

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

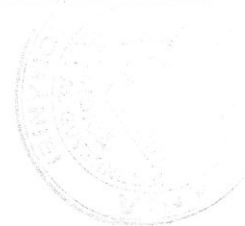
Titlul proiectului de act normativ

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

Secțiunea a 2-a

Motivele emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	În domeniul aviației civile, la nivel internațional, activitățile de raportare a evenimentelor de aviație civilă, investigațiile privind siguranța, emiterea recomandărilor aeronautice și acțiunile subsecvente sunt reglementate de următoarele documente: - Anexa 13 OACI – "Aircraft Accident and Incident Investigation"; - Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, denumit în text <i>Regulamentul (UE) nr. 996/2010</i>; - Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE)
---------------------------------	--



1¹. În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație a Uniunii Europene sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia, se vor specifica doar actele Uniunii Europene în cauză, însoțite de elementele de identificare ale acestora	nr. 1330/2007 ale Comisiei, denumit în text <i>Regulamentul (UE) nr. 376/2014</i>; - Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 al Comisiei din 29 iunie 2015 de stabilire a unei liste de clasificare a evenimentelor de aviație civilă care trebuie raportate în mod obligatoriu în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului, denumit în text <i>Regulament (UE) nr. 2015/1018</i>; Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) definește "autoritatea de investigații" și stabilește prerogativele unei astfel de autorități atât în Anexa 13 OACI/ICAO – "<i>Aircraft Accident and Incident Investigation</i>", cât și în Doc 9756 – "<i>Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation</i>". La nivelul Uniunii Europene, în tot conținutul Regulamentului (UE) nr. 996/2010, dar și în preambulul acestuia, este folosit termenul de "autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța". Tot la nivelul Uniunii Europene, Regulamentul (UE) nr. 376/2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă are prevăzut în tot cuprinsul său termenul de „autoritatea” (sau „autoritățile”) când face referire la organismele/structurile responsabile cu colectarea raportărilor de evenimente de siguranță în aviația civilă și a acțiunilor subsecvente. Regulamentul (UE) nr. 996/2010 prevede, la articolul 4, alin. (2), faptul că "Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța trebuie să fie independentă din punct de vedere funcțional, în special față de autoritățile naționale aeronautice responsabile de aeronavigabilitate, certificare, operațiunile de zbor, întreținere, acordare de licențe, controlul traficului aerian sau administrarea aerodromurilor și, în general, față de orice altă parte sau entitate ale cărei interese sau misiuni pot intra în conflict cu sarcina încredințată autorității responsabile de investigațiile privind siguranța sau pot influența obiectivitatea acesteia". Apreciem că toate documentele internaționale și europene menționează ca denumire termenul de „Autoritate” (și nu structura, secțiune, organizație etc.) tocmai cu scopul de a explicita „autoritatea” și „independența deplină” a structurii desemnate de fiecare stat pentru activitățile de colectare de informații, investigare și elaborare de recomandări privind siguranța activităților de aviație civilă.
--	---

În prezent, în ceea ce privește legislația națională în domeniul de activitate al CIAS, aceasta este alcătuită de următoarele acte normative:

- Ordonanța Guvernului nr. 26/2009 privind înființarea și funcționarea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile, denumită în text OG nr. 26/2009;

- Legea nr. 55/2010 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 26/2009 privind înființarea, organizarea și funcționarea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile;

- Hotărârea Guvernului nr. 1013/2010 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile, denumită în text HG nr. 1013/2010;

- Hotărârea Guvernului nr. 228/2013 privind desemnarea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile ca agenție specializată de intervenție, denumită în text HG nr. 228/2013;

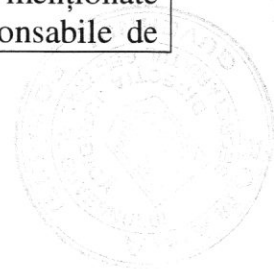
- Reglementarea aeronautică civilă română privind raportarea evenimentelor de aviație civilă RACR-REAC din 20.07.2016;

- Codul aerian al României, aprobat de Ordonanța Guvernului nr. 29/1997, modificat prin Legea nr. 399/2005 (în curs de actualizare).

De asemenea, în acest moment încă mai este în vigoare Ordonanța Guvernului nr. 51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă, aprobată prin Legea nr. 794/2001, act normativ care este depășit din punct de vedere al aplicării actualelor cerințe referitoare la raportarea evenimentelor de siguranță în aviația civilă și investigația acestora. OG nr. 51/1999 limitează actul de investigație privind siguranța în domeniul aviației civile la „investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă”. Acest act normativ nu mai corespunde cerințelor impuse în acest moment de către reglementările aplicabile la nivelul OACI și al Uniunii Europene, acele prevederi din respectivul act normativ care încă își mai găsesc aplicabilitatea fiind deja preluate și incluse în noile reglementări specifice domeniului investigațiilor privind siguranța.

Din aceste motive, OG nr.51/1999 trebuie abrogată, instrucțiunile/prevederile acesteia fiind preluate și actualizate în prezentul proiect de act normativ.

	De asemenea, apreciem că <i>Reglementarea Aeronautică Civilă Română RACR-REAC</i> din anul 2016, act normativ emis de Guvernul României pentru conformare la Regulamentul (UE) 376/2014 și, respectiv, Regulamentul (UE) 2015/1018, deși listează atribuțiunile în colectarea raportărilor privind evenimentele de aviație civilă în România și investigarea acestora, nu explicitează CIAS ca „autoritate principală” în colectarea raportărilor, investigarea evenimentelor și elaborarea de recomandări către alte autorități, agenții, structuri, organizații etc. Ca urmare, există confuzie la nivelul operatorilor aeronautici civili, dar și al beneficiarilor de servicii de aviație civilă, cu privire la notificarea unor eventuale evenimente, prin a căror raportare și investigare ulterioară profesionistă și legală, s-ar elabora recomandări ce pot îmbunătăți siguranța aviației civile.
2. Schimbări preconizate	- Prin prezentul proiect de Ordonanță a Guvernului se urmărește modificarea și completarea unor prevederi din OG nr. 26/2009, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.55/2010, pentru asigurarea îndeplinirii atribuțiilor autorității unice naționale privind investigațiile în domeniul siguranței aviației civile. De asemenea, se urmărește inclusiv completarea și actualizarea OG nr. 26/2009 în conformitate cu prevederile actelor normative europene emise după anul 2009, respectiv: Regulamentul (UE) nr. 996/2010, Regulamentul (UE) nr. 376/2014 și Regulamentul (UE) 2015/1018. 1. Având în vedere necesitatea asigurării independenței actului de investigații privind siguranța aviației civile, precum și al implementării conceputului de „autoritate de investigații”, așa cum este el definit și impus în reglementările OACI (Anexa 13 și Doc 9756), dar și în regulamentele Uniunii Europene aplicabile, redenumirea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (CIAS) în Autoritatea de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (AIAS), asigură cadrul de aplicare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010, Art. 4, alin. (1) care stipulează că “Fiecare stat membru se asigură că investigațiile privind siguranța sunt efectuate sau supravegheate, fără imixtiuni din exterior, de către o autoritate națională permanentă responsabilă de investigațiile privind siguranța aviației civile (denumită în continuare „autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța”)...” Având în vedere faptul că prevederile mai sus menționate impun asigurarea independenței autorităților responsabile de



	investigațiile privind siguranța aviației civile, dar și recunoașterea importanței și obligativității legale a actului de investigație a evenimentelor privind siguranța aeronautică, considerând că schimbarea denumirii din "Centru" în „Autoritate” (așa cum este specificat în totalitate în reglementările OACI și ale Uniunii Europene din domeniul investigațiilor privind siguranța aviației civile) consolidează faptul că siguranța se află în centrul procesului de investigație și că activitatea sa este de importanță capitală pentru determinarea cauzelor unui accident sau incident, dând posibilitatea ca rolul acesteia în regiune să devină mult mai important în perspectiva creării unor organizații regionale de investigații la nivel european, se propune modificarea OG nr. 26/2009, în sensul redenumirii Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile - CIAS în Autoritatea de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile – AIAS, instituție publică cu personalitate juridică, autoritate unică în domeniul investigațiilor și analizelor privind siguranța aviației civile la nivel național, aflată în coordonarea Ministerului Transporturilor. Acest lucru se face prin redenumirea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (CIAS), aspect menționat la art. II punctul (1) din proiectul de act normativ, iar faptul că Autoritatea de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (AIAS) este în subordinea Ministerului Transporturilor, asigură în continuare statutul Ministerului Transporturilor de autoritate de stat în domeniul transporturilor care la art. 4 alin. (1) punctul 2 din HG nr. 21/2015 precizează că Ministerul Transporturilor (...) „coordonează și participă la investigarea incidentelor și accidentelor produse în activitățile de transport și emite reglementări specifice privind raportarea și investigarea tehnică a acestora, în condițiile legii.” Cum Regulamentul (UE) nr. 996/2010 și Regulamentul (UE) nr. 376/2014 impun independența actului de investigație și, implicit, a autorității naționale unice de investigații privind siguranța aviației civile, noua propunere respectă cerințele europene de independență pentru investigațiile în domeniul aviației civile, păstrează statutul de autoritate în domeniul transporturilor aeriene a Ministerului Transporturilor și preia din OG nr. 51/1999, care se propune a fi abrogată, acele elemente care acoperă întreg domeniul investigațiilor făcând
--	---

trecerea de la „investigația tehnică” la „investigația privind siguranța aviației civile” în acord cu noile cerințe internaționale în domeniu.

De asemenea, cerințele noilor reglementări internaționale în domeniu sunt de îmbunătățire continuă a activității de investigații privind siguranța aviației civile și, implicit, de consolidare a capacității fiecărei autorități responsabile de investigații din statele membre ale Uniunii Europene, prin redefinirea și întărirea capacității funcționale a autorităților cu experiență relevantă în domeniu, prin apariția unor astfel de autorități acolo unde ele nu există și prin crearea unor organizații regionale în jurul unor autorități de investigații dezvoltate și capabile de o cooperare eficientă cu statele din jur, situație care se reprezintă una din perspectivele AIAS.

La nivelul Uniunii Europene există deja trei țări care folosesc termenul de „autoritate de investigații”, respectiv Austria, Finlanda și Suedia.

Evoluția CIAS a fost luată inclusiv ca reper de către alte state din zonă, având șansa ca rolul nostru în regiune să crească, iar în condițiile în care termenul de „autoritate de investigații” se va impune și standardiza, România va avea o poziție avansată în procesul de creare a unei structuri regionale de investigații, oferind suport logistic și profesional țărilor din jur.

Nu în ultimul rând, avantajele schimbării denumirii se vor regăsi și pe plan intern, unde aviația civilă aflată într-o continuă evoluție și dezvoltare, are nevoie de implementarea conceptului de „autoritate de investigații privind siguranța” în mod total distinct și diferit de termenul de „autoritate de supervizare și supraveghere continuă”, pe care toți agenții aeronautici și personalul implicat trebuie să îl perceapă în mod clar, în scopul creșterii încrederii în actul de investigație și a siguranței aviației civile, concomitent.

În plus, denumirea de „Autoritate” este de natură a sublinia și importanța, dar și necesitatea legală a raportării evenimentelor privind siguranța aeronautică, precum și de a aduce o clarificare cu privire la instituția (Autoritatea) căreia trebuie să se adreseze (cu respectivele raportări) atât operatorii/organizațiile/structurile din industrie, cât și beneficiarii serviciilor aeronautice care au fost martorii/participanții la un eveniment ce poate afecta siguranța aeronautică.

Schimbarea denumirii instituției va avea în mod cert un impact pozitiv și vizibil asupra activității investigatorilor

privind siguranța din cadrul AIAS, în special la locul producerii evenimentelor, ceea ce va duce la îmbunătățirea actului de investigație, dar și la dezvoltarea rolului preventiv în urma concluziilor emise după investigațiile privind siguranța aviației civile și a acțiunilor subsecvente emiterii recomandărilor de siguranță.

În acest sens, în proiectul de act normativ înaintat se vor înlocui termenii în acest sens, respectiv: „Autoritatea de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile” în loc de „Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile”, „AIAS” în loc de „CIAS”, „investigație privind siguranța aviației civile” în loc de „investigație tehnică”. Propunerile de înlocuire a termenilor se regăsesc în proiect la art. I punctul 5, precum și la art. II, punctele 1 și 2.

2. În ceea ce privește propunerea de la art. I punctul 2, ținând cont de toate considerentele expuse anterior, noua formulare respectă cerințele europene în domeniul investigațiilor privind siguranța aviației civile și preia din actul normativ propus spre abrogare, respectiv OG nr. 51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă, acele elemente care acoperă întreg domeniul investigațiilor, lăsând la latitudinea autorităților de investigații și a legislației naționale aplicabile care sunt evenimentele de aviație civilă care se investighează și armonizând cadrul legislativ prin promovarea conceptului ”investigație privind siguranța aviației civile” în loc de ”investigație tehnică”, care este depășit.

Mai mult, actul normativ modificat va asigura și întări independența actului de investigație privind siguranța față de orice altă anchetă de orice natură din partea oricărei autorități, inclusiv statutul investigatorilor în cadrul procesului de investigație, în respectarea principiilor enunțate în Regulamentul (UE) nr. 996/2010, cerință menționată expres în art. 5 alin. (5) din acest Regulament.

3. Propunerea de la art. I punctul 3 din proiectul de act normativ prin care se adaugă trei alineate noi la art. 2 din actuala OG nr. 26/2009, asigură cadrul de aplicare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010, care asigură autoritatea absolută în domeniul investigațiilor, dar stabilește în mod clar că activitățile AIAS sunt extinse așa cum același Regulament (UE) nr. 996/2010 lasă la latitudinea legislației naționale unele aspecte: ”activitățile încredințate autorității responsabile de investigațiile privind siguranța pot fi extinse la culegerea și

	analiza informațiilor legate de siguranța aviației, în special în scopul prevenirii accidentelor, în măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței sale și nu implică asumarea de responsabilități în domeniul reglementării, administrativ sau al standardelor”. De asemenea, propunerea de la art. I punctul 3 implementează și Regulamentul (UE) nr. 376/2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, cu atât mai mult cu cât autoritatea de investigații din România este desemnată în acest sens ca autoritate care gestionează sistemul național de raportare a evenimentelor de aviație civilă, prevederile europene fiind clare în privinței importanței acestora: ”raportarea, analizarea și diseminarea constatărilor referitoare la incidentele legate de siguranță sunt fundamentale pentru a îmbunătăți siguranța aeriană”. 4. Propunerile de la art. I punctul 4 au drept scop o cât mai clară prezentare și implementare la nivel național, fiind în total acord cu prevederile europene în domeniu și constituindu-se ca o necesitate imperioasă pentru activitatea investigatorilor la locul producerii evenimentelor, nu de puține ori investigatorii care s-au deplasat pe teren fiind în dificultate datorită faptului necunoașterii regulamentelor europene și a protocoalelor de colaborare semnate de autoritatea de investigații cu diverse autorități. Menționarea drepturilor investigatorilor, a competențelor clare privind investigațiile privind siguranța permite personalului implicat în investigații să își îndeplinească sarcinile în cele mai bune condiții, în interesul siguranței aviației, ceea ce presupune să beneficieze de un acces imediat și nerestricționat la locul accidentului și să le fie puse la dispoziție toate elementele necesare pentru a îndeplini cerințele unei investigații privind siguranța, inclusiv dovezile conservate în mod corespunzător. Aceste cerințe sunt menționate în art. 11 alin. (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010. De altfel, o parte din aceste drepturi ale investigatorilor erau menționate în legislația națională inclusiv în actul normativ propus spre abrogare, respectiv OG nr. 51/1999. În continuare, este esențial să se menționeze expres și clar în legislația națională extinderea drepturilor investigatorului-șef la experți, consultanți sau reprezentanți acreditați, precum și gestionarea situației la locul producerii evenimentului până la sosirea investigatorilor AIAS, implicit conservarea probelor, aspecte cerute de Regulamentul (UE) nr. 996/2010.
--	---

Un aspect important în legătură cu primele măsuri ce trebuie luate la locul producerii evenimentului și cu conservarea probelor, inclusiv cu cooperarea între diversele autorități, este legat de luarea și eliberarea din custodie a aeronavei implicate sau a epavei, Regulamentul (UE) nr. 996/2010 menționând clar că trasabilitatea și păstrarea în custodie a oricărui element de probă revine investigatorului-șef, dar modalitatea de punere în aplicare nefiind menționată la nivel național, motiv pentru care a fost formulată propunerea.

De asemenea, protecția informațiilor sensibile privind siguranța este tratată în mod distinct în Regulamentul (UE) nr. 996/2010 la art. 14, acestea putând fi facute publice doar dacă ”justiția sau autoritatea competentă să decidă cu privire la divulgarea informațiilor din înregistrări în conformitate cu dreptul intern poate decide că beneficiile divulgării informațiilor (...) în orice alte scopuri permise de lege sunt mai mari decât impactul negativ la nivel național și internațional pe care o astfel de acțiune l-ar avea asupra respectivei investigații privind siguranța sau asupra uneia viitoare.” Cum în regulamentul european nu era menționat care autoritate judiciară poate face acest lucru.

5. Propunerea de la art. I punctul 5 este modificată doar prin menționarea noului statut al autorității de investigații privind siguranța (AIAS), componenta de reprezentare a Ministerului Transportului fiind prevăzută și actul normativ propus modificării.

6. Propunerea de la art. I punctul 6 este o centralizare a tuturor prevederilor privind finanțarea instituției, inclusiv prin preluarea din HG nr. 1013/2010 este oportună și justificată în condițiile în care o parte a acestor aspecte se găsesc în actul normativ actual.

7. Propunerea de la art. I punctul 7 cuprinde prevederile din actul normativ care va fi modificat, dar fiind în volum mare și adaugându-se șapte atribuții principale, se consideră că, pentru a fi mai clar expuse și înțelese, cu următoarele precizări:

- la lit. h) de la alin. (1), dat fiind cerințele complexe din Regulamentul (UE) nr. 996/2010, publicarea raportului final al investigației trebuie să respecte aceste cerințe;

- literele j), k), l) și m) de la alin. (1) sunt impuse de Regulamentul (UE) nr. 376/2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, autoritatea de investigații privind siguranța din România

	fiind responsabilă și cu gestionarea sistemului de raportare a evenimentelor de aviație civilă; - litera o) de la alin. (1) este o cerință impusă de Regulamentul (UE) nr. 996/2010 (art. 23) și care urmează a fi prevăzută și în noul proiect de Cod aerian civil, prin autoritatea de investigații privind siguranța din România constată abaterile și aplică sancțiunile în situația obstrucționării investigațiilor și a neraportărilor evenimentelor de aviație civilă; - literele p) și q) de la alin. (1) sunt introduse pentru a clarifica care pot fi sursele atrase la care se referă prevederile privind finanțarea AIAS și care este modalitatea de introducere în bugetul instituției, această propunere neaducând nicio altă modificare, ci menționând clar cum poate beneficia instituția de resursele materiale și profesionale pe care le are, respectând celelalte aspecte privind bugetul și finanțarea AIAS; În continuare, propunerile de modificare a actului normativ în sensul introducerii la art. 7 a alineatelor (2) – (7), se justifică și fundamentează astfel: - alin. (2) stabilește când este investigația privind siguranța obligatorie, respectând și acoperind prevederile europene actuale și aflate în proiect, propunerea din proiectul de Cod aerian civil și prevederile din actul normativ supus abrogării, respectiv OG nr. 51/1999; - alin. (3), (4) și (5) permit autorității de investigații privind siguranța să decidă ce evenimente mai poate investiga, altele decât cele obligatorii, care este amploarea investigațiilor, ținând cont de prevederile Regulamentului (UE) nr. 996/2010 (art. 5), dar și de prevederile din proiectele regulamentelor europene sau ale Codului aerian civil, dar și de ce învățăminte pot fi trase în urma investigațiilor sau de aportul pe care acestea îl au la îmbunătățirea siguranței aviației civile din România; - alin. (6) și (7) acoperă aspectele legate de delegarea investigațiilor privind siguranța, atât din perspectiva în care autoritatea de investigații privind siguranța din România poate delega investigația sau poate accepta delegarea din partea unei autorități similare, aceste cerințe fiind prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 996/2010 la art. 6, alin. (1) și (2). 8. Propunerea de la art. I punctul 8 se impune pentru o mai bună clarificare a modului de stabilire a atribuțiilor conducerii instituției, prin adăugarea unui alineat nou la art. 11 din actul normativ modificat care completează celelalte aspecte legate de conducerea AIAS și care face trimitere la Regulamentul de Organizare și Funcționare unde se găsesc și acum aceste
--	--

atribuții, dar nu a fost menționat acest lucru în actul normativ inițial;

9. Propunerile de la art. IV-V stabilesc măsuri tranzitorii și de punere în aplicare a actului normativ modificat, precum și de obligativitatea propunerii unui act normativ nou care să cuprindă un nou Regulament de Organizare și Funcționare al instituției redenumite și reorganizate.

Tot la acest articol se prevede abrogarea OG nr. 51/1999, precum și republicarea OG nr. 26/2009.

10. Abrogarea Legii nr. 794/2001 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă.

Având în vedere că OG nr. 51/1999 nu mai corespunde cerințelor impuse în acest moment de către reglementările aplicabile la nivelul OACI și al Uniunii Europene, creând confuzie la nivelul întregului domeniu aeronautic civil, având prevederi care nu mai pot fi aplicate în noul context de reglementare și administrare a aviației civile din țara noastră, punând în dificultate activitatea investigatorilor și a personalului de specialitate implicat în actul de investigație, de la raportarea evenimentelor de aviație civilă, trecând prin actul propriu-zis de investigație și terminând cu acțiunile subsecvente emiterii recomandărilor de siguranță, se impune abrogarea acestuia.

În acest sens, precizăm faptul că în acest moment sancțiunile prevăzute la art. 16 din OG nr. 51/1999 nu au fost niciodată aplicate de Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (CIAS), fapt pentru care nu au fost niciodată încheiate procese-verbale de contravenție, iar pe rolul instanțelor judecătorești nu au fost și nu se află acțiuni sau plângeri contravenționale ca urmare a sancțiunilor prevăzute de art. 16 al OG nr. 51/1999. Prin urmare, abrogarea OG nr. 51/1999 nu necesită dispoziții tranzitorii care să prevadă situațiile care pot da naștere, modifica sau stinge raporturi juridice.

Elemente și prevederi legale din Legea nr. 794/2001, aflate încă în vigoare, completate și actualizate cu noi reglementări conform regulamentelor europene specificate mai sus se vor regăsi în proiectul de act normativ propus și fundamentat prin prezenta Notă de fundamentare.

Față de cele de mai sus, a fost întocmit *proiectul de act normativ privind* modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 26/2009 privind înființarea, organizarea și

	funcționarea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile, aprobată prin Legea nr. 55/2010 și pentru abrogarea Ordonanței Guvernului nr. 51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă, aprobată prin Legea nr. 794/2001. Propunerea de modificare și completare a Ordonanței Guvernului nr. 26/2009 privind înființarea, organizarea și funcționarea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile, aprobată prin Legea nr. 55/2010 și, respectiv, propunerea de abrogare a Ordonanței Guvernului nr. 51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă, aprobată prin Legea nr. 794/2001 este necesar a fi introduse în același proiect de act normativ datorită faptului că nu pot fi abordate independent și că se referă la același domeniu care necesită modificarea, și anume investigațiile privind siguranța aviației civile.
3. Alte informații	Nu este cazul.

Secțiunea a 3-a

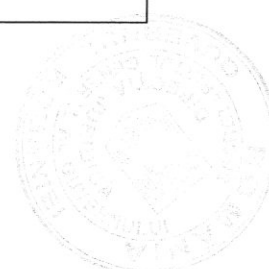
Impactul socio - economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Nu este cazul
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Nu este cazul
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Nu este cazul
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	Nu este cazul
2 ² . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Nu este cazul
3. Impactul social	Nu este cazul
4. Impactul asupra mediului	Nu este cazul
5. Alte informații	Nu au fost identificate

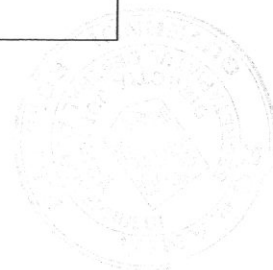
Secțiunea a 4-a

Impactul financiar asupra bugetului de stat consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

Indicatori	An curent	Următorii 5 ani					Media următorilor 5 ani, după anul curent
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	



1.Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a)bugetul de stat, din acesta: -impozit pe profit -impozit pe venit b)bugete locale: -impozit pe profit c)bugetul asigurărilor sociale -contribuții de asigurări	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul
2.Modificări ale cheltuielilor bugetare din care: a)bugetul de stat, din acesta: -cheltuieli de personal -bunuri și servicii b)bugete locale: -cheltuieli de personal -bunuri și servicii c)bugetul asigurărilor sociale -cheltuieli de personal -bunuri și servicii	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul
3.Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul
4.Propuneri pentru acoperirea creșterilor de cheltuieli	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul



5. Propuneri pentru acoperirea scăderilor de venituri	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu este cazul						
7. Alte informații	Nu au fost identificate						

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

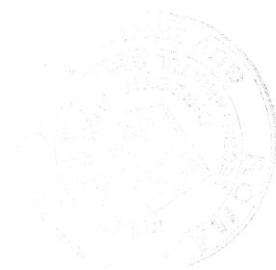
1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	- Ordonanța Guvernului nr. 26/2009 privind înființarea, organizarea și funcționarea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile, aprobată prin Legea nr. 55/2010 (se modifică); - Ordonanța Guvernului nr. 51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă, aprobată prin Legea nr. 794/2001 (se abrogă). - Hotărârea nr. 1.013/2010 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile.
1 ¹ . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Nu este cazul
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația Uniunii în cazul proiectelor ce transpun prevederi ale Uniunii	Conform regulamentelor Uniunii Europene emise după anii 2009-2010, respectiv: Regulamentul (UE) nr. 996/2010, Regulamentul (UE) nr. 376/2014 și Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2015/1018
3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative ale Uniunii	Nu este cazul
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul

5.Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul
6.Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 6-a
Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1.Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul
2.Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectivul proiectului de act normativ	Nu este cazul
3.Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Nu este cazul
4.Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Nu este cazul
5.Informații privind avizarea de către: a)Consiliul Legislativ b)Consiliul Suprem de Apărare a Țării c)Consiliul Economic și Social d)Consiliul Concurenței e)Curtea de Conturi	Proiectul prezentului act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr.841/2018. Nu este cazul Nu este cazul Nu este cazul Nu este cazul
6.Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 7-a
Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ



1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	În temeiul Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, proiectul de act normativ a fost publicat pe pagina de internet a Ministerului Transporturilor, www.mt.ro, și urmează să fie publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, după adoptare. Vor fi întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățeanului sau diversității biologice	Nu este cazul
3. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 8-a
Măsurile de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrative publice centrale și/sau locale - înființarea sau extinderea competenței instituțiilor existente	Nu este cazul
2. Alte informații	Nu au fost identificate



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 26/2009 privind înființarea, organizarea și funcționarea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile și pentru abrogarea Ordonanței Guvernului nr. 51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM – MINISTRU



VIORICA DĂNCILĂ

