entităților calificate” ediția 1/2022 ce acționează sub supravegherea, controlul și responsabilitatea Autorității Aeronautice Române și are ca domeniu de competență supravegherea menținerii condițiilor asociate operațiunilor aeriene cu aeronave ultraușoare nemotorizate și certificării pentru piloții de aeronave ultraușoare nemotorizate ce operează pe teritoriul României.

Asociația de Zbor Liber din România, a deținut timp de 16 ani statutul de autoritate delegată pe domeniu în conformitate Anexa 6 la OMTCT 630/2007, a gestionat peste 2800 de licențe și calificări și are în structurile sale peste 90 % din personalul aeronautic navigant ce desfășoară activitate de zbor cu AUN.

Este membră cu drepturi depline și reprezintă România la European Hangliding and Paragliding Union (EHPU www.ehpu.org), cea mai important organizație europeană pe domeniul certificării și supravegherii activităților cu AUN din Europa și este singura

entitate delegată de Ministerul Tineretului și Sportului să reprezinte România la CIVL (Comisia Internațională de Zbor Liber din cadrul Federației Aeronautice Internaționale), în vederea aplicării și recunoașterii pregătirii profesionale a piloților conform standardelor internaționale SAFEPRO PARA și SAFEPRO DELTA.

Solicităm modificarea și completarea reglementării RACR-LPAN AUN, ediția 2/2026, în sensul propunerilor din tabelul anexat.

Urmărim ca cerințele de licențiere, pregătire și supraveghere să corespundă activității efectiv desfășurate și particularităților zborului cu aeronave ultraușoare nemotorizate, în special cu parapanta și deltaplanul și susținem obiectivele de siguranță, trasabilitate a instruirii și claritate a certificării urmărite prin noua ediție RACR-LPAN AUN.

Propunerile păstrează controlul autorității competente și cerințele de pregătire necesare siguranței zborului. Ele urmăresc folosirea competenței și experiența practică acumulată a entităților specializate, eliminarea formalităților fără utilitate practică și diferențierea obligațiilor piloților individuali, piloților tandem și instructorilor.

Prioritatea este eliminarea necorelărilor temporale dintre ordin și anexă, păstrarea recunoașterii pregătirii deja efectuate și stabilirea unei căi previzibile de finalizare a dosarelor. Simplificările privind documentele medicale, asigurarea, examinarea și activitatea instructorilor sunt solicitate în limitele cadrului legal și cu păstrarea cerințelor de siguranță corespunzătoare activității efectiv desfășurate.

Modificările corelate trebuie adoptate împreună, astfel încât simplificarea introdusă într-un articol să nu fie înlăturată de o cerință rămasă în alt articol.

1. Specificul zborului cu parapanta

Spre deosebire de orice alt tip de aeronavă, parapanta este un aparat de zbor fără structură rigidă cu care se poate decola de pe orice deal fără a avea nevoie de condiții deosebite. Orice persoană poate achiziționa la un preţ relativ redus un echipament complet și poate decola de aproape oriunde. Pilotul nu folosește tren de aterizare (roți) şi nu are nevoie de aerodromuri sau spaţii mari pentru decolare şi aterizare. Decolarea se face prin alergare ușoară pe o pantă înclinată, iar aterizarea se

Sediu: Sibiu, Str. Tipografilor Nr. 18, Cod 550164
Biroului de licențe: Str. Gheorghe Dima nr. 35 A, Parter, Cod 550409
C.I.F.: 18830317 **Tel.:** 0742045500
Cont bancar: RO41 RNCB 0227069994100001 BCR Sibiu
e-mail: *contact@azlr.ro* **website:** *https://azlr.ro*

realizează tot pe picioare. Viteza de zbor este mică (între 35 și 50 km/h), ceea ce oferă o senzație de plutire lentă și timp mare de reacție. Parapanta este singura aeronavă care după deteriorarea structurii se poate reconfigura în aer singură sau cu ajutorul pilotului, în funcţie de clasa în care se încadrează, astfel încât să reintre în parametrii de zbor adecvaţi, ceea ce face din această activitate, o activitate cu risc relativ redus dacă se respectă procedurile de bază.

2. Exercitarea atribuțiilor prin entități calificate

Dispoziții vizate: preambulul Art. (4) și pct. 8.2 alin. (1).

Solicităm păstrarea expresă a posibilității exercitării atribuțiilor prin entități calificate, în condițiile art. 6 alin. (4) din Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian. Reglementarea trebuie să permită valorificarea specializării practice în parapantă și deltaplan și a experienței în instruirea și evaluarea piloților dobândită până în prezent. Acest mecanism permite organizarea activităților aproape de comunitățile de practicanți și poate reduce timpii de soluționare a cererilor.

Practica internațională scoate în evidență faptul că în nici o țară europeană fie că este membră a UE sau nu, exercitarea atribuiților pe domeniul AUN nu este realizată direct de autoritatea competentă a statului respectiv, indiferent că avem în vedere ministerele de resort sau autorități aeronautice, ci este delegată unei singure organizații private specializate, la nivel național (DHV în Germania, SHV în Elveția, BHPA în UK, etc)

Delegarea trebuie să aibă un obiect precis, să fie exercitată în limitele actului de desemnare și să rămână supusă supravegherii AACR.

Pentru controlul activității de zbor sunt necesare persoane cu pregătire relevantă pentru clasa de aeronavă verificată, atribut care lipsește în totalitate din schema de personal a AACR.

Participarea entităților calificate trebuie însoțită de reguli de imparțialitate, inclusiv evitarea verificării propriei activități de pregătire de către persoanele direct implicate în aceasta.

În cazul actelor emise de o entitate delegată, propunem ca solicitantul să se poată adresa mai întâi acesteia, iar ulterior AACR. Pentru actele emise direct de AACR trebuie păstrată o cale de contestare aplicabilă emitentului, cu menținerea accesului la instanță în condițiile legii.

3. Simplificarea documentelor purtate în timpul zborului

Dispoziție vizată: pct. 1.5 alin. (2).

Propunem limitarea documentelor pe care pilotul este obligat să le poarte asupra sa la licența de pilot AUN și documentul de identitate valabil. Documentele justificative privind îndeplinirea celorlalte condiții trebuie să poată fi verificate în evidența de licențiere, actualizată la depunerea ori schimbarea lor. Purtarea permanentă a mai multor înscrisuri pe hârtie adaugă o formalitate distinctă, deși autoritatea poate verifica aceleași informații în dosarul pilotului sau online pe site-ul entității calificate.

Această soluție impune o distincție clară între existența și valabilitatea documentelor cerute pentru activitate și obligația de a le avea fizic asupra pilotului. Propunerea privește cea de-a doua obligație. Art. 2^1 din O.U.G. nr. 41/2016 susține, în domeniul său de aplicare, obținerea între instituții a copiilor documentelor emise de entități publice.

Mai mult decât atât prin specificul activității practicanții acestui gen de activitate neavând un cockpit protejat sunt în situația de a distruge sau deteriora grav aceste documente, fapt care ar impune o reemitere a mai multor duplicate pe durata unui an.

4. Asigurarea de răspundere civilă în funcție de activitate

Dispoziții vizate: pct. 1.5 alin. (2) lit. d), pct. 2.6 lit. b), pct. 4.8 lit. a), pct. 4.11 lit. a) și pct. 10.4.

Solicităm eliminarea condiției generale de asigurare din regimul licenței de pilot AUN pentru zborul individual și păstrarea protecției prin asigurare doar pentru activitatea de zbor în tandem. Condițiile și întinderea acoperirii trebuie raportate la activitatea pentru care sunt cerute.

Asociația de Zbor Liber din România
în calitate de **Entitate Calificată** acreditată de către
Autoritatea Aeronautică Civilă Română

as **Qualified Entity** accredited by the
Romanian Civil Aeronautical Authority

Sediu: Sibiu, Str. Tipografilor Nr. 18, Cod 550164
Biroului de licențe: Str. Gheorghe Dima nr. 35 A, Parter, Cod 550409
C.I.F.: 18830317 **Tel.:** 0742045500
Cont bancar: RO41 RNCB 0227069994100001 BCR Sibiu
e-mail: *contact@azlr.ro* **website:** *https://azlr.ro*

Art. 2 alin. (2) lit. c) din Regulamentul (CE) nr. 785/2004 exclude din domeniul său aparatele de zbor care decolează de pe picioare, inclusiv moto-parapantele și deltaplanele. Excluderea europeană nu împiedică instituirea unei obligații naționale și nu se extinde automat la toate clasele AUN.

Prin natura tipului aparatului de zbor cu masă totală sub 20kg şi fără structură rigidă nu există posibilitatea şi nu s-au înregistrat în 35 de ani de activitate pe domeniu nici măcar un eveniment care să implice sau reclame utilizarea unui asemenea tip de asigurare pe domeniul AUN, clasa parapantă şi deltaplan.

În contradicţie cu cerinţele exagerate ale Anexei OM609 din 17.06.2026 pentru parapante şi deltaplane care sunt clasă inferioară, RACR LPAN ULM elimină obligativitatea deţinerii unei asigurări pentru pagube produse terţilor pentru piloţii de motoparapantă care decoleaza de pe picioare.

Desemenea acelaţi lucru se poate observa şi în cazul operării şi pilotării dronelor din categoria Open sub 20 kg pentru zborurile de agrement şi comerciale, în condiţiile în care acestea au structură rigidă şi pot produce daune şi pagube materiale prin natura, structura constructivă sau tipul transportului.

Pentru instructor, solicitarea unei polițe care acoperă persoane aflate la bord este justificată atunci când acesta păstrează și exercită privilegiile de pilot tandem ori desfășoară instruire în tandem. Instruirea de la sol nu trebuie condiționată de asigurarea unui risc de transport al unui pasager pe care instructorul nu îl asumă. Mai mult decât atît un instructor de parapantă sau deltaplan desfășoară supravegherea zborului de la sol prin intermediul mijloacelor de comunicare prin proceduri clar stabilite care nu pun produc pagube directe terţilor. În condiţiile actualei reglementări o persoană este obligată să dețină 3 tipuri de asigurare întrucât aceasta are în cazul în care desfășoară activitate de instruire în tandem este obligatoriu şi pilot şi instructor.

Menținerea asigurării la tandem se susține prin necesitatea protejării persoanei transportate și a terților.

5. Diferențierea cerințelor medicale

Dispoziții vizate: pct. 1.5 alin. (4) lit. a) și b), noua lit. c), pct. 2.1 lit. b) și pct. 2.6 lit. a).

AZLR propune declarație anuală pe propria răspundere pentru pilotul AUN, document anual de la medicul de familie pentru instructor și menținerea evaluării medicale de specialitate pentru pilotul tandem. Obiectivul este diferențierea sarcinilor în funcție de expunerea proprie, responsabilitatea față de elev și prezența unei alte persoane la bord.

Pentru pilotul care exercită exclusiv privilegiile de zbor individual, propunem înlocuirea documentului anual de la medicul de familie cu o declarație pe propria răspundere la fel cum era prevăzut în vechea reglementare (OM 630 ANEXA 1 la RACR-LAPN AUN Declarație), reînnoită la 12 luni. Fundamentul propunerii îl constituie proporționalitatea controlului și responsabilitatea continuă a pilotului de a aprecia dacă starea sa permite zborul. Declarația cuprinde asumarea obligației de a nu zbura când starea de sănătate ori un tratament afectează capacitatea de pilotare și de a solicita evaluare medicală atunci când există îndoieli relevante.

În acest moment legislația națională şi europeană permite operarea dronelor din clasa Open sub 25 kg oricărui pilot fără nici o cerinţă medicală, deşi aceste aparate au demonstrat că pot deveni arme letale şi pot pune în mod vădit în pericol siguranţa şi securitatea zborului dacă sunt operate de persoane cu probleme medicale de natură psihiatrică.

Menţionăm faptul că în toţi cei 35 de ani de activitate de zbor pe domeniu în România nu au fost înregistrat nici un accident sau eveniment notabil care să fie generat de starea precară de sănătate a pilotului de parapantă sau deltaplan.

Pentru pilotul tandem se păstrează evaluarea medicală de specialitate, la intervalul de 60 de luni ori la revalidarea sau reînnoirea licenței, după termenul care intervine primul, precum și declarația anuală prevăzută la lit. a), în forma propusă. Cerința suplimentară se justifică prin răspunderea directă pentru o altă persoană aflată la bord. Trimiterea din lit. b) trebuie corelată cu noua lit. a), pentru a fi clar că documentul

anual complementar devine declarația, nu o adeverință medicală rămasă implicit obligatorie.

Pentru instructor propunem document medical emis de medicul de familie, valabil 12 luni. Instructorul care nu mai desfășoară zbor tandem trebuie să își poată continua activitatea de instruire în limitele competenței și aptitudinii sale, inclusiv supravegherea elevilor de la sol. Experiența didactică nu dispare prin renunțarea la tandem ci se acumulează pe măsură ce acesta dobândește experienţă prin numărul anilor de profesat. Atunci când instructorul efectuează și zboruri în tandem, i se aplică și cerințele medicale corespunzătoare acestei activități. Separarea regimurilor trebuie reflectată și în condițiile de menținere a calificării de instructor, pentru ca efectul propunerii să nu fie blocat de obligația de a păstra calificarea tandem.

6. Recunoașterea documentelor străine și nivelul IPPI

Dispoziții vizate: pct. 1.6 lit. c) și pct. 1.6 alin. (5).

Examinările la disciplinele „Legislație aeronautică și reglementări” și „Navigație”, cerute pentru recunoaștere, trebuie să poată fi organizate în cadrul unei entități calificate care are atribuită această competență. Soluția corelează procedura de recunoaștere cu mecanismul de examinare și certificare și permite evaluarea unitară a cunoștințelor necesare pentru operarea în România. Cerințele privind conținutul examinării și baremul de promovare rămân aplicabile.

Pentru recunoașterea pe baza cardului IPPI, propunem precizarea nivelului de cel puțin 4 în sistemul SAFEPRO PARA, respectiv SAFEPRO DELTA, așa cum este stipulat în reglementările FAI pentru nivelul minim acceptat pentru pilotul comandant de parapantă, care este conform în toate statele UE și nu numai.

Referirea la un nivel minim elimină posibilitatea interpretării că orice card, indiferent de nivelul înscris, permite aceleași activități. Formularea „cel puțin nivelul 4” include în mod clar și nivelurile superioare. Potrivit regulilor FAI, cardul IPPI dovedește nivelul de competență și este valabil împreună cu licența sau atestarea națională valabilă; condițiile de recunoaștere trebuie să reflecte această asociere.

Pragul propus reprezintă o condiție de recunoaștere pentru activitatea vizată de norma română. El nu conferă automat calificări de instructor sau pilot tandem și nu înlocuiește cerințele specifice pentru aceste activități.

7. Reguli unitare pentru examinatori

Dispoziții vizate: pct. 3.2 alin. (6) și pct. 4.2 alin. (5), corelate cu capitolul V.

Propunem eliminarea reluării cerințelor de experiență ale examinatorilor în articolele referitoare la cursurile de tandem și instructor, cu reglementarea lor unitară în capitolul consacrat examinatorilor.

Eliminarea trebuie operată ca o corelare legislativă, cu păstrarea cerințelor efectiv necesare pentru examinarea calificării respective. Nivelul 5 și experiența de instructor relevantă trebuie să rezulte neechivoc din norma comună aplicabilă examinatorului.

8. Menționarea expresă a zborului școală

Dispoziție vizată: pct. 1.11 alin. (2).

Solicităm includerea zborului școală în enumerarea activităților permise, în corelare cu clasificarea operațiunilor aeriene civile din art. 48 al Codului aerian. Reglementarea unei calificări destinate instruirii trebuie să exprime clar și dreptul de a desfășura activitatea de instruire corespunzătoare, pentru a evita interpretări restrictive ale enumerării.

Completarea trebuie raportată la calificarea deținută și la privilegiile acesteia. Deținerea exclusivă a calificării de pilot tandem nu echivalează cu deținerea calificării de instructor și nu poate conferi, prin această enumerare, dreptul de a instrui independent elevi. Zborurile școală se vor efectua în cadrul și în limitele stabilite pentru pregătire.

Sediu: Sibiu, Str. Tipografilor Nr. 18, Cod 550164
Biroului de licențe: Str. Gheorghe Dima nr. 35 A, Parter, Cod 550409
C.I.F.: 18830317 **Tel.:** 0742045500
Cont bancar: RO41 RNCB 0227069994100001 BCR Sibiu
e-mail: *contact@azlr.ro* **website:** *https://azlr.ro*

9. Aplicarea unitară a duratei suspendării

Dispoziție vizată: pct. 1.9 alin. (4).

Propunem eliminarea regulii potrivit căreia suspendarea nu poate depăși perioada de valabilitate rămasă a documentului. Durata măsurii trebuie să depindă de gravitatea situației constatate, în limita maximului de 6 luni, fără ca apropierea expirării licenței să reducă efectul aceleiași măsuri pentru unii titulari.

Pentru aplicare efectivă, trebuie precizat că expirarea documentului ori emiterea unui document revalidat sau reînnoit nu permite exercitarea privilegiilor înainte de încheierea suspendării. Decizia trebuie să stabilească perioada și motivele măsurii și să fie comunicată titularului, care își păstrează dreptul de a o contesta.

10. Eliberarea duplicatului fără publicarea în presă

Dispoziție vizată: pct. 1.15 lit. b).

Propunem eliminarea dovezii publicării într-un ziar de circulație națională a pierderii, furtului sau distrugerii documentului. Duplicatul înlocuiește suportul pierdut al unui drept deja înregistrat. Declarația pe propria răspundere și verificarea evidenței emitentului permit stabilirea situației documentului fără costurile și timpul necesare publicării în presă.

Prevenirea folosirii documentului pierdut este asigurată de informațiile care sunt tipărite pe document. Pentru verificarea unei licențe este obligatorie prezentarea unui act de identitate, iar informațiile de pe licență privind titularul trebuie sa corespundă cu informațiile pe care le conține actul de identitate.

11. Termene care permit aplicarea noii reglementări

Dispoziții vizate: pct. 7.1 alin. (3) și pct. 10.4.

Solicităm reducerea duratei maxime a procesului de declarare a organizațiilor de pregătire de la 120 la 60 de zile, calculate de la primirea declarației. Un termen de patru luni poate întârzia organizarea cursurilor și poate afecta un sezon de pregătire

dependent de condițiile meteorologice. Termenul de 60 de zile permite o planificare mai previzibilă și impune organizarea verificărilor într-un interval rezonabil, cu păstrarea controlului îndeplinirii cerințelor.

Pentru transmiterea documentelor prevăzute la pct. 10.4 propunem un termen de 180 de zile, în loc de 90 de zile, și limitarea obligației tranzitorii la piloții care dețin calificarea tandem, potrivit tabelului anexat. Intervalul permite identificarea și verificarea acoperirii de asigurare, programarea evaluărilor medicale și prelucrarea documentelor de către emitent. Un termen efectiv de conformare reduce riscul întreruperii activității din cauze administrative.

Actul de modificare trebuie să precizeze fără echivoc data de la care curg cele 180 de zile: menținerea reperului publicării reglementării inițiale și instituirea unui termen de la publicarea modificării au efecte diferite. De asemenea, trebuie delimitat termenul de transmitere a înscrisurilor de data de la care sunt obligatorii condițiile de fond. Limitarea depunerii tranzitorii la tandem nu trebuie să fie interpretată ca înlăturând documentul anual cerut instructorului prin noua lit. c) a pct. 1.5 alin. (4).

12. Recunoașterea competențelor instructorilor pentru remorcaj

Dispoziție vizată: completarea capitolului X.

Propunerea urmărește recunoașterea, în cadrul calificării de instructor, a dreptului de a desfășura activitatea de zbor în remorcaj și evitarea repetării pregătirii deja efectuate.

AZLR solicită recunoașterea privilegiilor instructorilor privind zborul în remorcaj, invocând RACR-LPAN AUN.2255. Pct. 2255 lit. f) din reglementarea anterioară recunoștea implicit deținătorilor calificării de instructor autorizația specială pentru zborul în remorcaj și zborul cu pasageri. Această dispoziție justifică recunoașterea expresă, în noul regim, a privilegiilor astfel dobândite, pe baza calificării de instructor deținute în condițiile reglementării anterioare.

13. Impactul estimat și condițiile de aplicare

Impactul asupra instruirii. Regimul tranzitoriu propus urmărește continuarea pregătirii, recunoașterea modulelor deja parcurse și reducerea riscului de suspendare administrativă a cursurilor, precum şi eliminarea riscului de anulare a posibilitaţii eliberării/revalidării/reînoirii/recunoaşterii licenţelor şi calificărilor aferente domeniului. Efectul privește elevii, piloții, instructorii, examinatorii și organizațiile de pregătire.

Impactul administrativ și economic. Acceptarea verificărilor electronice, eliminarea anunțului în presă pentru duplicate și clarificarea sarcinilor entităților calificate pot reduce timpul și costurile de conformare. Nu sunt estimate economii monetare în lipsa unor date privind tarifele, deplasările, examinările medicale și primele de asigurare. Păstrarea unei asigurări adecvate pentru activitatea de zbor în tandem protejează persoanele expuse și contribuie la predictibilitatea răspunderii.

Impactul bugetar. Propunerile nu prevăd înființarea unei instituții și nici alocări bugetare determinate în acest sens, întrucât întreaga activitate pe domeniu este delegată mediului privat cu experiență în domeniu.

Actualizarea procedurilor, evidențelor și sistemelor informatice poate presupune resurse pentru AACR și entitățile desemnate, dar prin simplificarea reglementării se pot reduce aceste costuri substanțial. Evaluarea și acoperirea acestora trebuie realizate de instituțiile responsabile, deoarece nu se prezumă un impact financiar nul.

Impactul asupra siguranței zborului.

Regulile mult prea aspre tind să aibă efectul invers, în loc să sporească siguranța.

Majoritatea practicanţilor acestor discipline desfăşoară activtatea de zbor în mod amator şi sporadic, în zone de zbor greu accesibile, cu costuri integral private.

În condiţiile în care vom crea o legislaţie care presupune o mulţime de sarcini şi costuri suplimentare, în actualele condiţii socio economice, lipsa totală a ofertei de asigurare pe domeniul AUN clasa parapantă şi deltaplan în România, precum şi multitudinea

procedurilor anuale de îndeplinit pentru păstrarea licenţelor în termen de valabilitate sau asigurarea conformării cu HG859/2021, completat cu HG 837/20222 (România este singura ţară din UE şi restul lumii civilizate unde zborul este controlat şi notificat în spaţiul G),mulți piloți vor prefera să migreze către „zona gri” (zborul ilegal), fără să mai declare zborurile prin platforme, să zboare fără licenţă, deoarece nu își permit dpdv al veniturilor diferenţiate faţă de UE, o asigurare sau un set de asigurări la costurile existente doar în străinatate, sau pentru că pur şi simplu nu pot accede la aceste servicii din pricina lipsei de educaţie adecvată (nivel redus de şcolarizare de bază, barieră lingvistică), crescând riscul de accidente şi incidente în spaţiul aerian necontrolat ceea ce va afecta grav siguranţa şi securitatea sistemului aeronautic pe viitor.

Este necesar să promovăm o reglementare care să permită tuturor celor care desfăşoară activitate pe domeniu, dar şi viitorilor practicanţi să se conformeze şi să poată desfăşura în condiţii legale zborul cu aceste aeroanave.

14. Efectele urmărite și corelarea textelor

Prin adoptarea propunerilor se urmăresc reducerea deplasărilor și a înscrisurilor repetate, sarcini facil de îndeplinit, termene mai previzibile pentru piloți și organizațiile de pregătire, asumare de responsabilități individuale și păstrarea în activitatea didactică a instructorilor care îndeplinesc condițiile corespunzătoare atribuțiilor efectiv exercitate.

Siguranța zborului este susținută prin examinare competentă, supraveghere de specialitate și menținerea protecției adecvate pentru activitățile cu pasager.

Aplicarea unitară necesită adaptarea formularelor, a evidențelor și a procedurilor subsecvente. În special, trebuie corelate regimul medical cu condițiile de menținere a calificărilor, asigurarea cu activitatea tandem, normele comune ale examinatorilor cu eliminările propuse și dispozițiile tranzitorii cu datele de aplicare a noilor obligații.

Costurile administrative ale adaptării pot fi evaluate de autoritate la elaborarea actului de modificare; nu este justificată prezumarea unui impact bugetar nul în lipsa acestei evaluări.

Asociația de Zbor Liber din România
în calitate de **Entitate Calificată** acreditată de către
Autoritatea Aeronautică Civilă Română

as **Qualified Entity** accredited by the
Romanian Civil Aeronautical Authority

Sediu: Sibiu, Str. Tipografilor Nr. 18, Cod 550164
Biroului de licențe: Str. Gheorghe Dima nr. 35 A, Parter, Cod 550409
C.I.F.: 18830317 **Tel.:** 0742045500
Cont bancar: RO41 RNCB 0227069994100001 BCR Sibiu
e-mail: *contact@azlr.ro* **website:** *https://azlr.ro*

Pentru aceste motive, solicităm preluarea propunerilor din tabelul anexat și realizarea corelărilor necesare pentru aplicarea lor coerentă în întreaga reglementare.

Referințe:

[1] Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian, în special art. 6 alin. (4) și art. 48.

[2] O.U.G. nr. 41/2016, art. 2^1, în forma modificată și completată.

[3] Regulamentul (CE) nr. 785/2004, art. 2 alin. (2) lit. c).

[4] FAI CIVL, regulile privind cardul IPPI și utilizarea sa împreună cu documentul național.

[5] RACR-LPAN AUN, ediția 1/2007, pct. 2255, aprobată prin Ordinul nr. 630/2007, ca reper istoric.

Cu stimă,

Manager Responsabil AZLR

Valentin Ioan Popa