

**HOTĂRÂRE nr. 536 din 22 iunie 2000**

pentru aprobarea Conceptului operațional și a Strategiei României privind managementul traficului aerian pentru perioada 2000-2015

**EMITENT: GUVERNUL**

**PUBLICAT ÎN: MONITORUL OFICIAL nr. 337 din 20 iulie 2000**

În temeiul prevederilor art. 107 din Constituția României, precum și ale art. 4 lit. a) și ale [art. 10 din Ordonanța Guvernului nr. 29/1997](#) privind Codul aerian,

Guvernul României adopta prezenta hotărâre.

**ART. 1**

Se aprobă Conceptul operațional și Strategia României privind managementul traficului aerian pentru perioada 2000-2015, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

**ART. 2**

În baza conceptului și strategiei prevăzute la art. 1, în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri Ministerul Transporturilor și Ministerul Apărării Naționale vor aproba "Programul național de dezvoltare a colaborării civile/militare în managementul traficului aerian" și "Proiectul de modernizare a sistemului ATM din România".

**ART. 3**

Pentru a realiza trecerea la implementarea conceptului operațional ATM 2000+ în România, organele de trafic aerian din cadrul Ministerului Apărării Naționale își vor modifica structura și competențele pentru a corespunde cerințelor rezultate din "Programul național de dezvoltare a colaborării civile/militare în managementul traficului aerian" și "Proiectul de modernizare a sistemului ATM din România", care se aproba conform prevederilor prezentei hotărâri.

PRIM-MINISTRU  
MUGUR CONSTANTIN ISARESCU

Contrasemnează:  
-----

Ministrul transporturilor,  
Traian Basescu

p. Ministrul apărării naționale,  
Ioan Mircea Plangu,  
secretar de stat

**ANEXA 1**

CONCEPTUL OPERATIONAL ȘI STRATEGIA ROMÂNIEI  
privind managementul traficului aerian pentru perioada 2000-2015

## 1. Abrevieri, termeni și definiții

1.1. ACC - centrul regional de dirijare și control

1.2. APP - organul de dirijare și control de apropiere

1.3. ATM - managementul traficului aerian

1.4. CCO - centrul de coordonare a operațiunilor de zbor ale companiei aeriene

1.5. CNS - sistemele de comunicație, navigație și supraveghere de la sol și de la bordul aeronavei

1.6. TWR - organul de dirijare și control de aerodrom

1.7. 2000+ - perioada anilor 2000-2015

1.8. Rețeaua ATM consta în sistemul de relații dintre prestatorii de servicii de trafic aerian, operatorii aerieni, aeroporturile și alte organizații de aviație care dețin prerogative și responsabilități în ceea ce privește utilizarea spațiului aerian.

1.9. Capabilitatea de eșalonare autonomă - capacitatea unei aeronave de a satisface cerințele functionale și de performanță ale CNS, care îi permit pilotului să își asume responsabilitatea pentru eșalonarea față de alt trafic

1.10. Traiecte nerestricționate - zborul în cadrul unei autorizări din partea organului de trafic, fără restricții în ceea ce privește traiectul preferat de pilot, către un punct determinat

1.11. Modul de zbor autonom - operațiunile care cuprind atât traiectele nerestricționate, cât și eșalonarea autonomă

1.12. Regimul unui spațiu aerian - clasificare atribuită unui anumit volum de spațiu aerian în conformitate cu modalitățile de organizare, reglementare și utilizare, care include și metoda de eșalonare aplicată în interiorul acestuia

1.13. Succesiunea corelată a operațiunilor unui zbor începe în momentul în care utilizatorul de spațiu aerian interacționează pentru prima dată cu sistemul ATM și încetează o dată cu finalizarea procesului de tarifare a serviciilor ATM ce au fost furnizate utilizatorului

1.14. Planificare - totalitatea activităților și acțiunilor întreprinse în cadrul rețelei ATM, prin care este pregătită și asigurată succesiunea corelată a operațiunilor unui zbor

1.15. Faza strategică de planificare - faza inițială care se încheie cu două zile înainte de efectuarea zborului

1.16. Faza pretactică de planificare - faza intermediară care se încheie cu două ore înainte de efectuarea zborului

1.17. Faza tactică de planificare - faza finală care se încheie o dată cu terminarea zborului.

## 2. Cerințe generale pentru noua rețea ATM din România

2.1. Rețeaua ATM va furniza servicii către toți utilizatorii spațiului aerian al României.

### 2.2. Rețeaua ATM:

a) va asigura servicii de management al zborurilor prin operațiuni succesive corelate, coordonate în mod continuu, în toate fazele de zbor din cadrul rețelei ATM;

b) va deservi diversitatea capacităților tehnico-operaționale ale utilizatorilor, asigurând niveluri diferențiate de servicii, în conformitate

cu cerințele acestora;

c) va permite proceduri care să asigure posibilitatea traiectoriilor dinamice și flexibile cerute de utilizatori;

d) va menține operatorul aerian ca factor principal de decizie în planificarea și în operarea zborului;

e) va asigura coexistența operațiunilor de trafic aerian general (GAT) cu cele de trafic aerian operational (OAT).

2.3. Rețeaua ATM va contribui la reducerea impactului aviației asupra mediului înconjurător prin:

a) reducerea intervalului dintre pornirea motoarelor și decolare, precum și a celui dintre aterizare și oprirea motoarelor;

b) optimizarea traiectoriilor aeronavelor și reducerea timpului de zbor pe ruta;

c) reducerea poluării prin utilizarea unor proceduri care permit zborul la cele mai eficiente regimuri ale motoarelor.

2.4. Rețeaua ATM va deservi aeronave cu capacități tehnico-operationale diferite.

2.5. Rețeaua ATM va atenua restricțiile legate de capacitatea aeroporturilor prin asigurarea utilizării optime a infrastructurii aeroportuare în orice condiții meteorologice.

2.6. Serviciile asigurate de rețeaua ATM se vor realiza printr-un proces fluent și omogen, care începe în faza de pregătire a zborului, continuă pe parcursul executării acestuia și se termină prin tarifarea serviciilor care au fost furnizate.

2.7. Conceptul operational va îmbunătăți eficiența întregii rețele ATM pentru a genera capacități suplimentare de trafic aerian și pentru a crește nivelul de siguranță a zborurilor, simultan cu creșterea calității serviciilor și cu menținerea gradului de încărcare a muncii controlorului de trafic aerian și a pilotului, în limite de siguranță.

Simultan cu reducerea costurilor directe și indirecte, conceptul operational trebuie să asigure:

a) îmbunătățirea nivelului de siguranță a traficului aerian;

b) utilizarea eficientă a capacității de trafic actuale;

c) capacitate de trafic suplimentară, pentru a satisface cererea marită în zonele și în aeroporturile cu trafic aerian congestionat.

### 3. Definirea conceptului operational ATM 2000+ în România

3.1. Conceptul operational ATM 2000+ constă dintr-un sistem de planificare în cadrul rețelei ATM din România, susținut de sisteme computerizate performante și bazat pe definirea a 3 regimuri de spațiu aerian, care implică modificarea rolurilor și a responsabilităților privind asigurarea eșalonării. Sistemul de planificare trebuie să fie stratificat și bazat pe colaborare, să asigure coordonarea încă din faza strategică, succesiunea corelată a operațiunilor, precum și managementul capacității aeroporturilor și organelor de trafic aerian.

3.2. Organizarea spațiului aerian trebuie să se bazeze pe 3 regimuri, după cum urmează:

3.2.1. spațiu aerian negestionat, cu următoarele caracteristici principale:

a) aeronavele evoluează într-un mediu în care situația de trafic aerian

nu este cunoscută;

b) aeronavele nu au obligația interacțiunii cu organe de dirijare sau de management al capacității;

c) aeronavele evoluează în conformitate cu regulile aerului, stabilite pentru acest spațiu;

d) responsabilitatea asigurării eșalonării revine pilotului;

3.2.2. spațiu aerian gestionat, cu următoarele caracteristici principale:

a) aeronavele evoluează într-un mediu în care situația de trafic aerian este cunoscută;

b) aeronavele au obligația interacțiunii cu organele de dirijare și control și cu organele de management al capacității;

c) aeronavele evoluează în conformitate cu regulile aerului, stabilite pentru acest spațiu;

d) responsabilitatea asigurării eșalonării revine organelor de dirijare și control;

3.2.3. spațiu aerian pentru modul de zbor autonom, cu următoarele caracteristici principale:

a) aeronavele evoluează într-un mediu în care situația de trafic aerian este cunoscută;

b) aeronavele au obligația interacțiunii cu organele de dirijare și control și cu organele de management al capacității;

c) aeronavele evoluează în conformitate cu regulile aerului, stabilite pentru acest spațiu;

d) responsabilitatea asigurării eșalonării revine pilotului, în baza capabilităților de eșalonare autonomă.

3.3. Modificările rolurilor și ale responsabilităților trebuie să mențină omul ca factor final de decizie pentru asigurarea eșalonării tactice, indiferent de modul în care:

a) sunt revizuite rolurile individuale și în echipa (la sol și în aer);

b) este implementată planificarea pe baza mai multor sectoare;

c) este utilizat suportul computerizat extensiv.

3.4. Asigurarea eșalonării trebuie să fie în conformitate cu regimul spațiului aerian. Responsabilitatea asigurării eșalonării trebuie să revină, în mod explicit, fie organului de dirijare și control, fie pilotului.

3.5. Prin stratificare și colaborare sistemul de planificare a activităților rețelei ATM din România trebuie să asigure schimbul de date curente necesare dintre organele de dirijare, control și informare a traficului aerian, organele de management al capacității, aeroporturi, precum și dintre CCO și aeronave, pentru a permite diferitelor niveluri ale sistemului să susțină flexibilitatea deciziilor. În acest scop sistemul trebuie să beneficieze de mijloace computerizate avansate care să permită utilizarea în comun și în timp real a informațiilor de interes general pentru rețeaua ATM, de echipamente performanțe și de proceduri operationale elaborate pentru a mari siguranța, capacitatea și eficiența traficului aerian.

3.6. Coordonarea activităților în faza strategică se realizează prin participarea tuturor componentelor rețelei ATM din România, cu scopul de a echilibra și dimensiona capacitatea de trafic și cererea utilizatorilor.

3.7. Succesiunea corelată a operațiunilor trebuie realizată pentru toate fazele zborului, din momentul în care utilizatorul de spațiu aerian interacționează pentru prima dată cu sistemul ATM și până la finalizarea procesului de tarifare a serviciilor ATM ce au fost furnizate utilizatorului.

3.8. Managementul capacității aeroporturilor și organelor de trafic aerian se realizează prin intermediul unor seturi de funcții de planificare stratificată, precum și pe baza unor acorduri ce se vor încheia între participanții din rețeaua ATM cu privire la siguranța și calitatea serviciilor.

3.9. Conceptul operational ATM 2000+ trebuie să se realizeze pe baza dezvoltării:

- a) managementului informatic integrat al datelor;
- b) mijloacelor computerizate avansate;
- c) utilizării în comun și în timp real a informațiilor de interes general pentru rețeaua ATM;
- d) unui CNS precis și perfecționat;
- e) capacității de management al sistemelor aeronavelor;
- f) comunicațiilor de date aer-aer și aer-sol;
- g) unui management al spațiului aerian bazat pe colaborare;
- h) tehnicilor de management al capacității.

4. Definirea Strategiei României pentru implementarea conceptului operational ATM 2000+ în România

4.1. Obiectivul general al rețelei ATM din România este de a facilita, în condiții de siguranță și în toate fazele zborului, un flux al traficului aerian ritmic, fluent și economic, prin furnizarea de servicii ATM adaptabile și conforme cerințelor tuturor utilizatorilor. Serviciile ATM trebuie să fie global interoperabile, să satisfacă volumul cererilor, să opereze după principii uniforme, să respecte cerințele de protecție a mediului înconjurător și să îndeplinească cerințele de securitate națională.

4.2. Pentru realizarea obiectivului general trebuie aplicate următoarele principii strategice:

4.2.1. Principiul spațiului aerian unitar și omogen:

În realizarea scopurilor ATM și cu respectarea suveranității și cerințelor de securitate națională, spațiul aerian al României trebuie să fie considerat unitar și omogen, ca parte integrantă a unui spațiu aerian european continuu; organizarea și utilizarea spațiului aerian al României trebuie să reflecte acest principiu strategic.

4.2.2. Principiul strategic al siguranței:

a) în rețeaua ATM din România trebuie aplicate standardele și practicile uniformizate pe plan european cu privire la siguranța și la managementul factorilor de risc;

b) reglementarea siguranței în rețeaua ATM este o funcție separată de cea de asigurare a serviciilor;

c) nivelul de performanță a siguranței în rețeaua ATM trebuie monitorizat.

4.2.3. Principiul strategic al economiei:

a) activitățile și serviciile rețelei ATM trebuie să fie accesibile din punct de vedere economic pentru utilizatori;

b) costurile directe și indirecte ale unității de servicii ATM, care includ prestarea serviciilor, întârzierile, eficiența zborurilor și costurile de dotare cu echipament, trebuie să scada atunci când este posibil;

c) în scopul stabilirii și monitorizării obiectivelor nivelul de performanță economică trebuie cuantificat.

4.2.4. Principiul strategic al suveranității:

Toate activitățile rețelei ATM trebuie să respecte suveranitatea deplină și exclusivă a României asupra spațiului aerian de deasupra teritoriului său.

4.2.5. Principiul strategic al securității naționale și al apărării naționale:

Toate activitățile rețelei ATM trebuie să îndeplinească cerințele de securitate națională, precum și cerințele de apărare națională și internațională.

4.2.6. Principiul strategic al protecției mediului înconjurător:

În dezvoltarea și funcționarea rețelei ATM trebuie să se respecte prevederile legale privitoare la protecția mediului înconjurător. Impactul asupra mediului înconjurător al zgomotului și emisiilor de gaze produse de aeronave trebuie luat în considerare atunci când se definesc îmbunătățirile operationale ATM. Măsurile pe linie de CNS și ATM, asociate unor astfel de îmbunătățiri, trebuie să fie aplicate astfel încât să rezulte soluții benefice pentru mediul înconjurător ori de câte ori este posibil.

4.2.7. În condițiile respectării celorlalte principii strategice toți utilizatorii trebuie să aibă drept egal de acces la spațiul aerian și să beneficieze de servicii ale căror natură și calitate să le satisfacă cerințele. În acest scop se vor stabili și se vor monitoriza nivelurile de asigurare a calității.

5. Obiectivele strategice pentru implementarea Conceptului operational ATM 2000+ în România

5.1. Obiectivul strategic al siguranței constă în îmbunătățirea nivelurilor de siguranță, astfel încât numărul accidentelor și al incidentelor grave sau cu factor de risc, provocate de ATM, să nu crească, ci, oriunde este posibil, să scadă.

5.2. Obiectivul strategic al economiei constă în reducerea costurilor directe și indirecte, incluse în valoarea unității de servicii ATM.

5.3. Obiectivul strategic al managementului capacității constă în:

a) asigurarea unei capacități suficiente pentru a satisface volumul cererii în perioade tipice de trafic aglomerat, fără a impune, în condiții normale, penalizări importante operationale, economice și de mediu înconjurător;

b) utilizarea optimă a capacității aeroporturilor în funcție de infrastructura acestora, de restricțiile politice și de mediu, de prelucrarea volumului cererii de trafic și de folosirea economică a resurselor.

5.4. Obiectivul strategic al protecției mediului înconjurător constă în colaborarea cu Organizația Internațională a Aviației Civile (OACI), Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene (EUROCONTROL) și cu statele membre ale acestor organizații, pentru a obține îmbunătățiri în rețeaua ATM, în mod special prin accelerarea implementării conceptelor, procedurilor și sistemelor ATM, care ajută la diminuarea impactului aviației asupra mediului înconjurător.

5.5. Obiectivul strategic al securității naționale și al apărării naționale constă în:

a) determinarea noilor mecanisme, criterii și structuri, pentru a dezvolta cooperarea și coordonarea civilă/militară;

b) asigurarea accesului în spațiul aerian, în scopuri militare, atunci când este cazul, prin implementarea unor proceduri speciale.

5.6. Obiectivul strategic în privința uniformizării constă în:

- a) asigurarea conformității operațiilor ATM cu programele OACI și EUROCONTROL în domeniul CNS;
- b) furnizarea în orice moment a unor servicii omogene;
- c) operarea pe baza unor criterii de uniformitate adoptate pentru întreaga zonă a țărilor membre ale Conferinței Europene a Aviației Civile (C.E.A.C.).

5.7. Obiectivul strategic al asigurării calității constă în sprijinirea, promovarea și intensificarea utilizării standardelor de calitate ISO 9000 sau a unor standarde similare și recunoscute pentru managementul calității, pentru a asigura succesiunea corelată a operațiilor în domeniul serviciilor ATM.

5.8. Obiectivul strategic în privința factorului uman constă în implicarea și angajarea acestuia în susținerea procesului de schimbare a sistemului ATM, astfel încât personalul operational, tehnic și auxiliar să poată să își desfășoare activitatea în mod eficient, eficient și în siguranță, în limitele capacității sale, să fie motivat și să obțină satisfacția muncii.

5.9. Atunci când îndeplinirea simultană a cerințelor utilizatorilor și a obiectivelor strategice nu este posibilă, se vor aplica soluții optimizate, în cadrul cărora obiectivul strategic al siguranței are prioritate maximă și nu poate fi exclus.

6. Liniile de acțiune pentru implementarea Conceptului operational ATM 2000+

6.1. Evoluția tehnică a rețelei ATM din România trebuie să aibă loc sub forma unei schimbări graduale și controlate, cu menținerea permanentă a coeziunii și funcționalității operationale.

6.2. Fiecare proiect pentru realizarea liniilor de acțiune se va integra în rețeaua ATM, iar perioada de valabilitate, cerințele și consecințele fiecărui proiect se vor identifica și vor evalua în timp util.

6.3. Fiecare fază a dezvoltării rețelei ATM și a elementelor sale trebuie monitorizată pentru a menține continuitatea, bugetul și termenii preconizați, precum și pentru a asigura o bază pentru deciziile de continuare, redirectionare sau încetare.

6.4. Participanții din rețeaua ATM trebuie să fie implicați în timp util în procesele de schimbare de care sunt interesați.

6.5. Soluțiile tehnice și operationale, resursele și prioritățile trebuie determinate pe baza factorilor de siguranță și a costurilor, pentru a genera cât mai curând posibil beneficii operationale.

6.6. Nivelul de complexitate nu trebuie să depășească cerințele de performanță a obiectivelor preconizate.

6.7. De fiecare dată când există avantaje operationale sau din punct de vedere al costurilor, în zonele în care se au în vedere aceleași niveluri de performanță trebuie luată în considerare uniformizarea în definirea obiectivelor, a funcționalității și echipamentelor necesare, a procedurilor și pregătirii personalului.

6.8. Dezvoltarea și schimbarea echipamentelor și/sau procedurilor trebuie să se efectueze în mod sincronizat.

6.9. Pentru a asigura trecerea la realizarea conceptului operational ATM 2000+ în România, organele de trafic aerian din cadrul Regiei Autonome

"Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian" - ROMATSA vor asigura serviciile de trafic aerian și activitățile ATM conexe, după cum urmează:

6.9.1. ACC București:

- a) serviciul de dirijare și control regional în spațiul aerian al întregii Regiuni de Informare a Zborurilor (FIR) București;
- b) serviciul de informare a zborurilor în spațiul aerian al întregii Regiuni de Informare a Zborurilor (FIR) București;
- c) serviciul de alarmare, precum și managementul capacității de trafic aerian pentru întreaga Regiune de Informare a Zborurilor (FIR) București;
- d) atribuțiile părții civile în coordonarea civilă/militară pentru întregul FIR București.

6.9.2. APP București:

- a) serviciul de dirijare și control de apropiere, precum și serviciul de informare a zborurilor, pentru aerodromurile București-Otopeni, București-Baneasa, Craiova;
- b) serviciul de alarmare pentru zona de responsabilitate repartizată;
- c) atribuțiile părții civile în coordonarea civilă/militară pentru zona de responsabilitate repartizată.

6.9.3. APP Arad:

- a) serviciul de dirijare și control de apropiere, precum și serviciul de informare a zborurilor pentru aerodromurile Arad, Timișoara, Oradea, Caransebes;
- b) serviciul de alarmare pentru zona de responsabilitate repartizată;
- c) atribuțiile părții civile în coordonarea civilă/militară pentru zona de responsabilitate repartizată.

6.9.4. APP Cluj-Napoca:

- a) serviciul de dirijare și control de apropiere, precum și serviciul de informare a zborurilor pentru aerodromurile Cluj-Napoca, Targu Mures, Baia Mare, Satu Mare, Sibiu;
- b) serviciul de alarmare pentru zona de responsabilitate repartizată;
- c) atribuțiile părții civile în coordonarea civilă/militară pentru zona de responsabilitate repartizată.

6.9.5. APP Bacau:

- a) serviciul de dirijare și control de apropiere, precum și serviciul de informare a zborurilor pentru aerodromurile Bacau, Iași, Suceava;
- b) serviciul de alarmare pentru zona de responsabilitate repartizată;
- c) atribuțiile părții civile în coordonarea civilă/militară pentru zona de responsabilitate repartizată.

6.9.6. APP Constanta:

- a) serviciul de dirijare și control de apropiere, precum și serviciul de informare a zborurilor pentru aerodromurile Constanta și Tulcea;
- b) serviciul de alarmare pentru zona de responsabilitate repartizată;
- c) atribuțiile părții civile în coordonarea civilă/militară pentru zona de responsabilitate repartizată.

6.9.7. TWR Otopeni, Baneasa, Craiova, Arad, Timișoara, Oradea, Caransebes, Cluj-Napoca, Targu Mures, Baia Mare, Satu Mare, Sibiu, Bacau, Iași, Suceava, Constanta și Tulcea:

- a) serviciul de dirijare și control de aerodrom, precum și serviciul de informare a zborurilor pentru aerodromul la care este localizat organul TWR respectiv;
- b) serviciul de alarmare pentru zona de responsabilitate repartizată;



c) atribuțiile părții civile în coordonarea civilă/militară pentru zona de responsabilitate repartizată.

6.10. Responsabilitățile precise în ceea ce privește asigurarea serviciilor de dirijare și control al apropierii, delimitarea zonelor de responsabilitate repartizate APP și TWR, precum și interfatarea operațională dintre aceste organe de dirijare și control și ACC București vor fi stabilite, pentru fiecare APP sau TWR, de către Regia Autonomă "Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian" - ROMATSA, cu avizul Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautică Civilă Română", în baza criteriilor de siguranță, operaționale, tehnice și de management al capacității traficului aerian, precum și în conformitate cu prevederile cap. 3 pct. 3.2 din anexa nr. 11 "Serviciile de trafic aerian" la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 (OACI), la care România a aderat prin [Decretul nr. 194/1965](#).

6.11. Pentru asigurarea tehnică a interfetelor dintre ACC București, APP și TWR, Regia Autonomă "Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian" - ROMATSA va realiza un sistem integrat de comunicații vocale și de date, precum și un sistem informatic integrat.

6.12. Pentru asigurarea în cazuri de forță majoră a continuității serviciilor de trafic aerian civile, Regia Autonomă "Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian" - ROMATSA va realiza două centre de rezerva (CR-1/2) pentru dirijarea, controlul și informarea traficului aerian civil, pe baza "Sistemului integrat de comunicații vocale și de date" și a "Sistemului informatic integrat". CR-1 va fi situat în Centrul de dirijare a zborurilor București, iar CR-2 va fi situat într-un amplasament desemnat printr-un acord ce se va încheia în acest sens între Regia Autonomă "Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian" - ROMATSA și Statul Major al Forțelor Aeriene.

-----