

Ref 1202 / 28.12.2025

PROPUNERI DE REVIZUIRE TOTALA

Privind proiectul de lege pentru desfiintarea Scolii Superioare de Aviatie , precum su Civila si contopirea sa cu Aeroclubul Romaniei si pentru modificarea Legii Cadru nr 153 / 2017 privind salarizarea personalului platit din Fonduri Publice

Avand in vedere proiectul de lege mentionat mai sus si publicat pe site-ul Ministerului Transporturilor dorim sa ne exprimam **totalul dezacord** fata de o asemenea masura . Modelul de organizare a domeniului Aviatiei Generale la noi poate trai in sfarsit o transformare care sa desprinda SSAvC si aeroclubul Romaniei de vechea organizare comunista care s-a perpetuat pana in zilele noastre. Va atragem atentia ca atat SSAvC cat si AR nu au avut parte de nici o modificare organizatorica dupa schimbarile revolutionare de acum 35 de ani , cand am crezut ca am trecut la Capitalism . Aceste organizatii au ramas la fel ba chiar cu finantari mai substantiale . Nici nu s-a pus problema vreunei concurente pana cand nu au inceput sa apara organizatii private construite pe baza pasiunii unor personae care si-au permis sa dezvolte .

Din pacate prezentul Proiect de lege incala in totalitate orice principiu al liberei concurente si seamana foarte mult cu ceea ce unii dintre noi au trait in oranduirea trecuta .

Daca se poate am propune un o reorganizare completa a structurilor si mecanismelor aviatiei Generale in scopul stimularii dezvoltarii acestui domeniu care reprezinta fundamentul organizarii aviatiei profesionale la noi

In **bugetul** Ministerului Transporturilor aviatia ocupa un procent de maxim 0,006 %, ceea ce este foarte putin. Pentru a fi in armonie cu reglementari similare din alte tari noul Cod Aerian prevede acordarea unor gratuitati pentru aeronavele mici (sub 2 tone), scoala si agrement de catre aeroporturi si Romatsa fara a se aproba, sub o forma sau alta, mecanismul de **compensare** a acestor facilitati din fondul creat deja la MT doar pentru compensarea zborurilor militare.

In plus **finantarile** in domeniul aviatei se adreseaza astazi exclusiv sectorului de stat ignorand cu totul zona domeniului privat de aviatie unde oameni pasionati au investit fonduri proprii fara a beneficia de nici un sprijin, fie el si numai moral. Cerem ca finantarile sa fie orientate pe activitati si obiective in cadrul unor programe care sa permita accesul echitabil al operatorilor din domeniul aviatiei indiferent de forma de

proprietate si nu ca in urma cu 40 de ani (adica pe vremea comunistilor) doar catre Aeroclubul Romaniei si Scoala Superioara de Aviatie .

Management - Contrar oricaror principii de conducere, MT a delegat atributii de Autoritate catre Aeroclubul Romaniei care este in acelasi timp si operator aerian in domeniul aviatiei mici . In mod normal atributiile de autoritate trebuie separate de cele de operator aerian . Asa cum este organizat azi Aeroclubul Romaniei isi autorizeaza singur scolile de zbor, si cele de parasutism , planorism si ULM dar in acelasi timp si ar trebui sa autorizeze si entitatile similare private ceea ce este anormal . Atributiile de autoritate ar trebui sa fie preluate in totalitate de AACR sau o alta entitate neutra mai ales ca deja exista mai mult de 25 aerodromuri private si o multime de aerocluburi private (care ar trebuie azi sa fie autorizate de Aeroclub) . Un exemplu de externalizare a atributiilor de autoritate este modul cum este orgaanizat AZLR - Asociatia de Zbor Liber in Romania - careia i-au fost delegate attributele de autoritate in domeniul zborului cu parapanta , care s-a dezvoltat f bine in perioada mai recenta .In cazul in care AACR nu poate prelua atributiile de autoritate pentru domeniul aviatiei generale , acestea pot fi incredintate diverselor asociatii care activeaza in domeniu asa cum se intampla si in Anglia .

- 1.1 **Scoala Superioara de Aviatie** - Aceasta scoala **trebuie transformata in societate comerciala** , avand in vedere motivatia de ma jos :
 - 1.1.1 Ani de zile statul a cumparat avioane de scoala penstru SSAvC ceea ce a generat inhibarea unor incercari de a organiza scoli de zbor independente. Unele scoli chiar au disparut cum ar fi SAS, Carpatair Flight Training, FlyLevel (reinviat). Principiul general de management al echidistantei factorului politic este incalcat grosolan. Ori se cumpara avioane sau alte dotari si pentru scolile private ori nu se mai cumpara. In mod normal Ministerul ar trebui sa se desprinda de administrarea unor entitati economice si sa se ocupe de probleme de politici in domeniul transporturilor si nu de probleme administrative si econmice in care este persoana interesata. In prezent exista 8 scoli de zbor private . De ce este necesara finantarea unei scoli de stat pe banii contribuabilului amator de aviatie ca sa faca concurenta tocmai acestuia

.Aceasta politica este total Anticoncurentiala si daunatoare dezvoltarii domeniului .

- 1.1.2 In conditiile in care Regional Air Service - Tuzla a facut credite si a organizat prima scoala de safety pentru echipaje Boeing/Airbus ... in 2019 statul a dat fonduri SSAvC sa cumpere un simulator nou nout profesional in acest scop. SSAvC nu are problema platii vreunui credit si nici a amortizarii acestui simulator, acesta nu functioneaza pe principii economice, de utilitate si utilizare, ci doar raspunde unor orgolii marunte intrucat foarte putine companii romanesti au in dotare acest avion (A 320) . Ex Tarom are Boeing 737 si ATR 72
- 1.1.3 Ministerul Transporturilor a incheiat un Protocol cu Ministerul Apararii pentru scolarizarea la SSAvC a elevilor de la Scoala Militara de zbor de la Brasov. Plata acestei scolarizari este efectuata de Ministerul Transporturilor ceea ce este iar o ineptie pentru ca se folosesc fonduri civile pentru plata pregatirii militarilor si nu se organizeaza nici o licitatie sau un alt mecanism echitabil si correct Solicitam sa se anuleze acest protocol si, fie sa se repartizeze egal elevii intre toate scolile existente, indiferent de forma de proprietate, fie sa se organizeze licitatie de catre Ministerul Apararii pentru pregatirea propriilor piloti.
- 1.1.4 Au aparut scoli de zbor private:
- JETAV - <https://jetav.ro/en/>
 - Regional Air Services - Tuzla - www.rastuzla.ro -
 - Transilvania wings - <https://transylvaniawings.ro/>
 - AeroWest - Buzias - <https://www.facebook.com/AeroWest.eu/>
 - Beker Aviation - <https://www.becker-aviation.ro/en/home/>
 - CAVOC Timisoara - <https://www.facebook.com/people/Zbor-Timi%C8%99oara-Cavok>
 - Cruiser Aviation - <https://cruiseraviation.com/ro/scoala-de-zbor>
 - Cos Aviation - Iasi - <https://cos-aviation.com/>
 - Ikarus flight school - Giurgiu - <https://ikarusflightschool.ro/>
 - intho aviation - <https://inthoaviation.ro/>
- 1.1.5 Mai recent MT a acordat SIEG pentru SSAvC pentru a obtine ajutor de stat in vederea finantarii pentru pregatirea de mecanici Part 66 mintind Consiliul

Concurenței ca SSAVC este unica entitate care face așa ceva. Menționez că mai există încă cel puțin 3 entități private care ar fi putut fi finanțate în același fel întrucât prestează exact aceleași servicii, au expertiză și experiență dovedite în practica instruirii, ca să nu vorbim de Liceul Tehnologic de la Caransebeș care are deja absolvenți și 24 de înscriși în clasa a 9 a anului școlar 2023-2024 și nu a primit nici un fel de finanțare, este necunoscut sau ignorat cu buna știință de Autoritate.

Deci mai sunt următoarele școli Part 147 care trebuie sprijinite având în vedere că este o mare criză de personal tehnic :

- Liceul Max Auschnitt - Caransebeș - care este autorizat și de Ministerul Învățământului;
- Regional Air Services - Tuzla;
- Asociația Aeronautică Română;

2.1.6. Pensii privilegiate - și culmea favoritismului , prin Legea nr. 71/2016 pentru modificarea și completarea Legii nr. 223/2007 privind Statutul personalului aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă din România aprobată de parlamentul României se acordă pensii speciale unui număr de 5 persoane care lucrează la SSAVC ca instructor de zbor - avion , fiind neglijati cu totul instructorii de zbor din școlile private. În mod normal ar trebui ca toți cei care au calificări similare să beneficieze de tratament egal în fața Legii 223/2007

“Art. II. Din Legea nr 223 / 2007 privind statutul personalului Navigant profesionist din aviația civilă - Pentru piloții instructori de avioane din cadrul Școlii Superioare de Aviație Civilă, cuantumul pensiei de serviciu se va calcula sau recalcula luându-se ca bază de calcul 80% din media veniturilor totale brute realizate în ultimele 12 luni anterioare lunii în care se depune cererea de pensionare, conform legii, corespunzător ultimei funcții la bord deținute de personalul navigant din cadrul Societății Comerciale "Compania Națională de Transporturi Aeriene Române - TAROM" - S.A. Această medie va fi menționată în documentul emis de către Societatea Comercială "Compania Națională de Transporturi Aeriene Române - TAROM" - S.A., pe răspunderea acesteia, potrivit art. 42² alin. (2) din Legea nr. 223/2007 privind Statutul personalului aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă din România, cu modificările și completările ulterioare. “

Propunem :

Sa se reorganizeze SSAvC in Societate Comerciala pentru a fi egala pe piata cu celelalte scoli existente. Daca se doreste finantarea in continuare a scolii ar trebui sa **se finanteze in mod egal/proportional si scolile private** existente sau si propunerile de proiecte ale unor scoli private in zonele geografice unde exista aerodromuri dar nu sunt scoli de aviatie de nici un fel.

In principiu, finantarea invatamantului de aviatie, subscris Legii 200/2004, ca parte a sistemului educational al natiunii, ar trebui sa fie proactiv, sa aiba in vedere necesitatile domeniului, puternic internationalizat, privind formarea de profesionisti in domeniile relevante, respectiv piloti, insotitori de bord, tehnicieni de intretinere (alte specialitati decat cele formate in reseaua Ministerului Educatiei); in conditiile in care nu acordam suficienta atentie formarii profesionale in aceste domenii de varf, in curand, ne vom confrunta cu o astfel de penurie iar pretul pe care il vom plati va fi foarte mare, urmare a lipsei noastre de viziune, a indiferentei noastre actuale, a refuzului de a aloca resurse potrivit cu constrangerile reale.

Prin reorganizarea SSAvC in societate comerciala bugetul de stat nu ar mai fi grevat de finantarile Scolii Superioare de aviatie Civila

1. Finantarea Aeroclubului Romaniei

Desi in tara exista cel putin 24 aerocluburi private, care sa-u infiintat din pasiunea si finantarea membrilor , acestea nu sunt sprijinite in nici un fel de stat. Toate finantarile se indreapta spre Aeroclubul Romaniei - Institutie publica. Menirea principala a Aeroclubului Romaniei ar trebui sa fie popularizarea aviatiei in randul tineretului. Din pacate aceasta menire nu mai este elementul central al activitatii aeroclubului:

2. Programul aerocluburilor teritoriale de stat este cel al intreprinderilor de stat adica de luni pana vineri, de la 09:00 la 17:00 ceea ce nu poate coincide cu programul pasionatilor zborului care si lucreaza in aceeași perioada. Cei care sunt pasionati de zbor, parasutism , planorism se duc la aerodromuri in timpul liber adica exact cand sistemul aeroclubului de stat este inchis. Dovada ca mai ales acolo unde sunt aerocluburi de stat au aparut si aerocluburi private (Sibiu - Magura, Suceava - Fratauti) care suplinesc ceea ce ar trebui sa faca AR si nu face.

3. Aeroclubul a inceput sa se concentreze pe zborurile de performanta ceea ce nu este rau pentru popularizarea aviatiei atat in Romania cat si in plan international. Evenimente de acest gen sunt si pe placul politicianilor pentru ca pot organiza evenimente spectaculoase pentru alegatori si de aceea este bine sa fie finantate formatiile de zbor de performanta ale aeroclubului dar in aceeași masura si in același scopuri ar trebui finantate si formatiunile private de acrobatie aeriana, mai ales ca in acest caz si organizatorii privati pot contribui cu fonduri si entuziasm.

4. Oficial Cursurile de zbor pentru tineret sunt gratuite la nivelul Aeroclubului Romaniei ceea ce este foarte bine pentru a incuraja tineretul sa zboare dar exista si un numar mare de aerocluburi private care se adreseaza aceluiași public dar nu pot fi finantate. In mod normal sumele alocate in bugetul MT pentru finantarea acestor activitati ar trebui repartizate in baza unor principii, corecte, transparente, echitabile si catre aerocluburile private care pot organiza scoli de pregatire pentru ULM, parasutism, planorism in aceeași masura ca si Aeroclubul Romaniei. Aceasta ar permite si o popularizare geografica mai coerenta pentru ca Aeroclubul Romaniei este prezent doar in 16 judete. Tineretul din alte judete poate fi atras la sporturile aeronautice prin folosirea aerocluburilor private cu o finantare corecta.

5. Aeroclubul a inceput sa concureze (folosind si avioane mai scumpe, mai performante) scolile private de zbor prin organizarea de cursuri PPL la tarife subventionate, ceea ce inhiba dezvoltarea unor astfel de scoli in regim privat pe alte aerodromuri din tara. In mod normal pe fiecare aerodrom ar trebui sa existe o scoala de zbor PPL (zbor privat, nu profesional) elemente de inceput pentru aviatorul profesionist

Propunem :

Aeroclubul Romaniei sa fie finantat in continuare doar pentru mentinerea infrastructurii si activitatilor propria de educare a tineretului , sa fie restructurat si organizat catre performanta aviatiei sportive, sa furnizeze bune practice catre toti cei interesati, inclusiv aerocluburile private sau scolile de zbor. Fondurile alocate domeniului popularizarii sporturilor aeronautice in zona tineretului sa fie impartite pe criterii de zona si professionalism in mod echitabil intre toate aerocluburile de stat si cele private fie in baza unor licitatii in asa fel incat tineretul din fiecare zona geografica a tarii sa beneficieze de cursuri de: ULM, parasutism, planorism si fara a se tine seama de diferentele de proprietate ale entitatilor care asigura pregatirea in scopul promovarii aviatiei in mod uniform in randul tineretului din toata tara.

Ref economii iluzorii :

Proiectul de Lege - “Pentru a respecta prevederile Programului de Guvernare 2025 - 2028, prevăzut în anexa nr. 2 la Hotărârea Parlamentului nr. 25/2025 pentru acordarea încrederii Guvernului, prevede la Sectiunea Transporturi si Infrastructură, subsectiunea Reforme / Reorganizări / Comasări, pct. 18, angajamentul de “optimizare funcțională și administrativă la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, precum și a unor instituții aflate în subordine, comasarea entităților cu atribuții convergente sau complementare.” Asa cum se mentioneaza in preambulul prezentarii acestei propuneri legislative se elimina in mod treptat toate subventiile si privilegiile acordate celor doua institutii .”

Având în vedere că Aeroclubul României și Școala Superioară de Aviație Civilă au **atribuții parțial convergente**, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii propune comasarea celor instituții prin absorbția Școlii Superioare de Aviație Civilă de către Aeroclubul României.

Ne permitem sa contrazicem acest motiv fundamental Nu exista **nici o convergenta** intre cele doua institutii :

1 Prin Legea sa de infiintare Aeroclubul Romaniei are ca obiect principal de activitate promovarea **aviatiei SPORTIVE** catre tineret

2. Prin Legea de infiintare a SSAvC are menirea de a pregati **personalul PROFESIONIST** pentru aviatia civila de transport

Daca analizam prin prisma faptului ca ambele institutii au ca obiect activitatea de zbor poate ar fi nimerit sa se analizeze si o posibila unire cu Tarom - curse interne .

Tot documentul de prezentare atribuie următoarele avantaje unitatii celor doua intreprinderi :

- *distribuirea și utilizarea mai eficientă a personalului aeronautic înalt calificat, navigant și nenavigant, angajat în prezent în cadrul celor două instituții, asigurându-se astfel și o flexibilitate și mobilitate în utilizarea acestuia în*

funcție de programele de pregătire derulate sau de necesitățile de întreținere a tehnicii de aviație;

Este inexact, Din punct de vedere al securitatii zborului mutarea personalului aeronautic de la tip de avion la altul presupune calificari de tip pentru personalul tehnic si zboruri de familiarizare pentru piloti , deci cheltuieli mai mari

- *o mai bună utilizare a tehnicii de aviație din dotare, ceea ce va conduce la creșterea volumului activităților prestate și, implicit, a veniturilor proprii;*

Diverse tipuri de aeronave au diverse destinatii (parasutism , planorism ...) si nu sunt interschibabile fara cheltuieli suplimentare asa cum am mentionat mai sus . In plus nici una din intreprinderi nu are ca obiect de activitate sa faca transport comercial , asa cum reiese din context , si ar fi si anticoncurential sa presteze activitati de transport sau lucru aerian mai ales in raport cu intreprinderile / aerocluburile private

- *reducerea cheltuielilor administrative, prin reducerea personalului care desfășoară activități specifice în structurile administrative suport;*

In afara de aparatul financiar contabil nu vad alte posibilitati de reducere a costurilor

- *reducerea treptată a subvenției de la bugetul de stat, prin creșterea în timp a ponderii activităților prestate contra cost.*

In nici un caz nu vom fi de acord ca cele doua institutii subventionate de stat din taxele percepute de la noi sa presteze servicii de transport sau training in afara obiectului lor activitate . Probabil singurele venituri le pot percepe prin exploatarea aerodromurilor pe care le au in administrare .

Si asa in prezent sa- a comis un abuz permitand Aeroclubului Romaniei sa ofere cursuri pentru piloti private (PPL) ceea ce , de fapt ofera si cele 8 scoli de zbor private existente care sunt concurate astfel de Aeroclub , care activeaza pe piata pe banii contribuabililor , adica ai nostri . Finantarea de catre stat a acestor cursuri inhiba dezvoltarea de astfel de scoli private in tara si nu este acceptabila in nici un caz . In mod normal fiecare aeroclub privat din fiecare judet ar trebui sa ofere astfel de cursuri doar ca , din pacate nu ii subsidiaza

nimeni ca sa nu mentionam ca nu pot ateriza pe aerodromurile Aeroclubului Romaniei decat in orele de program , adica de la 9 la 5 de luni pana vineri .

Tot referatul de prezentare a Legii mai propune

Text Lege : Totodată se propune menținerea sistemului de burse de aviație dar numai pentru finanțarea unor programe de pregătire a personalului aeronautic derulate în baza protocoalelor de colaborare încheiate de Aeroclubul României cu instituții din sistemul național de apărare, ordine publică și siguranță națională.

Comentariu : Ce surpriza !! Exista un program de burse . Nu a fost nici o licitatie . Poate daca se organizeaza o licitatie scolile existente ar putea veni cu tarife mai bune si, in acest mod, sa se realizeze si economii suplimentare la Bugetul de Stat . Sau , o alta solutie relativ echitabila ar fi sa se acorde burse norocosilor alesi care sa se duca apoi la scolile care le sunt mai aproape de casa sau care le prefera . In conditii similare Armata Bulgara a organizat o licitatie internationala.

Veniturile personalului

Text Lege : Pentru asigurarea condițiilor de atragere și menținere în cadrul Aeroclubului României a personalului aeronautic navigant și tehnic navigant profesionist de care depinde practic desfășurarea în condiții de siguranță a activităților specifice de pregătire în zbor, se propune modificarea punctului II. de la Litera F Capitolul II din Anexa nr. VIII la Legea-cadru nr. 153/2017 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice, prin introducerea unui mecanism flexibil de stabilire a indemnizațiilor de zbor pentru personalul navigant și tehnic navigant profesionist, precum și a indemnizației de exploatare pentru personalul tehnic aeronautic.

În același timp, indemnizațiile de zbor, salt cu parașuta, recepție și verificări tehnice de zbor de care beneficiază personalul navigant din cadrul instituțiilor din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională, nu intră în cuantumul prevăzut la art. 25 alin. (2) din Legea-cadru nr. 153/2017, în conformitate cu prevederile art. 93 din anexa VI la același act normativ.

Având în vedere că în cadrul Aeroclubului României sunt executate, printre altele, și activități de pregătire/instruire a unor categorii de personal navigant din cadrul instituțiilor din sectorul de apărare, ordine publică și siguranță națională, se propune ca și indemnizațiilor pentru activitățile desfășurate de personalul aeronautic civil navigant din cadrul Aeroclubului României să li se aplice același tratament ca și celor de care beneficiază personalul aeronautic militar, urmând să fie exceptate de la limitele impuse prin art. 25 alin. (1) din Legea-cadru nr. 153/2017. În acest fel se creează bazele pentru formarea și menținerea în cadrul Aeroclubului României a personalului aeronautic civil înalt calificat, ceea ce va reprezenta un câștig și pentru programele de pregătire derulate de această instituție publică, în beneficiul instituțiilor din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională.

Comentariu : Si intreprinderile private cu acelasi obiect de activitate doresc sa le fie creat un climat care sa permita “ *formarea și menținerea în cadrul acestora a personalului aeronautic civil înalt calificat* ”.

In consecinta , propunem ca aceste categorii de personal : zbor , tehnic si operational sa beneficieze de scutiri de taxe si impozite pana la nivelul veniturilor care se asigura pentru aceleasi categorii de personal la Aeroclubul Romaniei, sau poate sa se creeze alte sisteme preferentiale echivalente . Propunem ca inclusiv Legea pensiilor personalului instructor al SSAvC sa se aplice tuturor instructorilor de zbor profesionist din tara asa cum este corect .

PROPUNERE PRIVIND REORGANIZAREA DOMENIULUI -AVIATIE GENERALA

-

In contextul dat si avand in vedere argumentatia noastra ne permitem sa propunem urmatoarea forma de reorganizare a domeniului aviatiei generale , forma care permite si realizarea unor economii bugetare semnificative fata de situatia prezenta :

1. **SSAvC** : s-ar face economii si mai mari pentru ca noi propunem ca SSAvC sa fie **transformat in Societate Comerciala** si atunci vor trebui sa traiasca fara finantare ca si scolile private similare, deci se economisesc cheltuielile bugetare serioase . Acestia beneficiaza deja de o baza materiala serioasa si ar putea sa concureze de la egal scolile private de zbor . Doar , ca sa fie egali cu

ceilalti ar trebui sa li se anuleze toate privilegiile sau sa extinda aceste privilegii la toate scolile de zbor indiferent de proprietate

2. **Aeroclubul** : a.) noi propunem finantare 50 % fata de acum doar pentru activitatile de aviatie sportiva restul de 50 % sa provina din cotizatia membrilor ca in vest dar mai bland

b.) preluarea activitatilor de performanta si finantarea lor de catre Federatia Aeronautica Romana (FAR)

c.) In compensatie cu avantajele financiare care doresc sa le ofere personalului tehnic si de zbor la scolile private sa reduca pana la zero orice taxe si impozite care se pun pe salariile acestor categorii de personal , sau sa se creeze avantaje echivalente

d.) In plus , dar essential , **atributiile de autoritate** delegate Aeroclubului sa fie preluate de AACR asa cum este normal . Este un principiu fundamental de management care spune ca operatorul nu poate juca si rolul de autoritate , in orice domeniu de activitate. Asa cum este organizat azi Aeroclubul Romaniei isi autorizeaza singur scolile de zbor, si cele de parasutism , planorism si ULM dar in acelasi timp si ar trebui sa autorizeze si entitatile similare private ceea ce este anormal si inhiba dezvoltarea domeniului . Atributiile de autoritate ar trebui sa fie preluate in totalitate de AACR sau o alta entitate neutra mai ales ca deja exista mai mult de 25 aerodromuri private si o multime de aerocluburi private (care ar trebuie azi sa fie autorizate de Aeroclub pentru operatiunile lor de aviatie).

O alta varianta ar fi sa se delege atributiile de autoritate catre asociatiile de specialitate pentru ca acestea au cel mai mare interes in dezvoltarea propriului domeniu de activitate mai ales ca exista deja experienta AZLR (<https://azlr.ro/info/>) careia i s-au delegate de multa vreme atributiile de autoritate in domeniul sau de activitate .

Presedinte

Matt- Ian David

Vice-presedinte

Dorin Ivascu