

EXPUNERE DE MOTIVE

Privind necesitatea actualizării Legii nr. 35/1990 (Statutul personalului aeronautic din Aviația Militară) și pentru eliminarea neconformităților aparute, ca urmare a evoluției societății și a schimbărilor social politice din această perioadă precum și înlăturarea discriminării dintre personalul aeronautic pensionat din aviația militară și cadrele militare pensionate din cadrul altor categorii de forțe armate.

Proiectul de statut conține noile principii, idei și termeni aparute ca urmare a intrării în NATO și a aderării României la UE. De asemenea statutul trebuie să înlăture discriminarea dintre personalul aeronautic pensionat din aviația militară și cadrele militare pensionate din cadrul altor categorii de forțe armate.

Prin prezenta doresc să vă aduc în atenție existența categoriei de personal aeronautic navigant din aviația militară, care își desfășoară activitatea într-un mediu deosebit față de celelalte categorii de personal. Mediul în care își desfășoară activitatea, mediul aerian, este un spațiu fizic imprevizibil și ostil, extrem de complex raportat la responsabilitatea pe care o are un pilot militar. Deciziile trebuie luate în fracțiuni de secundă și pot fi ireversibile în timp, în condițiile în care asupra organismului acționează tot felul de factori de stres și fizici, dintre care cei mai activi și greu de suportat sunt factorii de suprasarcină care se manifestă în cele trei axe de coordonate ca efect al forțelor aerodinamice care apar pe timpul evoluțiilor în zbor, ajungându-se des la valori de 7-9 G pe perioade lungi de timp, aceasta însemnând că greutatea corpului uman se mărește de 7-9 ori pe timpul manifestării acestor forțe. Acestea au ca efect fisurarea vaselor de sânge capilare care adunate în timp conduc la îmbolnăvirea organismului uman. Astfel un pilot militar după o misiune de luptă aeriană trebuie să nu mai execute un astfel de zbor timp de șapte zile pentru ca să se refacă microfisurile sanguine.

Mai mult, aceste traumatisme au loc în condiții de lipsă de oxigen și de presiune atmosferică redusă. Pentru a contracara influențele negative asupra organismului al factorilor enunțați mai sus, folosirea oxigenului este vitală pentru piloti dar și acesta mărește arderea din organism și conduce la îmbătrânirea prematură a subiectului și implicit la reducerea semnificativă a duratei de viață.

Studiile medicale și socio-profesionale au relevat că profesia de pilot militar se situează pe primul loc în ceea ce privește factorii de stres excesivi și riscul ridicat de îmbolnăvire. Condițiile de zbor la altitudini mari accelerează

procesul de imbatranire biologica, reduce capacitatea de efort si provoaca modificari la nivelul coloanei vertebrale.

Programul variat de zboruri de zi si de noapte genereaza consecinte nu doar de ordin biologic si medical, dar are si implicatii asupra vietii sociale si de familie a persoanei in cauza. Pentru siguranta zborurilor calitatea factorului uman este determinanta. Personalul aeronautic navigant se deosebeste esential de celelalte categorii de personal aeronautic.

Ei lucreaza intr-un spatiu tridimensional, intr-o continua criza de timp si intr-o ambianta care este incompatibila cu insasi viata, fiind echipati cu costume speciale de zbor care creaza disconfort fizic si psihic.

Studiile efectuate pe plan mondial releva ca nivelul radiatiilor pe timpul zborului, creste odata cu marirea inaltimii de zbor, dublandu-se la fiecare 1.500 metri altitudine. Zborurile la inaltimi mari sunt devastatoare pentru organismul uman. Uzura prematura ridicata a personalului navigant ca urmare a desfasurarii activitatii de zbor, se transpune in modificari ale structurii si functiilor organismului uman cu efecte asupra vitezei de reactie in conditii de lipsa de oxigen si presiuni scazute, factor care reduce in mod semnificativ durata de viata.

Romania a aderat la Uniunea Europeana la 01.01.2007, astfel ca in toate domeniile de activitate si cu atat mai mult in domeniul aviatiei se impun si se aplica reguli de siguranta zborului aplicate in tarile uniunii.

Astfel Legea nr. 164/2001 privind pensiile militare nu tine cont de aspectele specifice profesiei si nici de aportul individual la fondul de pensii, adus de personalul militar. Drepturile financiare ale personalului aeronautic militar au fost stabilite de Legea nr. 138/1999 (anexa 3) si in mod abuziv au fost drastic reduse prin OG/31.01.2007, cu toate ca pentru aceasta fiecare si-a achitat obligatiile catre bugetul de stat (CAS, CASS).

Legislatia prevede ca personalului aeronautic militar, un an de activitate I se echivaleaza cu 2 ani de vechime, pentru munca efectuata in conditii deosebite. Pentru fiecare an de vechime ce depaseste 25 de ani de vechime se acorda suplimentar 2%. Reglementarile prevad ca pentru 25 de ani de vechime se acorda 64% din solda lunara bruta la care se mai adauga 2% pentru fiecare an ce depaseste 25 de ani vechime. Se ajunge la situatia in care o parte a personalului navigant militar care a zburat 25 de ani pe avioane supersonice sa aiba o vechime de 50 de ani. La cele 64 % se mai adauga 50% si se atinge cuantumul de 114% din solda lunara bruta pentru calculul pensiei.

Legea 164/2001 art. 25 modificat de OU nr. 77/2007, limiteaza la 100% nivelul pensiei militare de stat din solda lunara bruta luata in calcul la stabilirea pensiei.

Intrebarea retorica este de ce se mai acorda cate 2% pentru fiecare an de vechime ce depaseste 25 de ani vechime daca aceste procente sunt limitate la nivelul de 100% din baza de calcul.

Orice candidat care doreste sa devina personal militar navigant se orienteaza spre aceasta profesie din pasiune si nu in ultimul rand analizeaza avantajele pe care le are in timp sau la pensie. Cred ca penuria de personal navigant militar si migratia celor existenti in activitate catre aviatia civila se va accentua si in conditiile in care se mentin reglementari restrictive la adresa acestei categorii de personal.

Privirile tuturor candidatilor si chiar a angajatilor care intra in categoria personalului navigant militar se indreapta spre avantajele create de Legea 223/2007 privind Statutul personalului aeronautic civil navigant profesionist din aviatia civila. Este inacceptabil ca un pilot civil care a zburat toata viata pe planoare sa aiba pensia mai mare de 4-5 ori ca un pilot militar. Este inadmisibil ca un general cu 41 de ani de serviciu din care 36 de ani de zbor pe avioane supersonice sa aiba pensia mai mica de 3-4 ori decat un pilot civil de planoare. Este jenant sa te intalnesti cu omologii civili si sa-i vezi zambind superior si in acelasi timp compatimitor. Cred ca aceste nedreptati si discriminari nu pot fi inlaturate complet dar macar s-ar atenua prin adoptarea proiectului de statut propus.