



Conf. cu originalul

Parlamentul României
Camera Deputaților
Comisia pentru transporturi și infrastructură

București, 20 martie 2019
Nr. 4c-4/591/2018

BIROUL PERMANENT
AL CAMEREI DEPUTAȚILOR

Vă înaintăm, alăturat, **raportul** asupra *Proiectului de Lege privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr.17/2018 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.26/2009 privind înființarea, organizarea și funcționarea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile și pentru abrogarea Ordonanței Guvernului nr.51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă*, transmis Comisiei pentru transporturi și infrastructură pentru dezbateră și avizare pe fond, cu adresa nr. **PLx.591/2018** din 7 decembrie 2017.

PREȘEDINTE,

Lucian Nicolae Bode



Parlamentul României
Camera Deputaților
Comisia pentru transporturi și infrastructură

București, 20 martie 2019
Nr. 4c-4/158/2018

PLx.591/2018

R A P O R T

asupra Proiectului de Lege privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr.17/2018 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.26/2009 privind înființarea, organizarea și funcționarea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile și pentru abrogarea Ordonanței Guvernului nr.51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă

În conformitate cu prevederile art.95 din Regulamentul Camerei Deputaților, republicat, cu modificările și completările ulterioare, **Comisia pentru transporturi și infrastructură** a fost sesizată spre dezbateri și avizare în fond, cu *Proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr.17/2018 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.26/2009 privind înființarea, organizarea și funcționarea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile și pentru abrogarea Ordonanței Guvernului nr.51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă*, transmis cu adresa nr. **PLx.591/2018** din 22 octombrie 2018, înregistrat cu nr.4c-4/158/2018 din 23 octombrie 2018.

Potrivit prevederilor art.75 din Constituția României, Camera Deputaților este **Camera Decizională**.

Senatul, în calitate de primă Cameră sesizată, **a adoptat** proiectul de lege pentru aprobarea ordonanței cu respectarea prevederilor art. 76 alin (2) din Constituția României.

Consiliul Legislativ, prin adresa nr.841/29.08.2018 a **avizat favorabil** proiectul de ordonanță, cu observații și propuneri.

Comisia pentru muncă și protecție socială a avizat favorabil proiectul de lege în ședința din data de 30 octombrie 2018, prin avizul 4c-9/845.

Comisia pentru drepturile omului, culte și problemele minorităților naționale a avizat favorabil proiectul de lege în ședința din data de 6 noiembrie 2018, prin avizul 4c-6/529.

Comisia juridică, de disciplină și imunități a avizat favorabil proiectul de lege, în ședința din data de 13 noiembrie 2018, prin avizul 4c-13/934.

Proiectul de lege are ca **obiect de reglementare** modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.26/2009, în scopul asigurării independenței actului de investigații privind siguranța aviației civile, precum și al implementării conceputului de „autoritate de investigații”, așa cum este el definit și impus în reglementările OACI (Anexa 13 și Doc 9756), dar și în Regulamentele Uniunii Europene aplicabile, sau prin cerința redenumirii Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (CIAS) în Autoritatea de Investigație și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (AIAS). Totodată, este vizată abrogarea Ordonanței Guvernului nr.51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.794/2001.

Potrivit prevederilor art.61 din Regulamentul Camerei Deputaților, republicat, **Comisia pentru transporturi și infrastructură** a examinat proiectul de lege în ședința din **19 martie 2019**.

La lucrările comisiei au fost prezenți deputații conform listei de prezență.

La dezbaterile comisiei au participat, în calitate de invitați, reprezentanți ai Ministerului Transporturilor.

În urma dezbaterilor și a opiniilor exprimate, membrii Comisiei pentru transporturi și infrastructură **au hotărât, cu majoritate de voturi, adoptarea actului normativ în forma inițiatorului, cu amendamentele respinse care face parte integrantă a prezentului raport.**

În raport de obiectul și conținutul său, proiectul de Lege face parte din **categoria legilor ordinare.**

PREȘEDINTE,

Lucian Nicolae Bode

SECRETAR,

Marius Bodea

AMENDAMENTE RESPINSE

asupra proiectului de Lege privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr.17/2018 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.26/2009 privind înființarea, organizarea și funcționarea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile și pentru abrogarea Ordonanței Guvernului nr.51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă

Nr. crt.	Text O.G. nr.26/2009	Text O.G. nr.17/2018	Text adoptat de Senat	Amendament propus	Motivatii
0	1	2	3	4	5
1.		<p>1. La articolul 1, după alineatul (1) se introduce un nou alineat, alineatul (1¹), cu următorul cuprins:</p> <p>(1¹) Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (CIAS), înființat potrivit alin. (1), se redenumeste Autoritatea de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile, denumită în continuare AIAS, instituție publică cu personalitate juridică, finanțată integral din venituri proprii, surse atrase, donații și sponsorizări, aflată în subordinea Ministerului Transporturilor.</p>	Nemodificat	<p>1. La articolul 1, după alineatul (1) se introduce un nou alineat, alineatul (1¹), cu următorul cuprins:</p> <p>(1¹) Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (CIAS), înființat potrivit alin. (1), se redenumeste Autoritatea de Investigații pentru Siguranța Aviației Civile, denumită în continuare AIS, instituție publică cu personalitate juridică, finanțată integral din venituri proprii, surse atrase, donații și sponsorizări, aflată în subordinea Secretariatului General al Guvernului României, prin reorganizare și transferul din subordinea Ministerului Transporturilor.</p> <p><i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p>	<p>La nivelul UE toate organismele de investigatii sunt recunoscute ca SIA (Safety Investigation Authority). În conversații formularea este de forma: SIA Romania, SIA France, SIA UK. Deja si la nivelul ICAO se vorbește de SIA. Chiar si in grupul de lucru dedicat pentru investigatii se vorbește de SIA US in loc de NTSB, etc.</p>

0	1	2	3	4	5
2.	<p>Art.2 (1) CIAS este organismul tehnic permanent specializat al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, desemnat să organizeze, să conducă, să coordoneze, să controleze și să execute investigația tehnică a evenimentelor de aviație civilă în scopul determinării faptelor, cauzelor și împrejurărilor care au dus la producerea acestora și să emită recomandări pentru siguranța zborului, potrivit prevederilor art. 2 alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr. 51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 794/2001.</p>	<p>2. La articolul 2, alineatele (1) și (4) se modifică și vor avea următorul cuprins:</p> <p>Art.2 (1) AIAS este autoritatea unică în domeniul investigațiilor și analizelor privind siguranța aviației civile la nivel național cu atribuții în organizarea, conducerea, coordonarea, controlul și efectuarea investigațiilor privind siguranța aviației civile, în conformitate cu Codul aerian al României, regulamentele europene, precum și cu alte acte normative aplicabile domeniului de activitate al AIAS, în scopul determinării faptelor, cauzelor și împrejurărilor care au dus la producerea evenimentelor de aviație civilă și emiterea de recomandări pentru siguranța aviației civile, în scopul prevenirii producerii evenimentelor de aviație civilă, atunci</p>	Nemodificat	<p>2. La articolul 2, preambulul alineatului (1) și (4) se modifică și vor avea următorul cuprins:</p> <p>Art.2 (1) AIS este autoritatea unică în domeniul investigațiilor privind siguranța aviației civile la nivel național cu atribuții în organizarea, conducerea, coordonarea, controlul și efectuarea investigațiilor privind siguranța aviației civile, în conformitate cu Codul aerian al României, regulamentele europene, precum și cu alte acte normative aplicabile domeniului de activitate al AIS, în scopul determinării faptelor, cauzelor și împrejurărilor care au dus la producerea evenimentelor de aviație civilă și emiterea de recomandări pentru siguranța aviației civile, în scopul prevenirii producerii evenimentelor de aviație civilă, atunci când:</p> <p><i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p>	<p>AIS nu poate deveni autoritate unică în domeniul analizelor privind siguranța aviației civile. Analiza nu are nicio legătură cu organizarea, conducerea, coordonarea ... investigațiilor. Pe altă parte analiza evenimentelor trebuie să treacă de la CIAS (AIS) la AACR și sa fie doar atributul AACR. Oricum, din toate analizele de până acum efectuate de către CIAS (AIS) nu au fost dispuse măsuri pentru creșterea siguranței</p>

0	1	2	3	4	5
	<p>(2) CIAS are ca obiectiv creșterea și menținerea siguranței aeriene la un nivel ridicat prin emiterea de recomandări privind siguranța zborului bazate pe informații rezultate din investigațiile tehnice în vederea prevenirii producerii unor incidente și/sau accidente similare în aviația civilă.</p>	<p>când:</p> <p>a) evenimentele de aviație civilă se produc pe teritoriul și/sau în spațiul aerian al României;</p> <p>b) este implicată o aeronavă înregistrată în România, iar statul pe teritoriul căruia s-a produs evenimentul nu efectuează investigația privind siguranța aviației civile;</p> <p>c) este implicată o aeronavă operată de un operator aerian român, iar statul pe teritoriul căruia s-a produs evenimentul sau statul de înregistrare a aeronavei nu efectuează investigația privind siguranța aviației civile.</p> <p>Nemodificat</p>		<p>a) Nemodificat</p> <p>b) Nemodificat</p> <p>c) Nemodificat</p> <p>(2) Nemodificat</p>	<p>tocmai pentru că măsurile dispuse de către CIAS (AIS) sunt cu valoare de RECOMANDARE.</p> <p>Adresații nu sunt obligați să le ducă la îndeplinire.</p> <p>Singura instituție din aviația civilă care poate dispune măsuri cu caracter obligatoriu este Autoritatea Aeronautică Civilă din România.</p> <p>Atunci când AACR analizează evenimentele de aviație, măsurile dispuse sunt obligatorii și au ca rezultat ducerea la îndeplinire și, în final, creșterea siguranței.</p>

0	1	2	3	4	5
	<p>(3) În organizarea și luarea deciziilor, CIAS este independent față de orice structură juridică, autoritate de reglementare sau de siguranță aeriană, administrator de infrastructură de transport aerian, operator aerian, precum și față de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate.</p> <p>(4) CIAS desfășoară investigații tehnice independent de orice anchetă judiciară și nu are atribuții în stabilirea vinovăției sau a răspunderii juridice.</p>	<p>Nemodificat</p> <p>.....</p> <p>(4) AIAS desfășoară investigații privind siguranța aviației civile independent de orice anchetă judiciară, disciplinară, administrativă sau de orice altă natură derulată de alte autorități și entități și nu are atribuții în stabilirea vinovăției sau a răspunderii juridice.</p> <p>3. La articolul 2, după alineatul (4) se introduc trei noi alineate, alineatele (5)-(7), cu următorul cuprins:</p> <p>(5) AIAS nu solicită și nu acceptă instrucțiuni</p>		<p>(3) Nemodificat</p> <p>(4) AIS desfășoară investigații privind siguranța independent de orice anchetă judiciară și nu are atribuții în stabilirea vinovăției sau a răspunderii juridice.</p> <p><i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p> <p>3. La articolul 2, alineatele (5)-(7), se modifică și vor avea următorul cuprins:</p> <p>(5) AIS nu solicită și nu acceptă instrucțiuni de la nicio parte externă și are autoritate</p>	<p>Acesta este și rolul analizelor de siguranță: de a dispune măsuri pentru remedierea problemelor.</p> <p>În plus, la nivelul CE este în lucru (și este destul de avansat) ca gestionarea bazei de date europene a evenimentelor de aviație civilă să treacă din administrarea JRC (Joint Research Center) - CE în administrarea EASA, iar evenimentele de aviație care se petrec în statele membre UE vor fi raportate direct către EASA. AACR și AIS se vor conecta în baza de date europeană</p>

0	1	2	3	4	5
		<p>de la nicio parte externă și are autoritate absolută în ceea ce privește realizarea investigațiilor privind siguranța aviației civile, conform art. 4 alin. (3) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, personalului implicat în actul de investigație fiindu-i asigurată independența în fața oricărei autorități în legătură cu modalitatea de derulare a investigațiilor, relatarea de fapte, împrejurări sau informații din timpul investigațiilor, precum și cu măsurile luate în cursul acestora.</p> <p>(6) AIAS este desemnată să efectueze în mod independent colectarea, evaluarea, prelucrarea, analizarea și stocarea informațiilor detaliat</p>		<p>absolută în ceea ce privește realizarea investigațiilor privind siguranța aviației civile, conform art. 4 alin. (3) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, personalului implicat în actul de investigație fiindu-i asigurată independența în fața oricărei autorități în legătură cu modalitatea de derulare a investigațiilor, relatarea de fapte, împrejurări sau informații din timpul investigațiilor, precum și cu măsurile luate în cursul acestora.</p> <p><i>Dep. Marius Bodea-PNL</i></p> <p>(6) Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR) este desemnată să administreze baza de date națională unică a evenimentelor de aviație și să efectueze în mod</p>	<p>EASA fie pentru a efectua analize la nivel național în cazul AACR, fie pentru a vizualiza un istoric al unor accidente sau incidente grave în cazul AIS. În fapt, CIAS (AIS) nu va mai face analize. Acestea vor fi efectuate fie doar de către AACR prin voință proprie, fie la solicitarea EASA.</p>

0	1	2	3	4	5
		<p>privind evenimentele de aviație civilă raportate prin sistemul național de raportare, obligatorie sau voluntară, a evenimentelor de aviație civilă sau de care ia act în urma analizelor proprii.</p>		<p>independent colectarea, evaluarea, prelucrarea, analizarea, stocarea și diseminarea informațiilor privind evenimentele de aviație civilă raportate prin sistemul național de raportare obligatorie sau voluntară a evenimentelor de aviație civilă sau de care ia act în urma analizelor proprii și asigură transferul către Fișierul european centralizat - European Central Repository și diseminarea către părțile interesate enumerate în anexa nr. 2 a Regulamentului (UE) nr. 376/2014 a informațiilor de siguranță stocate în baza de date națională (7) Personalul angajat al AIS în departamentul/ serviciul de analiză va fi preluat de AACR.</p> <p><i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p>	

0	1	2	3	4	5
		<p>(7) AIAS este desemnată să desfășoare și alte activități pentru creșterea nivelului de siguranță a aviației civile, precum culegerea, prelucrarea, evaluarea, analiza și diseminarea</p>		<p>(7) AIS este desemnată să desfășoare și alte activități pentru creșterea nivelului de siguranță a aviației civile, precum culegerea, prelucrarea, evaluarea, analiza și diseminarea informațiilor, în</p>	<p>Activitatea de colectare, evaluare, prelucrare, analiză și stocare a informațiilor detaliate privind evenimentele de aviație civilă raportate prin sistemul național de raportare, obligatorie sau voluntară, a</p>

0	1	2	3	4	5
		<p>informațiilor, în special în scopul prevenirii incidentelor grave sau accidentelor de aviație civilă, în măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței sale și nu implică asumarea de responsabilități în domeniul administrativ, al reglementărilor sau standardelor aplicabile domeniului său de activitate.</p>		<p>special în scopul prevenirii incidentelor grave sau accidentelor de aviație civilă, în măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței sale și nu implică asumarea de responsabilități în domeniul administrativ, al reglementărilor sau standardelor aplicabile domeniului său de activitate.</p> <p><i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p>	<p>evenimentelor de aviație civilă trebuie mutată la AACR si este chiar simplu de făcut având în vedere că Autoritatea Aeronautică Civilă Română a fost înființată prin H.G. 405/1993 și este organismul tehnic specializat care are ca obiect de activitate exercitarea, în condițiile prevăzute de Codul Aerian Civil, a funcției de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă la nivel național și a competențelor delegate de Ministerul Transporturilor în domeniul securității aviației civile. AACR are deja</p>

0	1	2	3	4	5
					<p>funcția de supervizare a siguranței. Trebuie doar să ii se atribuie și activitățile de la pct (6) al Ordonanței 17/2018. În toată Europa această activitate este efectuată de către CAA (AACR). Irlanda mai folosește sistemul de raportare dar la nivel minim. Adică tratează doar accidente și incidentele grave. În rest, gestionarea acestui sistem o face CAA (AACR). Si alte tari folosesc sistemul ECCAIRS de raportare, de ex. Singapore, China, Australia,</p>

0	1	2	3	4	5
					<p>NTSB, etc. și o fac prin CAA.</p> <p>În acest moment CIAS (AIS) colectează aceste date și nu le prelucrează, iar AACR doar se conectează la această bază de date pentru prelucrarea datelor. Dacă la nivel european bazele de date naționale sunt gestionate de către CAA (AACR) și raportarea se face către CAA (AACR) de ce în România se îngreunează acest proces?</p> <p>În toată comunitatea aviației civile Autoritatea de Investigatii (CIAS/AIS) are atribuții doar în investigarea accidentelor și incidentelor</p>

0	1	2	3	4	5
					grave, iar AACR în colectarea, evaluarea, prelucrarea, analizarea, diseminarea și stocarea informațiilor detaliată.
3.	Art.4 Se desemnează CIAS, ca organism național de investigații tehnice ale accidentelor și incidentelor grave din aviația civilă, pentru reprezentarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în relația cu organismele interne și internaționale similare și conexe pentru domeniul său de activitate.	5. Articolul 4 se modifică și va avea următorul cuprins: Art.4 Se desemnează AIAS ca autoritate unică în domeniul investigațiilor și analizelor privind siguranța aviației civile la nivel național, pentru reprezentarea Ministerului Transporturilor în relația cu organismele interne și internaționale similare și conexe pentru domeniul său de activitate.	Nemodificat	4. Articolul 4 se modifică și va avea următorul cuprins: Art.4 Se desemnează AIS ca autoritate unică în domeniul investigațiilor privind siguranța aviației civile la nivel național, pentru reprezentarea Guvernului României în relația cu organismele interne și internaționale similare și conexe pentru domeniul său de activitate. <i>Dep.Marius Bodea-PNL</i>	
4.	Art.6 (1) Finanțarea cheltuielilor curente și de capital ale CIAS, precum	6. La articolul 6, alineatele (1)-(4) se modifică și vor avea următorul cuprins: Art.6 (1) Finanțarea cheltuielilor curente, inclusiv a cheltuielilor	Nemodificat	5. La articolul 6, alineatele (1)-(4) se modifică și vor avea următorul cuprins: Art.6 (1) Finanțarea cheltuielilor curente, inclusiv a cheltuielilor aferente	

0	1	2	3	4	5
	<p>investigația tehnică a accidentelor și incidentelor de aviație, se asigură din venituri proprii.</p> <p>(2) În cazul catastrofelor aeriene, Guvernul alocă CIAS sume din Fondul de rezervă bugetară la dispoziția Guvernului, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, pentru investigații tehnice ale evenimentului.</p> <p>(3) Sursele proprii CIAS se constituie din transferul sumei de 0,275 euro/pasager îmbarcat pe aeroporturile din România din tariful pentru supravegherea menținerii obiectivelor necesare siguranței pasagerilor.</p>	<p>aferente investigațiilor privind siguranța aviației civile, precum și a cheltuielilor de capital ale AIAS se asigură integral din venituri proprii, surse atrase, donații și sponsorizări.</p> <p>(2) În cazul catastrofelor aeriene, Guvernul alocă AIAS sume din Fondul de rezervă bugetară la dispoziția Guvernului, prin bugetul Ministerului Transporturilor, pentru investigații privind siguranța, inclusiv pentru recuperarea epavelor în cazul evenimentelor de aviație civilă.</p> <p>(3) Veniturile proprii AIAS se constituie din transferul sumei de 0,275 euro/pasager îmbarcat pe aeroporturile din România din tariful pentru supravegherea menținerii obiectivelor necesare siguranței pasagerilor, din surse atrase, inclusiv în baza unor tarife aferente serviciilor prestate persoanelor fizice și juridice, române sau</p>		<p>investigațiilor privind siguranța aviației civile, precum și a cheltuielilor de capital ale AIS se asigură integral din venituri proprii, surse atrase, donații și sponsorizări.</p> <p>(2) În cazul catastrofelor aeriene, Guvernul alocă AIS sume din Fondul de rezervă bugetară la dispoziția Guvernului, pentru investigații privind siguranța, inclusiv pentru recuperarea epavelor în cazul evenimentelor de aviație civilă.</p> <p>(3) Veniturile proprii AIS se constituie din transferul sumei de 0,275 euro/pasager îmbarcat pe aeroporturile din România din tariful pentru supravegherea menținerii obiectivelor necesare siguranței pasagerilor, din surse atrase, inclusiv în baza unor tarife aferente serviciilor prestate persoanelor fizice și juridice, române sau străine, precum și din donații și sponsorizări.</p>	

0	1	2	3	4	5
	<p>(4) Tariful prevăzut la alin. (3) se colectează de către administratorii aeroporturilor și se virează CIAS în conformitate cu prevederile alin. (3).</p> <p>(5) Sursele proprii de finanțare nu au impact asupra bugetului de stat și nu implică mărirea tarifului deja existent.</p> <p>(6) În vederea dezvoltării și modernizării rapide impuse de standardele internaționale CIAS poate utiliza fondurile deținute, conform legii.</p>	<p>străine, precum și din donații și sponsorizări.</p> <p>(4) Tariful pentru supravegherea menținerii obiectivelor necesare siguranței pasagerilor prevăzut la alin. (3) se colectează de către administratorii aeroporturilor și se virează către AIS în conformitate cu prevederile alin. (3).</p> <p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p>	<p>Nemodificat</p>	<p>(4) Tariful pentru supravegherea menținerii obiectivelor necesare siguranței pasagerilor prevăzut la alin. (3) se colectează de către administratorii aeroporturilor și se virează către AIS în conformitate cu prevederile alin. (3).</p> <p><i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p> <p>6. La articolul 6, se introduce alineatul (4¹), cu următorul cuprins:</p> <p>(4¹) Metodologia de colectare a acestui tarif va fi stabilită prin Hotărâre a Guvernului României.</p> <p><i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p> <p>(5) Nemodificat</p> <p>(6) Nemodificat</p>	
5.		<p>7. Articolul 7 se modifică și va avea următorul cuprins:</p>	<p>Nemodificat</p>	<p>7. Articolul 7 se modifică și va avea următorul cuprins:</p>	

0	1	2	3	4	5
	<p>Art.7 CIAS are următoarele atribuții principale:</p> <p>a) organizează, conduce, coordonează și execută activitatea de investigație tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă potrivit prevederilor legale în vigoare și recomandă măsurile necesare pentru prevenirea acestora;</p> <p>b) elaborează și dezvoltă reglementările naționale privind investigația tehnică a evenimentelor de aviație civilă în conformitate cu anexa nr. 13 la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, Directiva 94/56/CE a Consiliului din 21 noiembrie 1994 de stabilire a principiilor fundamentale care reglementează anchetarea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și Directiva 2003/42 a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor în aviația civilă, cu</p>	<p>Art.7 (1) AIAS are următoarele atribuții principale:</p> <p>a) organizează, conduce, coordonează și execută activitatea de investigație privind siguranța aviației civile potrivit prevederilor legale în vigoare și recomandă măsurile necesare pentru prevenirea producerii unor evenimente similare;</p> <p>b) elaborează și propune Ministerului Transporturilor proiecte de acte normative și reglementări în domeniul investigațiilor privind siguranța aviației civile, precum și în domeniul raportării evenimentelor de aviație civilă, în conformitate cu anexa nr. 13 la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, cu Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20</p>		<p>Art.7 (1) AIS are următoarele atribuții principale:</p> <p>a) organizează, conduce, coordonează și execută activitatea de investigație privind siguranța aviației civile potrivit prevederilor legale în vigoare și recomandă măsurile necesare pentru prevenirea producerii unor evenimente similare;</p> <p>b) elaborează și propune Guvernului României proiecte de acte normative și reglementări în domeniul investigațiilor privind siguranța aviației civile, în conformitate cu anexa nr. 13 la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, cu Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, și alte norme europene aplicabile;</p>	<p>La punctul b), întrucât activitatea de raportare se transferă la AACR se va elimina formularea "[...]precum și în domeniul raportării evenimentelor de aviație civilă" și "[...] precum și cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014</p>

0	1	2	3	4	5
	<p>modificările și completările ulterioare, și alte norme europene aplicabile;</p> <p>c) numește membrii comisiei de investigație tehnică, conducătorul investigației și/sau reprezentantul acreditat, după caz;</p> <p>d) informează statele</p>	<p>octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, precum și cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 94/56/CE, cu modificările și completările ulterioare, și alte norme europene aplicabile;</p> <p>c) numește investigatorul-șef, membrii comisiei de investigație privind siguranța și/sau reprezentantul acreditat, după caz;</p> <p>d) informează statele</p>		<p>c) numește investigatorul-șef, membrii comisiei de investigație privind siguranța și/sau reprezentantul acreditat, după caz;</p> <p>d) informează statele</p>	<p>privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă"</p>

0	1	2	3	4	5
	<p>implicate, în conformitate cu prevederile anexei nr. 13 la Convenția privind aviația civilă internațională, asupra oricărui accident și incident grav produs pe teritoriul României, solicitând participarea, după caz, a reprezentanților acestora la investigațiile tehnice în conformitate cu reglementările interne și internaționale;</p> <p>e) cooperează cu alte organisme similare și instituții pentru efectuarea de analize, expertize tehnice, teste și altele asemenea, în scopul determinării cauzelor producerii accidentelor sau incidentelor grave din aviația civilă;</p> <p>f) întocmește rapoarte preliminare și finale asupra rezultatelor investigației tehnice a accidentelor și</p>	<p>implicate, în conformitate cu prevederile anexei nr. 13 la Convenția privind aviația civilă internațională, asupra oricărui accident și incident grav produs pe teritoriul și/sau spațiul aerian al României, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, solicitând participarea, după caz, a reprezentanților acestora la investigațiile privind siguranța, în conformitate cu reglementările interne și internaționale;</p> <p>e) cooperează cu alte organisme și instituții similare pentru efectuarea de analize, expertize tehnice, teste și altele asemenea, în scopul determinării cauzelor producerii accidentelor sau incidentelor grave din aviația civilă;</p> <p>f) întocmește rapoarte preliminare și finale asupra rezultatelor investigației privind</p>		<p>implicate, în conformitate cu prevederile anexei nr. 13 la Convenția privind aviația civilă internațională, asupra oricărui accident și incident grav produs pe teritoriul și/sau spațiul aerian al României, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, solicitând participarea, după caz, a reprezentanților acestora la investigațiile privind siguranța, în conformitate cu reglementările interne și internaționale;</p> <p>e) cooperează cu alte organisme și instituții similare pentru efectuarea de analize, expertize tehnice, teste și altele asemenea, în scopul determinării cauzelor producerii accidentelor sau incidentelor grave din aviația civilă;</p> <p>f) întocmește rapoarte preliminare și finale asupra rezultatelor investigației privind siguranța accidentelor</p>	

0	1	2	3	4	5
	<p>incidentelor grave de aviație civilă și le transmite părților implicate, celor cu responsabilități pe linia siguranței aeriene și celor interesați;</p> <p>g) emite recomandări de siguranță zborului, în scopul prevenirii producerii evenimentelor aeronautice similare, și urmărește modul de implementare a acestora;</p> <p>h) face public, după caz, raportul final al investigației tehnice, de regulă în termen de 12 luni de la producerea evenimentului;</p> <p>i) comunică Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI/ICAO), Conferinței Europene a Aviației Civile (ECAC), Agenției Europene pentru Siguranța Aeriană (EASA) și statelor contractante datele și informațiile privitoare la</p>	<p>siguranța accidentelor și incidentelor grave de aviație civilă și le transmite părților implicate, celor cu responsabilități pe linia siguranței aeriene și celor interesați;</p> <p>g) emite recomandări privind siguranța aviației civile, în scopul prevenirii producerii evenimentelor de aviație civilă similare și urmărește modul de implementare a acestora;</p> <p>h) face public raportul final al investigației privind siguranța aviației civile, în conformitate cu regulamentele și procedurile aplicabile la nivel european și național;</p> <p>i) comunică Organizației Aviației Civile Internaționale, Conferinței Europene a Aviației Civile, Agenției Europene pentru Siguranța Aeriană și statelor contractante datele și informațiile referitoare la</p>		<p>și incidentelor grave de aviație civilă și le transmite părților implicate, celor cu responsabilități pe linia siguranței aeriene și celor interesați;</p> <p>g) emite recomandări privind siguranța aviației civile, în scopul prevenirii producerii evenimentelor de aviație civilă similare și urmărește modul de implementare a acestora;</p> <p>h) face public raportul final al investigației privind siguranța aviației civile, în conformitate cu regulamentele și procedurile aplicabile la nivel european și național;</p> <p>i) comunică Organizației Aviației Civile Internaționale, Conferinței Europene a Aviației Civile, Agenției Europene pentru Siguranța Aeriană și statelor contractante datele și informațiile referitoare la investigațiile privind siguranța aviației civile, conform obligațiilor</p>	

0	1	2	3	4	5
	<p>investigațiile tehnice aeronautice, conform obligațiilor precizate de standardele internaționale recunoscute și asumate de România;</p> <p>j) gestionează, evaluează, analizează și arhivează, în conformitate cu cerințele internaționale și europene, raportările obligatorii și raportările voluntare privind evenimentele din domeniul aviației civile;</p> <p>k) elaborează studii și analize privind siguranța aeriană și difuzează semestrial buletine informative privind evenimentele din domeniul aviației civile;</p> <p>l) îndeplinește orice alte atribuții stabilite prin acte normative pentru domeniul său de activitate.</p>	<p>investigațiile privind siguranța aviației civile, conform obligațiilor precizate de standardele internaționale recunoscute și asumate de România;</p> <p>j) colectează, evaluează, prelucrează, analizează, stochează și diseminează informațiile privind evenimentele de aviație civilă raportate;</p> <p>k) administrează baza de date națională în care sunt stocate informațiile primite în urma raportărilor obligatorii și a raportărilor voluntare transmise către AIAS;</p> <p>l) asigură transferul către Fișierul european centralizat - European Central Repository și diseminarea către părțile interesate enumerate în anexa nr. 2 a Regulamentului (UE) nr. 376/2014 a informațiilor de siguranță stocate în baza de date națională;</p> <p>m) asigură protecția,</p>		<p>precizate de standardele internaționale recunoscute și asumate de România;</p> <p>j) asigură protecția,</p>	<p>La lit.j), această activitate trece la AACR și va intra în atribuțiile AACR La fel si punctele k), l) si n).</p>

0	1	2	3	4	5
		<p>confidențialitatea și utilizarea adecvată a informațiilor primite cu privire la evenimentele de aviație civilă raportate;</p> <p>n) elaborează studii, rapoarte și analize privind siguranța aviației civile și difuzează semestrial buletine informative privind evenimentele de aviație civilă;</p>		<p>confidențialitatea și utilizarea adecvată a informațiilor primite cu privire la evenimentele de aviație civilă raportate;</p>	<p>n) În prezent este și atributul AACR. Singura atribuție a AIS rămâne de a efectua investigații privind siguranța,</p>

0	1	2	3	4	5
					<p>investigații care se finalizează cu Raport Final.</p> <p>Deși, în prezent, întră în atribuțiile AIS să gestioneze sistemul unic de raportare al evenimentelor de aviație civilă, se observă că începând cu anul 2018 este un dezinteres total pentru desfășurarea acestei activități.</p> <p>Acest dezinteres se observă din rapoartele AACR de audit pentru supravegherea menținerii obiectivelor necesare siguranței pasagerilor de ex: rapoartele AACR nr. 22623/21.08.2018 și</p>

0	1	2	3	4	5
		<p>o) constată abaterile și aplică sancțiunile corespunzătoare în situația încălcării reglementărilor aplicabile în domeniul investigațiilor privind siguranța aviației civile și raportărilor de aviație civilă, potrivit prevederilor legale;</p> <p>p) prestează către terți diverse servicii în legătură cu obiectul de activitate al instituției pe bază de contracte sau tarife aprobate de către consiliul de conducere;</p> <p>q) organizează cursuri de pregătire specifice domeniului său de activitate, conferințe, grupuri de lucru, întâlniri periodice și altele asemenea, în legătură cu activitățile desfășurate de</p>		<p>k) constată abaterile și aplică sancțiunile corespunzătoare în situația încălcării reglementărilor aplicabile în domeniul investigațiilor privind siguranța aviației civile, potrivit prevederilor legale;</p> <p>l) organizează cursuri de pregătire specifice domeniului său de activitate, conferințe, grupuri de lucru, întâlniri periodice și altele asemenea, în legătură cu activitățile desfășurate de AIS, prezentarea nivelului</p>	<p>24671/11.09.2018, transmise către CNAB. În completarea motivării necesității transferării acestei activități de administrare a bazei de date și elaborării de studii și analize privind siguranța aviației civile și difuzarea semestrială de buletine informative privind evenimentele de aviație civilă la AACR vine și faptul că <u>singurul studiu pe care l-a emis CIAS în anul 2018</u> a fost "DINAMICA PASAGERILO R TRANSPORT ULUI AERIAN COMERCIAL DIN</p>

0	1	2	3	4	5
		<p>AIAS, prezentarea nivelului siguranței aviației civile din România, importanța raportărilor obligatorii și a raportărilor voluntare, specificul activităților de comunicare în cazul producerii accidentelor și incidentelor grave de aviație civilă, precum și cu privire la alte subiecte din domeniul de activitate al AIAS;</p> <p>r) îndeplinește orice alte atribuții stabilite prin acte normative pentru domeniul său de activitate.</p> <p>(2) Orice accident sau incident grav de aviație civilă produs în spațiul aerian național sau pe teritoriul României face obiectul unei investigații privind siguranța aviației civile de către AIAS.</p> <p>(3) Prin excepție de la dispozițiile alin. (2), pentru accidente și incidentele grave în care au fost implicate parașute, aeronave</p>		<p>siguranței aviației civile din România, specificul activităților de comunicare în cazul producerii accidentelor și incidentelor grave de aviație civilă, precum și cu privire la alte subiecte din domeniul de activitate al AIS;</p> <p>m) îndeplinește orice alte atribuții stabilite prin acte normative pentru domeniul său de activitate.</p> <p>(2) Orice accident sau incident grav de aviație civilă produs în spațiul aerian național sau pe teritoriul României face obiectul unei investigații privind siguranța aviației civile de către AIS.</p> <p>(3) Prin excepție de la dispozițiile alin. (2), pentru accidente și incidentele grave în care au fost implicate parașute, aeronave ultrașoare nemotorizate sau aeronave fără</p>	<p>ROMÂNIA (1999-2017)" publicat pe pagina oficială a CIAS (www.cias.gov.ro) în data de 25 iulie 2018. Acesta este un studiu făcut de angajatul AIS (CIAS) de la comunicare ca proiect pentru facultate, fiind student la ASE – Facultatea de Cibernetică. Au pus fundalul CIAS și l-au publicat pe site. Acest studiu nici măcar nu intră în atribuțiile CIAS. De retinut este că, în acest an, Departamentul de analiză nu a emis niciun studiu/analiză deși la acest punct au avut obligația prin OG26/2009 aprobată prin</p>

0	1	2	3	4	5
		<p>ultraușoare nemotorizate sau aeronave fără pilot la bord cu masa maximă la decolare mai mică de 150 kg, în urma cărora nu a rezultat decesul uneia sau mai multor persoane, AIAS poate decide să nu efectueze investigația privind siguranța aviației.</p> <p>(4) AIAS poate decide să investigheze și alte evenimente de aviație civilă decât cele menționate la alin. (2), în situația în care consideră că investigația privind siguranța aviației civile ar fi utilă pentru prevenirea producerii unor evenimente având cauze similare sau când se așteaptă ca, în urma acestor investigații, să tragă învățăminte în materie de siguranță a aviației civile, în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (4) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010, prin concluziile rezultate din rapoartele de investigație, precum și prin emiterea de</p>		<p>pilot la bord cu masa maximă la decolare mai mică de 150 kg, în urma cărora nu a rezultat decesul uneia sau mai multor persoane, AIS poate decide să nu efectueze investigația privind siguranța aviației.</p> <p>(4) AIS poate decide să investigheze și alte evenimente de aviație civilă decât cele menționate la alin. (2), în situația în care consideră că investigația privind siguranța aviației civile ar fi utilă pentru prevenirea producerii unor evenimente având cauze similare sau când se așteaptă ca, în urma acestor investigații, să tragă învățăminte în materie de siguranță a aviației civile, în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (4) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010, prin concluziile rezultate din rapoartele de investigație, precum și prin emiterea de recomandări privind siguranța aviației civile.</p>	<p>Legea 55/2010 dar și prin propunerea din OG 17/2018 să elaboreze "studii, rapoarte și analize privind siguranța aviației civile" și să difuzeze "semestrial buletine informative privind evenimentele de aviație civilă"</p> <p>p) AIS nu are ce servicii să presteze unor terți pentru că ar intra în conflict de</p>

0	1	2	3	4	5
		<p>recomandări privind siguranța aviației civile.</p> <p>(5) Amploarea investigațiilor pentru siguranța aviației civile pentru evenimentele de aviație civilă prevăzute la alin. (2) și (3), procedura care trebuie urmată pentru efectuarea acestora, precum și formatul raportului final sunt stabilite de către AIAS.</p> <p>(6) AIAS poate să delege unei autorități responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile din alt stat, de comun acord cu aceasta, sarcina de a efectua o investigație a unui eveniment de aviație civilă și facilitează procesul de investigare realizat de respectiva autoritate.</p> <p>(7) AIAS poate accepta delegarea din partea unei autorități responsabile de investigațiile privind siguranța aviației din alt stat, de comun acord cu</p>		<p>(5) Amploarea investigațiilor pentru siguranța aviației civile pentru evenimentele de aviație civilă prevăzute la alin. (2) și (3), procedura care trebuie urmată pentru efectuarea acestora, precum și formatul raportului final sunt stabilite de către AIS.</p> <p>(6) AIS poate să delege unei autorități responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile din alt stat, de comun acord cu aceasta, sarcina de a efectua o investigație a unui eveniment de aviație civilă și facilitează procesul de investigare realizat de respectiva autoritate.</p> <p>(7) AIS poate accepta delegarea din partea unei autorități responsabile de investigațiile privind siguranța aviației din alt stat, de comun acord cu aceasta, pentru</p>	<p>interese. Singura lor activitate este de a determina cauzele care au dus la producerea accidentelor și incidentelor grave.</p> <p>La pc q), prin trecerea activității gestionării sistemului de raportare către AACR se sterge "... importanța raportărilor obligatorii și a raportărilor voluntare "</p>

0	1	2	3	4	5
		aceasta, pentru efectuarea investigației unui eveniment de aviației civilă.		efectuarea investigației unui eveniment de aviației civilă. <i>Dep.Marius Bodea-PNL</i>	

0	1	2	3	4	5
6.	<p>Art.11 (1) Conducerea CIAS este asigurată de către un consiliu de conducere format din 5 persoane, al cărui președinte este directorul general.</p> <p>(2) Directorul general și ceilalți membri ai consiliului de conducere sunt numiți și revocați prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.</p> <p>(3) Salarizarea directorului general și indemnizațiile membrilor consiliului de conducere al CIAS se stabilesc prin ordin al</p>	<p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p>	<p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p>	<p>8. Articolul 11 se modifică și va avea următorul cuprins: Art.11 (1) Conducerea AIS este asigurată de către un consiliu de conducere format din 5 persoane, al cărui președinte este directorul general.</p> <p>(2) Directorul general și ceilalți membri ai consiliului de conducere sunt numiți și revocați prin Decizie a Prim-Ministrului la propunerea secretarului general al Guvernului României.</p> <p>(3) Salarizarea directorului general și indemnizațiile membrilor consiliului de conducere al AIS se stabilesc prin decizie a Prim-Ministrului,</p>	

0	1	2	3	4	5
	<p>ministrului transporturilor și infrastructurii, în conformitate cu reglementările în vigoare.</p>	<p>8. La articolul 11, după alineatul (3) se introduc trei noi alineate, alineatele (4)-(6), cu următorul cuprins:</p> <p>(4) Atribuțiile membrilor consiliului de conducere și ale directorului general se stabilesc prin Regulamentul de organizare și funcționare al AIAS.</p> <p>(5) Consiliul de conducere îndeplinește, în conformitate cu legislația în vigoare, următoarele atribuții principale:</p> <p>a) aprobă regulamentul propriu de organizare și funcționare;</p> <p>b) aprobă regulamentul intern al AIAS;</p> <p>c) propune spre aprobare Ministerului Transporturilor structura organizatorică a AIAS, precum și modificările la aceasta;</p> <p>d) aprobă statul de funcții;</p>	<p>Nemodificat</p>	<p>în conformitate cu reglementările în vigoare.</p> <p>(4) Atribuțiile membrilor consiliului de conducere și ale directorului general se stabilesc prin Regulamentul de organizare și funcționare al AIS.</p> <p>(5) Consiliul de conducere îndeplinește, în conformitate cu legislația în vigoare, următoarele atribuții principale:</p> <p>a) aprobă regulamentul propriu de organizare și funcționare;</p> <p>b) aprobă regulamentul intern al AIS;</p> <p>c) propune spre aprobare Guvernului României structura organizatorică a AIS, precum și modificările la aceasta;</p> <p>d) aprobă statul de funcții;</p>	

0	1	2	3	4	5
		<p>e) aprobă strategia de dezvoltare și de modernizare a AIAS;</p> <p>f) numește și revocă personalul cu funcții de conducere, la propunerea directorului general al AIAS;</p> <p>g) aprobă colaborarea cu specialiști din țară și din străinătate și stabilește condițiile de încheiere a contractului cu aceștia;</p> <p>h) avizează bugetul de venituri și cheltuieli, în vederea supunerii spre aprobare, potrivit legii;</p> <p>i) avizează programele de investiții, stabilește sursele proprii de finanțare, precum și constituirea de alte sume pentru finanțarea investițiilor și prezintă spre aprobare Ministerului Transporturilor investițiile ce urmează a se realiza de către AIAS;</p> <p>j) aprobă modalitățile de finanțare a dotării cu echipamente, pe care le poate derula în condițiile legii;</p> <p>k) aprobă situațiile financiare periodice ale AIAS privind activitatea</p>		<p>e) aprobă strategia de dezvoltare și de modernizare a AIAS;</p> <p>f) numește și revocă personalul cu funcții de conducere, la propunerea directorului general al AIAS;</p> <p>g) aprobă colaborarea cu specialiști din țară și din străinătate și stabilește condițiile de încheiere a contractului cu aceștia;</p> <p>h) avizează bugetul de venituri și cheltuieli, în vederea supunerii spre aprobare, potrivit legii;</p> <p>i) avizează programele de investiții, stabilește sursele proprii de finanțare, precum și constituirea de alte sume pentru finanțarea investițiilor și prezintă spre aprobare Guvernului României investițiile ce urmează a se realiza de către AIAS;</p> <p>j) aprobă modalitățile de finanțare a dotării cu echipamente, pe care le poate derula în condițiile legii;</p> <p>k) aprobă situațiile financiare periodice ale AIAS privind activitatea desfășurată și</p>	

0	1	2	3	4	5
		<p>desfășurată și stabilește măsuri pentru continuarea activității în condiții de echilibrare a bugetului;</p> <p>l) analizează periodic derularea exercițiului bugetar și eficiența cheltuielilor;</p> <p>m) aprobă închirierea de clădiri, spații, terenuri și de alte bunuri aflate în proprietatea AIAS;</p> <p>n) aprobă scoaterea din funcțiune și valorificarea, în condițiile legii, a bunurilor din patrimoniul AIAS;</p> <p>o) aprobă participarea AIAS ca partener în cadrul unor proiecte internaționale, în cooperare cu instituții similare din alte țări, în special din Uniunea Europeană, ca parte a programului de integrare europeană;</p> <p>p) aprobă propunerile de premiere anuale și trimestriale pentru persoanele din conducerea AIAS;</p> <p>q) avizează raportul anual de activitate, întocmit de conducerea executivă a AIAS, care</p>		<p>stabilește măsuri pentru continuarea activității în condiții de echilibrare a bugetului;</p> <p>l) analizează periodic derularea exercițiului bugetar și eficiența cheltuielilor;</p> <p>m) aprobă închirierea de clădiri, spații, terenuri și de alte bunuri aflate în proprietatea AIS;</p> <p>n) aprobă scoaterea din funcțiune și valorificarea, în condițiile legii, a bunurilor din patrimoniul AIS;</p> <p>o) aprobă participarea AIS ca partener în cadrul unor proiecte internaționale, în cooperare cu instituții similare din alte țări, în special din Uniunea Europeană, ca parte a programului de integrare europeană;</p> <p>p) aprobă propunerile de premiere anuale și trimestriale pentru persoanele din conducerea AIS;</p> <p>q) avizează raportul anual de activitate, întocmit de conducerea executivă a AIS, care se supune spre aprobare</p>	

0	1	2	3	4	5
		<p>se supune spre aprobare Ministerului Transporturilor.</p> <p>(6) Directorul general al AIAS îndeplinește, în conformitate cu legislația în vigoare, următoarele atribuții principale:</p> <p>a) conduce activitatea AIAS, având calitatea de ordonator terțiar de credite în condițiile prevăzute de lege;</p> <p>b) organizează, coordonează și îndrumă activitatea AIAS, exercitând toate prerogativele stabilite de lege;</p> <p>c) avizează strategia activității de investigație privind siguranța aviației civile, precum și toate procedurile, instrucțiunile și ghidurile</p>	<p>Nemodificat</p> <p>1. La articolul I punctul 8, articolul 11, după litera q) a alineatului (5) se introduce o nouă literă, lit.r), cu următorul cuprins:</p> <p>r) aprobă grila proprie de salarizare a persoanelor AIAS.</p>	<p>Ministerului Transporturilor.</p> <p>Punctul 1 se elimină.</p> <p>Comisia pentru transporturi și infrastructură</p> <p>r) aprobă grila de salarizare a personalului AIAS, în conformitate cu prevederile legale;</p> <p><i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p> <p>(6) Directorul general al AIAS îndeplinește, în conformitate cu legislația în vigoare, următoarele atribuții principale:</p> <p>a) conduce activitatea AIAS, având calitatea de ordonator terțiar de credite în condițiile prevăzute de lege;</p> <p>b) organizează, coordonează și îndrumă activitatea AIAS, exercitând toate prerogativele stabilite de lege;</p> <p>c) avizează strategia activității de investigație privind siguranța aviației civile, precum și toate procedurile, instrucțiunile și ghidurile specifice activității AIAS;</p>	<p>ATENȚIE LA "grila proprie". Inadmisibil așa ceva. În Legea 153/2017 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice sunt instituții care au grilă diferită dar este inclusă în Lege. Spre exemplu: Înalta Curte de Casație și Justiție și la Parchetul de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție, Oficiul Național al</p>

0	1	2	3	4	5
		<p>specifice activității AIAS;</p> <p>d) emite decizii de investigație pentru realizarea activităților de investigație privind siguranța aviației civile;</p> <p>e) aprobă componența și repartizarea echipelor de inspectori AIAS care realizează investigații privind siguranța aviației civile;</p> <p>f) coordonează elaborarea proiectelor și programelor internaționale în domeniul AIAS;</p> <p>g) aprobă planul anual de audit intern;</p> <p>h) angajează și concediază personalul AIAS, potrivit prevederilor legale în materie;</p> <p>i) aprobă promovarea și sancționarea personalului AIAS, cu respectarea prevederilor legale;</p> <p>j) propune spre aprobare consiliului de conducere numirea și revocarea personalului de conducere din cadrul AIAS;</p> <p>k) coordonează activitatea de evaluare a</p>		<p>d) emite decizii de investigație pentru realizarea activităților de investigație privind siguranța aviației civile;</p> <p>e) aprobă componența și repartizarea echipelor de inspectori AIS care realizează investigații privind siguranța aviației civile;</p> <p>f) coordonează elaborarea proiectelor și programelor internaționale în domeniul AIS;</p> <p>g) aprobă planul anual de audit intern;</p> <p>h) angajează și concediază personalul AIS, potrivit prevederilor legale în materie;</p> <p>i) aprobă promovarea și sancționarea personalului AIS, cu respectarea prevederilor legale;</p> <p>j) propune spre aprobare consiliului de conducere numirea și revocarea personalului de conducere din cadrul AIS;</p> <p>k) coordonează activitatea de evaluare a performanțelor</p>	<p>Registrului Comerțului, Institutului Național de Expertize Criminalistice și al laboratoarelor de expertiză criminalistică, Institutului Național al Magistraturii și al Școlii Naționale de Grefieri, Institutul Cultural Român, etc. AIS, fiind instituție publică nu poate eluda Legea 153/2017 dar poate deveni o excepție a acestei legi. AACR este Regie Autonomă și nu este cuprinsă în această Lege. Dacă vor salarii mărite, după trecerea</p>

0	1	2	3	4	5
		<p>performanțelor profesionale ale personalului AIAS la sfârșitul fiecărui an de activitate;</p> <p>l) aprobă și coordonează implementarea planului anual de formare profesională și perfecționare a personalului propriu;</p> <p>m) aprobă deplasarea în țară și în străinătate a personalului AIAS pentru participare la sesiuni, seminare, conferințe, școlarizare, expoziții din domeniul specific de activitate, precum și pentru organizarea și susținerea de cursuri;</p> <p>n) elaborează propuneri de îmbunătățire a cadrului legislativ din domeniul AIAS și le înaintează Ministerului Transporturilor pentru promovare, precum și altor autorități ale administrației publice centrale spre informare;</p> <p>o) reprezintă AIAS în raporturile cu autoritățile administrației publice, cu alte persoane juridice și fizice publice sau private,</p>		<p>profesionale ale personalului AIAS la sfârșitul fiecărui an de activitate;</p> <p>l) aprobă și coordonează implementarea planului anual de formare profesională și perfecționare a personalului propriu;</p> <p>m) aprobă deplasarea în țară și în străinătate a personalului AIAS pentru participare la sesiuni, seminare, conferințe, școlarizare, expoziții din domeniul specific de activitate, precum și pentru organizarea și susținerea de cursuri;</p> <p>n) elaborează propuneri de îmbunătățire a cadrului legislativ din domeniul AIAS și le înaintează Guvernului României pentru promovare, precum și altor autorități ale administrației publice centrale spre informare;</p> <p>o) reprezintă AIAS în raporturile cu autoritățile administrației publice, cu alte persoane juridice și fizice publice sau private, cu organismele</p>	<p>departamentului i de analiză al AIS la AACR, acestea vor fi asigurate după grila regiei. În nota de fundamentare se specifică faptul că salariile AIS ar trebui să fie cu 25% mai mari decât cele de la AACR cu motivația că ei investighează/v erifică AACR în cazul unor evenimente. În cazul unor evenimente DOAR INVESTIGAT ORII verifică activitatea AACR, nu si departamentul de ANALIZĂ (care ar trebui să funcționeze în cadrul AACR) sau departamentul judicic, RU, economic, administrativ,</p>

0	1	2	3	4	5
		<p>cu organismele internaționale în domeniu, pe baza și în limitele împuternicirilor date de consiliul de conducere și ale celor conferite de legislația în vigoare;</p> <p>p) reprezintă AIAS în relațiile cu mass-media și cu societatea civilă;</p> <p>q) reprezintă AIAS în relațiile cu terții și semnează actele ce îl angajează față de aceștia;</p> <p>r) exercită orice atribuții care îi revin din regulamentul de organizare și funcționare, din hotărârile consiliului de conducere, precum și din prevederile legale.</p>	<p>2. La articolul I punctul 8, articolul 11, litera r) a alineatului (6) se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>r) propune consiliului de conducere, spre aprobare, grila proprie de salarizare a personalului AIAS.</p> <p>3. La articolul I punctul 8, articolul 11, după litera r) a alineatului (6) se introduce o nouă literă, lit.s), cu următorul cuprins:</p> <p>s) exercită orice atribuții care îi revin din regulamentul de</p>	<p>internaționale în domeniu, pe baza și în limitele împuternicirilor date de consiliul de conducere și ale celor conferite de legislația în vigoare;</p> <p>p) reprezintă AIS în relațiile cu mass-media și cu societatea civilă;</p> <p>q) reprezintă AIS în relațiile cu terții și semnează actele ce îl angajează față de aceștia;</p> <p>Punctul 2 se elimină. Comisia pentru transporturi și infrastructură</p> <p>r) propune consiliului de conducere, spre aprobare, grila de salarizare a personalului AIS, în conformitate cu prevederile legale. <i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p> <p>Punctul 3 se elimină. Comisia pentru transporturi și infrastructură</p> <p>s) exercită orice atribuții care îi revin din regulamentul de</p>	<p>soferul directorului general sau secretara si femeia de serviciu.</p>

0	1	2	3	4	5
			<p>organizare și funcționare, din hotărârile consiliului de conducere, precum și din prevederile legale.</p>	<p>organizare și funcționare, din hotărârile consiliului de conducere, precum și din prevederile legale.</p> <p><i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p>	
7.	<p>Art.12 (1) Personalul salariat care își desfășoară activitatea în cadrul Serviciului Investigații Transport Aerian este preluat în cadrul CIAS începând cu data înființării acestuia.</p> <p>(2) Personalul CIAS este angajat cu contract individual de muncă pe durată nedeterminată, iar salarizarea acestuia se face potrivit reglementărilor în vigoare.</p>		<p>4. La articolul I, după punctul 8 se introduc două noi puncte, pct.8¹ și 8², cu următorul cuprins:</p> <p><i>8¹. La articolul 12, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:</i></p> <p>(1) Nemodificat</p> <p>(2) Personalul de execuția al AIAS este angajat cu contract individual de muncă, prin concurs.</p>	<p>Punctul 4 se elimină.</p> <p>Comisia pentru transporturi și infrastructură</p> <p>9. La articolul I, după punctul 8 se introduc două noi puncte, pct. 8¹și 8², cu următorul cuprins:</p> <p><i>8¹. La articolul 12, alineatele (1) și (2) se modifică și va avea următorul cuprins:</i></p> <p>(1) Personalul salariat care își desfășoară activitatea în cadrul Biroului de Gestionare și Analiză Date și Biroul Recomandări de Siguranță și Relații Externe este preluat în cadrul AACR începând cu data reorganizării AIS.</p> <p><i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p> <p>(2) Personalul de execuție al AIS este angajat cu contract individual de muncă, prin concurs în condițiile legii.</p> <p><i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p>	<p>Biroul Recomandări de Siguranță și Relații Externe este inutil la AIS. Recomandările de siguranță sunt emise de către echipa de investigație/con siliul de siguranță al AIS în urma activităților de investigație, iar urmărirea respectării recomandărilor emise odată cu emiterea</p>

0	1	2	3	4	5
	<p>(3) În îndeplinirea atribuțiilor sale, CIAS poate să utilizeze colaboratori externi, specialiști în domeniu, în calitate de experți, remunerați în condițiile legii.</p>		<p>(3) Nemodificat</p> <p><i>8². La articolul 12, după alineatul (3) se introduce un nou alineat, alin.(4), cu următorul cuprins:</i></p> <p>(4) Prin excepție de la Legea-cadru nr.153/2017 privind salarizarea personalului plătit din fondurile publice, cu modificările și completările ulterioare, salarizarea personalului AIAS se face prin grilă proprie de salarizare, aprobată de către consiliul de conducere, la propunerea directorului general al AIAS.</p>	<p>(3) Nemodificat</p> <p><i>8². La articolul 12, după alineatul (3) se introduce un nou alineat, alin. (4), cu următorul cuprins:</i></p> <p>(4) Prin excepție de la Legea-cadru nr.153/2017 privind salarizarea personalului plătit din fondurile publice, cu modificările și completările ulterioare, salarizarea investigatorilor AIS se face prin grilă proprie de salarizare, aprobată de către consiliul de conducere, la propunerea directorului general al AIS.</p> <p><i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p> <p>(4) Prin derogare de la Legea-cadru nr.153/2017 privind salarizarea personalului plătit din fondurile publice, cu modificările și completările ulterioare, salarizarea personalului AIAS se face prin grilă proprie de salarizare, aprobată de către consiliul de conducere, la propunerea directorului general al AIAS.</p>	<p>Raportului Final cade în sarcina emitentului (Comisiei de Investigație/Consiliului de siguranță). În prezent, în cadrul Biroului de Recomandări de Siguranță și Relații Externe sunt doi juriști și un economist.</p> <p>În acest moment sunt persoane în cadrul AIS care nu participă la investigații și au venituri (salariu + sporuri) mult mai mari, dublu chiar decât investigatorii.</p> <p>Spre exemplu:</p>

0	1	2	3	4	5
				<p><i>Dep. Ștefan-Alexandru Băișanu-ALD</i></p>	<p>Directorul Direcției de Investigații și Analiză are 10.002 lei net venitul chiar dacă nu participă la investigații și ceilalți șefi de serviciu TESA. (situația drepturilor salariale CIAS: http://www.cias.gov.ro/images/informatii-de-interes-public/Situatia_drepturilor_salariale_septembrie_2018.pdf) Cu propunerea de grilă proprie se va ajunge spre exemplu ca șoferul AIS să aibe un venit similar ca al unui investigator; și poate șoferul de angajat al AIS să aibe un venit mai mare decât un specialist al</p>

0	1	2	3	4	5
					AACR.
8.	<p>Art.13 (1) Regulamentul de organizare și funcționare al CIAS se aprobă prin hotărâre a Guvernului în termen de 60 de zile de la publicarea în Monitorul Oficial al României, Partea I, a prezentei ordonanțe.</p> <p>(2) Regulamentul de organizare și funcționare prevăzut la alin. (1) va cuprinde și regimul de incompatibilități și condițiile de numire și revocare a membrilor consiliului de conducere și a directorului general al CIAS.</p>	Nemodificat	Nemodificat	<p>10. Articolul 13 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>Art.13 (1) Regulamentul de organizare și funcționare al AIS se aprobă prin hotărâre a Guvernului în termen de 60 de zile de la publicarea în Monitorul Oficial al României, Partea I, a prezentei ordonanțe.</p> <p>(2) Regulamentul de organizare și funcționare prevăzut la alin. (1) va cuprinde și regimul de incompatibilități și condițiile de numire și revocare a membrilor consiliului de conducere și a directorului general al AIS.</p> <p><i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p>	
9.	<p>Art.14 În anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 89 din 13 februarie 2009, cu modificările ulterioare, la</p>	Nemodificat	Nemodificat	<p>11. Articolul 14 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>Art.14 În anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 89 din 13 februarie 2009, cu modificările ulterioare, la litera D "Unitățile</p>	

0	1	2	3	4	5
	<p>litera D "Unitățile care funcționează în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii", după numărul curent 5 se introduce un nou număr curent, numărul curent 6, cu următorul cuprins:</p> <p>"6. - Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile - CIAS - Venituri proprii - București".</p>			<p>care funcționează în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii", numărul curent 5 se abrogă.</p> <p><i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p>	
10.		<p>9. În tot cuprinsul ordonanței, expresiile „Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile“ și „investigație tehnică“ se înlocuiesc cu expresiile „Autoritatea de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile“, respectiv „investigație privind siguranța aviației civile“, iar abrevierea „CIAS“ se înlocuiește cu abrevierea „AIAS“.</p>	Nemodificat	<p>12. Punctul 9 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>9. În tot cuprinsul ordonanței, expresiile „Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile“ și „investigație tehnică“ se înlocuiesc cu expresiile „Autoritatea de Investigații pentru Siguranța Aviației Civile“, respectiv „investigație privind siguranța aviației civile“, iar abrevierea „CIAS“ se înlocuiește cu abrevierea „AIS“.</p> <p><i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p>	
11.		Art.VI În anexa nr. 2 la	Nemodificat	Art.VI În anexa nr. 2 la	

0	1	2	3	4	5				
		<p>Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 50 din 21 ianuarie 2015, cu modificările și completările ulterioare, la litera D „Unitățile care funcționează în subordinea Ministerului Transporturilor“, numărul curent 5 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <table border="1" data-bbox="630 803 978 1209"> <tr> <td data-bbox="630 803 787 1209"> Autoritatea de Investiții și Analiză „5. pentru Siguranța Aviației Civile - AIAS </td> <td data-bbox="787 803 871 1209"> Venituri proprii Surse atrase, donații și sponsorizări </td> <td data-bbox="871 803 934 1209"> Bu-cu-rești </td> <td data-bbox="934 803 978 1209"> 49 </td> </tr> </table>	Autoritatea de Investiții și Analiză „5. pentru Siguranța Aviației Civile - AIAS	Venituri proprii Surse atrase, donații și sponsorizări	Bu-cu-rești	49		<p>Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 50 din 21 ianuarie 2015, cu modificările și completările ulterioare, la litera D „Unitățile care funcționează în subordinea Ministerului Transporturilor“, numărul curent 6 se abrogă</p> <p><i>Dep.Marius Bodea-PNL</i></p>	
Autoritatea de Investiții și Analiză „5. pentru Siguranța Aviației Civile - AIAS	Venituri proprii Surse atrase, donații și sponsorizări	Bu-cu-rești	49						