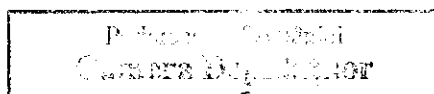


ROMÂNIA
CURTEA DE CONTURI

Strada Lev Tolstoi nr.22-24 Sector 1 cod 71289 București
Telefon: 307.88.18; Fax 307.88.75
Internet: <http://www.curteadeconturi.ro>
e-mail: rei@rcc.ro

Cabinet președinte
Nicolae Văcăroiu



București, Nr. 8924 103/12.2013

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR

Domnului deputat Valeriu Ștefan Zgonea
Președintele Camerei Deputaților

În temeiul prevederilor art.4 alin.3 și ale art.40 din Legea nr.94/1992, privind organizarea și funcționarea Curții de Conturi, republicată, vă transmitem, alăturat, în vederea examinării, **S I N T E Z A Raportului de audit al performanței întocmit la Compania Națională „Aeroporturi București” SA și la Ministerul Transporturilor privind activitatea specifică și performanța reabilitării și modernizării infrastructurii aeroportuare de interes național**, aprobată de către Plenul Curții întrunit în ședința din data de 28.11.2013.

Ațiunea de audit al performanței a fost efectuată de către Curtea de Conturi a României în perioada ianuarie - iulie 2013, în temeiul Legii nr.94/1992 privind organizarea și funcționarea Curții de Conturi, republicată și a vizat perioada 2008 - 2012.

Ținta auditului, sau impactul estimat, a fost efectuarea unei analize independente asupra ansamblului de aspecte, conjuncturi și activități subsumate domeniului modernizării și dezvoltării infrastructurii aeroportuare, în vederea identificării vulnerabilităților și a

riscurilor specifice, a disfuncționalităților și a deficiențelor, a zonelor potențial perfectibile și pentru formularea de recomandări în vederea ridicării nivelului de performanță.

Concluzia generală a auditului este că, în pofida unor disfuncționalități, neconformități și deficiențe existente și constatate de către echipa de audit, CN „Aeroporturi București” SA a înregistrat o dezvoltare continuă, an de an, o creștere calitativă semnificativă a activității și a serviciilor prestate și a obținut rezultate favorabile din punct de vedere economico financiar în condițiile unei diminuări permanente, până la eliminare, a alocațiilor bugetare alocate.

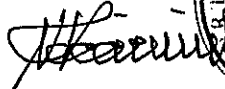
Factorii perturbatori care au afectat performanța activității au fost atât factori interni entității, cât și factori exteriori acesteia cum ar fi: •o materializare incompletă și relativ insuficientă a voinței de la nivel guvernamental și legislativ cu privire la elaborarea unei legislații unice, specifice domeniului aeroportuar •o anumită discrepanță între atribuțiile și responsabilitățile majore care revin CN „Aeroporturi București” SA prin reglementările internaționale și prin legislația națională și competențele / pârghiile reale, relativ limitate, de a coordona, în temeiul Codului aerian civil, toate activitățile derulate în perimetrul aeroportuar ș.a.

În raport sunt prezentate principalele vulnerabilități, neconformități și deficiențe constatate, precum și cauzele și responsabilitățile aferente, sunt identificate zonele potențial perfectibile din punct de vedere organizatoric și legislativ și sunt formulate o serie de recomandări, pe care Curtea de Conturi le-a transmis entităților auditate pentru a fi implementate, în vederea ridicării nivelului de performanță a activității și pentru respectarea și aplicarea principiilor economicității, eficienței și eficacității în alocarea și utilizarea fondurilor publice.

Atenția acordată de către Camera Deputaților analizării aspectelor conținute în Sinteza Raportului de audit, precum și monitorizării modului în care Ministerul Transporturilor și CN „Aeroporturi București” SA vor înțelege să implementeze recomandările formulate de către Curtea de Conturi, ar contribui într-un mod semnificativ la atingerea obiectivelor pentru care a fost inițiată și desfășurată această acțiune de audit al performanței.

Vă rog să primiți asigurarea înaltei noastre considerații.

Nicolae Văcăroiu



Președintele Curții de Conturi a României



ROMÂNIA



CURTEA DE CONTURI

S I N T E Z A

RAPORTULUI DE AUDIT AL PERFORMANȚEI

întocmit la

**Compania Națională „Aeroporturi București” SA și la
Ministerul Transporturilor**

privind

**activitatea specifică și performanța reabilitării și modernizării
infrastructurii aeroportuare de interes național**

**BUCUREȘTI
Noiembrie 2013**

CUPRINS

Capitolul I INTRODUCERE 4

1.1 - Informații generale despre entitățile auditate	5
1.1.1 - CN „Aeroporturi București” SA	5
1.1.2. - Ministerul Transporturilor	11
1.2 - Informații generale despre acțiunea de audit	12

Capitolul II PRINCIPALELE CONSTATĂRI ȘI CONCLUZII LA CNAB ȘI MT 14

2.1 - Cu privire la aspecte generale	14
2.2 - Cu privire la „autoritatea aeroportuară” a CNAB	17
2.3 - Cu privire la realizarea obiectivelor de dezvoltare și modernizare	19
2.4 - Cu privire la Sistemul de control al bagajelor de cală (HBS)	21
2.5 - Cu privire la reparația curentă a pistei decolare/aterizare nr 2 / 08L-26R	25
2.6 - Cu privire la activitatea de transport persoane în regim de TAXI	27
2.7 - Cu privire la modul de conformare la condițiile din autorizațiile de mediu	33
2.8 - Cu privire la aspecte ale sistemului de alimentare cu apă și de canalizare	35
2.8.1 - Previzionarea separării apei pluviale de apa menajeră și re folosirea apelor pluviale	35
2.8.2 - Previzionarea aducerii la nivel de „apă potabilă” a unei părți din apa extrasă	36
2.8.3 - Tarife majorate pentru depășirea indicatorilor calitativi ai apelor uzate	37
2.9 - Cu privire la asigurarea serviciilor de curățenie și salubritate	38
2.10 - Cu privire la organizarea activității juridice la nivelul CNAB	40
2.11 - Cu privire la aeronavele staționate timp îndelungat în perimetrul aeroportuar	43
2.12 - Cu privire la nerecuperarea tarifelor datorate de aeronavele scutite	46
2.13 - Cu privire la închirierea unei locuințe	47
2.14 - Cu privire la Contractul de comodat nr.10442/2001 dintre CNAB și MT	49

Capitolul III PRINCIPALELE CONSTATĂRI ÎN TERITORIU 51

3.1 - Constatări la SN „Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu” SA - Constanța	51
3.2 - Constatări la SN „Aeroportul Internațional Traian Vuia” SA Timișoara	51

Abrevieri utilizate

ACI	Airports Council International
AGA	Adunarea Generală a Acționarilor
AIBO	Aeroportul Internațional București Otopeni
AIBB	SN „Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu” - SA
AIHC	CN „Aeroportul Internațional Henri Coandă - București” - SA
AIP	Aeronautical Information Publication
ANRMAP	Autoritatea Națională pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice
CA	Consiliul de Administrație
CCM	Contract Colectiv de Muncă
CNAB	CN „Aeroporturi București” SA
DGPCT	Direcția Generală de Protecție și Combatere a Terorismului - SRI
FIDIC	International Federation of Consulting Engineers
HBS	Baggage Handling Sistem / Sistem de manipulare a bagajelor
HG	Hotărâre a Guvernului
ICAO (OACI)	International Civil Aviation Organization (Organizația Internațională a Aviației Civile)
LG	Lege
MFP	Ministerul Finanțelor Publice
MT	Ministerul Transporturilor
OG	Ordonanță a Guvernului
OUG	Ordonanță de Urgență Guvernului
OMT	Ordinul Ministrului Transporturilor
ROF	Regulament de Organizare și Funcționare
ROI	Regulament de Ordine Interioară
SCADA	Controlul de supraveghere și achiziție de date (Supervisory Control and Data Acquisition) - computerul central
SMI	Sistemul de Management Integrat calitate & mediu



ROMÂNIA
CURTEA DE CONTURI
Strada Lev Tolstoi nr.22-24, sector 1,
cod 011948 București
Telefon: 307.88.47; Fax 307.88.95



DEPARTAMENTUL III

S I N T E Z A

RAPORTULUI DE AUDIT AL PERFORMANȚEI întocmit la
Compania Națională „Aeroporturi București” SA și la Ministerul Transporturilor
privind
activitatea specifică și performanța reabilitării și modernizării infrastructurii aeroportuare de interes național

Cap. I – INTRODUCERE

- (2) Prezenta Sintează este destinată Parlamentului României, Guvernului și opiniei publice.
- (3) Sinteza a fost redactată în baza constatărilor, concluziilor și recomandărilor conținute în Raportului final de audit întocmit în cadrul acțiunii „Performanța reabilitării și modernizării infrastructurii aeroportuare de interes național” – perioada 2008 - 2012.
- (4) Raportul de audit a fost conciliat, în formă de proiect, la nivelul CN „Aeroporturi București” SA (CNAB) și la cel al Ministerul Transporturilor (MT), a fost transmis celor două entități auditate și are la bază atât constatările reieșite din sintetizarea, analizarea și interpretarea probelor de audit colectate la nivelul celor două entități cât unele aspecte cuprinse în rapoartele de audit întocmite de către Camerele de conturi teritoriale care au desfășurat acțiunea de audit la SN „Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța” - SA, respectiv la SN „Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia” - SA.
- (5) Acțiunea de audit al performanței a fost efectuată de către Curtea de Conturi a României în temeiul Legii nr.94/1992 privind organizarea și funcționarea Curții de Conturi, republicată, și s-a desfășurat, în perioada ianuarie - iulie 2013, la CNAB, MT și la cele două aeroporturi amintite mai sus, aflate sub autoritatea ministerului.

1.1 – Informații generale despre entitățile auditate

1.1.1 CN „Aeroporturi București” SA

CNAB este societate comercială pe acțiuni, cu capital majoritar de stat, sub autoritatea MT, care a fost înființată prin fuziunea dintre CN „Aeroportul Internațional Henri Coandă - București” - SA și SN „Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu” - SA (care s-au dizolvat și care funcționează în continuare ca puncte de lucru în cadrul CNAB, denumite în continuare AIHC respectiv AIBB), fiind organizată și funcționând pe bază de gestiune economică și în conformitate cu Actul Constitutiv - anexă la HG nr.1208/7.10.2009 privind înființarea CNAB.

Capitalul social subscris și vărsat este de 143,77 mil. lei și este deținut în proporție de 80% de statul român, reprezentat de către MT, și în proporție de 20% de către Fondul Proprietatea.

Până în februarie 2010, AIHC a administrat și operat aeroportul cu același nume având un trafic ce reprezenta cca. 50% din traficul aerian înregistrat la nivel național, iar după fuziunea cu AIBB - prin care s-a intenționat să se asigure premisele unei politici manageriale unitare, coerente, complementare și eficiente - CNAB a devenit cea mai puternică companie națională în domeniu, o companie strategică pentru sistemul de transport al României, acoperind cca. 70% din traficul aerian național.

CNAB și-a început oficial activitatea în formula prezentată la data de 11.02.2010, deținând Certificat SRAC IQNet (pentru ambele puncte de lucru - AIHCB și AIBB), conform standardelor de referință ISO 9001:2008, ISO 14001:2004 și OHSAS 18001: 2007.

AIHC și AIBB au funcționat ca puncte de lucru ale CNAB având caracteristici tehnice specifice:

•**AIHC:** 2 piste în lungime de 3.500 m fiecare •39 mișcări aeronave/oră •2 platforme de parcare aeronave cu un total de 44 poziții parcare •mijloace de salvare și luptă împotriva incendiilor categoria maximă 9 / ICAO (OACI) - International Civil Aviation Organization (Organizația Internațională a Aviației Civile) •6 mil. pasageri / an •nivel de servicii B.

•**AIBB:** o pistă în lungime 3.200 m •15 mișcări aeronave/oră •o platformă de parcare aeronave cu 26 poziții parcare •mijloace de salvare și luptă împotriva incendiilor categoria maximă 7 / ICAO •30.000 pasageri / an - aviație generală.

Compania exploatează: •**domeniul public al statului** - concesionat de către MT în bază unui contract de concesiune - bunurile proprietate publică a statului, reprezentând piste de decolare-aterizare, căi de rulare, platforme de îmbarcare-debarcare, precum și terenurile de sub acestea, se află în administrarea MT și se concesionează CNAB •**domeniul privat al statului** - bunuri aflate în domeniul privat al statului date în administrarea MT și, potrivit legii, în folosința gratuită a CNAB •**domeniul privat al Companiei** - bunuri proprietate privată a CNAB, dobândite în condițiile legii, pe care le deține și le exploatează.

Obiectul principal de activitate al CNAB este: efectuarea de prestații, servicii, lucrări de exploatare, gestionare, întreținere, reparare, dezvoltare și modernizare a bunurilor din patrimoniul său, aflate în proprietate sau în concesiune, în vederea asigurării condițiilor de siguranță și

securitate pentru sosirea, plecarea și manevrarea la sol a aeronavelor în trafic național și/sau internațional, asigurarea serviciilor aeroportuare pentru tranzitul de persoane, mărfuri și poștă, precum și servicii de interes public național.

(17) **Obiectul de activitate vizează:**

(18) **•domeniul tehnic:** exploatează, întreține, dezvoltă și modernizează infrastructura aeroportuară; elaborează, aprobă și aplică normelor tehnice specifice; asigură controlul desfășurării proceselor și al operațiunilor aeroportuare; stabilește și aplică măsurile de protecție a mediului ș.a.

(19) **•domeniul operațional:** asigură aplicarea reglementărilor interne și internaționale privind activitatea aeroportuară; asigură activitatea de escală a aeronavelor; asigură organizarea și executarea transportului echipajului, pasagerilor, bagajelor, mărfurilor ș.a.; asigură coordonarea întregii activități aeroportuare desfășurate în spațiul aeroportuar, elaborează norme, normative, regulamente și instrucțiuni pentru întreaga activitate aeroportuară, urmărește aplicarea acestora și sancționează abaterile constatate, încheie regulamente-cadru cu organele statului și cu operatorii economici implicați în activitatea aeroportuară, pentru stabilirea obligațiilor, responsabilităților și a modului comun de acțiune ș.a.

(20) **•domeniul securității aeronautice:** elaborează, aplică și menține un Program de securitate al Companiei, aprobat de autoritatea de stat pentru securitate aeronautică, în conformitate cu Programul Național de Securitate Aeronautică •elaborează regulamente, instrucțiuni și proceduri interne de securitate aeronautică, urmărește aplicarea acestora și sancționează abaterile •coordonează operativ activitatea de securitate aeronautică de pe aeroporturi, inclusiv activitatea celorlalte componente ale sistemului de securitate, care nu sunt în subordinea administrativă a Companiei

(21) **•domeniul economico-financiar:** realizează programarea și executarea activității economico-financiare •elaborează programul său de dezvoltare și modernizare •fundamentează cheltuielile de administrare și exploatare pentru stabilirea, conform legii, a tarifelor și redevențelor în lei și în valută pentru toate prestațiile efectuate •identifică și exploatează toate sursele de venituri pentru eficientizarea activității și efectuează prestații legate de transportul aerian •încheie contracte de prestări de servicii, închiriere, antrepriză, asistență tehnică, contracte de închiriere, concesiune și sub-concesiune pentru utilizarea terenurilor, infrastructurii, instalațiilor și echipamentelor aeroportuare ș.a.

(22) **Conducerea și organizarea:**

(23) *(În perioada auditată au fost în vigoare prevederile HG nr.1208/2009, iar începând cu luna aprilie 2013, AGA; CA și directorul general au fost numiți în baza OUG nr.109/30.11.2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice)*

(24) Compania a fost condusă de către Adunarea Generală a Acționarilor (**AGA**), cu atribuții și competențe stabilite prin actul constitutiv, iar interesele capitalului de stat în AGA au fost reprezentate de împuterniciții mandatați de către MT, prin ordin al ministrului, unul dintre aceștia fiind numit la propunerea MFP și unul la propunerea Fondului Proprietatea.

(25) Compania a fost administrată de către Consiliul de Administrație (CA) ai cărei membri au fost aleși de către AGA, în perioada auditată membrii CA și președintele acestuia (directorul general) au fost numiți prin ordin al ministrului transporturilor având atribuțiile stabilite prin Actul Constitutiv.

(26) În perioada auditată, directorul general era numit și revocat din funcție prin ordin al ministrului transporturilor și trebuia să încheie pe durata mandatului un contract de mandat cu Compania, reprezentată prin CA, în condițiile prevăzute de OG nr.79/2008 privind măsuri economico-financiare la nivelul unor operatori economici.

(27) **Evoluția principalilor indicatori economico - financiari**

(28)

- lei -

Indicatori	2008	2009	2010	2011	2012
	AIHC	AIHC	CNAB	CNAB	CNAB
Cifra de afaceri	296.518.111	304.512.507	396.807.597	474.335.158	555.519.218
Venituri totale	341.530.391	346.508.512	450.895.948	529.693.081	609.440.349
Cheltuieli totale	224.246.767	274.903.377	392.362.178	462.033.925	541.524.208
Rezultat brut	117.283.624	71.605.135	58.533.770	67.659.156	67.916.141

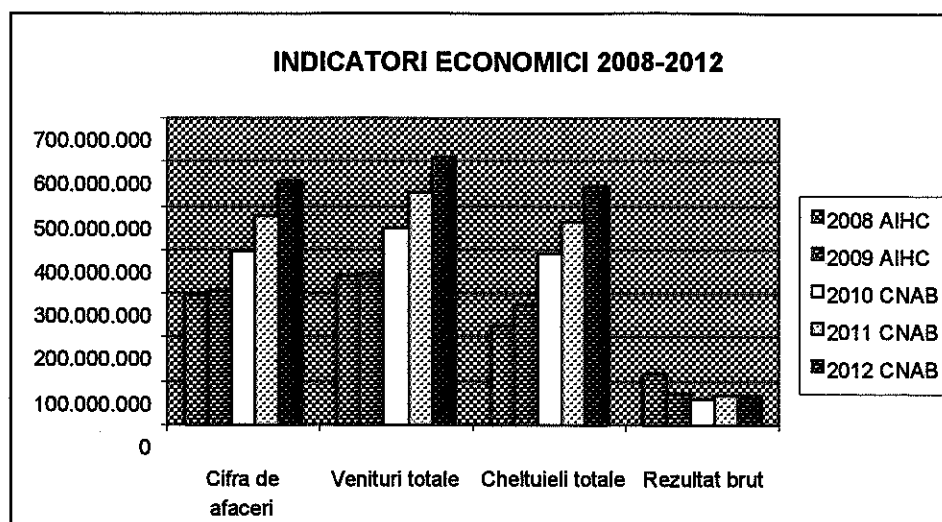
Sursa: CNAB

(29) Cifra de afaceri, veniturile totale și cheltuielile totale au avut un trend ascendent, iar profitul brut și-a reluat creșterea începând cu anul 2011 - reducerea profitului în anul 2010 a avut drept cauză principală constituirea provizioanelor pentru litigii pentru ambele aeroporturi, AIHC și AIBB, urmare fuziunii.

(30) O evoluție atipică la nivelul anului 2012 este creșterea semnificativă a veniturilor și profitului în condițiile unei creșteri nesemnificative a traficului, dar care se explică prin transferarea zborurilor regulate de la AIBB la AIHC, în vederea realizării lucrărilor de dezvoltare a AIBB pentru aviația generală și implementarea conceptului de „City Airport”, cu efecte directe asupra creșterii veniturilor atât celor aeronautice - tarife aeroportuare pe pasager (AIHC) superioare, cât și a celor non-aeronautice - utilizarea parcarilor aproape de capacitatea proiectată, creșterii volumului activităților non-aeronautice generatoare de venituri ș.a.

(31) Evoluția indicatorilor a fost influențată și de faptul că CNAB s-a aflat în plină etapă de dezvoltare a capacităților de operare, în vederea prestării unor servicii de calitate în condiții de siguranță și securitate conform standardelor și reglementărilor aeronautice (inclusiv perspectiva intrării României în „Spațiul Schengen” care a impus executarea unor dezvoltări și reconfigurări semnificative).

(32)



Sursa: CNAB

(33) **Finanțarea activității proprii**

(34) Sursele legale de finanțare au fost veniturile proprii, sumele alocate de la bugetul de stat, creditele bancare, creditele externe contractate sau garantate de stat, fondurile externe nerambursabile, precum și alte forme legale de participare a capitalului privat și alte surse legal constituite.

(35) Cu excepția anului 2008, în care ambele aeroporturi (AIHC și AIBB) au beneficiat de alocații de la bugetul de stat - 27,6 mil.lei, respectiv 40,0 mil.lei, destinate investițiilor și rambursării creditelor contractate pentru finanțarea investițiilor, în restul perioadei 2009 - 2012, finanțarea activității a fost asigurată exclusiv din venituri proprii iar finanțarea investițiilor s-a realizat din surse proprii și din credite bancare cu rambursare din surse proprii.

(36)

- mii lei -

INDICATORI	2008		2009		2010	2011	2012
	AIHCB	AIBB	AIHCB	AIBB	CNAB	CNAB	CNAB
Venituri Totale	341.530,39	78.153,49	346.508,51	112.575,64	450.895,95	529.693,08	609.440,35
Cheltuieli Totale	224.246,77	78.221,69	274.903,37	92.236,76	392.362,18	462.033,92	541.524,21
Profit brut	117.283,62	(-) 68,20	71.605,14	20.338,88	58.533,77	67.659,16	67.916,14
Impozit pe profit	105.020,00	x	61.502,38	14.927,86	15.987,00	15.050,00	14.791,00
Dividende	50.635,94	x	29.347,13	3.573,23	49.662,55	47.076,37	45.676,14
Redevențe	1.088,10	x	1.192,17	x	1.209,71	1.166,14	1.599,38
Cheltuieli pentru investiții	108.102,28	75.471,74	160.002,74	47.116,00	139.187,28	352.790,37	270.453,72
Surse de finanțare investiții, din care:	108.102,28	75.471,74	160.002,74	47.116,00	139.187,28	352.790,37	270.453,72
- Surse proprii	80.450,65	14.289,42	160.002,74	18.378,63	139.187,28	167.475,24	134.688,10
- Alocații buget	27.651,63	40.024,50	x	x	x	x	x
- Credite bancare interne	x	21.157,82	x	28.737,37	x	185.315,13	135.765,62

Sursa: CNAB

(37) Începând cu anul 2010, după înființare, CNAB a reușit să-și finanțeze în totalitate activitatea din surse proprii, chiar în condițiile în care cheltuielile pentru investiții au depășit procentul de 50% din cheltuielile totale, reușind să obțină profit, an de an și să contribuie la bugetul de stat, în perioada 2010 - 2012 cu sume semnificative, astfel: •**impozit pe profit - 45,8 mil.lei** (cca. **10 mil. €** / curs 4,4 lei): 15,9 mil.lei (2010), 15,1 mil.lei (2011), 14,8 mil.lei (2012)

•dividende: 113,9 mil.lei (cca. 25,8 mil. €) - 80% din totalul de 142,4 mil.lei •redevențe: 3,97 mil.lei (cca. 0,9 mil. €).

(38) **Veniturile proprii (AIHC / CNAB)**

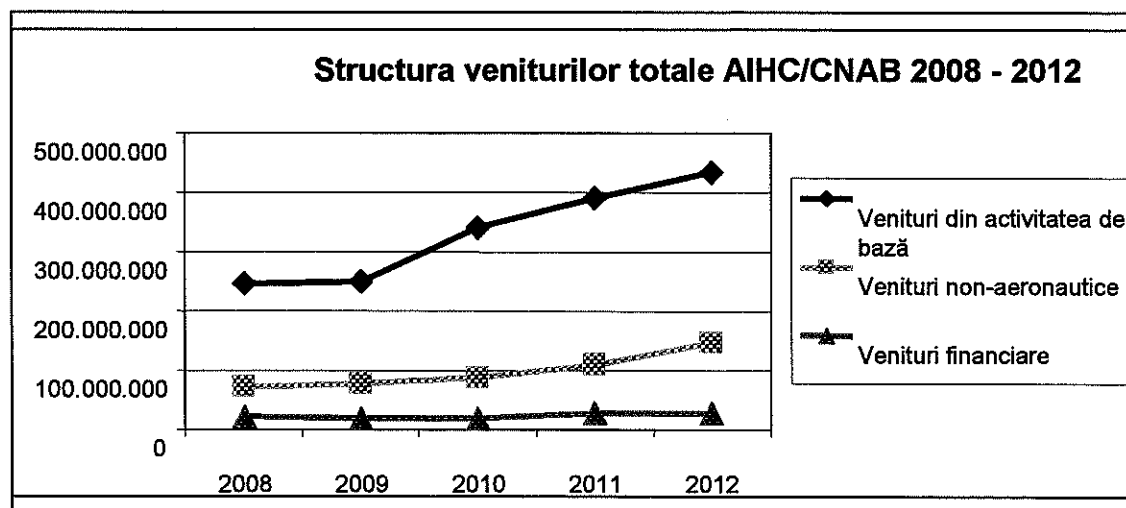
(39)

- lei -

VENITURI AIHC / CNAB	2008	2009	2010	2011	2012
	AIHCB	AIHCB	CNAB	CNAB	CNAB
Venituri totale, din care:	341.530.391	346.508.512	450.895.948	529.693.081	609.440.349
Venituri activitatea de bază	247.391.066	251.541.214	341.947.183	392.054.534	432.957.948
Venituri non-aeronautice	71.505.789	77.057.481	88.640.791	109.395.642	148.087.395
Venituri financiare	22.633.536	17.909.817	20.307.974	28.242.905	28.395.006

Sursa: CNAB

(40)



Sursa: CNAB

(41) **Veniturile din activitatea de bază** sunt principala componentă a veniturilor totale, ele corespunzând tarifelor încasate pentru prestarea de servicii aeronautice atât pentru liniile aeriene cât și pentru pasageri.

(42)

Structura veniturilor din activitatea de bază

- lei

	2008	2009	2010	2011	2012
	AIHCB	AIHCB	CNAB	CNAB	CNAB
Venituri din activitatea de bază - Total, din care:	247.391.066	251.541.214	341.947.183	392.054.534	432.957.948
aterizare - decolare	52.475.389	55.585.965	65.034.014	73.988.491	77.690.376
staționare	2.412.513	3.000.042	3.306.564	4.571.745	4.775.932
balizaj	10.841.462	12.010.098	17.047.224	19.163.944	18.951.862
îmbarcare pasageri	114.429.751	113.706.303	158.710.944	179.507.601	207.245.349
burduf	3.341.196	3.579.699	3.196.093	4.264.320	7.351.077
tarif securitate	62.950.361	62.205.728	93.056.204	107.545.050	111.224.203
tarif PMR (mobilitate redusă)	645.767	1.381.953	1.419.021	1.582.279	2.381.273
alte venituri	294.627	71.427	177.119	1.431.104	3.337.876

Sursa: CNAB

(43) Creșterea veniturilor non-aeronautice în perioada 2008 - 2012 se datorează *următorilor factori*: •transferul operațiunilor de la AIBB la AIHCB și creșterea veniturilor din parcuri auto și din activități comerciale •organizarea de licitații pentru valorificarea spațiilor publicitare •exploatarea comercială a suprafețelor rezultate în urma finalizării obiectivului de investiții „Dezvoltare și Modernizare” – Faza a III-a cu efecte în majorarea activității operatorii economici cu activitate în perimetrul aeroportuar și a utilităților livrate de CNAB •încheierea contractelor de asociere în participațiune pentru activitățile de retail / vânzare cu amănuntul, respectiv „food & beverage” - alimentație publică, între CNAB și Millenium SRL respectiv Autogrill SA. ș.a.

(44) **Principalele obiective ale dezvoltării infrastructurii aeroportuare**

(45) În perioada auditată a fost derulat un amplu proces de investiții, reparații și achiziții de echipamente aeroportuare în scopul creșterea capacităților aeroportuare și a celor de operare, pentru ridicarea calității serviciilor oferite pasagerilor, instituțiilor și companiilor aeriene, pentru asigurarea unui nivel ridicat de siguranță și securitate aeroportuară prin încadrarea în cerințele de securitate, operaționale, comunitare și Schengen.

(46) **AIHC - principalele obiective realizate**

(47) •prelungirea căii de rulare „Oscar” și construcția bretelei de degajare rapidă „Victor” - recepție finală în anul 2008 și instalarea balizajului aferent, pentru categoria II de operare - an 2011 - cu efecte în creșterea capacității pistei 2 08L-26R de la 17 mișcări/oră la 22 mișcări/oră

(48) •corp de legătură A/CL/B4 - an 2008 cu o arie desfășurată totală de cca. 7500 mp, cu instalații, echipamentele și dotările aferente, având ca scop realizarea unei legături funcționale între terminalul sosiri și terminalul plecări

(49) •reparații, modernizări și reconfigurări la Aerogara Sosiri, Parcare etajată, Pasajul „November”, Instalații Tehnice, turn control - 2009 - 2011

(50) •în cadrul obiectivului „Dezvoltare și modernizare ...” - Faza a III-a, au fost realizate și puse în funcțiune *următoarele capacități*: •extindere „Finger” •fluidizare circulație •conexiune cu cele două terminale, inclusiv realizarea fluxurilor Schengen •modernizarea și extinderea sistemului existent de benzi bagaje Plecări •extindere Aerogară Plecări Internaționale și Schengen ș.a.

(51) •amenajare Aerogară Sosiri Internaționale și Schengen - în luna noiembrie 2010, comisia SCHEVAL a declarat AIHC ca fiind conform cu cerințele Schengen, acest lucru conducând la îndeplinirea aquis-ului comunitar de către România în ceea ce privește frontierele aeriene, cerință esențială în procesul de intrare în spațiul Schengen

(52) •realizare parcare cu o suprafață de 12 mii mp, dotată cu sistem de acces, sistem de iluminat și de supraveghere; extindere și reparații parcare „Departament Vest” și parcare „Nord” - extindere cu suprafața de 3,7 mii mp (156 locuri de parcare), respectiv executarea unei noi parcuri pe o suprafață de 9 mii mp - utilizată în prezent ca parcare „long - term” și „rent a car”.

(53) •întreținerea și repararea suprafețelor de mișcare: 36,8 mii mp - 2010; 43,8 mii mp - 2009 - 2012; 43,1 mii mp - 2011 - 2012

(54) •principalele dotări: •remorcher cu bară de tractare / 714 mii lei - 2008 • ambulift Mallaghan (pentru persoane cu mobilitate redusă) / 769,7 mii lei; 3 remorchere fără bară de

tractare, cu ridicarea jambei de bot / 4,1 mil.lei - 2009 •echipament pentru măsurarea coeficientului de frânare / 311,5 mii lei; remorcher cu bară de tractare model / 1,3 mil.lei; utilaj degivrare suprafața de mișcare / 775,3 mii lei - 2010 •freză de zăpadă / 3,5 mil. lei; 2 utilaje complexe pentru deszăpezire / 5,1 mil.lei - 2011

(55) **AIBB - principalele obiective realizate**

(56) •reabilitarea și modernizarea corpului C (neutilizabil la momentul fuziunii AIHC cu AIBB) și lucrările conexe aferente - 2011 - ca o primă etapă, în cadrul strategiei pe termen scurt, în implementarea conceptului de „City Airport” în cadrul AIBB - care a fost transformat în terminal de aviație generală (facilități specifice operațiunilor aeriene de tip business și aviație generală)

(57) •finalizarea reabilitării PDA / pista de decolare - aterizare

(58) •proiectare și execuție lucrări de intervenție / consolidare la corpurile A,B, Rotondă și lucrări exterioare - începute în anul 2012 - imobile expertizate și încadrate în clasa I de risc seismic ș.a.

(59) **1.1.2 Ministerul Transporturilor**

(60) Ministerul Transporturilor este organul de specialitate al administrației publice centrale care realizează politica guvernamentală în domeniul său de activitate, așa cum este prevăzut la *art. 34 din LG 90/2001 privind organizarea și funcționarea Guvernului României și a ministerelor.*

(61) Ministerul este în subordinea Guvernului, are personalitate juridică și este autoritatea publică centrală *responsabilă cu:* •stabilirea politicii în domeniul transporturilor la nivel național •elaborarea strategiei și reglementărilor specifice de dezvoltare și de armonizare a activităților de transport în cadrul politicii generale a Guvernului •elaborarea, reglementarea și implementarea politicilor de transport comunitare •îndeplinirea rolului de autoritate de stat în domeniul transporturilor și al infrastructurii de transport ș.a.

(62) **Conducerea și organizarea:**

(63) Conducerea se exercită de către ministru, care conduce întreaga activitate a aparatului propriu al ministerului, exercită întreaga autoritate asupra unităților aflate în subordinea, sub autoritatea sau în coordonarea ministerului și îndeplinește atribuțiile generale prevăzute de *LG 500/2002 privind finanțele publice*, în calitate de ordonator principal de credite.

(64) În exercitarea atribuțiilor sale, ministrul emite ordine și instrucțiuni și este ajutat, în activitatea de conducere a ministerului, de secretari și subsecretari de stat, potrivit hotărârilor Guvernului de organizare și funcționare, răspunderile acestora fiind stabilite prin ordin al ministrului.

(65) **Principalele atribuții** în calitate de organ de specialitate al administrației publice centrale *sunt următoarele:*

(66) •elaborează și supune spre aprobare cadrul legislativ privind domeniul transporturilor, elaborează politica economică în domeniu și strategiile de dezvoltare în domeniul infrastructurii și activităților de transport.

(67) •elaborează și implementează strategii, politici și programe, fundamentează și elaborează necesarul de fonduri de la bugetul de stat și gestionează resursele financiare alocate.

(68) ▪exercită drepturile și obligațiile statului ca acționar la companiile naționale, societățile naționale și societățile comerciale aflate sub autoritatea sa, avizează și urmărește realizarea programelor și proiectelor de construcții și infrastructuri în domeniul său de activitate ș.a.

(69) **1.2 – Informații generale despre acțiunea de audit**

(70) **1.2.1 Mandatul legal**

(71) Inițierea și desfășurarea prezentei acțiuni de audit al performanței au la bază mandatul legal conferit de prevederile art.140 din Constituția României și de cele ale LG nr.94/1992 privind organizarea și funcționarea Curții de Conturi, republicată., astfel:

(72) **1.2.2 Ținta auditului**

(73) Ținta auditului, sau impactul estimat, o reprezintă efectuarea unei analize independente asupra ansamblului de aspecte, conjuncturi și activități specifice domeniului modernizării și dezvoltării infrastructurii aeroportuare precum și asupra celor subsumate acestora, pentru identificarea vulnerabilităților și a riscurilor specifice, a disfuncționalităților și a deficiențelor, a zonelor potențial perfectibile și pentru formularea de recomandări în vederea ridicării nivelului de performanță a activității de ansamblu a entității și a domeniului auditat.

(74) **1.2.3 Obiectivele auditului**

(75) **Obiectivul general** al acțiunii de audit a fost confirmarea / infirmarea faptului că CNAB, aflată sub autoritatea MT, și-a asumat și îndeplinit obligațiile legale stabilite prin programele strategice de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, iar activitatea specifică și de ansamblu s-a derulat performant, atât ca urmare a realizării programelor respective cât și ca urmare a reglementării, implementării și monitorizării unor obiective interne de performanță vizând organizarea, funcționarea, managementul ș.a. precum și a unui sistem procedural specific de control al calității.

(76) *Au fost avute în vedere, **ca obiective complementare obiectivului general**, identificarea celor mai reale răspunsuri la o serie de întrebări principale, cum ar fi:*

(77) ▪obiectivele prevăzute în programele strategice au fost implementate în totalitate și la termenele stabilite, care au fost factorii perturbatori și care au fost principalele vulnerabilități și „puncte critice” generatoare de riscuri în activitatea entității ?

(78) ▪CNAB poate fi catalogată ca entitate performantă și cu un management pregătit profesional, dedicat și suficient motivat pentru realizarea atribuțiilor și obiectivelor stabilite, și pentru respectarea și implementarea reglementărilor legale și a principiilor economicității, eficienței și eficacității ?

(79) ▪AGA, CA și conducerea CNAB, precum și MT, s-au preocupat și implicat în mod real și eficace pentru ca CNAB să-și poată îndeplini rolul conferit, prin Actul Constitutiv aprobat prin HG nr.1208/2009, de „asigurare a coordonării întregii activități aeroportuare (...)” și de „coordonare operativă a activității de securitate aeronautică de pe aeroporturi, inclusiv activitatea celorlalte componente ale sistemului de securitate (...)” ?

(80) ▪MT a reprezentat un factor stimulator / perturbator pentru realizarea de către CNAB a

obiectivelor stabilite prin programele strategice și prin reglementările legale de înființare, organizare și funcționare ?

(81) ▪ a fost asigurat un nivel satisfăcător de reglementare internă, de redactare și implementare eficace a procedurilor interne privind respectarea și aplicarea normelor și normativelor, monitorizărilor și evaluărilor periodice, asumării responsabilităților și evaluării performanțelor activității de ansamblu și a celei individuale conform criteriilor de performanță ?

(82) ▪ în elaborarea, implementarea și monitorizarea acestor norme, normative, regulamente și instrucțiuni a fost pus accentul în mod clar și precis și pe calitatea serviciilor, pe satisfacerea în condiții de calitate și siguranță a nevoilor și așteptărilor pasagerilor, pe menținerea brand-ului și pe îmbunătățirea imaginii României ?

(83) ▪ Sistemul de Management Integrat calitate & mediu (SMI) a fost suficient reglementat procedural, a fost implementat și funcționează în condițiile stabilite, monitorizarea și verificările au fost efectuate în mod regulat și profesionist, s-a urmărit și eficacitatea procedurilor respective, conducerea CNAB s-a implicat în mod corespunzător în dispunerea și urmărirea măsurilor necesare eliminării / diminuării neconformităților identificate ș.a.?

(84) ▪ controlul și auditul intern au fost organizate, implementate și efectuate conform prevederilor legale, au fost eficiente și eficace, rezultatele lor au fost valorificate conform legii, conducerea CNAB s-a implicat în mod corespunzător în dispunerea și urmărirea măsurilor necesare eliminării / diminuării deficiențelor și neconformităților identificate ș.a.?

Cap. II – PRINCIPALELE CONSTATĂRI ȘI CONCLUZII LA CNAB ȘI MT

2.1 Cu privire la aspecte generale

Concluzia generală a auditului este că AIHC / CNAB a înțeles și s-a acomodat în mod performant, în timp, cu scopul și obiectul propriu de activitate, cu atribuțiile, competențele și responsabilitățile stabilite legal, a înregistrat o dezvoltare continuă, an de an, o creștere calitativă semnificativă a activității și a serviciilor prestate și a obținut rezultate favorabile din punct de vedere economico financiar în condițiile unei diminuări permanente, până la eliminare, a alocațiilor bugetare alocate.

Cu excepția anului 2008, în care ambele aeroporturi (AIHC și AIBB) au beneficiat de alocații de la bugetul de stat, destinate investițiilor și rambursării creditelor contractate pentru finanțarea investițiilor, în restul perioadei 2009 - 2012, finanțarea activității CNAB a fost asigurată exclusiv din venituri proprii iar finanțarea investițiilor s-a realizat din surse proprii și din credite bancare cu rambursare din surse proprii.

Un element semnificativ care a susținut dezvoltarea a fost modalitatea flexibilă (legală) de elaborare și aprobare a tarifelor aeroportuare și a tarifului de securitate aeroportuară - ca principale surse de realizare a veniturilor proprii - tarife aprobate de către CA (după consultarea și în acord cu companiile aeriene), respectiv de către MT în cazul tarifului de securitate - cu încadrarea în politicile și principiile ICAO.

➤ Auditul a identificat repere semnificative în activitatea și rezultatele Companiei astfel încât aceasta să poată fi definită ca o entitate profesionistă, orientată spre performanță în atingerea Țintelor proprii și a celor propuse prin reglementările legale, având un top management pregătit și cu experiență în domeniul aeroportuar, dedicat și deschis elementelor de noutate din reglementările și experiența internațională și cu atitudine anticipativă în ceea ce privește dezvoltarea și viitorul companiei

➤ Compania și-a recrutat, format, perfecționat și motivat, în timp, o resursă umană de calitate, atât de conducere cât și de execuție, cu un nivel semnificativ de pregătire și specializare, de atașament pentru companie, de implicare și perfecționare.

➤ Auditul a reținut că CNAB a funcționat și funcționează ca un sistem multidimensional, un mecanism complex, omogen și performant, pe baza unui sistem impresionant de reglementări și proceduri interne gestionate coerent, revizuite și verificate în cadrul unui Sistem de management integrat calitate & mediu (SMI).

SMI a fost implementat și certificat începând cu anul 2003 și, în prezent, cuprinde 525 de documente în matricea specifică a documentelor SMI, constând din regulamente, manuale, coduri de bună practică, proceduri și instrucțiuni de lucru ș.a. referitoare la asigurarea securității aeroportuare și a siguranței zborurilor precum și la funcționarea compartimentelor interne și derularea activității din perimetrul aeroportuar.

Câteva caracteristici principale dau dimensiunea reală a complexității activității entității și confirmă noțiunea de Airport City: **-1.265** personal CNAB și cca. **10.000** de persoane care, în cadrul celor peste **130** de operatori economici care funcționează în perimetrul aeroportuar,

asigură funcționarea unui angrenaj destinat unui număr mediu anual de cca. **7 mil.** pasageri (37 companii aeriene care operează zboruri regulate) - număr zilnic de cca. **30 mii „clienți”** - **20 mii** pasageri și **10 mii** meeters&greeters, care conduc și întâmpină pasagerii și un număr mediu zilnic de autovehicule parcate - **5 mii** - suprafață totală de **7,7 mil.** mp, din care zone de siguranță cu regim special cca. **4 mil.** mp; piste, căi de rulare, platforme ș.a. - **1,6 mil.** mp; drumuri publice și tehnologice - cca. **220 mii** mp. - consum anual: apă / canalizare - **1,5 mil.** mc; energie electrică - **43 mii MWh** - livrare anuală către operatorii din perimetrul aeroportuar: apă / canalizare - **1 mil.** mc; energie electrică - **7,9 mii MWh**; combustibil - **770 mii** litri ș.a.

(95) **Un test al performanțelor Companiei** și al capacităților operaționale și de asigurare a securității și siguranței aeroportuare la constituit evenimentul „**UEFA - Europa League**” derulat în România, în perioada 8 - 10.05.2012, care a implicat în mod direct și intens ambele aeroporturi (AIHC și AIBB), fără a se înregistra evenimente majore care să fi afectat siguranța traficului aerian și securitatea aeroportuară:

(96) • pe parcursul a 36 de ore, pe aeroporturile cele două aeroporturi au operat 77 de aeronave charter, suplimentar față de cursele regulate, înregistrându-se dublarea traficului zilnic și înregistrarea unor maxime istorice de 34.711 pasageri în data de 9.05.2012 și de 36.158 pasageri în data de 10.05.2012.

(97) • 1.000 de angajați ai CNAB împreună cu agenți de handling, refueling, catering, instituții ale statului ș.a. au asigurat buna desfășurare a activității.

(98) • o pistă (08 L – 26 R) și o cale de rulare au fost închise traficului aerian pentru a se asigura poziții suplimentare de parcare necesare pentru staționarea aeronavelor - numărul aeronavelor parcate a depășit cu peste 140% capacitățile existente.

(99) • în data de 7.05.2012, în premieră pe AIBB, a aterizat o aeronavă Boeing 747-400 având la bord 475 de pasageri

(100) Auditul a identificat și o serie de **disfuncționalități, neconformități și deficiențe** în activitatea CNAB, reținând drept cauze principale atât factori interni cât și factori exteriori acesteia, *după cum urmează:*

(101) **Factori interni** companiei:

(102) • relativă ineficacitatea în impunerea statutului de coordonator al tuturor activităților derulate în perimetrul aeroportuar și în impunerea respectării Normelor proprii stabilite în temeiul Codului aerian civil și al reglementărilor specifice

(103) • o anumită diluare a percepției interne cu privire la faptul că în centrul atenție trebuie să fie menținut „pasagerul”, care își achită obligațiile stabilite de către Companie fără posibilitatea de alegere și de negociere astfel încât diversificarea și îmbunătățirea calității serviciilor oferite, precum și creșterea nivelului de siguranță și de satisfacție a pasagerilor nu reprezintă „favoruri” acordate, ci prestații cuvenite, plătite de către aceștia cu anticipație

(104) • existența, în practică, unei toleranțe informale mai ridicate față de neconformitățile specifice zonelor non-restricționate (publice), comparativ cu cele specifice zonelor restricționate din punctul de vedere al securității / siguranței aeroportuare ș.a.

(105) ▪implicare limitată, relativ inertială și uneori inefficientă, în monitorizarea realizării unor obiective de investiții derulate de către Antreprenor și supervizate de către Consultanță și Proiectant

(106) ▪calitatea și performanța monitorizării și verificării efective a modului și eficacității implementării / aplicării procedurilor interne nu s-au ridicat, întotdeauna, la nivelul etapelor de elaborare și formalizare a procedurilor, atât din punctul de vedere al implicării, cât și al efectelor și performanței acestor verificări

(107) ▪implicare uneori insuficientă a conducerii în consolidarea activității Auditului intern și în implementarea recomandărilor acestuia precum și în rezolvarea acelor neconformități și disfuncționalități identificate de către Compartimentul de management al calității și care, pentru rezolvare, depășeau sfera de competență a acestuia ș.a.

(108) **Factori exteriori** companiei:

(109) ▪o materializare incompletă și relativ insuficientă, la nivel guvernamental și legislativ, a voinței privind elaborarea unei legislații unice, specifice entităților aeroportuare, prin armonizarea tuturor reglementărilor specifice inclusiv cele ale structurilor speciale cu activitate în perimetrul aeroportuar.

(110) ▪discrepanță între atribuțiile și responsabilitățile majore care revin CNAB, prin reglementările internaționale și prin legislația națională, și competențele / pârghiile reale, relativ limitate, de a coordona, conform Normelor proprii stabilite în temeiul Codului aerian civil, toate activitățile derulate în perimetrul aeroportuar

(111) ▪sprijin nu întotdeauna prompt și eficace din partea MT în vederea modificării / armonizării legislative care să consolideze poziția Companiei și să o asigure pentru o funcționare performantă și în viitor, cât și pentru identificarea și utilizarea tuturor posibilităților legale de sprijin pentru asigurarea resurselor de finanțare necesare, inclusiv a fluxului de numerar - „cash flow” - în condițiile existenței unor obligații semnificative de plată de tipul rambursării unor credite și a plății dobânzilor aferente

(112) ▪schimbări în structura organelor de conducere ale companiei (AGA, CA și top management) generate de alternarea la guvernare, a căror frecvență a crescut în ultimul timp și pentru care, în lipsa unor proceduri formalizate, criteriile de selecție și de numire rămân imprecise și neclare.

(113) ➤Un aspect pozitiv, care trebuie remarcat, este acela că echipele de conducere care s-au succedat, așa cum s-a precizat mai sus, au preluat strategiile și obiectivele de dezvoltare începute sau previzionate și au menținut, au integrat și au folosit în beneficiul Companiei, pregătirea și experiența managementului anterior.

(114) **2.2 Cu privire la „autoritatea aeroportuară” a CNAB**

(115) În perimetrul aeroportuar există o serie de activități și spații (terminale de pasageri, drumuri publice, parcuri publice, parcuri taxi, zone de check-in și de handling, spații de alimentație publică, puncte de acces, echipamente de securitate, mijloace de navigație și de semnalizare ș.a.), utilizate atât de către public cât și de către operatorii economici din interiorul și din afara perimetrului aeroportuar, care trebuie să funcționeze conform unor reguli, criterii și condiționări specifice și în legătură cu care apar situații, abateri și fapte ilicite specifice care nu sunt precis abordate nici în legislația specifică domeniului aeroportuar și nici în reglementările speciale ale structurilor speciale și ale organelor de control abilitate.

(116) Multe dintre aceste reguli, criterii, condiționări, situații și abateri nu se regăsesc explicit nici în legislația specifică domeniului aeroportuar și nici în legislația generală, astfel încât nici CNAB și nici organele de control abilitate nu au, în toate cazurile, baza legală necesară pentru intervenție, sancționare, interdicție, reținere ș.a.

(117) Structurile organizaționale interne de „calitate” și de „securitate aeroportuară” au fost două dintre componentele esențiale care au susținut în mod semnificativ și au determinat funcționarea coerentă și unitară a activităților CNAB atât prin modul de organizare a activității și prin elaborarea și implementarea procedurilor specifice cât și prin organizarea / implementarea / perfecționarea constantă a sistemelor de management aferente.

(118) Rapoartele acestor structuri, cu privire la starea SMI și a Sistemului de Management al securității aeroportuare, prezentate spre analiză conducerii CNAB, au surprins în mod real și fără rețineri o serie de puncte slabe în activitatea Companiei, inclusiv în ceea ce privește satisfacția pasagerilor, opiniile acestora, afectarea imaginii ș.a., **reliefând limitele de competență** cu care se confruntă Compania, în calitate de operator de aeroport, pentru a-și exercita pe deplin și eficace „autoritatea aeroportuară” în vederea gestionării unitare, eficiente, economicoase și eficace a tuturor aspectelor din perimetrul aeroportuar, inclusiv cele privind securitatea aeroportuară, calitatea serviciilor oferite, siguranța și satisfacția publicului ș.a.

(119) **Concluziile auditului**

(120) Există o discrepanță între atribuțiile și responsabilitățile majore care revin CNAB prin reglementările internaționale și prin legislația națională, inclusiv așteptările îndreptățite ale opiniei publice în legătură cu „prima poartă aeriană” a României și cu impactul acesteia asupra imaginii internaționale a țării, și competențele / pârghiile reale, relativ limitate ale Companiei, de a coordona, conform Normelor proprii stabilite în temeiul Codului aerian civil (art.29), toate activitățile derulate în perimetrul aeroportuar.

(121) ➤ La nivelul CNAB s-a manifestat o relativă ineficacitatea în impunerea statutului de coordonator al tuturor activităților derulate în perimetrul aeroportuar și în impunerea respectării Normelor proprii stabilite în temeiul Codului aerian civil și al reglementărilor specifice - obligatorii pentru operatorii economici și, după caz, pentru organele competente ale statului care desfășoară activități în perimetrul aeroportuar (Codul Aerian civil - OG nr.29/1997 cu modificări și completări - aprobată prin LG nr.130/2000 și modificată și completată prin LG 399/2005 - art.29

alin.1-3).

(122) ➤ În practică, nu s-a procedat la elaborarea și aprobarea unei legislații unice, prin armonizarea tuturor reglementărilor specifice inclusiv cele ale structurilor speciale cu activitate în perimetrul aeroportuar, prin care CNAB / toate entitățile aeroportuare, în calitate de „operator de aeroport”, să fie recunoscută, consacrată și consolidată în mod real și practic ca „Autoritate aeroportuară” - cu competențe real-aplicabile de reglementare / monitorizare / verificare / sancționare în perimetrul aeroportuar, inclusiv de ordine interioară (Norme aeroportuare opozabile și obligatorii pentru toate entitățile care desfășoară activități sau utilizează perimetrul aeroportuar).

(123) În Actul Constitutiv al CNAB, aprobat prin HG nr.1208/2009, sunt inserate o serie de competențe, sub formă de atribuții, *printre care și:*

(124) ▪ în domeniul operațional (art.6, alin.4, pct.II, lit.s): „asigură coordonarea întregii activități aeroportuare desfășurate în spațiul aeroportuar. Elaborează norme, normative, regulamente și instrucțiuni pentru întreaga activitate aeroportuară, urmărește aplicarea acestora și sancționează abaterile constatate. Încheie regulamente-cadru cu organele statului și cu operatorii economici implicați în activitatea aeroportuară, pentru stabilirea obligațiilor, responsabilităților și a modului comun de acțiune”

(125) ▪ în domeniul securității aeronautice (art.6 alin.4 pct.III lit.d): „coordonează operativ activitatea de securitate aeronautică de pe aeroporturi, inclusiv activitatea celorlalte componente ale sistemului de securitate, care nu sunt în subordinea administrativă a Companiei, conform reglementărilor în vigoare”.

(126) ➤ În aceste condiții, prevederile din Codul aerian civil (art. 29) și cele din Actul Constitutiv al CNAB au rămas, în fapt, simple deziderate, implementate parțial, limitat și neunitar având în vedere nu s-a procedat la armonizarea legislației specifice după care își desfășoară activitatea structurile speciale care au atribuții în perimetrul aeroportuar (poliția transporturi aeriene, jandarmeria, poliția de frontieră, DGPCT-SRI ș.a.), transportatorii aerieni și operatorii economici din perimetru și din afara lui, precum și unele organe speciale și de control ale statului în domeniile circulației auto pe drumurile publice, vamal, fiscal, protecția consumatorilor ș.a.

(127) **Recomandare pentru CNAB**

(128) Se vor analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, limitele practice ale implementării competențelor legale ale CNAB, conferite prin Codul aerian civil și prin Actul Constitutiv, se vor identifica măsurile necesare, inclusiv de modificare / completare a cadrului legal specific și se va întocmi o propunere unitară (în urma consultării și cu celelalte entități implicate) care va fi înaintată către MT.

(129) **Recomandare pentru MT**

(130) Se vor analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii ministerului, în sensul concluziilor și recomandărilor de mai sus, limitele practice ale implementării competențelor legale ale administratorilor / operatorilor aeroportuari conferite de Codul aerian civil și se vor iniția și susține modificări / completări unitare ale cadrului legal specific și de armonizare cu Codul aerian civil.

(131) **2.3 Cu privire la realizarea obiectivelor de dezvoltare și modernizare**

(132) Începând cu anul 1990, s-a pus în permanență problema dezvoltării și modernizării infrastructurii Aeroportului Internațional București Otopeni (AIBO - vechea denumire a AIHC), ca cea mai importantă „poartă aeriană” a țării, iar procesul de dezvoltare și modernizare a avut un parcurs continuu, fără un punct final ci numai cu obiective de etapă în permanentă adaptare la reglementările și cerințele interne și internaționale - așa cum este firesc la o entitate de dimensiunea și importanța acesteia, funcționând într-un domeniu aflat în permanentă schimbare, dezvoltare, reorientare și modernizare atât din punctul de vedere al tehnologiilor cât și din cel al asigurării securității aeroportuare și a siguranței traficului aerian.

(133) Ceea ce este oarecum surprinzător în cazul obiectivului „Dezvoltarea și modernizarea AIBO” - contractat în anul 1991 ca „obiectiv la cheie”, în urma unei licitații internaționale, cu o „Joint-Venture” care ulterior s-a transformat în S.C. ROMAIRPORT S.R.L. (antreprenor general care a executat toate lucrările până în prezent, în baza contractului inițial și a actelor adiționale ulterioare) - este că perioada de 3 ani prevăzută pentru finalizare s-a extins până în anul 2012, în etape succesive de adiționare la contract a unor obiective noi, sau prin reconfigurarea celor existente (conform OG nr.64/1999 pentru aprobarea Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIBO precum și de hotărâri ale Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico - economici actualizați).

(134) Obiectivul „Dezvoltarea și modernizarea AIBO” a fost realizat în cele 3 faze, după cum urmează:

(135) **Faza I** (valoarea lucrărilor 2,3 mld. / prețuri 1991 și 70,4 mil. USD) s-a derulat în perioada octombrie 1994 - iunie 1998, pe parcursul a 45 de luni, fiind realizate și puse în funcțiune noi capacități care au dus la creșterea posibilităților de prelucrare a traficului aerian, majorarea capacității de prelucrare a fluxului de pasageri pentru plecări, crearea de facilități pentru pasagerii aflați în tranzit, asigurarea unor servicii la standardele internaționale atât pentru pasageri cât și pentru companiile aeriene și agenții economici cu activitate pe aeroport - **obiectivul propus de 3 mil pasageri / an fiind atins.**

(136) **Faza a II-a și a II-a Extinsă** (2,5 mld. lei / 1991 și 69,4 mil. USD) s-a derulat, cu prelungiri succesive până la data de 31.12.2008, pe parcursul a peste 8 ani, fiind realizate și puse în funcțiune: extinderea și modernizarea clădirii existente, a Terminalelor Sosiri Internaționale și Plecări - Sosiri Interne, modernizarea Turnului de control, realizarea parcarii supraetajate de 798 locuri, realizarea Centrului logistic cu funcționalitate birouri conducere și principale compartimente - **obiectivul propus de 4,5 mil. pasageri / an fiind atins.**

(137) **Faza a III-a** (evaluată inițial la 1,1 mld. lei / 1991 și 45,4 mil USD, echivalentul a 75, mil. €, apoi majorată la 2,2 mld. lei / 1991 și 83,3 mil. USD, echivalentul a 150,7 mil. €) a avut indicatorii tehnico-economici aprobați prin HG nr. 862/2007 și HG nr.852/2009 (revizuire în acord cu cerințele Schengen) și s-a derulat, cu prelungire față de termenul inițial 1.01.2011, până la data de 22.12.2012, pe parcursul a 5 ani, **fiind realizate și puse în funcțiune:**

(138) •extindere „Finger” (terminal «finger» prevăzut cu legături telescopice cu burduf, direct la avioane) până la 14 burdufuri (extindere de circa 16,6 mii mp; 15 noi porți de îmbarcare; 3 porți

debarcare Schengen și 2 porți debarcare pentru trafic internațional; spații destinate controlului de frontieră ș.a.)

(139) ▪fluidizare circulație, conexiune cu cele două terminale, realizarea fluxurilor Schengen, modernizarea și extinderea sistemului existent de benzi bagaje Plecări Internaționale prin prelungirea cu 16 ghișee de check-in și instalarea benzilor duble pentru bagaje

(140) ▪extindere Aerogară Plecări Internaționale și Schengen, lucrări conexe de sistematizare exterioară latura Est și drumuri acces (o extindere spre nord cu cca. 19,6 mii mp; două insule de check-in de 52 ghișee; Sistem de control al bagajelor de cală multilevel (HBS); spații comerciale; reconfigurare și extindere drumuri acces ș.a.).

(141) Obiectivul propus de **6 mil. pasageri/an a fost atins**, în prezent configurația și dotările existente (capacitate totală de 4.500 pasageri / oră de vârf pasageri; 104 birouri de check-in; 32 porți de îmbarcare: 8 în Terminalul Plecări Internaționale și Schengen, 24 în Finger, 14 pentru îmbarcarea la burduf și 10 pentru îmbarcarea cu autobuzul; 6 carusele de preluare bagaje) precum și parametrii calitativi ai activității aeroportuare (timp necesar îmbarcare, chek-in, debarcare, securitate ș.a.) au permis atingerea Nivelului de Servicii categoria B – conform clasificării IATA (International Air Transport Association).

(142) **Concluziile auditului**

(143) La nivelul CNAB și al MT a existat și există o preocupare constantă pentru elaborarea / revizuirea și aprobarea legală a „Programelor strategice de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare” și a Studiilor de fezabilitate pentru fiecare dintre punctele de lucru ale CNAB (AIHC și AIBB) dar fără o integrare unitară a lor într-un „Master Plan” unic al Companiei, aprobat legal

(144) Elaborarea și aprobarea legală a unui „Master Plan” unic al Companiei, ca document programatic care să conțină viziunea de ansamblu și de perspectivă, armonizată, asupra țințelor de dezvoltare și modernizare - ar fi putut / ar putea reprezenta o pârghie importantă și eficace atât pentru Companie cât și pentru MT în evitarea unor disfuncționalități în activitatea de implementare a programelor și a studiilor de fezabilitate, în alocarea inutilă sau în exces a unor resurse umane și financiare, cât și pentru facilitarea obținerii / deblocării / urgentării unor avize / acorduri / aprobări / autorizări de la autoritățile centrale și locale ale administrației de stat și de la alte entități implicate.

(145) **Recomandare pentru CNAB**

(146) Se va analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, importanța, necesitatea și oportunitatea elaborării și aprobării unui „Master Plan” unic al Companiei, ca document programatic care să cuprindă și să armonizeze Programele de dezvoltare și Studiile de fezabilitate ale ambelor aeroporturi și vor fi dispuse și implementate măsurile aferente.

(147) 2.4 Cu privire la Sistemul de control al bagajelor de cală (HBS)

(148) Sistemul integrat de control de securitate al bagajelor de cală (HBS), pentru partea de „extindere” a Terminalului Plecări, face parte din Obiectivul de investiții „Dezvoltare și modernizare AIBO” - Faza a III-a - aprobat prin HG nr.852/2009, obiectiv finalizat în luna decembrie 2012 de către antreprenorul general SC Romairport SRL.

(149) HBS este un sistem integrat care include un ansamblul de subsisteme și echipamente specifice: •benzile de preluare a bagajelor călătorilor, inclusiv 52 ghișee Check-in •benzile de transport bagaje (400 ml), inclusiv 8 deviatoare verticale de schimbare de direcție •echipamentele de control bagaje cu raze X - 4 echipamente RX de scanare a nivelurilor de securitate 1-3 •2 carusele make-up (130 ml) de preluarea bagajelor de către operatorii handling •sistemul de monitorizare și control SCADA - computerul central •sistemul de alocare, identificare și urmărire a bagajelor •dispeceratul de control bagaje ș.a.

(150) Sistemul HBS a fost proiectat și executat de către subantreprenorul de specialitate *Mechanica Sistemi (Italia)* - furnizorul sistemului mecanic de benzi transportoare, acesta având ca sarcină și integrarea software în Sistemul HBS a celor 4 echipamente automate de scanare cu raze X (*Examiner XLB* și *Examiner 3DX-ES / tridimensional*) produse de către *L3 Communication - Security & Detection System (USA)* și achiziționate direct de către CNAB.

(151) Valoarea lucrărilor recepționate, inclusiv integrarea software în sistem a echipamentelor de scanare, a fost de 15,02 mil. lei (cca. 3,4 mil. €) iar pentru achiziția și montajul celor 4 echipamente RX valoarea contractată și achitată a fost de 6,3 mil. USD, la care se adaugă plata unui abonament lunar de 55.536,41 \$/lună, pentru întreținerea acestora, pentru o perioadă de 6 ani.

(152) La realizarea Sistemului HBS au concurat *următorii operatori economici*:

(153) •Contractor - SC Romairport SRL - Antreprenor general - realizarea „la cheie” a obiectivului Extindere Terminal Plecări, inclusiv realizarea sistemului HBS, cu excepția echipamentelor RX care au fost furnizate de către CNAB în vederea integrării

(154) •Subcontractori: •SC *Mechanica Sistemi*: proiectarea sistemului HBS; realizarea sistemului mecanic de benzi; implementarea software a sistemului •C.C.M. Airport Equipment: furnizarea și montarea ghișeelor de check-in •MacDonald Humfrey: extinderea sistemului SAC și furnizare SCADA.

(155) •Consultanța - SC IPTANA SA - supravegherea tehnică și economică a realizării contractului de antrepriză

(156) •Furnizorul echipamentelor RX: Asocieria S.C. EMP TRADE SRL , L3 Communication – Security & Detection Systems și SC Euro Nuclear Security Services SRL: furnizarea echipamentelor și a accesoriilor acestora; prestarea serviciilor de instalare și punere în funcțiune; colaborare pentru integrarea echipamentelor în sistemul HBS; școlarizare; întreținere și reparații.

(157) După inaugurarea Terminalului, în data de 6.11.2012, Sistemul HBS a fost operaționalizat și au fost operate 12 curse reale, pe o perioadă de 3 zile, cu o mobilizare intensă a personalului tehnic și cu atribuții de securitate din cadrul CNAB, cât și a personalului specializat din cadrul operatorului sistemului - DGPCT / SRI, însă rezultatele nu au fost conforme proiectului și

cerințelor de securitate (deficiențe privind: sistemul de benzi, înregistrarea informațiilor privind deciziile de securitate, traseele bagajelor, funcționarea echipamentelor RX și a stațiilor de lucru aferente ș.a.).

(158) Ca urmare, s-a procedat la suspendarea operării curselor reale și s-a intrat într-o perioadă prelungită de testare, în perioada de garanție, care a durat până în data de 10.06.2013 (7 luni), perioadă în care au fost prezenți, pe perioade limitate, și specialiști din partea producătorilor de echipamente, ai proiectantului sistemului, ai Antreprenorului și ai Consultanței, au fost suplimentate unele echipamente, au fost realizate revizuri și modificări de software în cadrul a peste 500 de teste, derulate în peste 600 de ore, cu peste 32.000 bagaje test (450 tone).

(159) După desemnarea de către AGA, în luna aprilie 2013, a noului CA al CNAB (art.29 din OUG nr.109/2011) și delegarea de către acesta a conducerii societății prin numirea directorului general (art. 35), viziunea cu privire la Sistemul HBS a fost de urgentare a operaționalizării, în condițiile în care testările nu confirmaseră funcționarea automată la parametri tehnici și de securitate proiectați, astfel încât s-a trecut la reluarea testărilor în flux cu bagaje și curse reale, în data de 10.06.2013, însă cu o funcționare sub parametri proiectați - situație existentă și la data finalizării Raportului de audit.

(160) Funcționarea sub parametri înseamnă nu numai o funcționare inefficientă (timp ridicat / viteză scăzută de procesare, frecvență crescută a blocajelor, număr mult diminuat de curse / bagaje procesate automat) dar și o alocare / risipă de resurse umane, materiale și financiare pentru asigurarea criteriilor de securitate prin intervenție umană suplimentară (toate bagajele procesate automat de către HBS au fost supuse unui control suplimentar de securitate prin două echipamente RX suplimentare, cu decizie de securitate exclusiv umană).

(161) **Concluziile auditului**

(162) Cauza principală pentru care Sistemul HBS nu este operațional și nu funcționează la parametri necesari / proiectați / contractați, nici după 7 luni de la recepție / inaugurare, este aceea că activitatea specifică de „integrare” a componentelor, inclusiv a aparatelor RX în Sistemului de benzi transportoare, a fost deficitară - concluzie afirmată / confirmată de către CNAB.

(163) ➤ „Integrarea deficitară” a fost generată atât de o insuficientă expertiză și capacitate a furnizorului sistemului de benzi de a realiza „integrarea” la nivelul de performanță proiectat al sistemului HBS, cât și de unele disfuncționalități în coordonarea realizării proiectului și în colaborarea dintre entitățile principale care au concurat la implementarea lui (consultant / antreprenor general / furnizorul benzilor cu rol și de integrator / furnizorul aparatelor RX), inclusiv în colaborarea dintre compartimentele interne, tehnic și de securitate aeroportuară, ale CNAB.

(164) Conducerea CNAB nu s-a implicat îndeajuns, în cele 7 luni de la momentul recepției, în stabilirea, calificată și obiectivă, a unui punct vedere unitar referitor la cauzelor reale ale nefuncționării la parametri a sistemului HBS - punctul de vedere opozabil tuturor părților implicate în condițiile unor eventuale litigii.

(165) Nu s-a reușit mobilizarea tuturor părților implicate, externe și interne Companiei, în vederea unei analize comune a circumstanțelor, cauzelor și responsabilităților fiecăreia și a conturării și adoptării soluțiilor și măsurilor de remediere cele mai performante și acceptate de părți.

(166) Notificarea Consultantului și Antreprenorului în vederea aplicării clauzelor contractuale, în sensul perceperii de penalități și alte cheltuieli, precum și respingerea, ca măsură asiguratorie, solicitării Antreprenorului General de a i se elibera garanția de bună execuție constituită, sunt decizii care se încadrează în limitele de „prudențialitate” dar nu acoperă în totalitate aspectele inserate mai sus.

(167) Obiectivul „la cheie” (Extindere Terminal Plecări), în care era inclus și Sistemul HBS, precum și existența Consultantului, au reprezentat o justificare suficientă pentru CNAB de a nu se implica și de a nu-și asuma responsabilități în problematica esențială a „integrării” echipamentelor RX în sistemul mecanic de benzi (fiecare având alt producător).

(168) Din motive neclare, rămase neformalizate în documente, soluția tehnică propusă inițial de către Antreprenor, agreată de către CNAB și aprobată de către Consultanță - Asocierea Mechanica Sistemi / C.C.M. Airport Equipment / MacDonald Humfrey - a fost modificată în sensul că MacDonald Humfrey nu a mai îndeplinit rolul de „Project Manager” așa cum fusese propus și aprobat.

(169) În acest fel, „integrarea” echipamentelor RX achiziționate de către CNAB a fost asumată și realizată de către Mechanica Sistemi, producătoarea sistemului mecanic de benzi, fără participarea MacDonald Humfrey - specializat în proiectarea / implementarea software pentru sisteme HBS și care a mai funcționat ca „integrator” și pentru primul sistem HBS al CNAB.

(170) Conducerea CNAB nu s-a implicat îndeajuns și nu a reușit să armonizeze în mod constructiv punctele de vedere divergente / contradictorii ale compartimentelor interne, tehnic și de securitate aeroportuară, ale CNAB, rămase în mare parte neconciliate, cu privire la realizarea / implementarea Sistemului HBS, la cauzele nefuncționării la parametrii proiectați, la măsurile care ar fi trebuit întreprinse pentru eliminarea disfuncționalităților ș.a.

(171) Colaborarea dintre cele două structuri interne nu a fost dintre cele mai bune, cu disfuncționalități uneori majore de comunicare, fiecare dintre acestea părând a funcționa de sine stătător și fiecare având perspective de abordare specifice domeniului de activitate propriu, justificări reale și pertinente ale propriilor poziții, cerințe, acțiuni și interpretări.

(172) Astfel, din punct de vedere tehnic accentul s-a pus pe operaționalizarea rapidă a sistemului în condiții de securitate iar din punctul de vedere al securității aeroportuare accentul s-a pus exclusiv pe respectarea standardelor / cerințelor de securitate și eliminarea / diminuarea riscurilor inerente, eliminarea erorilor / neconformităților înregistrate și corectitudinea / totalitatea înregistrărilor ce validează deciziile de securitate.

(173) **Recomandări pentru CNAB**

(174) **1.** Se va analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, situația de criză în care se află Sistemului HBS și se va stabili un Program unitar de măsuri, cu termene precise, grafic de

implementare graduală, responsabilități de etapă și responsabilități finale, în vederea intrării în normalitate.

(175) Programul de măsuri va cuprinde, cel puțin, și *următoarele măsuri*:

(176) •mobilizarea entităților principale care au concurat la implementarea sistemului - consultant / antreprenor general / furnizorul benzilor cu rol și de integrator / furnizorul aparatelor RX - în vederea unei analize comune a circumstanțelor, cauzelor și responsabilităților fiecăreia și conturării / adoptării soluțiilor și măsurilor unice de remediere cele mai performante

(177) •analizarea la nivelul conducerii CNAB a propunerii Direcției de securitate aeroportuară privind declanșarea unui audit de specialitate/expertiză pentru analizarea situației existente

(178) •analizarea din punct de vedere tehnic, economico - financiar și juridic, a oportunității selectării / angajării unui alt operator specializat în „integrare”, pentru „rescrierea” software de integrare a aparatelor RX în sistemul de benzi

(179) •aplicarea clauzelor penale prevăzute în contractele cu Antreprenorul general, Consultanța ș.a. și menținerea măsurilor asiguratorii pentru recuperarea penalităților și a eventualelor cheltuieli cu efectuarea auditului de specialitate / expertizei, cu „rescriere” și implementarea software de integrare a aparatelor RX în sistemul de benzi ș.a.

(180) **2.** Se vor revizui și implementa proceduri interne specifice *în sensul*: •identificării și eliminării vulnerabilităților care au concurat la apariția situației de criză privind Sistemul HBS •deschiderii unei evidențe („carte albă” / „listă neagră”) a operatorilor economici care nu au respectat / nu respectă clauzele contractelor încheiate cu CNAB, întocmirea „documentelor constatatoare” prevăzute de reglementările legale în vigoare (OUG nr.34/2006 art.21 și HG nr.925/2006 art. 97¹ ș.a.) și aplicarea procedurilor legale în situațiile în care aceștia participă la noi proceduri de achiziție publică inițiate și derulate de către CNAB.

(181) **2.5 Cu privire la reparația curentă a pistei decolare/aterizare nr 2 / 08L-26R**

(182) Pentru reparația pistei 08L-26R (AIBO/AIHC) a fost încheiat, în anul 2007, un contract de proiectare și execuție cu asocierea formată din S.C. Compania Romprest Service S.A., S.C. Consitrans S.R.L., S.C. Pa&Co Internațional S.R.L., S.C. Kutter Internațional Romania SRL și SC de construcții Napoca S.A., în urma unui licitații deschise derulate în anul 2006, având „prețul cel mai scăzut” drept criteriu de atribuire a contractului de achiziție publică, precum și un contract de asistență tehnico-economică (Consultanță) cu IPTANA SA.

(183) Valoarea inițială a fost de 11,26 mil. lei (cca. 3,18 mil. €, exclusiv TVA) și a fost adăunată, prin 5 acte adiționale, ajungând la valoarea finală de 16,1 mil. lei (cca. 3,6 mil. €, exclusiv TVA), iar valoarea garanției de bună execuție este de 1,55 mil. lei și se află în contul de garanții la dispoziția CNAB.

(184) În perioada de exploatare a apărut, în mod repetat, o serie de defecte la rosturile de dilatație, protuberanțe locale ale covorului asfaltic, fisuri și micro-fisuri longitudinale și transversale, care au fost remediate în mod repetat dar au reapărut în alte zone de exploatare a pistei.

(185) Executantul a efectuat un tronson de probă pe un alt amplasament, în luna septembrie 2011, în prezența Proiectantului, Consultanței și ai CNAB - dar lucrarea executată în acest sens nu a dat rezultatele scontate determinând Consultanța să concluzioneze, în Raportul tehnic, că tehnologia de execuție a covorului asfaltic subțire nu este suficient de bine stăpânită, iar calitatea materialelor folosite nu este corespunzătoare, și să recomande ca lucrările de remediere să fie executate de o altă companie specializată în astfel de lucrări.

(186) Drept urmare, Comisia de recepție finală a propus, în februarie 2012: •atribuirea lucrărilor de reparații unei alte firme, specializate, prin folosirea unei proceduri legale de achiziție •acționarea în judecată a antreprenorului pentru recuperarea cheltuielilor generate de lucrările de remediere care urmau să se execute, iar în ședințele CA și AGA din datele de 02.05.2012, respectiv 28.06.2012 s-a avizat acționarea în judecată a antreprenorului și demararea unei proceduri legale de achiziție pentru efectuarea lucrărilor de remediere.

(187) În data de 27.03.2012, CNAB a acționat în instanță antreprenorul (dosar nr.3611/94/2012 - judecătoria Buftea), până în prezent dosarul urmând un ciclu procesual complicat, cu noi expertize, cu recuzarea expertului desemnat de către instanță ș.a.m.d.

(188) **Concluziile auditului**

(189) ➤Auditul reține că nici criteriile de selecție și calificare stabilite de către AIBO, în anul 2006, și nici licitațiile repetate nu au reușit, în mod obiectiv, să acopere / elimine riscurile semnificative privind lipsa de experiență reală a antreprenorului în astfel de lucrări de strictă specialitate, stăpânirea deficitară a tehnologiei de execuție a covorului asfaltic subțire și insuficientul control exercitat asupra calității materialelor și a proceselor tehnologice - așa cum se arată în raportul tehnic al Consultanței.

(190) ➤Performanța monitorizării executării lucrărilor de către Consultanță și Proiectant ridică serioase semne de întrebare având în vedere că rezultatele încercărilor de laborator efectuate de către S.C. Institutul de Cercetări în Transporturi - INCERTRANS S.A. (acționar majoritar MT, cu

68%) pe parcursul derulării lucrărilor au dat rezultate conforme, în timp de rezultatele încercărilor pe probele prelevate din lucrare, efectuate de către Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică - CESTRIN (entitate de specialitate din cadrul Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale), au evidențiat abateri ale unor parametri semnificativi pentru calitate și siguranță.

(191) Recomandări pentru CNAB

(192) 1. Se vor analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB (solicitându-se și punctul de vedere și sprijinul ANRMAP), și vor fi identificate limitele, între care CNAB poate stabili criteriile de selecție și calificare pentru atribuirea contractelor de lucrări de strictă specialitate, cu implicații asupra securității și siguranței aeroportuare, în sensul diminuării / eliminării riscurilor inerente ale calificării unor operatori economici cu istoric incert în domeniul, fără capacitatea / experiența / expertiza confirmată de a atinge țintele de calitate necesare.

(193) 2. Se vor analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, necesitatea și oportunitatea elaborării unor propuneri de modificare / completare a reglementărilor legale în vigoare, având în vedere specificul domeniului aeroportuar, în vederea diminuării/eliminării riscurilor prezentate mai sus și vor fi înaintate către MT pentru a fi inițiată și susținută adoptarea lor legală.

(194) 3. Se vor analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, necesitatea și oportunitatea extinderii pe viitor a răspunderilor contractuale pentru Consultanță / Proiectant / alte entități implicate contractual, în vederea responsabilizării concrete a acestora (penalități, daune ș.a.) pentru buna derulare a contractelor și pentru atingerea țintelor de calitate.

(195) Recomandare pentru MT

(196) Se vor analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii ministerului (în sensul concluziilor și recomandărilor de mai sus) necesitatea și oportunitatea modificării / completării cadrului legal în vigoare, având în vedere specificul domeniului aeroportuar, pentru diminuarea / eliminarea riscurilor generate de calificarea și atribuirea contractelor de lucrări specifice unor operatori economici cu istoric incert și fără capacitatea / experiența / expertiza confirmată de a atinge țintele de calitate necesare și se vor iniția și susține propunerile CNAB de modificare / completare unitară a cadrului legal (*OUG nr.34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică (...); HG nr.1193/2012 pentru aprobarea Programului național de securitate aeronautică ș.a.*).

(197) **2.6 Cu privire la activitatea de transport persoane în regim de TAXI**

(198) La aeroportul Otopeni, imediat după anul 1989, taxiurile așteptau la rând preluarea pasagerilor, neexistând nicio intervenție din partea entității aeroportuare pentru reglementarea, monitorizarea, controlul ș.a.m.d. activității și nici pentru asigurarea siguranței, confortului și satisfacției pasagerilor.

(199) Aspectele legate de activitatea de transport persoane în regim de taxi au constituit o preocupare, în timp, pentru conducerea AIBO / AIHC / CNAB ca urmare a faptului că a constituit un „punct critic” al activității, a generat nemulțumiri ale opiniei publice, a avut impact negativ asupra imaginii aeroportului și a României și a stat în atenția mass-media.

(200) În timp, s-a încercat în repetate rânduri organizarea acestei activități în sensul de a asigura siguranța pasagerilor cât și o anumită plafonare a tarifelor practicate de către taximetriști:

(201) **•în perioada 2002 - 2003** - încercare eșuată de instituire unilaterală și de menținere, de către administrația aeroportului, a unei limite maxime a tarifului de 22.000 ROL (**2,2 RON**) / km - considerată neconcurențială și eliminată după un timp.

(202) **•ianuarie 2004** - finalizarea unei licitații prin Bursa Română de Mărfuri pentru selectarea unui operator care să presteze servicii corespunzătoare unui standard minim de calitate stabilit printr-un caiet de sarcini, în urma căreia a fost desemnată firma Fly Taxi - îndelung contestată de către unele companii de taximetrie - pe durata contractului fiind înregistrate relativ puține reclamații din partea clienților cu privire la activitatea prestată, elementul contestat și criticat, în special în mass-media, fiind tariful practicat de 35.000 ROL (**3,5 RON**) / km.

(203) **•ianuarie 2010** - finalizarea unei licitații privind atribuirea permiselor de acces auto în vederea desfășurării transportului de persoane în regim de taxi la AIHC / CNAB, în urma căreia s-au atribuit un număr de 250 de permise acces auto pentru 13 societăți și 57 de persoane fizice autorizate, tariful maximal fiind **3,5 lei/km**.

(204) Acest demers a fost posibil ca urmare a modificării / completării, perioada 2007-2008, a *LG nr.38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere* (complementar prevederilor deja existente în Codul aerian civil), prin introducerea unei secțiuni distincte pentru taximetria specifică perimetrelor aeroportuare - Secțiunea 2¹- „*Executarea transportului persoanelor în regim de taxi la și de la aeroporturi*” conținând art. 24¹- 24³ prin care se stabileau competențe pentru administrațiile aeroporturilor de a atribui și elibera permise de acces pentru taxiuri și de a organiza licitații pentru aceasta pe baza unor criterii stabilite de lege.

(205) Ca urmare a reglementării legale amintite și a emiterii *OMT nr.825/2009* pentru aprobarea Normelor de aplicare a prevederilor secțiunii 2¹ din *LG.nr.38/2003 (...)*, CNAB a elaborat „Regulamentul pentru desfășurarea transportului de persoane în regim de taxi de la AIHC” cod: REG-TAXI-01 Ediția 1 Aprilie 2009 - ca bază pentru organizarea licitației și derularea activității specifice și a înființat „Dispecerat Taxi” - structură internă cu responsabilități extinse de implementare, monitorizare, verificare și sancționare conform Regulamentului și prevederilor legale.

(206) În luna iulie 2010, articolele 24² - 24³ amintite anterior, din *LG nr.38/2003*, au fost abrogate de pct. 7 al art. I din *LG nr.168/2010* care completează art. II din *OUG nr. 34/2010*

privind unele măsuri pentru întărirea controlului în scopul combaterii transporturilor ilicite de mărfuri și de persoane, situație care a afectat „autoritatea” CNAB cu privire la derularea, monitorizarea, verificarea și sancționarea activității de taximetrie în cadrul perimetrului aeroportuar propriu.

(207) **începând cu 01.02.2013** activitatea de taxi a fost reorganizată, fiind introdus experimental, complementar cu sistemul deja existent (redenumit „Taxi Rapid” cu tarif 3,5 lei/km), și sistemul **„Taxi la comandă”** prin care pasagerii pot comanda taximetre, la tarife **începând cu 1,39 lei/km**, prin intermediul unor „touch-screen” și a unui dispecerat electronic implementat și gestionat de SC Clever Tech SRL, în baza unui protocol încheiat cu CNAB, fie de la firmele de taximetrie ale căror dispecerate sunt înscrise în aplicația respectivă, fie taximetre care aparțin de acestea și care au un terminal funcțional, fie taximetriști independenți care sunt înscrși în aplicație.

(208) **Principalele modificările intervenite** ca urmare a acestei decizii au fost: •organizarea, implementarea și monitorizarea sistemului a fost stabilită ca atribuție a Directorului Comunicare, ieșind din competența și responsabilitatea „Dispeceratului taxi” și de sub incidența Regulamentului REG-TAXI-01 •în zona publică a Terminalului Sosiri au fost amplasate ghișee și touch-screen-uri pentru pasageri, în vederea lansării comenzilor de către aceștia •peronul de îmbarcare pentru „Taxi la comandă” a fost stabilit pe estacada Terminalului Sosiri iar cel pentru „Taxi Rapid” a fost mutat la parterul Terminalului Sosiri •taximetrele solicitate și sosite prin „Taxi la comandă” nu sunt autorizate / monitorizate de către CNAB prin eliberarea permiselor de acces auto taxi.

(209) **Principalele „puncte tari” / „puncte slabe” ale celor două sisteme de taxi**

(210) **„Taxi Rapid”**

(211) **„Puncte tari”:**

(212) •activitatea este organizată, monitorizată, verificată, sancționată de către o structură specializată a CNAB - „Dispecerat Taxi”

(213) •taximetrele au trecut printr-o procedură de selecție, sunt „autorizate” de către CNAB prin eliberarea „permiselor de acces auto taxi” - în sensul că îndeplinesc criteriile stabilite prin Regulament și sunt supuse procedurilor de monitorizare și verificare

(214) •CNAB organizează / amenajează zona de grupare / parcare temporară pentru taximetrele autorizate de către CNAB și asigură controlul accesului în zona de grupare a taximetrele pe baza documentelor și condițiilor stipulate în Regulament

(215) •reclamațiile pasagerilor se fac, de regulă, către CNAB, astfel încât „Dispeceratului Taxi” poate gestiona baza de date cu reclamațiile pasagerilor și cu abaterile consemnate de către dispecerii proprii și poate aplica sancțiunile regulamentare.

(216) **„Puncte slabe”:**

(217) •tariful de 3,5 lei/km este considerat ca fiind prea mare în comparație cu cel de 1,39 lei/km practicat de regulă în București

(218) •pasagerii nu pot opta pentru un alt tarif, pentru o anumită companie, pentru anumite condiții de transport ș.a.

(219) **„Taxi la comandă”**

(220) **„Puncte forte”:**

(221) •pasagerii au posibilitatea să aleagă tariful dorit, din mai multe variante prezentate pe touch-screen-uri din terminal (1,39 lei/km; 1,77 lei/km; 3,5 lei/km ș.a.).

(222) •pasagerii pot apela telefonic direct la companiile de taximetrie pentru a comanda un taxi.

(223) **„Puncte slabe”:**

(224) •comenzile sunt făcute din terminal și activitatea se derulează în perimetrul aeroportuar ceea ce poate fi perceput de către pasageri ca fiind o activitate sigură, organizată și derulată sub egida și monitorizarea aeroportului

(225) •CNAB nu are posibilitatea să monitorizeze / verifice respectarea de către taximetriști, în perimetrul aeroportuar, a unor cerințe specifice minimale (aparat de taxat omologat, funcțional, aflat la vedere și fără sume reziduale afișate; corespondență între poziția „oprit/pornit” a aparatului și indicațiile liber/ocupat - verde/roșu a lămpii indicatoare exterioare; dotări minimale; curățenie; portbagaj de cel puțin 500 litri conform legii ș.a.).

(226) •taximetrele nu pătrund pe estacadă „în ordinea așteptării” așa cum prevede LG nr.38/2003 ci în ordinea în care preiau comanda de la dispeceratul electronic / aplicația „Clever”

(227) •în cazurile unor „taximetre pirat”, înscrise într-un mod sau altul în aplicația dispeceratului electronic, nu poate fi împiedicat accesul acestora în perimetrul aeroportuar în condițiile în care fac dovada că au preluat o comandă

(228) •CNAB nu are constituită o bază proprie de date referitoare la incidentele petrecute și nemulțumirile pasagerilor pentru a lua măsuri de sancționare a taximetriștilor (interzicerea accesului în perimetrul aeroportuar a autovehiculului respectiv sau/și, după caz, a tuturor autovehiculelor companiei respective de taximetrie) deoarece sesizările acestora nu mai sunt direcționate, de regulă, către CNAB, ci către companiile de taximetrie sau către organele competente de poliție (Ilfov / București) și alte organe abilitate de control.

(229) În acest sens CNAB a formulat, pe bonul de comandă eliberat de aparatele touch-screen, următorul „disclaimer” : *„nu ne asumăm răspunderea privind compania aleasă, traseul urmat și costul final al transportului cu taxiul”* - în condițiile în care pasagerii nici nu au posibilitatea de a alege, de pe touch-screen, compania de taximetrie ci numai tariful.

(230) •aglomerarea unor locuri publice din interiorul și din afara perimetrului aeroportuar (alei ale unor imobile de locuit din apropiere, refugii de transport în comun de pe DN 1, benzinării, spații verzi ș.a.) prin staționarea unor taximetre în așteptarea confirmării comenzilor lansate prin dispeceratul electronic dar care, din anumite motive, refuză să aștepte împreună cu celelalte taximetre „la comandă” în zona amenajată special de către CNAB.

(231) **Concluziile auditului**

(232) ➤Începând cu anul 2004 performanța activității a avut un trend ascendent ca urmare a unei implicări mai active și mai responsabile a AIBO/CNAB în organizarea, implementarea, monitorizarea și verificarea activității de taximetrie dar și a unei legislații care, în perioada 2007 - iulie 2010, a recunoscut, consacrat și consolidat în mod semnificativ „autoritatea”

administratorului aeroportului asupra activității respective în perimetrul aeroportuar (art.29 din Codul aerian civil, introducerea în *LG nr.38/2003* a articolele 24²- 24³).

(233) În mod surprinzător, în luna iulie 2010, „autoritatea” CNAB cu privire la derularea, monitorizarea, verificarea și sancționarea activității de taximetrie în cadrul perimetrului aeroportuar propriu a fost în mod semnificativ afectată și readusă la nivelul anului 2007, ca urmare a abrogării articolele 24²- 24³ din *LG nr.38/2003 prin LG nr.168/2010* care a aprobat **OUG nr.34/2010** - ordonanță care-și propunea, conform titlului, tocmai „întărirea controlului în scopul combaterii transporturilor ilicite de mărfuri și de persoane”.

(234) ➤Sistemul de taximetrie introdus în anul 2010, actualul „Taxi rapid” - tarif 3,5 lei/km, derulat conform Regulamentului taxi și monitorizat/verificat de către CNAB prin „Dispeceratul taxi”, a reprezentat un schimbare bine venită atât prin nivelul serviciilor oferite pasagerilor și nivelul de siguranță oferit cât și prin impactul favorabil generat asupra imaginii Companiei și a României.

(235) Prin monitorizarea și intervenția procedurală a CNAB în colaborare cu organele de poliție și cu alte organe de control abilitate, precum și cu concursul Companiilor de taximetrie, s-a reușit menținerea între limite acceptabile a întregului sistem din punctul de vedere al siguranței și satisfacției pasagerilor.

(236) Acest sistem a fost permanent criticat, cu precădere în mass-media, pentru tariful practicat, relativ mare față de cel aprobat, de regulă, în Municipiul București, și pentru imposibilitatea pasagerilor de a opta pentru compania de taximetrie pe care o doresc și pentru un tarif mai mic.

(237) ➤Sincopele și abaterile, deficiențele și neconformitățile apărute, sesizate atât de către pasageri prin reclamațiile făcute către CNAB cât și de către Sistemul de Management Integrat calitate & mediu al CNAB, au fost favorizate și de nivelul insuficient de strictețe / eficacitate a verificărilor efectuate de către personalul de la „Dispecerat taxi” și de către organele de poliție transporturi aeriene din aeroport (în perimetrul aeroportuar), precum și de eficacitatea redusă a intervențiilor organelor de poliție rutieră și a altor organe de control ale statului (în afara perimetrului aeroportuar).

(238) Sistemul de „Taxi la comandă” apărut în anul 2013, experimental și complementar celui existent, a fost introdus relativ în grabă și fără o fundamentare de specialitate adecvată efectuată „ante-factum” de către structurile interne specializate ale CNAB în colaborare cu organele de poliție și alte organe de control cu atribuții în domeniu.

(239) ➤Această decizie poate fi pusă în legătură directă / pare a fi fost generată de următorii factori principali:

(240) ▪„nevoia unei schimbări de imagine” intervenite pe fondul emoției publice generale cauzată de evenimentul tragic din data de 15.08.2012 (asasinarea studentei japoneze) conexasă, în opinia publică, cu sistemul de taximetrie existent la AIHC

(241) ▪presiunile resimțite la nivelul conducerii MT și a CNAB de punctele de vedere / pozițiile critice exprimate permanent în mass-media în favoarea reducerii tarifului și a asigurării posibilității pasagerilor de alegere a companiei de taximetrie

(242) •experiență recentă, relativ limitată a factorilor decidenți din MT și CNAB (în domeniul aeroportuar și al problematicii activității de transport persoane în regim de taxi la/de la aeroport), necunoașterea în profunzime a istoricului activității, a riscurilor inerente, a implicațiilor asupra siguranței pasagerilor și a securității aeroportuare și, nu în ultimul rând, a impactului pe care această activitate îl are, în timp, asupra imaginii Companiei și a României.

(243) Sistemul de „Taxi la comandă”, nepracticat pe aeroporturile de un anumit nivel, a făcut ca o serie de riscuri, vulnerabilități și deficiențe specifice „executării transportului persoanelor în regim de taxi la și de la aeroporturi”, care afectează atât pasagerii cât și imaginea generală a României, să nu mai poată fi monitorizate, verificate și sancționate de către CNAB, în limita Regulamentului intern.

(244) Principalele astfel de riscuri, vulnerabilități și deficiențe privesc:

(245) •siguranța pasagerilor, atât fizică cât și financiară - prin controverse și altercații cu unii taximetriști care: pretind sume depășind pe cele afișate de aparatul de taxare; au aparate neomologate care înregistrează sume nereale; nu pornesc aparatul sau îl obturează vederii; se prezintă și pornesc în cursă cu aparatul pornit anterior și afișând sume reziduale; nu eliberează bon fiscal; debarcă / sechestrează pe traseu pasagerii nemulțumiți ș.a.

(246) •satisfacția pasagerilor - prin condiții improprii de călătorie: mașini uzate excesiv, murdare în interior și în portbagaj; fumat și ținută vestimentară neadecvată a șoferilor; lipsa aerului condiționat sau nepornirea lui; portbagajul indisponibil în totalitate prin ocuparea lui de către rezervorul de GPL ș.a.

(247) ➤Protocolul încheiat cu SC Clever Tech SRL pentru implementarea sistemului „Taxi la comandă” exclude orice răspundere din partea acestuia cu privire la selecționarea companiilor și a taximetriștilor independenți introduse/introduși în aplicație, la criteriile și condițiile pe care trebuie să le îndeplinească.

(248) În acest fel, pasagerii riscă să devină captivi ai unui sistem slab gestionat și monitorizat, fără entități vizibil responsabilizate și care numai în aparență le oferă libertatea de a alege (**tariful fiind un element nu întotdeauna determinant pentru o alegere în cunoștință de cauză**) și îi expune, în realitate, unor riscuri semnificative pentru siguranța personală.

(249) ➤În perioada care a trecut de la introducerea sistemului „Taxi la comandă” și până la data raportului, au fost înregistrate atât **reacții favorabile** - în mass-media și din partea unor pasageri referitoare, de regulă, la dinamizarea concurenței și la posibilitatea pasagerilor de alegere a unui „tarif normal” mai redus, cât și **reacții nefavorabile** și reclamații ale unor pasageri confrunțați, în relația directă cu conducătorii de taximetre, cu o serie de deficiențe și abuzuri dintre cele amintite anterior.

(250) **Recomandări pentru CNAB**

(251) **1.** Se vor analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB: •„punctele slabe” și „punctele tari” ale fiecăruia dintre cele două sisteme de taximetrie existente la AIHC •riscurile / vulnerabilitățile inerente și posibilele efecte în timp asupra siguranței și satisfacției pasagerilor și asupra imaginii CNAB și a României •deficiențele manifestate deja în activitatea fiecărui sistem

și se va decide asupra necesității și oportunității menținerii / renunțării / perfecționării celor două sisteme și a fiecăruia în parte și asumarea răspunderii pentru efectele și consecințele, prezente și viitoare, ale variantei alese.

(252) **2.** Se va analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, necesitatea și oportunitatea organizării unui (și unui) alt Sistem de taxi, suplimentar, care să elimine cât mai multe dintre „punctele slabe” ale fiecăruia dintre sistemele existente și să mențină și să dezvolte cât mai multe dintre „puncte tari”.

(253) Vor fi avute în vedere competențele legale acordate de Codul aerian civil / art. 29 cu privire la stabilirea de către CNAB a unor Norme obligatorii în perimetrul aeroportuar, la exercitarea statutului de entitate coordonatoare a tuturor activităților care se derulează în acest perimetru și la eliberarea licențelor de lucru pentru operatorii economici care desfășoară activități în acest perimetru.

(254) **3.** Se va analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, necesitatea și oportunitatea modificării / completării unitare a legislației specifice din domeniu pentru creșterea „autorității” CNAB în ceea ce privește organizarea activității de transport persoane în regim de taxi, în vederea diminuării riscurilor pentru siguranța pasagerilor, a creșterii performanței activității și a conservării imaginii CNAB și a României - și se va întocmi o propunere fundamentată în acest sens care va fi înaintată către MT (LG nr.38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere; OG nr.29/1997 privind Codul aerian civil; HG nr.1208/2009 privind înființarea CNAB ș.a.).

(255) **Recomandare pentru MT**

(256) Se vor analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii ministerului (în sensul concluziilor de mai sus) necesitatea și oportunitatea modificării / completării unitare a legislației specifice din domeniu, pentru creșterea „autorității” CNAB / administratorilor de aeroporturi în ceea ce privește organizarea activității de transport persoane în regim de taxi, și se vor iniția și susține, la nivelul Guvernului și al Comisiilor parlamentare de specialitate, modificări / completări unitare și cuprinzătoare ale cadrului legal specific de bază (LG nr.38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere; OG nr.29/1997 privind Codul aerian civil; HG nr.1208/2009 privind înființarea CNAB ș.a.).

2.7 Cu privire la modul de conformare la condițiile din autorizațiile de mediu

(258) Necesitatea efectuării unor investiții pentru realizarea stațiilor de pre-epurare/epurare a apelor uzate, menajere și pluviale, reiese din prevederile LG nr.107/1996 - legea apelor, completată și modificată, precum și din autorizațiile de mediu eliberate pentru AIHC și AIBB.

(259) Art.18 din LG nr.107/1996 prevede că „Utilizatorii de apă (...) pot evacua apele uzate în rețelele de canalizare publică (...) numai cu acceptul și cu respectarea condițiilor stabilite de deținătorul acestor rețele (...). În toate cazurile este obligatorie pre-epurarea locală a apelor uzate provenite de la acești utilizatori”.

(260) Art.3 din Normativul NTPA-002/2002, aprobat prin HG nr.188/2002, prevede că „Utilizatorul de apă are obligația epurării locale a apelor uzate, astfel încât în punctul de control să fie asigurată respectarea condițiilor prevăzute în contractul de branșare/racordare și utilizare a serviciilor publice de alimentare cu apă și de canalizare și în avizul/autorizația de gospodărire a apelor”.

(261) În Autorizația de Mediu nr. 58/2009, revizuită în data de 05.07.2011, eliberată pentru AIHC, este prevăzut Programul de conformare și se stabilește obligativitatea „Punerii în funcțiune a unei stații de epurare” pentru „încadrarea apelor uzate evacuate în canalizarea orașului Voluntari, în prevederile Normativelor în vigoare”, cu termen de realizare 30.12.2015.

(262) O prevedere similară ca la AIHC este cuprinsă și în Autorizația de Mediu nr.220/2012, eliberată pentru AIBB, și anume finalizarea unei stații de epurare locală, până la data de 17.01.2013, termen nerespectat și în legătură cu care CNAB a notificat autoritatea de mediu pentru prelungire și a obținut Autorizația de Mediu nr.208/22.04.2013, cu valabilitate până la 21.04.2023.

(263) Principalii factori care au cauzat nerespectarea termenului, independenți de AIBB, au fost următorii: • clasificarea clădirii aeroportului ca monument istoric și nedefinirea corespunzătoare a zonei de protecție aferentă • amânarea/prelungirea inexplicabilă a modificării și aprobării, de către Consiliul General al Municipiului București (CGMB), a Planului Urbanistic Zonal (PUZ) existent - factori care au generat întârzierea obținerii autorizației de construire, eliberarea acesteia fiind condiționată de modificarea și aprobarea PUZ).

Concluziile auditului

(265) ➤ Auditul reține o implicare insuficientă și ineficace a conducerii și a CA (AIBO/AIHC/AIBB/CNAB) - din punctul de vedere al organizării, identificării și alocării resurselor necesare, monitorizării, comunicării și abordării instituționale ș.a. - pentru implementarea, la termenele stabilite, a „Programelor de conformare” din autorizațiile de mediu referitoare la realizarea stațiilor de pre-epurare/epurare prevăzute pentru aeroporturi - ceea ce continuă să reprezinte o vulnerabilitate crescută și un risc major de suspendare a autorizației de mediu și de interdicere a activității.

(266) Structura internă de specialitate a informat periodic conducerea companiei atât despre nerespectarea termenelor și a măsurilor cuprinse în Programele de conformare, cât și despre riscul suspendării autorizațiilor de mediu și blocării activității aeroportuare.

(267) **Recomandări pentru CNAB**

(268) 1. Se va reanaliza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, întreaga problematică referitoare la obligațiile Companiei reieșite din Autorizațiile de Mediu și se va elabora și implementa un „Program de măsuri” de conformare la reglementările legale, cu obiective, termene, sarcini, competențe, responsabilități și resurse aferente.

(269) 2. Se vor analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, modalitățile concrete, legale, de intervenție instituționalizată la CGMB, directă și/sau ierarhică, prin MT respectiv Guvern, pentru deblocarea procesului de modificare și aprobare a PUZ și pentru obținerea autorizației de construire a stației de pre-epurare/epurare la AIBB.

(270) **Recomandare pentru MT**

(271) Se vor analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii ministerului, modalitățile concrete și eficace de intervenție instituționalizată directă la CGMB și/sau ierarhică, prin informarea Guvernului, pentru deblocarea procesului de modificare și aprobare a PUZ și pentru obținerea autorizației de construire a stației de pre-epurare/epurare la AIBB.

(272) 2.8 Cu privire la aspecte ale sistemului de alimentare cu apă și de canalizare

(273) 2.8.1 Previzionarea separării apei pluviale de apa menajeră și refolosirea apelor pluviale

(274) Pentru AIHC, în Raportul de mediu întocmit de HOCHTIEF AirPort GmbH - Germania, ca parte integrantă a Studiului de fezabilitate pentru Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, sunt identificate o serie de activități potențial poluante, cum ar fi cele legate de alimentarea cu kerosen și de degivrare a aeronavelor și a platformelor de staționare, pentru care au fost stabilite și o serie de măsuri adecvate protecției mediului ce urmează a se realiza în cadrul Programului strategic.

(275) Propunerile de măsuri pentru aceste activități sunt centrate pe realizarea unui sistem de canale (denumit) „roșu” - canalele de drenare speciale, adecvate pentru preluarea „scurgerilor” rezultate de la activitatea de handling a aeronavelor, către un canal colector principal, și instalarea unui separator de produse petroliere.

(276) În anexele la Accelele de evacuare există o listă cu subcontractanții din perimetrul aeroportuar, cu elemente de identificare și cu profilul de activitate, dar fără precizări de amplasament, cantități estimate ale volumelor de apă uzată, suprafețe de calcul ape pluviale ș.a., iar în contractele de prestări servicii apă-canal încheiate între CNAB și subcontractanții respectivi, nu sunt înscrise clauze contractuale cu privire la obligația acestora de a separa apele pluviale de cele menajere.

(277) La nivelul **AIBO** a existat inițial un anumit interes privind **refolosirea apei pluviale** epurate la diverse activități la care aceasta se pretează, interes reliefat în cuprinsul listei cheltuielilor pentru investiții din surse proprii prevăzute pentru anul 2008, unde se propunea realizarea: • „proiectării canalelor de colectare și evacuare a apelor pluviale aferente drumurilor interioare” • „proiectare și execuție stație de epurare ape” • „proiectare și execuție rezervor captare ape pluviale în exces” • „studiu utilizare ape pluviale drenate November” și • „studiu privind managementul calității apei”, obiective interesante și cu efecte nu numai asupra protecției mediului dar și în diminuarea cheltuielilor companiei și în creșterea performanței sistemului de alimentare cu apă și de canalizare.

(278) Investițiile respective nu s-au realizat, iar pe listele de investiții din anii următori nu s-au mai regăsit, interesul conducerii fiind orientat către alte ținte investiționale, în limita bugetului disponibil, în defavoarea celor cu impact asupra mediului.

(279) În ceea ce privește **AIBB**, din conținutul listelor de investiții începând cu anul 2010 reiese un anumit interes pentru aspectele privind colectarea, pre-epurarea și evacuarea apelor pluviale însă nici un interes pentru refolosirea acestora.

(280) În ceea ce privește refolosirea apei pluviale, după pre-epurare, nivelul de interes din prezent este la un nivel minim cu toate că, în timp, acesta s-a manifestat ca intenție, așa cum reiese din conținutul listelor de investiții din anul 2008, dar fără a se fi materializat.

(281) Concluziile auditului

(282) ➤ Separarea apei din canalizarea pluvială, de apa din canalizarea menajeră reprezintă o preocupare a managementului CNAB, atât pentru AIBB cât și pentru AIHC, aspectul fiind cuprins

în Programele strategice de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare dar, până în prezent, niciuna dintre investițiile programate pentru atingerea acestei ținte nu a fost realizată (la AIBB au fost montați saci de reținere a produselor petroliere, dar măsura este insuficientă).

(283) ➤ În lipsa unor investiții specifice pentru re folosirea apei pluviale, această apă colectată și pre-epurată în stațiile de pre-epurare ce vor fi realizate va fi evacuată la canal cu toate că va avea o calitate apropiată de cea curată, putând fi utilizată la activități specifice aeroportuare (irigare, spălare aeronave / platforme ș.a.) - ceea ce denotă un interes scăzut nu numai pentru conservarea și protejarea mediului dar și pentru creșterea performanței utilizării fondurilor proprii și a reducerii risipei (în anul 2012, la nivelul AIHC, a fost extras din puțurile proprii peste un 1 mil. mc de apă pentru consumul întregului aeroport).

(284) Aspectul privind re folosirea apelor pluviale este de un și mai mare interes în sensul că alimentarea cu apă a AIBB se face în întregime din rețeaua de apă potabilă a Municipiului București, administrată de SC APA NOVA București, indiferent de destinația acestei ape, ceea ce generează costuri nejustificate prin utilizarea apei potabile la activități precum spălat aeronave, spălat platforme, utilaje și echipamente, irigare ș.a.

(285) **2.8.2 Previzionarea aducerii la nivel de „apă potabilă” a unei părți din apa extrasă**

(286) În prezent, la nivelul AIHC, asigurarea alimentării cu apă curentă este realizată prin 10 puțuri proprii, în anul 2012 fiind extras mai mult de 1 mil. mc apă, însă apa folosită în aria aeroportuară este declarată nepotabilă dar potabilă la un consum menajer ca urmare a rezultatului analizelor de laborator din care a re ieșit o neîncadrare a unor parametrii în limitele admise: la duritate totală, rară depășire a turbidității, la indicatorul „amoniac” la două puțuri ș.a.

(287) Ca urmare, pentru utilizarea ca apă potabilă a unei părți a apei extrase din puțurile proprii, ar fi necesară o stație de „potabilizare”, pentru realizarea căreia fondurile utilizate ar putea fi semnificativ inferioare față de cele necesare unei racordări și alimentări cu apă de la rețeaua publică - condiții în care va trebui achitată și contravaloarea apei.

(288) Există, în schimb, o anumită preocupare ca, pe viitor, când dezvoltarea aeroportului va face ca necesarul de apă să devină mai mare decât cel pe care îl poate asigura rețeaua proprie de puțuri, să se procedeze la racordarea la rețeaua orășenească de apă potabilă - operațiune generatoare de cheltuieli semnificative.

(289) **Concluziile auditului**

(290) ➤ În prezent, ca și în trecut, nu se manifestă o preocupare semnificativă a conducerii CNAB pentru realizarea unei stații de „potabilizare” a unei părți din apa extrasă din puțurile proprii de la AIHC (în cantitatea necesară și din puțurile cu apă care se pretează la asta) astfel încât atât operatorii economici de pe platforma aeroportuară cât și pasagerii care tranzitează aeroportul să poată beneficia de apă de băut atât în locurile publice non-restricționate cât și în cele restricționate.

(291) În incinta terminalelor, apa de băut poate fi achiziționată numai de la operatorii economici cu activitate specifică, sau de la distribuitoare automate, în recipiente PET cu diferite capacități, la prețuri prohibitive, de 3-4 ori mai mari decât cele din afara aeroportului (PET de ½ l - minim 8 lei).

⁽²⁹²⁾ **2.8.3 Tarife majorate pentru depășirea indicatorilor calitativi ai apelor uzate**

⁽²⁹³⁾ În anul 2008, atunci când furnizarea serviciului de canalizare era făcută de către SC Apa Nova București (AIHC), aceasta a inserat, din poziția pe care o deținea de unic furnizor, clauze penale în Accelele de evacuare a apelor uzate pentru situațiile neîncadrării în indicatorii de calitate ai apelor uzate prevăzuți în Normativul NTPA-002/2002 aprobat prin HG nr.188/2002, în sensul că: „Pe perioada programului de conformare (...) și până la emiterea unui nou accept de evacuare, unitatea va plăti un tarif majorat, de 3 / 5 ori tariful normal în vigoare, suplimentar la factura pentru apă uzată descărcată în canalizarea publică (...).

⁽²⁹⁴⁾ Noțiunea de „despăgubiri - afectare rețea” nu este reglementată în legislația specifică, aceasta prevăzând „penalități” pentru cazurile depășirii cotelor maxime la unii indicatori de calitate ai apelor uzate, precum și „un algoritm de calcul” sub formă tabelară aplicabil pentru depășirea valorilor concentrațiilor la fiecare indicator în parte și pentru cantitatea de apă evacuată la care s-a constatat depășirea.

⁽²⁹⁵⁾ **Concluzia auditului**

⁽²⁹⁶⁾ Auditul reține o implicare nu îndeajuns de eficace a conducerii Companiei, a compartimentelor specializate și a structurilor interne de control/audit, precum și vulnerabilități ale procedurilor interne specifice, care au generat acceptarea de către AIHC, din poziția de „consumator captiv”, unor clauze contractuale impuse de către Apa Nova București în afara cadrului reglementat.

⁽²⁹⁷⁾ **Recomandări pentru CNAB (comune pentru subcapitolul 2.8)**

⁽²⁹⁸⁾ **1.** Se vor analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, aspectele complexe de mediu, de economicitate, eficiență și eficacitate a utilizării fondurilor proprii, de satisfacție a pasagerilor ș.a. *cu privire la:* •separarea apelor pluviale de apele menajere și re folosirea apelor pluviale - AIHC; AIBB •aducerea la nivelul de „apă potabilă” a unei anumite cantități din apa extrasă din puțurile proprii - în vederea asigurării apei potabile în terminale, pentru pasageri și, contra cost, pentru operatorii economici cu activitate în perimetrul aeroportuar - AIHC •forarea unor puțuri de adâncime în vederea acoperirii unei părți din necesarul de apă „industrială” folosită la activitățile specifice din perimetrul aeroportuar, acolo unde nu este necesară utilizarea apei potabile - AIBB.

⁽²⁹⁹⁾ **2.** Se va dispune elaborarea și aprobarea unui „Program unitar de măsuri de conformare” pentru implementarea obiectivelor de mai sus, cu termene precise, grafic de implementare graduală, responsabilități de etapă și responsabilități finale și vor fi efectuate demersurile necesare pentru cuprinderea obiectivelor respective în Programele strategice de dezvoltare și în „Master Planul” unic de la nivelul CNAB.

⁽³⁰⁰⁾ Prestarea serviciilor de curățenie și salubritate este asigurată de SC Compania Romprest Service SA (la care CNAB este acționară cu 10%) în baza contractului de prestări servicii nr.11697/29.08.2001, cu modificările și completările ulterioare, ultima modificare fiind efectuată prin încheierea Actului adițional nr.260/29.07.2011 pentru efectuarea serviciilor de curățenie și salubritate în clădirea Finger – Extindere (15,2 mii mp), realizată în cadrul Fazei a III –a a proiectului de modernizare dezvoltare.

2.9 Cu privire la asigurarea serviciilor de curățenie și salubritate

(302) Prestarea serviciilor de curățenie și salubritate este asigurată de SC Compania Romprest Service SA (la care CNAB este acționară cu 10%) în baza contractului de prestări servicii nr.11697/29.08.2001, cu modificările și completările ulterioare, ultima modificare fiind efectuată prin încheierea Actului adițional nr.260/29.07.2011 pentru efectuarea serviciilor de curățenie și salubritate în clădirea Finger – Extindere (**15,2 mii mp**), realizată în cadrul Fazei a III –a a proiectului de modernizare dezvoltare.

(303) Durata inițială a contractului a fost de 5 ani (până la 31.08.2006), prin actul adițional nr.330/23.04.2004 a fost prelungită valabilitatea contractului până la 31.01.2018, suprafața inițială pentru care s-au contractat servicii de curățenie a fost de **25,9 mii mp**, tariful mediu, aferent abonamentului lunar, a fost de **2,855 USD/lună/mp** iar spațiile interioare și exterioare pentru care se asigurau servicii de curățenie și salubritate au fost identificate și incluse în contract prin acte adiționale semnate de părți.

(304) Suprafața actuală pentru care se asigură servicii de curățenie și salubritate este de **87,8 mii mp** iar valoarea abonamentului lunar este de **220,6 mii USD/lună**, fără TVA (din care **53,6 mii USD/lună** pentru clădirea Finger – Extindere), la un tarif mediu de **cca. 2,513 USD/lună/mp**.

(305) Monitorizarea activității de prestări servicii de curățenie și salubritate se efectuează de către coordonatorul de contract din cadrul CNAB – inspector de specialitate coordonator (program 8 ore/zi) și inspectorii de specialitate (program 12/24 ore) conform prevederilor contractuale și procedurilor / instrucțiunilor interne.

(306) Activitatea este verificată și confirmată pentru program non-stop, **în funcție de tipul și frecvența operațiunilor / inspecțiilor** prevăzute în contract, prin întocmirea rapoartelor de inspecție zilnice, săptămânale, bilunare, lunare, bianuale și anuale, iar documentația privind plata contravalorii serviciilor prestate este întocmită la finalul fiecărei luni de către coordonatorul de contract.

(307) Publicul (pasageri/însoțitori ș.a.) își poate prezenta opinia/reclamația pe documente „*Formular opinii clienți*” amplasate în zona terminalelor și care pot fi depuse în cutii destinate colectării precum și pe Web-Site CNAB /AIHC;AIBB de unde sunt preluate, prelucrate și transmise, conform procedurilor interne, prestatorului de servicii și compartimentelor interne responsabile pentru rezolvare și se formulează răspuns către reclamanți.

(308) Pentru testarea gradului de satisfacere a nevoilor călătorilor se utilizează și instrumente externe companiei (independente) precum **Sondajul ASQ – ACI**, în cadrul căruia se efectuează sondarea opiniei pasagerilor care tranzitează aeroportul și apoi rezultatele sunt prelucrate la nivel ICAO - care transmite trimestrial și anual rapoarte de evaluare.

(309) Conform raportului ASQ – ACI/2012, din **120 de aeroporturi chestionate** AIHC se află pe **locul 13** din punctul de vedere al curățeniei grupurilor sanitare și pe **locul 15** din punctul de vedere al curățeniei terminalelor.

(310) În cadrul evenimentului de decernare a premiilor Routes Europe Awards 2013, organizat la Budapesta între 12 -14 mai 2013, CNAB/AIHC a fost nominalizată de către experții **companiilor aeriene** - în calitate de clienții direcți și permanenți ai aeroporturilor - la premiul

pentru categoria 4 - 20 mil. pasageri, alături de aeroporturile din Atena, Dublin, Marsilia, Istanbul și Praga.

(311) Concluziile auditului

(312) Auditul reține ca pe un aspect pozitiv faptul că CNAB, prin alocare de resurse umane, organizaționale și financiare, a reușit să depășească, în timp, împreună cu prestatorul serviciilor, „punctul critic” al curățeniei în spațiile destinate publicului, asociat ani de zile, în percepția generală, cu imaginea aeroportului și a României.

(313) Aspectul este confirmat în mod formalizat de către ASQ – ACI și de numărul redus al reclamațiilor și opiniile nefavorabile ale publicului și, în mod neformalizat, de către echipa de audit care a făcut observații repetate în timpul auditului, atât în spațiile publice cât și în cele restricționate, din postura de pasager / însoțitor.

(314) ➤Echipa de audit a reținut, fără a ignora realitatea unui anumit profil psihologic și comportamental al pasagerilor, existența unor „locuri înguste/critice” în care, în pofida respectării graficelor de intervenții specifice și a verificării lor, nivelul de curățenie nu se menține constant la un nivel minim acceptabil pe toată perioada dintre intervenții și are fluctuații calitative în timpul nopții și în zilele de week-end (grupuri sanitare din terminalul sosiri, carusel recuperare bagaje și din terminalul vechi plecări; parcare etajată din fața terminalului vechi sosiri ș.a.).

(315) ➤Organizarea operațiunilor specifice de curățenie precum și obiectivele acțiunilor de verificare au avut în vedere, în general, indicatori cantitativi de tip operațiune - grafice de efectuare/verificare a curățeniei, operațiuni specifice de curățenie ș.a. - și mai puțin indicatori calitativi de tip efect - nivel minim stabilit/acceptabil de curățenie indiferent de loc și perioadă.

(316) Recomandări pentru CNAB

(317) **1.** Se va analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, necesitatea și oportunitatea revizuirii unor clauze din contractul de prestări servicii precum și a procedurilor interne specifice, în sensul introducerii indicatorilor calitativi de tip efect, complementar celor existenți, cantitativi, de tip operațiune și identificării comune a locurilor „înguste/critice” unde organizarea serviciilor de curățenie comportă anumite particularități.

(318) **2.** Conducerea CNAB se va implica în mod real și eficace - în cadrul Analizei Efectuată de Management (AEM) asupra raportului anual privind starea SMI - pentru o alocare dedicată de resurse în vederea eliminării neconformităților și disfuncționalităților constatate în urma inspecțiilor interne și pentru monitorizarea modului în care compartimentele interne pun în practică măsurile dispuse.

(319) **3.** Se va analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, necesitatea și oportunitatea introducerii, pe Web-Site CNAB (AIHC/AIBB), unei poziții distincte și vizibile pentru „Opinii, sesizări / reclamații ș.a.” chiar dacă această deschidere către opiniile publicului va însemna, într-o primă fază, o creștere a numărului de sesizări și reclamații.

(320) **2.10 Cu privire la organizarea activității juridice la nivelul CNAB**

(321) Înainte de înființarea CNAB, în anul 2010, existau la AIHC - 7 posturi de consilier juridic, din care 5 ocupate, iar la AIBB - 2 posturi, ambele ocupate, iar după înființare, au fost aprobat un număr total de 14 posturi de consilier juridic, din care 12 ocupate, pentru următoarele structuri funcționale: • Serviciul Juridic - 8 posturi, din care 6 ocupate • Serviciul Achiziții - 5 posturi, toate ocupate • Serviciul Comercial – 1 post aprobat și ocupat.

(322) **Serviciul Juridic a fost desființat**, prin HCA nr.8/19.10.2011 care a aprobat o nouă structură organizatorică, iar posturile de consilier juridic, inclusiv cele vacante, au fost redistribuite altor funcții sau structuri organizatorice interne, **și a fost reînființat, după 11 luni**, prin HCA nr.5/17.09.2012, în cadrul Direcției Juridice și resurse umane, prin reunirea tuturor posturilor de consilier juridic existente la nivelul companiei - număr total de 17 posturi din care un post de conducere și 16 posturi de consilier juridic, din care 15 ocupate.

(323) La data raportului, urmare reorganizărilor și a modificărilor intervenite, activitatea juridică se desfășoară la nivel de serviciu cu un număr de 18 posturi de consilier juridic, din care 17 ocupate (7 consilieri juridici definitivați și 3 consilieri juridici stagiați, cu drept de practică, înscriși în tabloul Uniunii Colegiilor Consilierilor Juridici din România).

(324) Pentru asigurarea asistenței juridice de specialitate atât AIHC și AIBB, cât și ulterior CNAB, au încheiat contracte pentru furnizarea de servicii juridice (asistență, consultanță și reprezentare) cu mai multe cabinete de avocatură, *după cum urmează:*

(325) **-Cabinet individual de avocatură AC Pop:**

(326) - **AIHC** - contractul de asistență juridică nr.144899/1998 actualizat în anul 2003 (1.000€/lună, plus TVA) și contractul nr. 31/2006 pentru „*asigurarea consultanței și asistenței juridice cu privire la și în legătură cu toate activitățile pe care le implică realizarea secretariatului ședințelor AGA*” (1.000 lei /ședință).

(327) - **AIBB** - contractul 3350/1999 actualizat în anul 2006 (1.000 €/lună, plus TVA) și contractul nr. 7327/2009 pentru ședințele AGA (200 lei/ședință).

(328) Ambele contracte au fost contracte cadru, încheiate pentru o perioadă nedeterminată și fiind valabile până la data la care părțile vor conveni încetarea lor, iar în prezent, relația contractuală este derulată în baza contractului consolidat la nivel CNAB, nr. 62/2011 (2.000 €/lună, plus TVA) și a actului adițional nr.29/2011 la contractul de bază din anul 2003 (1.800 €/lună, plus TVA).

(329) **-Cabinet de avocatură Mihaele Vransy: AIHC** - contractul nr.20124/2002 pentru asigurarea serviciilor juridice de specialitate în domeniul **achizițiilor publice**, încheiat pentru o durată nedeterminată, urmând a fi executat până la data la care una din părți îl va denunța (20 €/oră, plus TVA).

(330) **-Cabinet individual de avocatură Carmen Frunză și Cabinet individual Avocat Ene D.** pentru asigurarea de servicii juridice din sfera **dreptului muncii** - contractul de asistență juridică 463616/2010, respectiv nr.043445/2011.

(331) **-Societatea Civilă de Avocați Ciuraru, Lohan, Manole și Asociații:** contractul nr.241338/2010 pentru **reprezentare în fața instanțelor internaționale de judecată** în vederea soluționării unor litigii (German Wings, Malev ș.a.).

(332) **Activitatea de reprezentare** în fața instanțelor de judecată pentru susținerea cauzelor în care CNAB /AIBO; AIBB) are/aveau calitatea de reclamante sau de pârâte, **a fost asigurată exclusiv prin cabinetele de avocatură** respective, contractarea serviciilor de reprezentare fiind efectuată prin încheierea de acte adiționale la contractele de bază, cu stabilirea obiectului și valorii serviciilor prestate.

(333) **Concluziile auditului**

(334) Măsura desființării serviciului juridic, în anul 2011, și redistribuirea consilierilor juridici la alte structuri interne, a fost o măsură extremă, chiar dacă încadrată în viziunea managerială de realizare a mandatului, motivațiile și țintele formalizate nefiind suficient de bine stabilite și de convingătoare (responsabilizarea consilierilor juridici și apropierea de realitățile domeniilor pentru care se asigură consiliere de specialitate).

(335) În ceea ce privește motivațiile informale ale acestei decizii, mai greu de identificat și exprimat inclusiv de către cei implicați, acestea sunt legate, într-o oarecare măsură, atât de o diminuare a încrederii conducerii în implicarea, promptitudinea și calitatea activității desfășurate de către serviciul juridic cât și de consolidarea încrederii acesteia în performanța asistenței juridice contractuale externe.

(336) Auditul reține că o abordare graduală a situației, în ansamblul său, ar fi fost poate mai productivă - prin efectuarea unei analize formalizate sau în cadrul SMI, care să identifice cauzelor obiective/subiective ale disfuncționalităților, „punctele slabe” și „punctele tari” și să propună revizuirea procedurilor și luarea măsurilor necesare pentru mobilizarea, angrenarea, implicarea și responsabilizarea consilierilor juridici / serviciului juridic în realizarea obiectivelor Companiei.

(337) În același timp, conducerea Companiei s-a implicat nu întotdeauna îndeajuns și eficace în reformarea activității juridice în sensul că nu a urmărit și evaluat rezultatele și efectele implementării recomandărilor Auditului intern care, în anul 2009, a efectuat o misiune de audit în urma căreia a constatat neconformități și deficiențe și a formulat și propus 9 recomandări pentru remediere - recomandări neimplementate în pofida faptului că Raportul de audit intern a fost aprobat de către directorul general.

(338) ➤Fără a subestima eficacitatea prestațiilor asistenței juridice externe, inclusiv de reprezentare în instanță, auditul reține că neimplicarea serviciului juridic în formularea opiniilor juridice, în consilierea managementului și a structurilor interne și în avizarea unor decizii, operațiuni, tranzacții și activități specifice, comportă și generează un nivel semnificativ de risc în sensul că nu există, din punct de vedere juridic, o asumare formalizată, prin semnătură, a responsabilității - punctele de vedere ale firmelor de avocatură sunt emise cu „disclaimer” / declinarea răspunderii și sunt respectate sau nu de către management.

(339) Conducerea companiei s-a preocupat și s-a implicat insuficient, de la apariția OUG nr.26/2012 „privind unele măsuri de reducere a cheltuielilor publice și întărirea disciplinei financiare (...)” și până în prezent, pentru a dispune o analiză formalizată („analiză diagnostic”) în

vederea eventualei eficientizări a utilizării fondurilor proprii, în spiritul *OUG nr.26/2012*, utilizate pentru asigurarea asistenței juridice interne și externe.

(340) *OUG nr.26/2012* prevede că, în cazurile în care entitatea are personal propriu de specialitate juridică, nu poate achiziționa servicii juridice de consultanță, de asistență și/sau de reprezentare decât în cazuri temeinic justificate în care acest personal nu poate asigura respectivele servicii juridice, în astfel de cazuri fiind necesară aprobarea reprezentanților statului în organele de conducere (AGA) conform mandatelor emise de către ministru.

(341) În această situație, atenția conducerii a fost îndreptată în exclusivitate asupra excepției prevăzute la art. XVII alin.1 în care se prevede „*Contractele de servicii juridice de consultanță, asistență și/sau reprezentare (...) aflate în curs de desfășurare la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, rămân valabile în condițiile în care au fost încheiate*”, fără însă a lua în considerare, în mod serios și realist, clauzele contractuale care prevedeau posibilitatea revizuirii lor, precum și faptul că fiecare nouă acțiune de reprezentare în instanță a fost inițiată numai ca urmare a câte unui demers explicit al CNAB și nu, în mod automat, în baza contractelor cadru.

(342) **Recomandări pentru CNAB**

(343) **1.** Se va analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB (în contextul concluziilor de mai sus și în spiritul *OUG nr.26/2012*), necesitatea și oportunitatea efectuării unei „analize diagnostic”, în cadrul SMI, în legătură cu organizarea, derularea și performanța asigurării asistenței juridice interne și externe, inclusiv de reprezentare în instanță, în vederea identificării riscurilor și a vulnerabilităților din prezent, a eventualelor „supape de risipă” și pentru conturarea măsurilor necesare în vederea eficientizării activității, creșterii performanței acesteia și utilizării integrale a potențialului uman intern.

(344) **2.** Se va analiza și se va decide, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB și al CA (în contextul concluziilor și a recomandării de mai sus), asupra necesității și oportunității, din punctul de vedere al economicității, eficienței și eficacității, revizuirii contractelor de asistență juridică externă.

2.11 Cu privire la aeronavele staționate timp îndelungat în perimetrul aeroportuar

⁽³⁴⁶⁾ La data efectuării misiunii de audit, în cadrul CNAB se află staționate 3 aeronave, una din anul 2002, în incinta **AIHC** (aeronavă BAC cu număr de înmatriculare la data aterizării 5N-SEO) și 2 aeronave din anul 2005, în incinta **AIBB** (aeronavă BOEING 707-3M1C cu numărul de înmatriculare N707LG și aeronavă McDonnell Douglas MD-82 cu numărul de înmatriculare N933AS).

⁽³⁴⁷⁾ La **AIHC**, aeronava este în prezent staționată, din anul 2008, pe o suprafață înierbată, într-o zonă netaxabilă, având destinația inițială hangar TAROM pentru efectuarea unor lucrări de intervenții de specialitate și, urmare demersurilor întreprinse de către CNAB în cursul anului 2012, s-a luat legătura cu actualul proprietar, Aircraft Engines Technologies Inc. (USA), cu care s-a convenit ca aeronava să părăsească incinta aeroportului.

⁽³⁴⁸⁾ La **AIBB**, pentru cele 2 aeronave staționate din anul 2005 (staționate pe o platformă betonată neinclusă în zonele de tarifare declarate în AIP), CNAB are în prezent calitatea de pârât în două procese intentate de actualii proprietari ai celor două avioane care au solicitat instanței de judecată să dispună obligarea CNAB la predarea aeronavelor respective și mutarea acestora în incinta societății ROMAERO.

⁽³⁴⁹⁾ Cele două aeronave au mai făcut obiectul unei acțiuni în justiție, declanșată în anul 2008 de către AIBB împotriva JETTRAN INTERNATIONAL Ltd. din SUA (proprietarul de la un moment dat al aeronavelor) pentru recuperarea sumelor facturate în legătură cu aterizarea și staționarea aeronavelor.

⁽³⁵⁰⁾ Pentru serviciile prestate în perioada decembrie 2005 – august 2008, AIBB a facturat, înregistrat în contabilitate și expediat prin poștă către JETTRAN INTERNATIONAL, sume totale în valoare de 1.047.711,31 €, iar pentru perioada septembrie 2008 – aprilie 2013 AIBB/CNAB nu a facturat și nu a înregistrat în evidențele contabile sume pentru staționarea celor două aeronave.

⁽³⁵¹⁾ În ceea ce privește obligațiile de plată datorate pentru serviciile aeroportuare prestate pentru cele două aeronave, instanța de judecată s-a pronunțat prin Decizia comercială nr. 457/2010, în urma judecării cauzei restrânsă în faza procesuală a apelului doar la obligațiile datorate pentru serviciile aeroportuare prestate aeronavei N707LG, admitând că proprietarul pârât datorează reclamantei „*contravaloarea serviciilor aeroportuare prestate pentru aeronava Boeing 707 cu numărul de înmatriculare N707LG*” în sumă de 1.064.771,72 lei, stabilită în acord cu timpul de utilizare a serviciilor și tarifele legal aprobate și publicate, aplicabile în cauză.

⁽³⁵²⁾ Fără a se lua în considerare decizia definitivă și executorie a instanței în legătură cu realitatea și cuantumul creanței (datorie acumulată și care grevează aeronava), AIBB înregistrează și la data prezentului audit, în evidențele sale contabile (cont 4118 „Clienți incerti și în litigiu”) aceleași obligații de plată care au fost solicitate prin cererea de chemare în judecată, în sumă de 1.047.711,31 €.

⁽³⁵³⁾ În baza solicitării directorului general al CNAB din luna iunie 2010, Auditul intern a desfășurat o misiune de audit referitoare la modul de facturare a serviciilor aeroportuare prestate de AIBB către societatea JETTRAN INTERNATIONAL Ltd. SUA și a fost întocmit Raportul de audit

intern nr.136/18.11.2010 în care au fost constate abateri și neconformități *precum:* •erori de taxare cu privire la beneficiarul prestațiilor •deficiențe în modul de organizare a evidenței planificării zilnice de zbor și în conservarea bazei de date a aplicației Flighplan •omisiuni de facturare a unor servicii prestate și erori de calcul •emiterea cu mare întârziere a facturilor pentru prestațiile asigurate ș.a.

(354) În Raportul de audit intern a fost formulată și aprobată o recomandare (**rămasă implementată**) care se referea la efectuarea unei *cercetări interne cu privire la:*

(355) •stabilirea calității de operator aerian sau proprietar al aeronavelor, în momentul aterizării pe AIBB / dacă s-au înregistrat mișcări ale aeronavelor și cine a dispus aceste mișcări / dacă s-au înregistrat reînmatriculări ale aceleiași aeronave / dacă operatorul aerian sau proprietarul s-a schimbat pe parcurs

(356) •stabilirea legalității și oportunității aplicării tarifului de staționare pentru aeronavele poziționate în afara zonei de mișcare

(357) •stabilirea persoanelor vinovate pentru deficiențele constatate în activitățile de taxare și verificare înregistrări și pentru deficiențele constatate în activitățile de facturare și urmărire a încasărilor

(358) •stabilirea sumelor real datorate și care pot fi recuperate și luarea de măsuri pentru recuperarea sumelor taxate și nefacturate, precum și a cheltuielilor de judecată.

(359) **Concluziile auditului**

(360) La nivelul conducerii AIBB nu a existat suficientă preocupare și implicare pentru fundamentarea, apărarea și protejarea cu profesionalism și eficacitate a drepturilor patrimoniale rezultate din prestarea serviciilor aeroportuare pentru aeronavele care au staționat în incinta aeroportului din anul 2005 până în prezent.

(361) ➤Rămâne un fapt nefundamentat îndeajuns, și fără explicații și justificări formalizate, facturarea de către AIBB către „JETRAN INT”, în anul 2008, a unor servicii prestate în perioada decembrie 2005 – august 2008, fără stabilirea prealabilă (posibilă conform convențiilor și reglementărilor internaționale din domeniul aeronautic) a proprietarului real din momentul respectiv și fără a fi luate în considerație și *următoarele aspecte:*

(362) •eventualele datoriile pentru servicii prestate se cumulează și grevau aeronava și nu proprietarul - acesta (oricare ar fi fost la momentul respectiv) fiind obligat să le achite în momentul solicitării permisiunii de decolare / părăsire a perimetrului aeroportuar

(363) •posibilitatea solicitării instituirii, conform Codului civil (LG nr.287/2009 privind Codul civil) a măsurilor conservatorii (*sechestrul și poprirea asiguratorie - art.1558-1559 Cod civil*) și a măsurilor de recuperare a datoriilor cumulate de aeronave prin staționarea în perimetrul aeroportuar (situație rămasă neschimbată și în prezent)

(364) ➤De neînțeles rămâne și atitudinea conducerii, atât în timpul derulării procesului cât și după rămânerea definitivă a deciziei pronunțată de Curtea de Apel, care nu a dispus măsuri temeinice și legale pentru clarificarea și rezolvarea situației generată de staționarea celor două aeronave aflate în discuție și nici nu a urmărit și evaluat implementarea recomandărilor Auditului intern.

(365) **Recomandări pentru CNAB**

(366) 1. Se va analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, necesitatea și oportunitatea efectuării unei „analize diagnostic” / audit intern în legătură cu blocajul intervenit în problema celor 3 aeronave staționate în incinta CNAB, în vederea identificării cauzelor reale care au generat acest blocaj, a riscurilor și a vulnerabilităților care se mențin în continuare (având în vedere și abaterile, neconformitățile și recomandările identificate / formulate de către Auditul intern în Raportul nr.136/18.11.2010).

(367) 2. Se va analiza și se va decide, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, asupra necesității și oportunității adoptării și implementării celor mai economicoase, eficiente și eficace măsuri în vederea rezolvării situației conform reglementărilor internaționale din domeniul aeronautic și ale prevederilor legale în vigoare (Codul aerian civil, Codul civil ș.a.) precum și pentru recuperarea sumelor cuvenite în mod real pentru serviciile prestate aeronavelor respective.

(368) 3. Se va analiza, în mod formalizat, la nivelul CA și al conducerii CNAB, necesitatea și oportunitatea modificării / completării unitare a legislației specifice din domeniu cu privire la staționarea prelungită a aeronavelor în perimetrul aeroportuar și la definirea exactă a limitelor și etapelor legale de acțiune în vederea eliberării perimetrului aeroportuar și a recuperării operative a creanțelor cumulate asupra aeronavelor - și se va întocmi o propunere fundamentată în acest sens care va fi înaintată către MT.

(369) **Recomandare pentru MT**

(370) Se vor analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii ministerului (în sensul concluziilor și recomandării de mai sus), necesitatea și oportunitatea modificării / completării legislației specifice din domeniu cu privire la staționarea prelungită a aeronavelor în perimetrul aeroportuar și definirea exactă a limitelor și etapelor legale de acțiune în vederea eliberării perimetrului aeroportuar și a recuperării operative a creanțelor cumulate asupra aeronavelor - și se vor iniția și susține modificări / completări unitare și cuprinzătoare ale cadrului legal specific de bază.

(371)

(372) **2.12 Cu privire la nereguparea tarifelor datorate de aeronavele scutite**

(373) În baza prevederilor art.31 din Codul aerian civil (OG nr.29/1997) sunt scutite de la plata tarifelor aeroportuare anumite categorii de aeronave *dintre care*: •aeronavele militare românești •aeronavele militare străine, pentru care există acorduri bilaterale în acest sens încheiate în conformitate cu prevederile legale în vigoare ș.a.

(374) Chiar dacă aeronavele respective nu datorează și nu achită tarifele, CNAB alocă resursele necesare mișcării acestora dar nu încasează tarifele aferente, diminuându-și veniturile și majorând cheltuielile cu elemente care nu au legătură cu activitatea proprie și nu au corespondență în venituri.

(375) Ca exemplu, numai în perioada 01.01.2010 – 22.08.2010, pe AIHC s-au înregistrat 1.150 de mișcări de aeronave care au fost scutite de la plata tarifelor de aeroport, majoritatea ca urmare a aplicării prevederilor LG nr. 260/2002 pentru ratificarea Acordului dintre România și Statele Unite ale Americii privind statutul forțelor SUA în România - suma totală pentru tarifele neîncasate, în 8 luni, fiind de 854,8 mii €.

(376) **Concluziile auditului**

(377) În reglementările legale specifice nu este prevăzută și sursa de finanțare pentru serviciile aeroportuare prestate de către CNAB pentru aeronavele scutite de la plata tarifelor aferente acestora, în condițiile în care pentru cazuri similare (ROMATSA - „Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian” și SN „Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța” - SA) au fost inițiate și aprobate acte normative în acest sens.

(378) **Recomandare pentru CNAB**

(379) Se va analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, necesitatea și oportunitatea privind completarea / modificarea legislației specifice în sensul stabilirii legale a surselor de finanțare pentru serviciile aeroportuare prestate de către CNAB pentru aeronavele scutite de la plata tarifelor aferente acestora - și se va întocmi o propunere fundamentată în acest sens care va fi înaintată către MT.

(380) **Recomandare pentru MT**

(381) Se vor analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii ministerului, posibilitatea și oportunitatea privind completarea / modificarea legislației specifice în sensul stabilirii legale a surselor de finanțare pentru serviciile aeroportuare prestate de către CNAB pentru aeronavele scutite de la plata tarifelor aferente acestora - și se vor iniția și susține modificările / completările respective.

(382) Se va avea în vedere atât modul în care s-a reglementat situația relativ asemănătoare de la nivelul ROMATSA, respectiv „Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța” (OMTI nr.569/2011 privind încredințarea serviciului de interes economic general la Societatea Națională „Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța” - S.A.), **cât și variante complementare** referitoare la asigurarea surselor de finanțare prin diminuarea unor obligații ale CNAB către bugetul de stat privind impozitul pe profit / dividendele / redevența ș.a.

(383) **2.13 Cu privire la închirierea unei locuințe**

(384) Pentru închirierea unui apartament compus din 3 camere și dependințe (suprafață utilă - 127,27 m.p.; suprafață terase, balcoane - 65,53 m.p., total suprafață construită - 220,86 m.p.) în Clubul Rezidențial Stejari, aflat în București, la 8 km de sediul administrativ al CNAB, a fost încheiat un contract de închiriere, în data de 25.10.2012, între SC MASTERANGE ROMANIA SRL, în calitate de „locator”, CNAB în calitate de „locatar” - reprezentată de către directorul general adjunct (care preluase atribuțiile funcției de director general conform OMT nr.1368/2012) - și același director general adjunct, în calitate de „ocupant”.

(385) Valoarea lunară a chiriei a fost stabilită la **1.840 €, exclusiv TVA** (1.500 € fără TVA) - fără a include contravaloarea utilităților consumate (en. electrică, en. termică, gaze naturale, apă, etc.), cheltuielile de administrare au fost de **382 €** (modificabile după 12 luni) și garanția pentru plata chiriei de **2.282 €**.

(386) Durata contractului a fost stabilită la 2 ani, iar pentru desființarea contractului înainte de ajungere la termen, „locatarul” datora „locatorului”, cu titlu de despăgubiri, contravaloarea chiriei până la încetarea contractului prin expirarea duratei acestuia.

(387) În data de 17.09.2012, CA a luat act „de OMT nr.1368/31.08.2012 de numire a domnului (...) în funcția de director general al CNAB”, cu toate că ordinul respectiv prevedea numai „preluarea atribuțiilor funcției de director general”, iar în data de 11.10.2012, CA a aprobat raportul prin care se justifica suportarea cheltuielilor generate de închirierea locuințelor de serviciu și a mandatat „directorul general” să negocieze modificarea CCM în acest sens.

(388) Ca urmare, la propunerea directorului general adjunct al CNAB (care preluase atribuțiile funcției de director general”), Comisia de negociere Patronat - Sindicat s-a întrunit și a convenit să modifice CCM, astfel încât a fost încheiat un act adițional prin care s-a introdus, la art.132 – 2) „Alte avantaje acordate salariaților companiei”, un nou punct cu următorul conținut:

(389) „**contravaloarea cheltuielilor cu închirierea unei locuințe, precum și a cheltuielilor cu utilitățile aferente pentru directori generali și directori executivi. Nivelul chiriei va fi plafonat la nivelul sumei de 1.500 EURO fără tva pentru directorii generali și respectiv la nivelul sumei de 750 EURO fără tva pentru directorii executivi**”.

(390) Pentru perioada noiembrie 2012 - iunie 2013, suma totală datorată de către CNAB, conform contractului de închiriere mai sus amintit și a facturilor emise, este de 19,7 mii € (echivalent 87,18 mii lei), inclusiv TVA.

(391) După expirarea CCM valabil până la data de 9.07.2013, conducerea CNAB (numită în luna aprilie 2013 în baza OUG 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice) a negociat un nou CCM în care nu au fost preluate și prevederile privind suportarea de către CNAB a contravalorii cheltuielilor cu închirierea locuinței pentru directorii generali și directorii executivi, au fost inițiate negocieri cu „locatorul” pentru desființarea contractului înainte de termen, fără plata despăgubirilor și s-au luat măsuri pentru punerea în executare a „angajamentului de plată” luat de către persoana beneficiară a deconturilor respective.

(392) Concluziile auditului

(393) ➤În anul 2012, la nivelul conducerii CNAB și al CA, s-a manifestat o preocupare semnificativă pentru asigurarea cazării directorului general adjunct, care preluase atribuțiile funcției de director general, în cadrul unui complex rezidențial de lux și pentru suportarea de către CNAB a chiriei de 1.500 €/lună, fără TVA și a cheltuielilor aferente cu întreținerea.

(394) ➤Pentru realizarea acestui deziderat au fost conexate prevederi ale mai multor reglementări legale, unele fără legătură între ele și/sau cu aspectele în cauză și s-a aplicat varianta prezentată, pentru care și-au dat acordul, din motive rămase neclare, atât CA al CNAB cât și reprezentanții sindicatului.

(395) ➤Termenul de 2 ani pentru care a fost încheiat contractul de închiriere a reprezentat, încă de la început, un risc major având în vedere atât clauzele penalizatoare severe pentru „desființarea” contractului cât și stabilitatea relativă, pe funcția respectivă, a persoanei beneficiare - în lipsa contractului de mandat și în perspectiva numirii unui nou CA și a desemnării unei noi conduceri conform OUG 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice.

(396) ➤Aprobarea dată de către CA, prin care a mandatat directorul general să negocieze cu sindicatele modificarea CCM, nu a avut în vedere că, potrivit art. 20 din Actul Constitutiv aprobat prin HG nr.1208/2009, directorii generali încheie „contract de mandat” cu CA în condițiile OUG nr.79/2008 care, la articolul 3[^]1, prevede expres care dintre drepturile pentru directorul general se stabilesc prin similitudine cu cele din CCM - decontarea contravalorii chiriei pentru locuință nefiind printre acestea.

(397) Recomandări pentru CNAB

(398) **1.** Se va analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, cauzele reale care au generat situația prezentată, limitele procedurale favorizante (proceduri interne specifice, inexistența Codului Etic - conform Standardului 1 din OMFP nr.946/2005 „pentru aprobarea Codului controlului intern (...)” ș.a.) și vor fi dispuse măsurile de regularitate adecvate.

(399) **2.** Se va analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, necesitatea și oportunitatea unor variante optime, din punct de vedere al necesității, oportunității, economicității, moralității ș.a., de asigurare a cazării temporare, în situații care impun aceasta în interesul CNAB și în condiții decente, avându-se în vedere atât prevederile legale în domeniu (LG nr.114/1996 privind locuințele - în cazul locuințelor de serviciu/intervenție ș.a.; OUG 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice - în cazul unor drepturi/avantaje stabilite directorilor de către CA; ș.a.) cât și prioritățile CNAB, asigurarea resurselor necesare, prudențialitate și moderație în angajarea unor cheltuieli extravagante.

(400) **3.** Se vor analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii, necesitatea și oportunitatea luării în considerare - la stabilirea criteriilor de selecție și de numire a personalului cu funcții de conducere - a profilului personal al persoanelor respective în unitatea și complexitatea aspectelor profesionale, psihologice, morale ș.a.

(401) **2.14 Cu privire la Contractul de comodat nr.10442/2001 dintre CNAB și MT**

(402) În anul 2001 a fost încheiat, în baza Codului civil, Contractul de comodat nr.10442/2001 între AIBO (actualul punct de lucru AIHC) și MLPT / actualul MT (înregistrat la MLPTL cu nr.2507/IO/30.07.2001), formalizându-se în acest fel o practică anterioară de utilizare, de către structuri și persoane din minister, a unor bunuri achiziționate de către aeroport conform bugetului propriu de venituri și cheltuieli.

(403) Contractul prevede **darea în folosință gratuită de către AIBO a unor categorii de bunuri (mijloace fixe și obiecte de inventar) necesare desfășurării în condiții optime a activității ministerului: mobilier; calculatoare electronice și echipamente periferice; aparatură birotică; aparate de climatizare; instalații pentru telecomunicații** - bunurile fiind cuprinse și individualizate în anexele 1 și 2 la contract.

(404) Contractul avea durata de 1 an, cu posibilitatea prelungirii de drept, automat, fără altă formalitate, în condițiile în care nu era denunțat de nici una dintre părți, putea fi modificat prin acte adiționale iar cheltuielile necesare utilizării bunurilor date în folosință la minister erau în sarcina AIBO.

(405) Contractul a produs efecte până în prezent, nefiind denunțat de către părți și a fost permanent invocat ca justificare / bază pentru solicitările ulterioare de bunuri venite din partea unor structuri și persoane din minister și pentru conformarea AIBO / CNAB la aceste solicitări, fără însă a se proceda, după anul 2004, și la modificarea anexelor la contract, ca parte integrantă a acestuia, prin acte adiționale așa cum era prevăzut.

(406) Dacă până în anul 2004 au fost încheiate acte adiționale între AIBO și minister, prin care au fost adăugate unele poziții la anexele 1 și 2 ale contractului, inclusiv pentru schimbarea unor bunuri defecte, **după anul 2004 și până în prezent** nu au mai fost încheiate acte adiționale iar solicitările unor structuri și persoane din minister au fost doar verbale sau formalizate prin adrese de solicitare, fiind urmate de întocmirea proceselor verbale de predare-primire între gestiunea din cadrul aeroportului și persoanele respective din minister.

(407) Au fost situații în care achiziționarea bunurilor de către aeroport s-a făcut fără ca acestea să fie necesare acestuia ci numai ca urmare a solicitărilor formulate de la minister.

(408) **Concluziile echipei de audit**

(409) Contractul de comodat a formalizat o relație nefirească între o instituție publică (MT) și un operator economic, fie și subordonat sau sub autoritatea acesteia, fiecare dintre entități fiind supusă unor reglementări legale specifice cu privire la relațiile ierarhice, dotarea cu bunuri și servicii și cu privire la utilizarea fondurilor publice - invocarea Codului civil ca bază a încheierii contractului fiind cel puțin bizară și încercând să ofere acestuia o aparență de normalitate, legalitate și moralitate.

(410) ➤Solicitățile de bunuri / bunurile ajunse la minister au cunoscut o diversitate în timp, adaptată necesităților și schimbărilor de organigramă, cuprinzând de la calculatoare, laptop-uri, imprimante, televizoare, frigider, combine muzicale, mese consiliu, birouri manager, canapele,

fotolii, scaune, covoare și până la telefoane mobile de generație nouă (Iphone 4S 16Gb / 32Gb; Iphone 5; Samsung Galaxy ACE ș.a.).

(411) ➤ Asigurarea în acest mod a unor astfel de bunuri necesare activității unor structuri și persoane din minister a fost în parte realizată și după apariția *OUG nr.37/2008 privind reglementarea unor măsuri financiare în domeniul bugetar*, care interzicea instituțiilor publice (MT) „achiziționarea de mobilier, aparatură electrocasnică, aparate de telecomunicații pentru birouri (...) precum și imobile, autoturisme, aparate de aer condiționat și aparate audiovideo”.

(412) ➤ Valabilitatea Contractului s-a prelungit până în prezent, dar numai pentru bunurile conținute în anexele 1 și 2 modificate prin acte adiționale (până în anul 2004), nefiind valabil, de drept, și pentru bunurilor care au fost predate / primite ulterior și care nu s-au regăsit în acte adiționale pentru modificarea anexelor la contract.

(413) ➤ Predarea / primirea bunurilor nu s-a făcut instituțional, între entități, din gestiunea uneia în gestiunea celeilalte, ci între gestiunea AIBO/CNAB și structuri sau persoane din cadrul ministerului, chiar dacă, în practică, la nivelul AIBO/CNAB s-a ținut evidența bunurilor predate pe persoane și locuri de folosință din minister, procedându-se și la inventarierea lor periodică.

(414) ➤ În perioada auditată (2008-2012) au fost casate, la nivelul CNAB, o serie de bunuri predate anterior la minister, în baza contractului de mandat, însă nu există, conform afirmațiilor persoanelor responsabile, PV de predare-primire care să ateste că bunurile au fost recuperate de la structurile și persoanele deținătoare din minister, ceea ce ridică semne de întrebare cu privire la realitatea acestei operațiuni.

(415) **Recomandări pentru CNAB**

(416) **1.** Se va analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, necesitatea și oportunitatea denunțării contractului de comodat și a recuperării bunurilor aflate la structuri și persoane din MT, precum și încetarea oricăror practici de acest fel, formalizate sau nu, indiferent de entitățile sau persoanele beneficiare.

(417) **2.** Se va analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii CNAB, necesitatea și oportunitatea revizuirii procedurilor interne specifice pentru a se evita, pe viitor, apariția și derularea unor operațiuni asemănătoare.

(418) **Recomandare pentru MT**

(419) Se vor analiza, în mod formalizat, la nivelul conducerii ministerului (în sensul concluziilor de mai sus, a legislației în vigoare și a „Codului de conduită și etică profesională a personalului ministerului transporturilor” din aprilie 2013) necesitatea și oportunitatea denunțării contractului de comodat și a predării bunurilor aflate la structuri și persoane din MT, precum și încetarea oricăror practici de acest fel, formalizate sau nu, indiferent de entitățile deținătoare ale bunurilor respective și indiferent de structurile sau persoanele beneficiare din MT.

Cap. III – PRINCIPALELE CONSTATĂRI ÎN TERITORIU

(421) Camerele de Conturi ale județene Constanța și Timiș care au efectuat verificări la SN „Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu” SA - Constanța și SN „Aeroportul Internațional Traian Vuia” SA - Timișoara au constatat abateri de la legalitate și regularitate, fiind emise de către directorii Camerelor de Conturi Decizia nr.39/16.04.2013, respectiv Decizia nr.64/19.06.2013, cuprinzând măsurile pe care entitățile auditate trebuie să le aducă la îndeplinire în vederea înlăturării deficiențelor constatate.

3.1 SN „Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu” SA - Constanța

(423) **•Referitor la efectuarea inventarierii și a evaluării elementelor patrimoniale:**

(424) Au fost înregistrate eronat în evidența contabilă ca și immobilizări necorporale în contul 205 „Concesiuni, brevete, licențe, mărci și alte similare” bunuri imobile de natura domeniului public al statului primite în concesiune, în valoare de 79.717.404,35 lei, bunuri care în conformitate cu prevederile OMFP 3055/2009 nu se evidențiază în conturi bilanțiere.

(425) **•Referitor la legalitatea angajării, lichidării, ordonanțării și plății cheltuielilor din fondurile publice, alocate de la bugetul de stat pentru investiții în infrastructura aeroportuară:**

(426) •a fost înregistrat eronat în evidența contabilă obiectivul de investiții „Remiza P.S.I.”, construcție care, până la data efectuării misiunii de audit, nu era pusă în operă, în contul 212 „Construcții” ca activ corporal sub denumirea de „Container mari dimensiuni Remiza P.S.I.”, având alocat numărul de inventar 020031 și figurând ca pus în funcțiune în luna decembrie 2008.

(427) Valoarea estimativă a abaterii financiar-contabile constatate a fost de 382.531 lei, reprezentând înregistrarea eronată a materialelor în contul 212 „Clădiri”.

(428) •în urma operațiunii de inventariere, efectuată în timpul auditului, au fost constatate diferențe cantitative între numărul de repere livrate și numărul total al materialelor necesare pentru punerea în operă a obiectivului „Remiza P.S.I.” și care figurau recepționate, valoarea estimată a abaterii fiind de 28.200,81 lei (cu TVA), reprezentând plata aferentă materialelor plătite și nerecepționate, la care se adaugă foloase nerealizate în suma de 7.581 lei.

3.2 SN „Aeroportul Internațional Traian Vuia” SA Timișoara

(430) **•Referitor la micșorarea veniturilor sau majorarea cheltuielilor aprobate prin buget, fără să se prevadă și mijloacele necesare pentru acoperirea minusului de venituri sau creșterea cheltuielilor:**

(431) A fost depășit în structură nivelul de cheltuieli aprobat prin HG nr. 736 din 25 iulie 2012 privind aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2012 al Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia” - S.A., aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu suma de 4.749,04 lei.

(432) **•Referitor la contractul de operare nr. 842/DC/01.08.2008 (conform căruia SN AIT-TV S.A. a prestat în favoarea WIZZ AIR servicii pentru pasageri, servicii privind securitatea**

SINTEZA Raportului de audit al performanței întocmit la Compania Națională „Aeroporturi București” SA și la Ministerul Transporturilor privind activitatea specifică și performanța reabilitării și modernizării infrastructurii aeroportuare de interes național

și servicii de tranzit transfer) și contractul de manipulare nr.843/DC/01.08.2008 (conform căruia SN AIT-TV S.A. a prestat în favoarea WIZZ AIR servicii de debarcare, suport și securitate).

(433) SN AIT-TV S.A. a emis facturi aferente contractelor nr. 842/DC/01.08.2008 și nr. 843/DC/01.08.2008 care nu au fost achitate de către WIZZ AIR Hungary Kft și pentru care a acționat la Curtea de Arbitraj de pe lângă Camera de Comerț și Industrie Cluj în vederea executării creanțelor, **astfel:**

(434) •nu au fost încasate venituri recunoscute în sumă de 2.452.619,61 euro (4,3428 lei/euro curs de schimb valutar din data de 20.05.2013, echivalent a 10.651.236,44 lei) și cheltuieli arbitrale în sumă de 146.005 lei, pentru care Curtea de Arbitraj de pe lângă Camera de Comerț și Industrie Cluj, prin Sentința nr. 3/16.05.2012 obligă la plată WIZZ AIR Hungary Kft.

(435) •nu au fost încasate veniturile înregistrate în contabilitatea entității, nerecunoscute prin sentințele arbitrale, în sumă totală 430.875,28 euro, din care 121.112,50 euro reprezentând contravaloarea serviciilor de operare și 309.762,78 euro reprezentând dobânzi penalizatoare facturate către WIZZ AIR, venituri care nu vor putea fi încasate de la operatorul care a beneficiat de serviciile aeroportuare efectuate de SN AIT-TV S.A.

(436) Sumele nerecunoscute în valoare totală de 430.875,28 euro (121.112,50 euro + 309.762,78 euro) reprezintă prejudiciul adus SN AIT-TV S.A. din neîncasarea veniturilor pentru serviciile prestate care s-au realizat prin efectuarea de cheltuieli înregistrate în contabilitatea entității.

(437) **•Referitor la Contractul de marketing nr. 835/DC/30.07.2008 încheiat cu WIZZ AIR Hungary Kft.**

SN AIT-TV S.A. nu a achitat contravaloarea facturilor, în sumă de 2.560.992,90 euro, emise de WIZZ AIR Hungary Kft. în baza contractului de marketing nr. 835/DC/30.07.2008.

Pentru a obliga SN AIT-TV S.A. la plata acestor facturi WIZZ AIR Hungary Kft a introdus acțiune la Tribunalul Specializat Cluj.

(438) Prin Sentința Civilă nr. 3597/03.10.2012 a Tribunalului Specializat Cluj și Hotărârea nr. 66/2013 a Curții de Apel Cluj se obligă SN AIT-TV S.A. la plata sumei de 2.548.506,90 euro către WIZZ AIR Hungary Kft, reprezentând contravaloarea prestațiilor de marketing și a sumei de 250.000 lei, reprezentând cheltuieli de judecată.

(439) Obligațiile ce revin SN AIT-TV S.A. vor putea face obiectul unui recurs în termen de 15 zile de la comunicarea hotărârii.

(440) **•Referitor la încasarea veniturilor din servicii aeroportuare în baza contractelor de operare nr. 7273/7052/05.12.2005, 1635/06.12.2007 și actul adițional nr. 1596/04.12.2008 cu S.C. CARPATAIR S.A.**

(441) Prin contractul încheiat cu SC CARPATAIR S.A., s-au stabilit tarife inferioare celor legal aprobate prin hotărâri ale CA.

(442) În perioada 2007 – 2009 nu au fost realizate venituri cuvenite societății pentru serviciile aeroportuare în suma totală de 2.990.312 lei (tariful de aterizare curse interne, tariful de iluminat și tariful de îmbarcare pasager pentru zboruri interne);

(443) **•Cu privire la încasarea veniturilor din servicii aeroportuare în baza contractului de operare nr. 407/26.04.2007, nr. 362/09.04.2008 și nr. 1752/19.12.2008 cu SC COMPANIA NAȚIONALĂ DE TRANSPORTURI AERIENE ROMÂNE TAROM S.A.**

(444) Prin contractele încheiate cu SC Compania Națională de Transporturi Aeriene Române TAROM S.A., s-au stabilit tarife de aterizare curse interne la nivele inferioare celor legal aprobate prin hotărâri ale CA și publicate în AIP România, nu au fost realizate în perioada 2007 – 2009 venituri cuvenite societății pentru servicii aeroportuare în suma totală de 1.384.249 lei.

(445) **•Referitor la efectuarea de cheltuieli pentru activități care nu au legătură cu scopul, obiectivele și atribuțiile prevăzute în actele normative de înființare**

(446) SN AIT – TV S.A. a achitat și înregistrat pe cheltuieli suma de 5.000 lei, reprezentând amenda contravențională, aplicată de DGFP Timiș prin Procesul verbal de constatare a contravențiilor nr. 0052880/06.12.2012 pentru „*nerespectarea în structură a nivelului de cheltuieli aprobat prin bugetul de venituri și cheltuieli pentru anul 2012*”, fără a se lua măsuri de recuperare a acesteia de la persoana nominalizată în OUG nr.44/2011 privind măsuri economico-financiare aplicabile operatorilor economici.

(447) **•Referitor la Cheltuielile cu deplasările interne/externe ale personalului**

(448) Au fost stabilite și plătite eronat avansuri de deplasare, în cuantum de 3.581,25 lei, salariatilor care au participat la cursurile de formare profesională în cadrul Proiectului POSDRU/81/3.2/S/59569, în condițiile în care toate cheltuielile privind activitățile ocazionate de pregătirea personalului erau asigurate prin bugetul proiectului.

(449) **•Efectuarea de plăți fără existența documentelor justificative, întocmite conform legii, care să ateste exactitatea și realitatea sumelor datorate**

(450) În contabilitatea societății a fost înregistrată factura nr. 584/19.03.2012 emisă de SC Blitz SRL, în valoare totală de 31.884,12 lei, reprezentând contravaloare curs de școlarizare pentru 24 de persoane.

(451) În data de 13.04.2012 factura a fost plătită cu OP nr.100/13.04.2012 fără existența documentelor justificative, respectiv fără existența unei situații certe cu privire la persoanele care au participat la cursurile organizate de SC Blitz SRL, prin care să se justifice cheltuielile decontate prin factura emisă și achitată.