

Anexa 1 – Observații și Propuneri BENZOI (în consultare și cu alți tehnicieni)

Rosu – aspecte grave
Galben – aspecte în vederea clarificării
Turcoaz – modificări propuse

Propunere de modificare a prevederilor RACR CP “Certificarea parașutelor”, ediția I/17.07.2017

Nr.crt	RACR-CP (ediția curentă)	RACR-CP (propunere amendament)	Observații
	Capitolul I - Generalități		
6.	A. Definiții		
10.	(c) Autoritate competentă – Autoritatea Aeronautică Civilă Română exercită atribuții de certificare/autorizare în domeniul parașutelor prin delegarea competenței de către autoritatea de stat;		Aparent s-a modificat din „Autoritate de certificare” însă regăsim „autoritatea de certificare”, frecvent în conținutul reglementării. Se referă tot la Autoritatea competentă (AACR) dat fiind că are atribuții de certificare/autorizare?
	...		
	CAPITOLUL II - Certificarea de navigabilitate a parașutelor		

OBSERVAȚII GENERALE privind rolul și atribuțiile tehnicienilor și impactul reglementării actuale

Înțelegem că reglementarea actuală a fost concepută cu intenția de a asigura un nivel ridicat de control și siguranță în procesul de certificare și menținerea navigabilității parașutelor, păstrând în același timp elemente din structurile tradiționale care au funcționat în trecut. Este firesc ca, într-un domeniu în care siguranța este critică, autoritățile să își dorească menținerea unui cadru strict, cu verificări clare și responsabilități bine definite.

Totuși, realitatea ultimilor 8 ani a scos la iveală anumite provocări în aplicarea actualului cadru, care, în loc să simplifice și să clarifice procesele, a condus la suprapuneri de roluri și responsabilități între tehnicieni și inspecții. Acest lucru a creat, involuntar, confuzii în ceea ce privește asumarea responsabilității în procesul de menținere a navigabilității parașutelor.

- Pe de o parte, există structura tradițională, cu mulți **pliori de parașute de rezervă** și centrată pe **inspecții de navigabilitate**, care mențin controlul asupra menținerii certificării/navigabilității, așa cum a fost practicat în trecut.
- Pe de altă parte, a fost introdusă treptat abordarea modernă, folosită pe scară largă în industriile dezvoltate de parașutism, în care **tehnicienii certificați (clasa I și II)** preiau responsabilitatea directă pentru inspecțiile de navigabilitate și lucrările asociate enumerate la Art. 2.4 (3)(a) - pct. 138-141.

Provocarea reală pare să fie că aceste două sisteme, care funcționează bine separat, devin mai puțin eficiente atunci când sunt combinate. Suprapunerea responsabilităților între inspecții și tehnicieni creează ambiguitate:

- **Tehnicienii certificați** nu au întotdeauna libertatea de a-și exercita pe deplin atribuțiile pentru care au fost pregătiți și autorizați.
- **Inspeccii de navigabilitate** păstrează roluri decizionale în procese tehnice, chiar și în situații unde expertiza specifică a tehnicianului ar fi suficientă și mai eficientă.

Această situație nu pare să reflecte intenția inițială a reglementării și nici nu valorifică pe deplin potențialul tehnicienilor certificați. Ea poate duce, involuntar, la:

- **Confuzie în asumarea responsabilităților** — cine este, în final, răspunzător pentru siguranța unei parașute?
- **Încetinirea proceselor** — din cauza verificărilor redundante sau a neclarităților privind competențele.
- **Demotivarea tehnicienilor** — care pot percepe că munca și responsabilitățile lor nu sunt recunoscute pe deplin.

Înțelegem complexitatea acestei tranziții — trecerea de la un sistem de control centralizat la unul bazat pe responsabilizarea tehnicienilor este un proces delicat. Dar vedem, de asemenea, potențialul de a clarifica aceste roluri, în beneficiul întregii industrii.

Cum putem ajunge la un echilibru între necesitatea controlului autorității și încrederea acordată tehnicienilor certificați, astfel încât să clarificăm responsabilitățile și să îmbunătățim siguranța și eficiența procesului de certificare și menținerea navigabilității parașutelor?

Pentru a elimina suprapunerile și ambiguitățile identificate în aplicarea actualei reglementări, vedem **două opțiuni** clare, ambele având ca obiectiv creșterea eficienței și responsabilizării, fără a compromite siguranța:

Nr.crt	RACR-CP (ediția curentă)	RACR-CP (propunere amendament)	Observații
	Capitolul I - Generalități		
<p>1. Opțiunea 1 – Simplificarea structurii prin eliminarea rolului de inspector de navigabilitate:</p> <ul style="list-style-type: none"> În această variantă, responsabilitatea inspecțiilor de navigabilitate ar reveni exclusiv tehnicienilor certificați (clasa I și II), care au deja competențele și formarea necesară potrivit certificării lor. Această abordare reflectă modelul utilizat în industriile de parașutism dezvoltate, unde tehnicienii preiau întreaga responsabilitate pentru lucrările efectuate, cu excepția cazurilor speciale (lucrări majore sau reparații complexe), care pot necesita audituri suplimentare. Avantajele acestei opțiuni sunt: <ul style="list-style-type: none"> Eliminarea dublării verificărilor și a birocrăției. Creșterea responsabilizării tehnicienilor certificați. Alinierea la bunele practici internaționale. <p>2. Opțiunea 2 – Redefinirea rolului inspectorului de navigabilitate, păstrându-l pentru cazuri specifice:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dacă eliminarea completă a rolului de inspector nu este fezabilă, propunem ca inspectorii să fie implicați doar în: <ul style="list-style-type: none"> Certificările inițiale - pentru a asigura un standard ridicat la introducerea unei parașute în operare. Audituri și inspecții ocazionale - atunci când există motive întemeiate sau suspiciuni privind siguranța. Situații excepționale - cum ar fi lucrările majore sau reparațiile semnificative, în mod optional, la cererea tehnicianului, unde o verificare suplimentară aduce valoare adăugată procesului. Avantajele acestei opțiuni sunt: <ul style="list-style-type: none"> Clarificarea responsabilităților între tehnicieni și inspectorii. Menținerea unui nivel adecvat de control fără a afecta eficiența. Crearea unui cadru în care inspectorii devin o resursă strategică, implicată doar în momentele critice. <p>Cum putem ajusta aceste opțiuni pentru a găsi un echilibru între controlul necesar și eficiența operațională, asigurând în același timp siguranța optimă?</p> <p>In continuare, la formularea propunerilor de mai jos, am considerat Opțiunea 2.</p>			
135.	2.4. Inspecția de navigabilitate a parașutelor		
136.	(1) În vederea emiterii și menținerii valabilității documentelor de admisibilitate la salt precum și după efectuarea lucrărilor majore de reparație, autoritatea competentă efectuează inspecții de navigabilitate.	În vederea emiterii și menținerii valabilității documentelor de admisibilitate la salt, precum și după efectuarea lucrărilor majore de reparație, inspecțiile de navigabilitate sunt efectuate de tehnicieni certificați conform clasei și competențelor lor. Lucrările majore pot fi realizate doar de tehnicieni clasa I, care își asumă întreaga responsabilitate asupra execuției. În situațiile în care tehnicianul are nesiguranța privind lucrarea efectuată sau dorește o verificare suplimentară (cross-check), acesta poate solicita, din proprie inițiativă, o inspecție suplimentară.	<p>Clarificarea responsabilităților: Propunerea noastră oferă o delimitare clară între cine efectuează inspecția și cine își asumă responsabilitatea finală. Tehnicienii certificați devin actori principali în procesul de inspecție, iar implicarea inspectorilor devine opțională, la inițiativa tehnicianului sau în situații excepționale.</p> <p>Asumarea răspunderii: Prin responsabilizarea tehnicienilor clasa I pentru lucrările majore, se creează un sistem în care fiecare lucrare are un responsabil clar și definit. Această abordare încurajează asumarea răspunderii și crește nivelul de profesionalism.</p> <p>Flexibilitate controlată: Oferim flexibilitatea tehnicienilor de a decide când este necesară o verificare suplimentară, asigurând astfel un mecanism de auto-verificare care poate crește siguranța fără a impune controale externe inutile/dublate.</p> <p>Cum putem echilibra mai bine responsabilitățile între tehnicieni și autoritate, astfel încât să păstrăm controlul necesar, dar să încurajăm asumarea directă a răspunderii de către profesioniștii certificați?</p>

Nr.crt	RACR-CP (ediția curentă)	RACR-CP (propunere amendament)	Observații
	Capitolul I - Generalități		
138.	(3) Inspecția de navigabilitate a unei parașute cuprinde următoarele activități:		
142.	(b) inspecția în salt , constă în efectuarea unui salt tehnic. Inspecția în salt se realizează în cazul în care sunt identificate motive întemeiate în timpul inspecției la sol și ținând cont de încărcarea pe aripă la momentul efectuării inspecției în salt	<p>(b) Inspecția în salt constă în efectuarea unui salt tehnic. Inspecția în salt se realizează doar în situațiile în care inspecția la sol a identificat neconformități semnificative care pot influența performanțele parașutei în salt și care nu pot fi verificate prin alte metode. Această inspecție se efectuează la solicitarea tehnicianului responsabil sau a deținătorului parașutei, dacă se consideră necesară o verificare suplimentară pentru a confirma siguranța echipamentului.</p> <p>(c) În momentul efectuării unui salt de inspecție se va ține cont de încărcarea pe aripă.</p>	<p>Suntem profund preocupați de obligativitatea inspecțiilor în salt deoarece aceasta nu are la bază argumente tehnice solide și considerăm că ele introduc riscuri suplimentare și complicații legislative nejustificate. Lipsa unui temei tehnic clar, riscurile logistice și lipsa cadrului legal pentru acoperirea potențialelor daune ridice semne serioase de întrebare privind eficiența și corectitudinea acestei practici. În plus, aceste inspecții creează dezechilibre semnificative între operatorii privați și cei subvenționați, mai degrabă pot compromite siguranța și cresc nejustificat costurile fără a aduce un plus real de securitate.</p> <p>Argumente:</p> <p>1. Încălcarea drepturilor constituționale și a legislației europene. La prima vedere doar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Articolul 16 din Constituția României garantează egalitatea cetățenilor în fața legii și interzice impunerea unor obligații nejustificate. Prin forțarea deținătorilor să efectueze inspecții în salt, fără o justificare tehnică solidă, se impune o sarcină financiară nefondată, încălcând astfel principiul echității. • Regulamentele europene privind libera circulație a bunurilor și serviciilor interzic barierele nejustificate în utilizarea echipamentelor certificate. Inspecțiile în salt impuse fără temei tehnic creează o barieră artificială în utilizarea parașutelor pe teritoriul României. <p>2. Lipsa justificării tehnice și nealinierea cu standardele internaționale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nu există în niciun standard internațional sau manual de producător o cerință explicită pentru efectuarea inspecțiilor în salt ca parte obligatorie a procesului de certificare. • În țările cu industrii de parașutism dezvoltate, inspecțiile la sol efectuate de tehnicieni certificați sunt considerate suficiente pentru a stabili navigabilitatea. • Această cerință este mai degrabă o practică izolată și poziționează România în afara practicilor internaționale, generând astfel obstacole în integrarea pieței locale în standardele europene. <p>3. Probleme logistice și riscuri operaționale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Condițiile meteo pot împiedica realizarea inspecției în salt în termene rezonabile, ceea ce poate duce la întârzieri nejustificate în certificare și prelungirea navigabilității. În plus, nu poate fi emis un termen legal rezonabil pentru emiterea certificatului de navigabilitate de la data înregistrării cererii. • Nu există garanții privind manipularea și depozitarea corespunzătoare a parașutelor între momentul înregistrării cererii și efectuarea inspecției, creând riscuri suplimentare pentru echipament. • Costurile pentru organizarea unui salt tehnic (aeronave, personal, combustibil) sunt semnificative și, în lipsa unei justificări tehnice clare, reprezintă o povară inutilă pentru deținători.

Nr.crt	RACR-CP (ediția curentă)	RACR-CP (propunere amendament)	Observații
	Capitolul I - Generalități		
			<p>4. Lipsa asumării responsabilității în caz de accidente:</p> <ul style="list-style-type: none"> Actuala reglementare nu prevede cine este responsabil pentru eventualele daune apărute în timpul unei inspecții în salt și a întregului proces de certificare de la data cererii până la salt și finalizarea documentelor. În cazul unei defecțiuni în timpul saltului, deținătorul ar suporta pierderile, fără a exista un cadru clar de despăgubire din partea autorităților care au impus inspecția. <p>5. Consecințe financiare și comerciale:</p> <ul style="list-style-type: none"> Costurile suplimentare asociate (logistică, aeronave, personal) sunt transferate integral către deținător, fără un cadru legal de compensare. Costurile suplimentare generate de aceste inspecții afectează competitivitatea pieței private și creează un dezechilibru față de entitățile subvenționate de stat, afectând competitivitatea în piață – fără a aduce beneficii suplimentare în ceea ce privește siguranța. Aceste obligații pot descuraja dezvoltarea activităților private de parașutism, contrar obiectivului de a stimula concurența loială și creșterea pieței. În loc să sprijine inițiativele private, astfel de reglementări impun bariere suplimentare, afectând sustenabilitatea financiară a operatorilor privați și reducând accesul publicului la servicii diversificate.
146.	(4) Inspecția de navigabilitate pentru emiterea CN este efectuată de către un inspector de navigabilitate , desemnat de autoritatea competentă, astfel:	(4) Inspecția de navigabilitate a completului de parașută este efectuată de către un titular inspector de navigabilitate, desemnat de autoritatea competentă, astfel:	Acest capitol pare să facă referire la inspecția de navigabilitate în general și nu la cea inițială. Conform definițiilor, Autoritatea autorizează / certifica/ atesta ca tehnicienii fac lucrarile necesare de intretinere si reparatii in vederea mentinerii navigabilității parașutelor. Iar faptul că inspectorul de navigabilitate face certificarea inițială ar putea fi inclus la Art. 2.5.
147.	(a) inspecția de navigabilitate la sol pentru parașute se efectuează de către un titular al licenței de personal tehnic de întreținere și reparații parașute – tehnician clasa I sau un titular al licenței de personal aeronautic navigant parașutist cu calificarea de recepție și control sau încercător;	(a) inspecția de navigabilitate la sol pentru parașute se efectuează de către un titular al licenței de personal tehnic de întreținere și reparații parașute – tehnician clasa I sau un titular al licenței de personal aeronautic navigant parașutist cu calificarea de recepție și control sau încercător;	Toate activitățile privind inspecția de navigabilitate - Art. 2.4 (3)(a), punctele 139-141 -, sunt atribuțiile și competențele Tehnicienilor (cls. I+II). Care sunt competențele tehnice privind parașutele ale personalului cu calificarea de recepție și control sau încercător? El face obiectul certificării prin RACR-LPAN și are cu totul altă pregătire și atribuții decât a unui tehnician conform acestei reglementări. Singurii pregătiți adecvat pentru a face inspecțiile de navigabilitate la parașute sunt tehnicienii certificați/autorizați conform prezentei reglementări. Eventual, personalul cu calificarea de recepție și control sau încercător poate fi utilizată strict pentru inspecțiile în salt care presupune un alt program de pregătire și certificare.
148.	(b) inspecția de navigabilitate în salt, se efectuează de către un titular al licenței de personal aeronautic navigant parașutist cu calificarea de recepție și control sau încercător.	(b) inspecția de navigabilitate în salt, se efectuează de către un titular al licenței de personal aeronautic navigant parașutist cu calificarea de recepție și control sau încercător, la solicitarea tehnicianului responsabil doar în cazul în care există suspiciuni în urma inspecției la sol.	Nu susținem inspecțiile în salt. Argumentat anterior.

Nr.crt	RACR-CP (ediția curentă)	RACR-CP (propunere amendament)	Observații
	Capitolul I - Generalități		
149.	(5) Valabilitatea inspecției de navigabilitate este de:	(5) Valabilitatea inspecției de navigabilitate a parasutelor și componentelor sale este stabilită de tehnician și nu poate depăși cerințele impuse de către Producător prin manualele și documentele publicate, împreună cu instrucțiunile și recomandările sale.	Tehnicienii lucrează cu sfințenie după manualele și documentele publicate de Producători, instrucțiunilor și recomandărilor lor. Orice abatere de la ele poate constitui o neconformitate și expunere la risc. Sub nici o formă tehnicienii nu pot inventa alte perioade de valabilitate.
150.	(a) Pentru parașutele principale, cu excepția celor tandem, de școală și de rezervă/salvare, valabilitatea inspecției de navigabilitate este nelimitată	eliminare	Considerăm esențială eliminarea inspecțiilor periodice la 2 și 5 ani efectuate de către inspectori de navigabilitate și păstrarea unui sistem în care tehnicienii certificați realizează inspecțiile în conformitate cu documentația producătorilor. Acest lucru va clarifica responsabilitățile, va elimina redundanțele și va alinia reglementările naționale la standardele internaționale.
151.	(b) Pentru parașutele tandem și cele de școală valabilitatea inspecției de navigabilitate este de 2 ani;		Argumente:
152.	(c) Pentru parașutele de rezervă/salvare valabilitatea inspecției de navigabilitate este de 5 ani. (d) Pentru parașutele exploatate în baza unui program de întreținere aprobat de autoritatea de certificare valabilitatea inspecției de navigabilitate este de 1 an		<p>1) Diluarea responsabilității tehnicienilor și lipsa asumării responsabilității în România Impunerea unor inspecții suplimentare de către inspectori, nu aduce un plus de siguranță, ci creează o suprapunere nejustificată de responsabilități cu a tehnicienilor autorizați. Astfel, se diluează responsabilitatea directă a tehnicienilor și se creează o cultură a lipsei de încredere și supracontrolului. Acest model contravine bunelor practici internaționale, unde tehnicienii certificați sunt considerați capabili să-și asume pe deplin responsabilitatea lucrărilor lor. În plus, manualele și documentele producătorilor stabilesc deja clar procedurile și frecvențele necesare pentru întreținere, inspecții și pliaje.</p> <p>Această măsură ridică mai multe întrebări esențiale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De ce sunt certificați/ autorizați în mod oficial competențele tehnicienilor, dacă ulterior li se limitează sau contestă autoritatea prin inspecții externe suplimentare? • Care sunt competențele suplimentare ale unui inspector de navigabilitate față de un tehnician certificat, în contextul inspecțiilor periodice? • Nu cumva aceste inspecții intermediare indică o lipsă de încredere în pregătirea și responsabilitatea tehnicienilor certificați de aceeași Autoritate? <p>2) Limitarea standardului tehnic prin separarea importantei componentelor după scopul lor. Un tehnician responsabil ar trebui să aplice aceleași criterii riguroase inspecțiilor tehnice indiferent de tipul componentei și scopul parașutei (sport, școală, tandem). O diferențiere între ele este din nou o încurajare de limitare a standardului tehnic de siguranță impus de fabricant.</p>

Nr.crt	RACR-CP (ediția curentă)	RACR-CP (propunere amendament)	Observații
	Capitolul I - Generalități		
			<p>3) Limitarea drepturilor de exercitare a atribuțiilor de tehnician Aceasta afectează direct activitatea profesională a tehnicienilor, mai ales în situațiile în care această activitate reprezintă o sursă de venit. Solicitarea ca parașutele să fie supuse unor inspecții suplimentare la 2 sau 5 ani, realizate de un inspector al Autorității, introduce nu doar costuri adiționale, dar și creează o barieră artificială în exercitarea liberă a profesiei. Practic, un tehnician certificat și autorizat pentru inspectarea și întreținerea parașutelor își vede limitate atribuțiile, fiind forțat să cedeze o parte esențială a responsabilității sale către o altă entitate. Acest lucru poate descuraja implicarea în domeniu și afectează sustenabilitatea activităților private, în special pentru tehnicienii independenți care depind financiar de aceste servicii. În plus, se creează un precedent periculos, unde competențele și certificările obținute legal pot fi anulate sau limitate fără o justificare tehnică solidă, punând în discuție inclusiv principiile liberei practici profesionale și ale concurenței loiale.</p>
156.	(8) În cazul în care fabricantul parașutei nu mai există, exploatarea acesteia se desfășoară în baza programului de întreținere aprobat de autoritatea competentă;	eliminare?!	<p>Nu înțelegem foarte bine necesitatea/utilitatea acestui program de întreținere și cum funcționează el. Nu lucrăm cu astfel de programe și nici nu cred că o vom face pe viitor.</p> <p>Chiar dacă nu mai există producătorul, parașuta tot trebuie să aibă un manual de inițial, poate chiar alte buletine de service și alte documente.</p> <p>La art. 3.2 se menționează că acest program trebuie să cuprindă toate prevederile cuprinse în toate buletinele de service, directivele și dispozițiile de navigabilitate aplicabile.</p> <p>Dacă există publicate deja aceste documente, la ce mai folosește programul de întreținere?</p>
158.	2.5. Certificarea de navigabilitate inițială		
166.	(4) Emiterea documentelor de admisibilitate la salt în cazul parașutelor de rezervă/salvare nu este posibilă în baza unei declarații notariale pe propria răspundere, cu privire la consumul de resursă al acestora.	eliminare	<p>Faptul că a existat în trecut această cerință și acum nu mai există, nu are sens de a o mai menționa / păstra.</p> <p>Subiectul consumului de resurse este încă nou pentru noi și nu îl înțelegem.</p> <p>Ce înseamnă „resursă” - nr. de pliaje? timp de viață? toate componentele?</p> <p>Cum acest program ajută Autoritatea să păstreze un grad de siguranță mai ridicat?</p>
168.	(6) În spațiul aerian național nu sunt admise la salt parașute de rezervă/salvare având o perioadă de utilizare mai mare de 20 ani sau parașute orfane.	În spațiul aerian național nu sunt admise la salt doar parașutele de rezervă/salvare având o perioadă de utilizare mai mare de 20 ani sau parașute orfane în termenul de valabilitate dat de tehnician conform cerințelor și instrucțiunilor producătorilor.	<p>Nu ar trebui limitat dacă producătorul nu o impune.</p> <p>Există manuale unde producătorul limitează la 15 ani dar și manuale unde producătorul spune că dacă trece testul TSO pt. rezistența materialului ea poate fi utilizată. Testul poate fi făcut și de un senior rigger dacă manualul nu specifică altfel.</p> <p>În plus, există anumite componente la un complet de parașută care pot avea și ele viață limitată și trebuie ținut cont de asta la stabilirea termenului de navigabilitate.</p>

Nr.crt	RACR-CP (ediția curentă)	RACR-CP (propunere amendament)	Observații
	Capitolul I - Generalități		
185.	2.9. Validarea documentelor de admisibilitate la salt eliberate în alte state sau de către alte entități /autorități competente.		
192.	(4) Valabilitatea validării este de maximum 15 zile, dar nu poate fi mai mare decât valabilitatea înscrisă în documentele originale.	(4) Valabilitatea validării nu poate fi mai mare decât valabilitatea înscrisă în documentele însoțitoare.	<p>Considerăm esențială eliminarea repetării procesului de validare pentru recunoașterea documentelor straine deoarece apar o serie de limitări arbitrare și nejustificate tehnic, care contravin atât principiilor legislației europene, cât și logicii de siguranță operațională. Impunerea unor termene restrictive (ex.: valabilitatea limitată la 15 zile, de trei ori pe an) creează bariere administrative inutile și afectează direct activitatea operațională.</p> <p>Propunem astfel ca eliminarea limitărilor privind valabilitatea documentelor și recunoașterea a documentelor de admisibilitate la salt eliberate de autoritățile competente din alte state membre UE să se facă automat, fără impunerea unor termene suplimentare sau limitări privind numărul de validări. Această modificare ar alinia reglementările naționale la standardele europene și ar elimina barierele nejustificate care afectează activitatea operatorilor privați, fără a compromite siguranța.</p> <p>Argumente:</p> <p>1) Încălcarea legislației europene:</p> <ul style="list-style-type: none"> Conform Tratatului privind Funcționarea Uniunii Europene (art. 26) și principiului recunoașterii reciproce (art. 4 alin. 3 din Tratatul UE), documentele emise de autoritățile competente din statele membre UE trebuie recunoscute automat, fără limitări suplimentare impuse de autoritățile naționale. Impunerea unor termene stricte (ex.: 15 zile) și obligativitatea revalidărilor (de 3 ori pe an) contravin acestor principii și creează bariere artificiale în libera circulație a echipamentelor și serviciilor. <p>2) Lipsa justificării tehnice:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nu există nicio bază tehnică care să justifice faptul că o parașută validată conform standardelor internaționale își pierde starea de navigabilitate după 15 zile. Limitarea numărului de validări pe an (ex.: maximum 3) nu are fundament tehnic și afectează negativ utilizarea echipamentelor, în special în cazul operatorilor care activează sezonier sau ocazional. <p>3) Incoerență în aplicarea regulilor:</p> <ul style="list-style-type: none"> De ce sunt recunoscute licențele parașutiștilor și ale tehnicienilor emise în alte state, dar nu și documentele de admisibilitate la salt semnate de aceștia? Dacă autoritatea are încredere în procesul de certificare al tehnicienilor străini, de ce este necesară o revalidare locală atât de frecventă la documentele parașutelor?
193.	(5) Procesul de validare a documentelor aceleiași parașute se poate repeta de maximum trei ori într-un an calendaristic.	(5) eliminare	

Nr.crt	RACR-CP (ediția curentă)	RACR-CP (propunere amendament)	Observații
	Capitolul I - Generalități		
			<p>4) Impact comercial și financiar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operatorii privați sunt forțați să suporte costuri suplimentare pentru revalidări frecvente, ceea ce afectează sustenabilitatea activităților comerciale. • Aceste măsuri creează un dezechilibru între operatorii privați și entitățile subvenționate, care nu sunt supuse aceluiași constrângeri financiare și administrative. <p>Cum putem asigura respectarea principiului recunoașterii reciproce și în același timp să menținem standardele de siguranță, fără a introduce constrângeri pentru operatorii privați?</p>
232.	3.4. Recunoașterea lucrărilor de reparație efectuate în afara țării		
233.	(1) În cazul în care la completul de parașută au fost efectuate lucrări de reparații majore în afara țării, deținătorul parașutei are obligația ca, în termen de 30 zile de la întoarcerea în țară, să solicite autorității de certificare naționale efectuarea unei inspecții de navigabilitate la sol, în vederea recunoașterii lucrărilor de reparație efectuate în afara țării.	Eliminare	<p>Aparent se impun restricții suplimentare și în ceea ce privește recunoașterea lucrărilor de întreținere și reparații efectuate în afara României, chiar dacă acestea sunt realizate de tehnicieni autorizați conform reglementărilor europene/internaționale. Această practică, precum și în cazul de mai sus a documentelor străine (art. 2.9), limitează drepturile operatorilor privați și încalcă principiile liberei circulații a serviciilor în cadrul Uniunii Europene.</p> <p>În plus, are un efect negativ asupra pieței interne fiind descurajate astfel colaborările internaționale și reduc oportunitățile operatorilor români de a lucra cu parteneri din alte state. A se considera că peste 30% din tehnicieni români și-au obținut licențele în străinătate și chiar lucrează în <i>rigging loft</i>-urile din străinătate.</p> <p>Orice excepție ar trebui să fie clar justificată din punct de vedere tehnic și să fie comunicată transparent operatorilor.</p>
234.	(2) Lucrările de reparații efectuate în afara țării sunt recunoscute de autoritatea de certificare dacă sunt consemnate în CN-ul parașutei sau în atestatul capotei, după caz	(1) Lucrările de reparații efectuate în afara țării sunt automat recunoscute de autoritatea de certificare dacă sunt consemnate în CN-ul parașutei sau în atestatul capotei, după caz.	
235.	(3) Dacă în urma verificărilor efectuate se constată că parașuta se află în stare de navigabilitate, lucrarea de reparație se contrasemnează de către inspectorul autorității de certificare.	Eliminare	<p>Ce mecanisme putem implementa pentru a asigura recunoașterea corectă a lucrărilor efectuate în alte state membre UE, fără a compromite siguranța și fără a introduce bariere administrative inutile?</p>