

RAPORT ANUAL 2015

CUPRINS

Conducerea ROMATSA în anul 2015
Activitatea operațională, tehnică, siguranța și calitatea serviciilor furnizate
Programul Cer Unic European și SESAR
Audit intern
Evoluția indicatorilor privind eficiența costurilor în anul 2015
Cooperare internă și internațională
Managementul resurselor umane
Diferențe înregistrate în raport cu obiectivele
Exercițiul financiar 2015
Grafice
Glosar

CONDUCEREA ROMATSA ÎN ANUL 2015

Consiliul de Administrație

Neacșa Petre	președinte (de la 31.07.2015)
Jorj Mircea	președinte (până la 25.03.2015)
Pârvu Marcel	președinte (25.03.2015 - 31.07.2015)
Nițu Mărioara	membru
Radu Carmen	membru
Costaș Bogdan	membru
Brezeanu Dragoș	membru
Pârvu Marcel	membru (de la 31.07.2015)
Cornilă Anișoara	membru provizoriu (până la 25.03.2015)
Neacșa Petre	membru (25.03.2015 - 31.07.2015)
Stanciu Ion-Aurel	membru provizoriu (până la 28.08.2015)

Echipa managerială

Stanciu Ion – Aurel	director general (până la 28.08.2015)
Cârnă Fănică	p. director general (de la 28.08.2015)
Cârnă Fănică	director general adjunct
Șerban Adrian Remus	director departament operațional
Cimpuieru Valentin	director departament tehnic dezvoltare
Donciu Bogdan	director ATM
Frâncu Aleodor Marian	director dezvoltare
Popeangă Silvia	director economic (până la 01.01.2016)
Țară Luminița	p. director economic (de la 01.01.2016)
Gaceff Ștefan	director siguranță și calitate (până la 31.12.2015)
Miroiu Valentin	p. director siguranță și calitate (de la 01.01.2016)
Niță Ștefan	director tehnic
Titea Dragoș	director juridic și administrativ

ACTIVITATEA OPERAȚIONALĂ, TEHNICĂ, SIGURANȚA ȘI CALITATEA SERVICIILOR FURNIZATE

Activitatea operațională

Managementul Activității de Rută

Activitățile desfășurate în domeniul managementului activității de rută în anul 2015, sunt următoarele:

1. Optimizarea structurii de rute ATS (Servicii de Trafic Aerian) din cadrul Regiunii de Informare a Zborurilor (FIR) București, efectuată în conformitate cu ARN (European ATS Route Network) Version 2013 – 2015, în părțile corespunzătoare anului 2015:

- modificarea unui număr de 37 de rute RNAV/segmente de rute prin introducerea sau eliminarea unor puncte semnificative și/sau punct de raport, în spațiul aerian inferior și superior, în vederea fluidizării traficului aerian și implementării operațiunilor sectoarelor transfrontaliere de spațiu aerian (CBS) în Danube FAB și operațiunilor în Free Route în FIR București;

- introducerea următoarelor zone: LRR501, LRR502, LRR503;

- au fost retrase următoarele zone: LRD62;

- s-au eliminat zonele: LRR10, LRR11A, LRR52, LRR53, LRR56, LRR57, LRR58, LRR59;

- au fost introduse următoarele zone: LRR10A, LRR11B, LRR52A, LRR56A, LRR58A, LRR59A;

- optimizarea interfeței operaționale cu Zonele de Control de Terminal (TMA) București;

2. Participarea la optimizarea structurii de rute în contextul implementării TMA NAPOC; elaborarea documentelor corespunzătoare pe linia obiectului de activitate al managementului de rută: evaluare de risc, amendare LoAs (scrisori de înțelegere), elaborare bază de amendament pentru secțiunea corespunzătoare din AIP (publicație de informare aeronautică);

3. Extinderea operării FRA (flexibilitatea rutelor de spațiu aerian) pe timp de noapte – NFRAB – între CTA București și FIR Budapesta, peste graniță, pe durata activării N-FRA în FIR București: elaborare documentație justificativă pentru implementarea N-FRAB între FIR București și Budapesta, transmisă către Autoritatea Aeronautică Civilă Română - AACR și către Consiliul pentru Managementul Spațiului Aerian (CMSA), în vederea obținerii acordului acestuia, elaborare analiză de risc, proceduri de colaborare între cele 2 unități (LoA), baza de amendament al secțiunii corespunzătoare din AIP România. În data de 20 august 2015 a început operarea N-FRAB între CTA București și FIR Budapesta;

4. Dezvoltarea Danube FAB din perspectivă operațională.

A continuat cooperarea cu partenerii bulgari pentru:

- analiza și actualizarea, dacă este cazul, a conceptului operațional și a procedurilor aferente Danube FAB;

- analiza operațională pentru identificarea modalităților optime - din perspectiva siguranței traficului aerian și a fluidizării fluxurilor de trafic – pentru extinderea operațiunilor Free Route Airspace;

- pregătirea personalului operațional care furnizează servicii de navigație aeriană în Danube FAB – întâlnire de lucru a training board-ului;

5. Configurarea și evaluarea preliminară, cu utilizarea aplicațiilor SAAM/NEST și RAMS a scenariilor (sectorizare spațiu aerian, eșantion de trafic) în vederea realizării simulărilor de tip Fast Time și Real Time, pentru extinderea operațiunilor FRA (Flexibilitatea Rutelor de Spațiu Aerian) în Danube FAB – în contextul studiului posibilităților de extindere a operațiunilor FRA la nivelul Danube FAB, proiect co-finanțat de TEN-T;

S-a pregătit și s-a participat la simulare în timp real (RTS), cu sprijinul EUROCONTROL, activitate care s-a desfășurat în toamna anului 2015 (oct. – nov.), la Bretigny;

6. Activități pentru rezolvarea problemelor de fluxuri de trafic aerian în FIR București generate de reorganizarea spațiului aerian din Bulgaria, datorată reorganizării fluxurilor de trafic aerian în zona UDROS-ODERO, în contextul conflictelor din Crimeea și, ulterior, a celor din Orientul Mijlociu.

România a avut cunoștință abia în luna ianuarie 2015 despre această propunere și a solicitat o serie de întâlniri între EUROCONTROL, România, Bulgaria și Turcia, pentru a identifica o soluție convenabilă pentru toate părțile, la care Turcia a răspuns abia în luna decembrie 2015.

În anul 2015 România a analizat:

- conexiunile propuse dintre noile puncte de la interfața Turcia/Bulgaria cu structura de rute din România,

- schimbarea direcțiilor fluxurilor de trafic prin punctele UDROS și ODERO, precum și

- noile restricții RAD asociate noii scheme de rețea de trafic aerian.

Concluzia acestor analize a fost aceea că în cazul în care noua structură de spațiu aerian precum și restricțiile RAD asociate ar fi fost implementate așa cum s-a propus, acest lucru ar fi mutat în mod deliberat o mare parte din fluxurile ce operează prin zona ODERO/UDROS în sectoarele de dirijare din spațiul aerian românesc unde ar fi crescut încărcarea în mod considerabil, cu probabilitate ridicată de atingere a limitei de capacitate, care ar fi generat probleme de siguranță a traficului aerian.

Se estimează că soluțiile identificate de ROMATSA la sfârșitul anului 2015, coordonate la nivel internațional cu NM EUROCONTROL, Bulgaria și Turcia, inclusiv ICAO și care se implementează în prima parte a anului 2016 vor aduce beneficii sporite cu 50-60% față de cazul în care ROMATSA ar fi fost nevoită să implementeze modificările de fluxuri de trafic aerian, generate de reorganizarea zonei UDROS/ODERO, așa cum a fost propunerea inițială, care a fost adusă la cunoștința ROMATSA în luna ianuarie 2015;

7. Activități în vederea implementării configurației de sectorizare în cazul divizării verticale pe 4 sectoare a sectoarelor KONEL și BUDMO și a sectorului BANAP pe 3 sectoare verticale (s-a purtat corespondență cu Direcția Tehnică pentru asigurarea frecvențelor de comunicații necesare pentru fiecare sector, elaborarea Planurilor de măsuri pentru implementarea configurației ACC București cu sectoarele KONEL, BUDMO cu divizare pe verticală pe 4 niveluri (sectoare) și BANAP pe 3 sectoare verticale și participare la testările de divizare/ comasare);

8. Participarea, pe linia obiectului de activitate a managementului de rută, la analiza proiectelor de acte normative și reglementări trimise spre consultare de către AACR, Ministerul Transporturilor (Codul Aerian, Hotărârea Guvernului nr. 912/ 2010, RACR-RPAS, etc.) precum și la analiza proiectelor de documente elaborate de organizațiile internaționale la care România este parte -EASA, EUROCONTROL, ICAO (Anexa 11 IACO, ICAO Doc 4444 – PANS-ATM);

9. Elaborarea sau actualizarea, după caz, a unor proceduri operaționale aplicabile în domeniul serviciilor de trafic aerian de rută (de ex. Procedura Safety Nets, ed3, Procedura de trecere faza F4 – F2, Manual ATCO, Procedura de divizare sau comasare sectoare ACC București, etc.);

10. Elaborarea sau actualizarea, după caz, a unor protocoale și/sau proceduri de colaborare civil – militară, respectiv a procedurilor de management pre-tactic și tactic al spațiului aerian, după cum urmează:

- participarea la elaborarea Amendamentului nr. 2 la Procedurile de colaborare civil-militară a zborurilor, ediția 5.2 din 30.03.2015,
- elaborarea Procedurilor de cooperare privind siguranța zborurilor în cazul executării activităților potențial periculoase pentru aeronave în poligoane terestre/fluviiale, DGO-CCM-PIN0602-CIV/MIL, ediția 3.0/2015; transmiterea spre consultare către părțile semnatare a propunerilor pentru următoarea ediție, care include și raioanele maritime în care se desfășoară astfel de activități,
- participarea la elaborarea tuturor protocoalelor pentru activitățile de zbor civil-militare complexe, naționale sau internaționale, cu impact asupra traficului aerian de rută,
- elaborarea prevederilor din *Standard Operating Procedures* între Centrul de Operații Aeriene/SMFA și Reprezentantul de rang înalt al Statelor Unite la Baza Aeriană Deveselu cu referire la traversarea de către traficul GAT (Trafic Aerian General) a LRR 502 și LRR 503 în situații de urgență sau condiții meteorologice periculoase pentru zbor,
- participarea la elaborarea Procedurilor de management pre-tactic și tactic al spațiului aerian în FIR București ale AMC România, ediția 3.0/noiembrie 2015;

11. Elaborarea unor propuneri de măsuri corective pe linia obiectului de activitate al managementului de rută, în urma inspecțiilor și auditurilor efectuate de Direcția Siguranță și Calitate și AACR și urmărirea implementării acestora;

12. Analiza evenimentelor de siguranță raportate (REAC) și urmărirea implementării măsurilor corective, dacă a fost cazul. Participarea experților managementului de rută în comisiile de cercetare ulterioară a unor evenimente ATM;

13. Elaborarea documentației în vederea modificării sistemului ATM prin intrarea în operare a 4 noi frecvențe de comunicații pentru furnizarea serviciului de informare a zborurilor și a serviciului de alarmare de la pozițiile operaționale dedicate FIC (Centru de Informare a Zborurilor) din cadrul ACC București. În prezent documentația este transmisă la AACR pentru analiză și aprobare;

14. Elaborarea documentației în vederea stabilirii lățimii rutelor ATS în spațiul aerian sub FL 105 din FIR București în vederea publicării acestei informații în AIP România;

15. Activități de actualizare a Regulamentului de Organizare și Funcționare - ROF ROMATSA – secțiunea corespunzătoare serviciului managementului de rută și a fișelor postului pentru experții din cadrul acestuia;

16. Activități de instruire a personalului care urmează un curs de pregătire inițială în vederea obținerii licenței CTA stagiar, care se desfășoară la DSNAR Constanța (pentru disciplinele de instruire aferente obiectului de activitate al managementului de rută);

17. Participarea la procesul de selecție a personalului care urmează cursul de pregătire inițială în vederea obținerii licenței CTA stagiar;

18. Activități de îndrumare pentru studenții Facultății de Aeronave aflați în stagiu de practică la ROMATSA/DO/DATM;

19. Participarea la revizuirea zonelor rezervate pentru activități de zbor militare și transformarea celor cu impact asupra traficului aerian civil din zone segregate în zone temporar rezervate (TRA);

20. Coordonarea elaborării reglementărilor necesare și îndeplinirii responsabilităților ROMATSA în domeniul intervențiilor active în atmosferă (lansări rachete antigrindină).

Activități permanente ale SMR:

- întocmirea bazelor de amendare AIP România în conformitate cu modificările de spațiu aerian aferente competenței SMR;
- participarea la reuniuni RNDSEG/ICAO (Route Network Development Sub Group – ICAO EUR Region);
- participarea la reuniuni RDGE/ICAO (Route Development Group – Eastern Part of the ICAO EUR Region);
- participarea la reuniuni APDSG (ATM Procedures Development Sub-Group), subordonat NETOPS;
- participarea la reuniuni CPSP (Capacity Planning Group), subordonat NETOPS;
- efectuarea de studii diverse, cu utilizarea aplicației NEST – dezvoltată de EUROCONTROL - pentru analiza schemelor de închidere/deschidere sectoare și în contextul actualizării planurilor de capacitate pentru LSSIP (Implementarea Locală a Centrului Unic) - material pregătit pentru lucrările grupului CAPLAN;
- efectuarea de studii diverse pentru optimizarea structurii de spațiu aerian prin utilizarea de aplicații dedicate, astfel:
 - NEST (Network Strategic Tool), dezvoltată de EUROCONTROL – analiză preliminară
 - RAMS (ISA Software) - simulare de tip Fast Time
- colaborarea civil-militară în scopul aplicării conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian;
- efectuarea inspecțiilor operaționale la ACC București și coordonarea planului de măsuri corective operaționale;
- participarea la încheierea de protocoale, proceduri, reglementari în colaborare cu instituții interne – MT, AACR, SMFA și utilizatori ai spațiului aerian - TAROM, AOPA, ARCA, etc.;
- participarea în cadrul echipelor de specialiști la dezvoltarea și implementarea Sistemului ATM 2015+;
- participarea la elaborarea/revizuirea procedurilor aferente implementării Sistemului Național Antigrintină;
- participarea la activități specifice colaborării civil-militare și programe de executare zboruri fără personal la bord (UAV);
- participarea pe linia obiectului de activitate a managementului de rută, la pregătirea și desfășurarea simulării în timp real RTS – Bretigny;
- participarea, pe linia obiectului de activitate a managementului de rută, la analiza proiectelor de reglementări trimise spre consultare de către AACR, MT, precum și la analiza proiectelor de documente elaborate de organizațiile internaționale la care România este parte - EASA, EUROCONTROL, ICAO, etc.

Managementul Activității de Terminal

Principalele activități desfășurate în anul 2015 în domeniul managementului activității de terminal au fost următoarele:

1. Coordonare proiect implementare TMA NAPOC

Descriere activități:

- coordonarea Grupului de Lucru TMA NAPOC, planificarea activităților și întocmirea documentelor;
- coordonarea validării și implementării rutei de plecare/sosire instrumentală standard (SID/STAR) convenționale și PRNAV (DME/DME), proceduri de apropiere instrumentală noi sau revizuite;
- elaborarea/actualizarea documentelor specifice:
 - Concept Operațional și Tehnic
 - analiză risc implementare TMA
 - analiză risc implementare concept PRNAV
 - analiză risc implementare rute SID/STAR
 - LoAs unități ATS
 - plan implementare activitate în sala operațională Approach (APP) din CDZ (Centrul de Dirijare a Zborurilor) București
 - proceduri colaborare aerocluburi/operatori aerieni
 - proceduri GAT/OAT, etc.;
- coordonarea proiectării și publicării traiectelor VFR (reguli de zbor la vedere) în TMA NAPOC;
- elaborarea bazei AMDT AIP, coordonări clarificări în vederea aprobării și redactării;
- solicitarea aprobării AACR pentru modificarea sistemului ATM, coordonarea clarificării.

2. Proiecte de modernizare a aeroporturilor

Descriere activități:

- coordonarea/elaborarea documentelor specifice pentru proiectele de modernizare a unor aeroporturi (proceduri de colaborare temporare pe durata lucrărilor, baze emiteri AIP SUP sau NOTAM, proceduri de apropiere instrumentală, analize de risc, coordonări plan etapizare, etc.):
 - Aeroport Oradea (prelungire pistă RWY 19/01)
 - Aeroport Suceava (prelungire pistă 16/34, construire turn nou)
 - Aeroport Constanța – lucrări suprafața de mișcare
 - analiza studiului de fezabilitate și a certificatului de urbanism aferente proiectului de extindere și modernizare a suprafețelor aeroportuare la Aeroportul Baia Mare
 - Aeroport Craiova – reparații pistă
 - Aeroport Tulcea – reparații pistă, extindere lățime
 - Helidrom „Vega Offshore” Midia/Năvodari
 - Aerodrom Baia Mare – extindere pistă
 - Aeroport Iași – lucrări platforme
 - Aeroport Satu Mare – reparații pistă.

3. Coordonarea proiectului de implementare proceduri APV (Procedură de Apropiere cu Ghidare Verticală)

Descriere activități:

- coordonarea contractului de proiectare proceduri zbor instrumental, inclusiv proceduri bazate pe EGNOS: cerințe operaționale, verificare documentație proiectare, analize de risc asociate, documentații pentru obținerea acceptului AACR pentru modificarea sistemului ATM, bazelor AMDT AIP pentru publicare și implementare;

- au fost finalizate procedurile RNAV(GNSS) – LNAV pentru aeroporturile Suceava și Constanța; vor intra în operare în primăvara anului 2016;
- elaborarea planului de pregătire a controlorilor de trafic aerian;

4. Proiect A - SMGCS

Descriere activități:

- participarea la Grupul de Lucru privind proiectul de implementare a A-SMGCS pe Aeroportul Internațional Henri Coandă București;

5. Proiect ATM 2015+

Descriere activități:

- participarea la Grupul de Lucru ATM 2015+
 - completarea „adaptation data” pentru configurarea sistemului
 - participarea la cursuri organizate de INDRA pentru a prezenta sistemul ATM2015+ (prezentare Electronic flight strips system, prezentare Controller working positions, Flight data operator și Flight data processing system)
 - participarea la sesiunea pre-FAT (testare sistem);

6. Optimizarea procedurilor de zbor instrumental

Descriere activități:

- elaborarea documentației pentru licitația de desemnare a furnizorului de servicii de proiectare a procedurilor de zbor instrumental și participarea la procesul de analiză a ofertelor;
- coordonarea implementării sau optimizarea procedurilor de zbor instrumental (analiză studii teren și obstacolare, coordonare formulare cerințe operaționale ale CTA/operatori aerieni/SMFA, coordonare proces aprobare AACR și proces publicare, etc.);
- Suceava: proiectare, coordonare verificare din zbor, publicare VOR RWY 16/34, LNAV RWY 16/34, SID RWY 16/34;
- Constanța: proiectare SID/STAR RWY 18/36, ILS RWY 36, VOR RWY 18/36, LNAV RWY 18/36;
- coordonarea închiderii rutei SID ELKAV și TABAV TMA București;
- implementarea procedurilor de zbor instrumental (ILS RWY 29 LRTR, ILS CAT II RWY 27 LRSB, NDB RWY 19 LROD, ILS RWY 34 LRSV);
- coordonarea proiectării ILS CAT II LRBM;
- coordonarea cu SMFA și Direcția Topografică Militară privind elaborarea și implementarea studiilor de teren și obstacolare pentru proiectarea procedurilor de apropiere instrumentală la Boboc și Câmpia Turzii;
- colaborarea cu Aeroportul Sibiu pentru upgradarea sistemului de aterizare instrumentală ILS CAT II (coordonare ședințe TAROM – Aeroport Sibiu, analiză studiu teren și obstacolare);
- coordonarea verificării din zbor a procedurilor de zbor instrumental (Sibiu NDB 09, Tg. Mureș NDB 25, etc.).

7. Remote and Virtual TWR

Descriere activități:

- participarea în grup de lucru ROMATSA și EUROCAE/EUROCONTROL, formularea cerințelor operaționale;
- site surveys TWR Arad;
- participarea la intrarea în operare a RVT (Remote and Virtual Tower) la Aeroportul Sundsvall/Suedia.

8. Centralizarea situației mișcărilor în FIR București și în zona terminală

Descriere activități:

- centralizarea lunară a situației mișcărilor pe toate aeroporturile din România;
- centralizarea lunară a situației mișcărilor în FIR București;
- elaborarea unor situații statistice care să reflecte evoluția traficului;
- transmiterea trimestrială a datelor către AACR.

9. Pregătire/informare CTA

Descriere activități:

- informarea controlorilor de trafic aerian privind intrarea în vigoare a unor noi reglementări sau modificarea acestora și stabilirea nivelului de pregătire CTA;
- informarea CTA privind intrarea în vigoare a unor modificări operaționale și stabilirea nivelului MBI (tema de briefing obligatoriu);
- asigurarea examinării teoretice și practice pentru candidații CTA;
- participarea în comisiile de evaluare pentru avansarea sau promovarea CTA;
- coordonarea organizării concursului APP București.

10. Inspecții operaționale

Descriere activități:

- au fost efectuate inspecții operaționale la unitățile APP Constanța, APP Arad, TWR Constanța, TWR Tulcea, TWR Băneasa, TWR Otopeni, TWR Iași, TWR Bacău, TWR Suceava, TWR Craiova, TWR Satu Mare, TWR Baia Mare, TWR Oradea, TWR Arad, TWR Timișoara, TWR Cluj, TWR Tg. Mureș și TWR Sibiu.

11. A fost asigurată **Monitorizarea aplicării planurilor de măsuri** stabilite în urma auditurilor sau inspecțiilor operaționale efectuate de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, Direcția Siguranță și Calitate și Serviciul Managementul Activităților de Terminal din cadrul regiei.

12. Elaborare documentație specifică domeniului de activitate

Descriere activități:

- întocmirea analizei de risc pentru instalarea de noi echipamente de radionavigație sau înlocuirea acestora;
- formularea cerințelor operaționale pentru instalarea unor noi echipamente de radionavigație de sol;
- coordonarea elaborării bazelor de amendament AIP TMA NAPOC, baza supliment LROD, LRCK, LRSM, LRIA, etc.
- coordonarea aeroporturilor pentru implementarea/actualizarea procedurilor LVO (Timișoara, Arad, Otopeni, Cluj, Iași, Sibiu, Târgu Mureș);
- actualizarea Manualelor Operaționale TWR, APP;
- participarea la consultări privind modificări legislative și propuneri de amendamente;

- coordonarea elaborării amendamentelor LoA interne, între unități de trafic aerian din FIR București și externe, între unități de trafic aerian din FIR București și unități de trafic aerian din statele învecinate;
- coordonarea elaborării procedurilor de colaborare cu aerocluburile locale, operatori aerieni privați (VEGA – APP/TWR Constanța, FLY COMPANY, Iacării Acrobați, Aerocontrol, Teamnet, Asociația Parașutism Timișoara);
- coordonarea întocmirii/actualizării procedurilor de colaborare între subunitățile DSNA și aeroporturi;
- coordonarea elaborării/actualizării procedurilor de colaborare cu unitățile Ministerului Apărării;
- coordonarea elaborării procedurilor de colaborare privind spectacolele/concursurile aeriene, lansări baloane (BIAS Băneasa Airshow, Aeroclubul României - record înălțime balon cu aer cald, zbor în curenți ondulatorii, concursul internațional de acrobație, etc.);
- participarea la elaborarea de proceduri de colaborare pentru exerciții militare ce au loc în spațiul aerian de terminal;
- elaborarea instrucțiunilor de utilizare RSUR la APP Cluj.

13. Alte activități operaționale

- monitorizarea riscurilor aferente activității specifice turnurilor de control de aerodrom (TWR) și unităților de control de apropiere (APP), analiza Raportării Evenimentelor de Aviație Civilă (REAC), formularea de cerințe sau recomandări pentru reducerea riscurilor;
- consultări cu operatorii aerieni: organizare întâlniri periodice cu TAROM, implicare TAROM în formularea cerințelor operaționale pentru proiectare proceduri de zbor instrumental;
- participarea la seminarii și ședințe operaționale (APDSG - Sofia, PBN WORKSHOP - Minsk, Adaptation Data/INDRA, Remote Tower/EUROCAE, Aerodrome Operations Team - EUROCONTROL);
- optimizarea interfeței APP – ACC București;
- participarea la Grupul de Lucru Strategia ROMATSA privind prestarea serviciilor de navigație aeriană la aeroporturile din România pentru perioada 2015-2024;
- participarea la Grupul de Lucru privind realizarea organigramei regiei;
- consultări cu operatorii aerieni și AACR în privința sesizărilor privind zgomotul în zona aeroporturilor;
- coordonarea modificării LRD100 Clinceni, CTR Oradea;
- corelarea obiectivelor LSSIP cu obiectivele definite în Planul de Afaceri Strategic și la analiza impactului și stadiului de implementare a prevederilor Regulamentelor Europene;
- pregătirea documentelor și amendamentelor acestora pentru introducerea în sistemul NIDS (sistem operativ de afișare informații și date).

Sisteme ATM

a. Implementarea N-FRAB (Flexibilitatea Rutelor de Spațiu Aerian pe Timp de Noapte între FIR Budapesta și CTA București)

Experții Sisteme ATM au coordonat în domeniul de specialitate implementarea N-FRAB. ROMATSA și HUNGAROCNTROL au implementat Night Free Route Operations (N-FRAB) peste granița celor două Regiuni de Informare a Zborurilor (intervalul de operare N-FRAB: 22:00-04:00 UTC vara și 23:00-05:00 UTC iarna). Astfel, operatorii aerieni nu mai sunt obligați să urmeze structura de rute fixe, putând să-și planifice liber zborurile, în funcție de propriile nevoi, între punctele de intrare și de ieșire din spațiul aerian al celor două țări.

Acțiunea a fost demarată în luna aprilie 2015, cu un termen de implementare foarte strâns, astfel încât timpul alocat fiecărei activități a fost foarte scurt, presupunând un efort ridicat din partea ROMATSA, HUNGAROCNTROL, dar și a EUROCONTROL care a susținut inițiativa celor doi furnizori de servicii de navigație aeriană. Toate activitățile au fost finalizate în timp util, astfel încât pe 20 august 2015 N-FRAB a devenit operațional.

N-FRAB reprezintă prima inițiativă de coordonare inter-FAB la nivel european, în ceea ce privește utilizarea rutelor libere în zona de responsabilitate a doi furnizori de servicii de navigație aeriană ce utilizează sisteme de management al traficului aerian diferite, interoperabile, operând în două Blocuri Funcționale de Spațiu Aerian diferite (ROMATSA în DANUBE FAB, HUNGAROCNTROL în FAB Central Europe).

b. Participarea la derularea Programului de Dezvoltare și Implementare a Noului Sistem ATM ROMATSA 2015+.

Experții SATM au participat la activitățile de revizuire din punct de vedere operațional a documentației sistem și a documentației de testare. În semestrul II din 2015 au avut loc cele două sesiuni de testare FAT și sesiunea SAT, activități în care au fost implicați specialiștii SATM, ca membri în comisia de testare, dar și în calitate de coordonatori de pachete de testare. Totodată, au fost realizate: pregătirea, introducerea, actualizarea, verificarea în sistem a datelor de configurare (Adaptation Data). SATM asigură managementul configurației proiectului ATM2015+, al datelor de configurație (adaptation data) și al documentației. SATM analizează impactul modificărilor rezultate în urma FAT, SAT și propune planificarea implementării acestora.

Următoarele activități de coordonare a proiectului au avut loc în 2015: managementul, monitorizarea și controlul nemijlocit al Proiectului, avizarea tuturor documentelor din cadrul proiectului, întocmirea rapoartelor de stadiu și a rapoartelor de sfârșit de etapă ale proiectului și autorizarea demarării noilor etape, managementul riscurilor (împreună cu proiect managerii grupurilor de lucru), organizarea mai multor sesiuni de pre-testare a Sistemului ATM2015+, planificarea pregătirii personalului ROMATSA și finalizarea cursurilor de pregătire a personalului implicat în testarea FAT și SAT a Sistemului. Au avut loc activități în comun cu furnizorul pentru: definirea datelor de setare a sistemului din cadrul Adaptation Data, integrarea cu celelalte sisteme operative ale ROMATSA (VCSS, NICE, PASACT, A-SMGCS, etc).

c. Reamenajare Sală Vioară

Experții SATM au participat la derularea proiectului și coordonarea instalării componentelor SIM și TDS ale Sistemului ATM2015+ în Sala Vioară.

d. Activități sistem operațional (SELEX)

- Îmbunătățire sistem SELEX

SATM participă la activitățile de revizuire a documentației sistem și de testare a versiunilor software SELEX. Aceste activități au loc atunci când se realizează corecții software ce vizează funcționalitățile implementate. În prezent sunt în derulare activitățile aferente contractului de mentenanță încheiat cu firma SELEX. Experții au formulat cerințele operaționale referitoare la corecții DSP pentru APP și la implementarea Mod S în sistemul SELEX (FDP, CWP, FPPS), participând și la faza de implementare.

- Actualizare environment sisteme procesare date implementare concept operațional TMA NAPOC

În 2015 activitatea a constat în:

- implementarea sectorizării FDP-FPPS conform Concept Operațional Ed. 4.1;

- actualizare geografiei sistemelor FDP/FPPS;
- implementarea modificării configurației sistemului TCA/MSAW;
- implementarea hărților CWP pentru TMA NAPOC.

e. A-SMGCS

SATM asigură coordonarea derulării programului de lucru pentru punerea în exploatare operațională a sistemului de supraveghere a mișcărilor pe aerodromul AIHCB (Aeroportul Internațional Henri Coandă). Sistemul a fost autorizat din punct de vedere tehnic de către AACR. Pentru utilizarea operațională a A-SMGCS este necesară obținerea autorizării GMS și licențierii CTA de la TWR Otopeni (finalizare estimată - sem II din 2016). Deoarece documentele privind efectuarea cursului fac parte din documentația necesară obținerii acceptării modificării sistemului ATM, ROMATSA va depune această documentație la AACR după finalizarea etapei de pregătire a CTA.

Referitor la interfațarea cu sistemul Indra, în cursul anului 2015 au avut loc discuții clarificatoare atât cu AviBit, cât și cu Indra (implementare mesaje OLDI personalizate).

f. Strategia privind furnizarea serviciilor de navigație aeriană pe aeroporturile din România

SATM a participat la elaborarea Strategiei privind furnizarea serviciilor de navigație aeriană pe aeroporturile din România. Activitatea a fost concretizată prin identificarea problemelor și analiza cauzelor acestora, elaborarea unor propuneri de linii de acțiune și analiza acestora prin prisma impactului operațional, tehnic, de siguranță și financiar, pentru elaborarea în final a unui proiect de strategie care a fost înaintat conducerii ROMATSA.

g. Implementare Remote Tower

Experții SATM a participat la elaborarea Conceptului Operațional RVT (Remote and Virtual Tower) ROMATSA și a celui tehnic. În prezent este definită o nouă structură organizatorică a proiectului, prin lansarea lucrărilor Grupului de Lucru privind „Oportunitatea implementării conceptului Remote Tower în ROMATSA”. Responsabilitățile Grupului de lucru constau în analiza oportunității, necesității și argumentarea privind beneficiile implementării acestui concept în ROMATSA, precum și propunerea locației aferente implementării proiectului, în baza concluziilor și recomandărilor unui Studiu de Fezabilitate ce va fi elaborat de un consultant extern.

h. Implementare CDM la Aeroportul Internațional Henri Coandă București

ROMATSA se află în faza de analiză în vederea participării la dezvoltarea unui proiect operațional de implementare a unui sistem Airport Collaborative Decision-Making (A-CDM) la AIHCB, în parteneriat cu administrația aeroportului, operatorii aerieni, precum și cu alți parteneri (operatori de sol, operatori de aeroport). Echipa EUROCONTROL responsabilă pentru asigurarea suportului în implementarea A-CDM la aeroporturile europene se află în faza de finalizare a studiului Gap Analysis pentru identificarea oportunității și estimarea beneficiilor la nivel local și la nivel de rețea a implementării A-CDM la Aeroportul Otopeni.

i. Coordonarea activităților privind implementarea legăturilor de date sol-aer (DataLink).

În 2015 au fost coordonate activitățile legate de implementarea DataLink. Experți din cadrul serviciului sunt membri în grupul de lucru EUROCONTROL “Datalink 2000+” și participă la stabilirea condițiilor de implementare data link la nivel european. Sunt în lucru noile proceduri aplicabile pentru operațiuni continentale, la nivel EUROCONTROL – ATN, ce vor cuprinde schimbări majore față de documentele prezente. S-au realizat materiale de pregătire privind funcționalitatea datalink.

j. SESAR

- Participare la activitățile Grupului de Lucru SESAR

SATM participă la lucrările grupului de lucru ROMATSA-SESAR, pentru pregătirea participării regiei la faza de dezvoltare (development) și la nivelurile de management și de implementare ale fazei de punere în practică (deployment) a Programului SESAR. În cadrul grupului de lucru, SATM participă la: SESAR Development/ PJ05 Remote TWR for Multiple Airports, SESAR Development/ PJ16 CWP/ HMI. Activitățile sunt concretizate prin participare la: întâlniri, workshop-uri și seminarii pe subiect, elaborarea documentelor necesare pentru pregătirea participării ROMATSA la cele două faze și fundamentarea deciziilor de management în acest sens.

- SESAR Deployment Manager

Participarea la depunerea cererii de finanțare aferent CEF Call 2015 (INEA/SESAR Deployment) pentru finanțarea prin acest mecanism financiar a fazelor ulterioare ale Programului ATM2015+.

k. e-Management

Experții SATM participă la realizarea acestui proiect, fiind responsabili pe domeniul operațional. În 2015 au fost introduse datele cu caracter operațional.

l. Îmbunătățire NIDS

SATM elaborează cerințele operaționale și coordonează activitățile privind modificarea/îmbunătățirea/testarea NIDS (Sistem Operativ de Afișare Informații și Date). Aceste activități au loc atunci când apare necesitatea customizării NIDS/implementării unor îmbunătățiri, propuse de către utilizatorul final (CTA) și evaluate operațional ca fiind fezabile. În 2015 a fost customizat domeniul documente.

m. Coordonare elaborare document LSSIP România

Experții SATM asigură coordonarea elaborării edițiilor anuale ale documentului LSSIP România. Aceasta este o activitate permanentă care presupune atât coordonarea activităților specifice din cadrul ROMATSA cât și colaborarea cu celelalte instituții (MT, AACR, SMFA, AIHCB).

Pe parcursul anului 2015 s-au desfășurat activitățile specifice pentru elaborarea LSSIP Romania 2014 (activitate finalizată).

n. Participare la elaborarea PLANULUI DE AFACERI STRATEGIC ROMATSA și a PLANULUI DE AFACERI ANUAL

Serviciul SATM participă la corelarea obiectivelor LSSIP cu obiectivele definite în Planul de Afaceri Strategic și la analiza impactului și stadiului de implementare a prevederilor Regulamentelor Europene.

o. Danube FAB

SATM participă la activitățile DANUBE FAB, pe parte operațională: ATM development, ConOps, OSC.

Experții participă la corelarea termenelor obiectivelor conținute în edițiile naționale ale LSSIP Romania și respectiv LSSIP Bulgaria cu angajamentele și obiectivele definite la nivelul Danube FAB, în cadrul *Danube FAB Strategic Programme* și respectiv *Annual Plan*.

p. Implementare supraveghere Mod S.

Începând cu 25.06.2015 au fost activate volume din FIR București (peste FL245, TMA București conectat la FL245) ca spațiu Mod S, în coordonare cu EUROCONTROL. În prezent este monitorizată acoperirea Mod S în vederea rafinării definirii volumelor Mod S și se lucrează la extinderea acestei acoperiri. Activitatea

este în derulare, finalizarea, în funcție de extinderea acoperirii Mod S, depinde de punerea în operare a noilor radare Mod S și extinderea WAM.

q. Rezerva SUR

SATM a coordonat activitatea de testare operațională a sistemului Rezerva SUR care implementează Modul S, activitate finalizată cu succes. Au fost elaborate instrucțiunile de lucru cu SRS la unitățile TWR și pentru furnizarea serviciului de control de apropiere la TWR Cluj. SATM a efectuat demersurile necesare, pe domeniul de activitate, în vederea acceptării modificării sistemului ATM prin punerea în funcțiune a SRS Mod S.

r. Alte activități

- Semaforizarea intersecțiilor de pe aeroportul Henri Coandă

Specialiștii SATM au participat la proiectul de semaforizare a intersecțiilor de pe aeroportul Henri Coandă.

- Proiectul de Twinning al Comisiei Europene pentru Turcia

Activități realizate în 2015: participare la planificarea proiectului și la definirea activităților ce vor fi derulate de către partea română, stabilirea curriculei pentru două cursuri (Management General și Managementul Performanței), dezvoltarea materialelor de curs și transmiterea acestora către Project Managerul proiectului de twinning în vederea evaluării conținutului;

Notă: Proiectul este temporar suspendat din cauza unor divergențe între partea franceză care asigură coordonarea proiectului și partea turcă, beneficiara rezultatelor proiectului; se estimează ca acesta va fi reluat în 2016.

- ITT Exelis

SATM coordonează răspunsul ROMATSA în procesul de evaluare periodică a stadiului de implementare a recomandărilor cuprinse în Studiul de modernizare a sistemelor de supraveghere "Romania: Aviation Surveillance Modernization", elaborat în perioada ianuarie – august 2013 în cadrul contractului de asistență tehnică cu compania americană ITT Exelis. În conformitate cu prevederile Grantului USTDA, ROMATSA are obligația de a răspunde în procesul de evaluare a implementării recomandărilor formulate de experții Exelis în Studiul de modernizare a sistemelor de supraveghere "Romania: Aviation Surveillance Modernization" pe o perioadă de 5 ani de la data finalizării Raportului Final (septembrie 2013).

- e-Learning, e-briefing

Experții SATM au elaborat draftul cerințelor operaționale privind implementarea unui sistem e-learning, e-briefing, adresat CTA.

- Cursuri

SATM a elaborat și susținut următoarele cursuri:

- în anul 2015 SATM a asigurat îndrumarea grupurilor de studenți aflați în practică la ROMATSA;
- cursuri interne de reconversie profesională la materiile aeronave, navigație aeriană, echipamente de bord;
- cursuri interne de reconversie profesională la materiile aeronave, navigație aeriană, echipamente de bord, proceduri de urgență pentru cursul CTA Ab-initio și rating 2015/2016 în desfășurare la DSNAR Constanța.

- Activități curente:

- Elaborare proceduri, norme, instrucțiuni (PIN-uri), manuale specifice activității serviciului și proceselor derulate în cadrul acestuia, sau specifice operării sistemului ATM

Această activitate implică participarea la elaborarea de PIN-uri noi sau actualizarea celor existente;

- Analiza și avizarea documentațiilor privind obiective de investiții ROMATSA cu impact operațional

Experții serviciului SATM analizează și avizează documentații (teme de proiectare, studii de fezabilitate și fezabilitate, proiecte de execuție, etc.) privind obiectivele de investiții cu impact operațional (sisteme de comunicații și supraveghere, mijloace de navigație, amenajarea sălilor operaționale, etc.).

Sunt analizate și se elaborează referate de opoziție destinate dezbaterii în CTE.

- Menținerea evidenței implementării măsurilor din domeniul operațional stabilite în urma inspecțiilor și auditurilor

Tabelele respective sunt permanent actualizate cu concursul celorlalți experți din Departamentul Operațional al regiei.

- Actualizarea bazei de date de aeronave

Activitatea constă în actualizarea regulată a bazei de date aeronave a sistemului SELEX.

- Actualizarea bazelor de date ale sistemului ATM

Activitatea este permanentă și constă în: actualizarea periodică bazată pe Ciclul AIRAC (Regularizarea și Controlul Distribuției Informațiilor Aeronautice) a geografiei FPPS/FDP Selex, verificarea și testarea implementării modificărilor în sistemele FDP/FPPS. Activitate recurentă la data ciclului AIRAC, care a înregistrat modificări complexe în 2015.

- Revizuirea Planului general de acțiune în situații speciale

Activitatea constă în actualizarea regulată a Planurilor de contingență locale și a celui general.

- Participare la LSSIP Expert Group

Această activitate implică participarea la activitățile specifice având ca principal obiectiv îmbunătățirea procesului ESSIP/LSSIP; activitățile se desfășoară prin corespondență și teleconferințe.

- SESAR C.02 Task 007 - European Deployment Reports & Assessments-elaborarea Raportului ESSIP anual

Această activitate s-a concretizat în 2015 cu participarea la elaborarea ESSIP Report 2014 care evaluează progresul în implementarea obiectivelor cuprinse în ESSIP Plan în statele ECAC și propune acțiuni de remediere la nivel de rețea EATMN. În martie 2016 au demarat activitățile specifice de elaborare a ESSIP Report 2015 (prin analiza și sinteza datelor cuprinse în edițiile naționale LSSIPs 2015).

- Participare la CANSO EASA Task Force

Grupul de lucru este dedicat stabilirii poziției CANSO față de proiectele de reglementare EASA aflate în diferite stadii de dezvoltare. Participarea constă în analizarea și evaluarea impactului propunerilor de regulamente noi sau a celor de amendare a regulamentelor SES/EASA existente asupra activității ROMATSA, formularea unor puncte de vedere susținute și de opiniile specialiștilor din cadrul ROMATSA și corelate cu alte luări de poziție/puncte de vedere ale ROMATSA (ex. cele formulate în cadrul GL SES II+) și transmiterea acestora în cadrul proceselor de consultare inițiate de CANSO. Activitatea se desfășoară prin corespondență, teleconferințe și întâlniri de lucru.

- Participare la ODSG ATFCM Operations and Development Sub-Group

SATM participă la ODSG, grup de lucru EUROCONTROL ce urmărește atât îmbunătățiri la nivelul serviciilor ATFCM, cât și IFPS.

- Managementul codurilor SSR

În cadrul acestei activități se monitorizează utilizarea codurilor SSR (Radar de Supraveghere Secundar), fiind raportate la EUROCONTROL problemele constatate (coduri insuficiente, coduri care trebuie schimbate în FIR București deoarece ATSU din amonte nu au schimbat codurile conform doc ICAO CAL, conflicte de coduri SSR). Raportarea se realizează în cadrul EUROCONTROL/SCPG – SSR Code Planning Group (grup de lucru la care participă SATM), care ia măsurile necesare în vederea remedierii problemelor constatate.

SATM participă la EUROCONTROL/TCFG Transponder Code Function Group. Managementul resurselor limitate (frecvențe, coduri SSR) este una din funcțiile NM. TCFG are un dublu rol, acela de a susține atât ICAO European Air Navigation Planning Group (EANPG) pentru managementul codurilor SSR în ICAO EUR Region, dar și NM în îndeplinirea funcției TCF.

- Pregătirea documentelor și amendamentelor acestora pentru introducerea în sistemul NIDS

S-au colectat de la serviciile responsabile documentele ce se introduc în sistemul NIDS sau amendamentele acestora, s-au convertit în formatul acceptat de sistem și s-au transmis Direcției Tehnice pentru a fi încărcate pe servere, conform procedurii stabilite.

- Analiza din punct de vedere operațional a proiectelor de reglementări emise de Comisia Europeană

Această activitate se derulează în contextul consultărilor inițiate de EASA/CANSO/MT/AACR, fiind studiate și analizate proiecte de regulamente CE cu impact asupra serviciilor de navigație aeriană. Activitatea se concretizează cu formularea de puncte de vedere argumentate la nivel operațional, care sunt ulterior transmise în cadrul proceselor formale de consultare.

Managementul Informațiilor Aeronautice

A. Managementul AIS

1. În vederea implementării cerințelor Regulamentului (UE) 73/2010 (ADQ IR) au fost implementate următoarele măsuri:
 - dezvoltarea aplicației pentru preluarea bazelor AIS de la originatori (prin internet), care asigură protejarea împotriva pierderii sau alterării datelor. Aplicația efectuează automat calculul codului de verificare CRC32Q, în conformitate cu prevederile art. 9, alin (1) din regulamentul 73/2010;
 - elaborarea Studiului de fezabilitate privind implementarea unui sistem computerizat integrat AIS. Documentul este în faza de analiză în vederea aprobării pentru prezentare în CTE ROMATSA;
2. Pentru desfășurarea în condiții de siguranță a activității de informare aeronautică și ca urmare a actualizării documentelor de referință, în cursul anului 2015 au fost actualizate procedurile de lucru aplicabile în cadrul Serviciului AIM, a Biroului NOTAM Internațional și al unităților ARO/Briefing.
3. Asigurarea funcției de Client Security Officer (CSO) pentru ROMATSA în legătura cu Baza Europeană de date AIS - EAD, gestionarea utilizatorilor și drepturile acestora în lucrul cu EAD, modulele SDO, PAMS, INO; pregătirea în vederea inspecțiilor și auditurilor AACR;
4. În cadrul serviciului s-au desfășurat activități de dezvoltare și întreținere aplicații IT pentru serviciile de informare aeronautică, cum ar fi Portalul de Informare Aeronautică ROMATSA, aplicație aflată în stadiu de dezvoltare, prezentată la Expoziția ATM de la Madrid 2015;

5. În domeniul menținerii competenței controlorilor de informare trafic aerian, experții AIM au desfășurat următoarele activități principale:
 - colaborarea la elaborarea de către AACR a PIAC-LCITA "Proceduri și Instrucțiuni de Aviație Civilă – Licențierea controlorilor informare trafic aerian", ed. 1/2015;
 - elaborarea procedurii privind menținerea și evaluarea competenței controlorilor informare trafic aerian, document aprobat de AACR, în concordanță cu prevederile PIAC-LCITA;
 - susținerea temelor din domeniul AIS la cursurile de pregătire CTA, CITA și PMO, organizate în cadrul ROMATSA;
 - participarea la activități de selecție a personalului de informare și de evaluare/examinare în vederea avansării;
 - elaborarea referatului de necesitate și estimare a valorii pentru contractarea serviciilor de școlarizare pentru cursul intensiv de limba engleză generală și de specialitate (refresher) pentru personalul de informare și au participat în comisia de negociere pentru atribuirea contractului;
 - organizarea cursurilor de pregătire recurentă a CITA Instructor, în conformitate cu prevederile reglementărilor și procedurilor aplicabile;
 - elaborarea programei de pregătire teoretică și practică pentru cursul de pregătire în vederea schimbării calificării în cadrul licenței CITA, de la CITA Briefing la CITA ACC
6. În domeniul supravegherii siguranței în ATM, au fost efectuate toate inspecțiile interne operaționale în AIS, planificate;
7. Personalul serviciului a participat la activitățile specifice AIS în vederea implementării Operațiunilor FRA de noapte între București CTA și Budapesta FIR
8. În cadrul serviciului s-au desfășurat următoarele activități curente:
 - analiza și urmărirea actualizării Manualelor Operaționale și a procedurilor de lucru/colaborare/coordonare locale de la unitățile care furnizează servicii de informare aeronautică;
 - pregătirea în vederea auditurilor Bureau Veritas pe linie de QMS (Sistemul de Management al Calității), a inspecțiilor și auditurilor AACR și a auditurilor interne ROMATSA;
 - urmărirea și coordonarea activității de școlarizare/perfecționare prin cursuri interne și externe a personalului AIS;
 - coordonarea acțiunilor necesare implementării măsurilor rezultate în urma auditurilor și inspecțiilor din domeniul AIS;
 - documentarea propunerilor de investiții, a serviciilor necesare și consumabilelor specifice în vederea furnizării serviciului de informare aeronautică în anul 2016.

B. Furnizare AIS

1. Primirea și analizarea bazelor AIS de la originatori, transmiterea de observații în vederea corectării și transmiterea spre aprobarea AACR a bazelor primite de la originatori, în vederea publicării;
2. Publicarea următoarelor documente de informare aeronautică:
 - 11 Amendamente AIRAC la AIP România;
 - 10 Suplimente AIRAC la AIP Romania;
 - 2 Circulare de Informare Aeronautică.
3. Menținerea datelor aeronautice în Baza de date AIS europeană – EAD, modulele SDO (Static Data Operations) și PAMS (Published AIP Management System);

4. Postarea pe site-ul propriu, www.aisro.ro, a elementelor Pachetului Integrat de Informare Aeronautică publicate.

Managementul Informațiilor Meteorologice

Principalele activități desfășurate de experții managementului informațiilor meteorologice în cursul anului 2015 au urmărit următoarele domenii de interes:

- coordonarea activității operaționale;
- asigurarea expertizei de specialitate;
- pregătirea personalului meteorologic;
- activități specifice Danube FAB și
- alte activități conexe.

Specific fiecărui domeniu menționat, activitățile desfășurate s-au concretizat în următoarele:

Coordonare:

- lipsa oricărui eveniment ATM (incident, accident) cauzat de serviciile meteorologice aeronautice furnizate de ROMATSA ca urmare a unei bune coordonări, îndrumări și control al tuturor activităților operaționale de meteorologie aeronautică desfășurate, în vederea realizării obiectivelor operaționale angajate;
- organizarea și desfășurarea inspecțiilor operaționale interne planificate pentru anul 2015;
- coordonarea activităților operaționale ale CNPMNA (Centrul Național de Protecție Meteorologică a Navigației Aeriene) și Birourilor meteorologice de aerodrom pentru activitățile curente (amendare proceduri, gestionare situații indisponibilități personal, dotări, etc.);
- coordonarea acțiunilor necesare punerii în aplicare a planurilor de măsuri rezultate în urma auditurilor și inspecțiilor operaționale în domeniul MET;
- refacerea documentației specifice serviciului, ca urmare a schimbărilor organizatorice ale regiei din anul 2015;
- pregătirea în vederea auditurilor pe line de QMS, SMS și a inspecțiilor din partea AACR și a DSC din cadrul ROMATSA, în urma cărora nu au fost înregistrate neconformități.

Expertiza de specialitate:

- implementarea operațională a cerințelor amd. 76/ Anexa 3 ICAO, aplicabile din noiembrie 2013, facilitată prin achiziția noului sistem de procesare date meteorologice (IBL) și modificarea procedurilor actuale;
- asigurarea la cerere a expertizei de specialitate pentru domeniul MET necesară implementării sistemului ATM 2015+;
- desfășurarea cu succes a acțiunilor de testare la amplasament (SAT) a noului sistem VOLMET pentru FIR București, urmate de întocmirea documentației necesară autorizării și obținerea în final a autorizării sistemului din partea AACR;
- up-gradarea și implementarea software sistem ROMAWOS la versiunea 3.2. pentru sistemele semi-automate de observații meteorologice ROMATSA existente pe aeroporturile din România;
- elaborarea întregii documentații necesare și coordonarea acțiunilor legate de pregătirea și organizarea licitației pentru achiziția noului sistem de procesare date meteorologice, precum și pentru implementarea sa ulterior achiziției;
- întocmirea documentației necesare pentru achiziția unui echipament de tip SODAR pentru determinarea profilului vertical al vântului la AIHCB;
- întocmirea documentației necesare pentru achiziția unui sistem de detecție și avertizare a forfecării vântului la Otopeni și participarea la acțiunile necesare

desfășurării unei prime licitații – licitația se va relua în 2016 din cauza faptului că la prima rundă nu s-a calificat nici un participant;

- participarea experților MET în derularea proiectului „PILOT Platform for access services to OPMET (worldwide/ECAC) data (METAR, TAF, SIGMET) in WXXM format” în cadrul programului SESAR Deployment, proiect care a fost inclus în lista de proiecte europene înaintate de grupul SDA către INEA CALL;
- verificarea și actualizarea informațiilor MET conținute în AIP ROMANIA și elaborarea propunerilor de baze de amendament corespunzătoare;
- asigurarea asistenței de specialitate în domeniul operațional pentru înlocuirea senzorilor de timp prezent (present weather) la sistemul ROMAWOS instalat pe aerodromurile Constanța, București - Otopeni și Timișoara cu noul model Vaisla PWD22;
- achiziția de noi pluviometre cu încălzire (vară-iarnă) pentru aerodromurile București-Otopeni, București-Băneasa, Timișoara și Constanța, ce vor fi integrate în sistemul ROMAWOS și care vor permite îmbunătățirea acurateții evaluării intensității precipitațiilor;
- înlocuirea barometrelor cu mercur uzate cu barometre digitale, la stațiile meteorologice aeronautice ROMATSA;
- definirea conceptului de operare pentru utilizarea camerelor video ca elemente ajutătoare pentru determinarea vizuala a RVR în locațiile unde nu există echipamente specifice și nici posibilitatea evaluării vizuale directe a RVR de către meteorologul observator și implementarea utilizării lor în activitatea operațională, cu caracter experimental;
- asigurarea expertizei operaționale pentru înlocuirea la Aeroportul Constanța a transmisometrelor și ceilometrelor existente cu noile modele Vaisala, ceea ce va determina creșterea disponibilității și acurateții datelor furnizate;
- asigurarea expertizei operaționale pentru extinderea sistemului ROMAWOS pentru compatibilitate Cat. II CAO la Aeroportul Tulcea;
- asigurarea expertizei operaționale pentru punerea în funcțiune a sistemului D-ATIS la Aeroportul București-Otopeni;
- asigurarea expertizei operaționale pentru up-gradarea sistemelor ATIS la Sibiu, Tg. Mureș, Constanța și Timișoara;
- elaborarea documentației necesare pentru gestionarea și autorizarea de către AACR a mutării activității BMA Suceava în clădirea noului TWR;
- elaborarea de studii climatologice pentru aeroporturile din România (Baia Mare, Timișoara).

Pregătirea personalului:

- coordonarea activității aferente funcționării Centrului de Pregătire în Meteorologie Aeronautică din cadrul ROMATSA, în părțile de responsabilitate ce revin experților MIM;
- efectuarea de către experții MET a cursurilor de refresher și promovare pentru personalul meteorologic și evaluarea nivelului lor de competență;
- elaborarea programelor de pregătire pentru utilizarea echipamentelor noi sau în cazul implementării unor noi versiuni soft cu impact asupra utilizatorului;
- completarea necesarului de personal MET operațional, prin selecția de personal extern la Biroul meteo de aerodrom din DSNA Tulcea și la CNPMNA din DR București;
- instruirea la nivel avansat a personalului meteorologic prognozist și experți MET pentru utilizarea noului sistem IBL, desfășurată la sediul furnizorului;
- continuarea procesului de instruire a personalului Serviciului MIM în domeniul siguranței, prin participarea la cursuri de pregătire de specialitate la sediul ROMATSA și la INSTILUX.

Danube FAB:

- îndeplinirea sarcinilor rezultate din Planul anual și Planul Strategic al Danube FAB, referitor la acțiunile de armonizare în domeniul MET, corespunzător obiectivelor planificate pentru 2015.

Alte activități:

- monitorizarea curentă a funcționării sistemelor PBS-MET/Lotus și Self-Briefing MET, utilizate pentru obținerea documentației meteorologice de zbor;
- efectuarea configurărilor și a setărilor necesare în vederea pregătirii pentru utilizare operațională a noilor stații de lucru ale sistemului de procesare date meteorologice (IBL) nou achiziționat;
- organizarea asistenței meteorologice a taberei de zbor în curenții ondulatorii pentru cea de-a 9-a ediție a Campionatului European Avansat de Acrobație Aeriană, la zborul cu motor, organizat sub auspiciile FAI de către Aeroclubul României și Federația Aeronautică Română pe aerodromul Săulești-Deva, în august 2015 și a taberei de zbor în condiții ondulatorii organizată și desfășurată de Aeroclubul României în luna noiembrie 2015, la Sânpetru-Brașov.

Colaborarea civil-militară

În cursul anului 2015, activitățile specifice colaborării civil-militare în domeniul managementului traficului aerian au asigurat continuitatea și coerența necesare aplicării constante a reglementărilor SES în planificarea și desfășurarea unor activități complexe, în scopul îndeplinirii atribuțiilor generale și specifice stabilite în conformitate cu legislația și reglementările aeronautice naționale și internaționale. În acest context, unitățile civile de trafic aerian au asigurat, în condiții de siguranță, controlul segmentelor GAT ale zborurilor militare, suportul operațional pentru unele misiuni speciale (zbor în formație, tactici speciale) și, împreună cu unitățile de trafic militar, au realizat coordonarea zborurilor GAT-OAT și managementul pre-tactic și tactic al spațiului aerian.

În contextul evoluțiilor politico-militare din regiune, în acest an a fost menținut nivelul ridicat al intensității și complexității zborurilor militare în spațiul aerian al României. În acest sens, au continuat dislocările în România a unor detașamente ale forțelor NATO, pe perioade de două-patru luni, care au efectuat zboruri intense cu avioane de luptă în zone cu trafic aerian civil semnificativ. De asemenea, aeronavele NATO E-3A AWACS au executat zboruri aproape zilnic în spațiul aerian al României, majoritatea misiunilor fiind efectuate și cu alimentare în aer. Faptul că aceste activități militare complexe au fost desfășurate fără evenimente de trafic majore, demonstrează eficiența întregului mecanism de colaborare civil-militară, care a cuprins managementul spațiului aerian, prin alocarea zonelor specifice și gestionarea lor în dinamică, precum și coordonarea traficului civil și militar în timp real, prin intermediul structurilor dedicate.

În categoria activităților militare complexe sunt considerate și exercițiile, antrenamentele, zborurile demonstrative sau cele efectuate cu ocazia zilei naționale sau a altor sărbători. În acest sens, în anul 2015, a fost asigurată coordonarea civil-militară pentru 30 activități complexe, care au necesitat elaborarea unor protocoale dedicate, prin care au fost agreate elementele concrete de rezervare și utilizare flexibilă a spațiului aerian și de coordonare tactică a traficului aerian general cu cel operațional. Principalele activități militare complexe care au necesitat elaborarea de protocoale au fost:

- exercițiul de antrenare a rachetelor sol-aer „NEAJLOV 2015” (30.01-03.02.2015);

- exercițiul comun cu forțele speciale USAF „FURIOUS RAGE” (09-20.02.2015);
- exercițiul USAF „DACIAN WARHAWK 2015” (05-27.03.2015);
- exercițiul USAF „DACIAN THUNDER 2015” (23.03-07.07.2015);
- exercițiul de evaluare NATO „COLD IGLOO 2015” (23-27.03.2015);
- exercițiul NATO „SABER JUNCTION 15” (24-25.03.2015);
- zboruri aerofotogrammetrice în TMA București (06.04-15.12.2015);
- exercițiul USAF „OPERATION ATLANTIC RESOLVE SOUTH” (15.03-30.09.2015);
- exercițiul de antrenare a rachetelor sol-aer „VLĂSIA 2015” (20-24.04.2015);
- zboruri de anduranță cu aeronavele MIG-21, în coordonare cu traficul GAT (10-14.05.2015);
- operarea aeronavelor pilotate de la distanță Global Hawk în spațiul aerian al României;
- exercițiul de antrenare a rachetelor sol-aer în poligonul Capu Midia „ISTRIA 2015” (19-22.05.2015);
- exercițiul comun româno-sârb „AIR SOLUTION 2015” (15-26.05.2015);
- exercițiul de război electronic „STEEL 2015” (16-18.06.2015);
- exercițiul NATO „ROUSOFEX 2015” (15-28.06.2015);
- exercițiul USAF „DACIAN EAGLE” (29.06-25.09.2015);
- exercițiul româno-francez „BLUE DANUBE” (07-10.07.2015);
- zborurile de calibrare pentru unitatea AEGIS de la Deveselu, desfășurate semestrial, în iunie și noiembrie 2015;
- antrenamentele și zborurile demonstrative efectuate cu ocazia Zilei Aviației și Zilei Marinei;
- exercițiul USAF „CARPATHIAN SUMMER 2015 (12-29.08.2015);
- exercițiul NATO „SWIFT RESPONSE 15” (26-29.08.2015);
- exercițiul comun româno-francez „BLUE DANUBE” (31.08-18.09.2015);
- exercițiul NATO de război electronic „RAMSTEIN GUARD 8” (07-09.09.2015);
- exercițiul militar național „ISTRIA 2015” (14-18.09.2015);
- exercițiul comun româno-bulgar de poliție aeriană cross border „BLUE BRIDGE 2015” (24-25.09.2015);
- exercițiul USAF „DACIAN VIPER 2015” (04-30.10.2015);
- exercițiul comun cu forțele SUA „CARPATHIAN FALL 2015” (09-13.11.2015);
- antrenamentele și zborurile efectuate cu ocazia Zilei naționale a României (23.11-01.12.2015);
- exercițiul comun cu forțele SUA „FURIOUS SWORD” (07-17.12.2015).

În perioada 11-12.06.2015, la Constanța, a fost desfășurată Convocarea anuală de analiză a colaborării civil-militare în managementul traficului aerian. Convocarea, a fost organizată sub coordonarea Departamentului Servicii Navigație Aeriană, cu participarea reprezentanților Direcției Siguranță și Calitate, a direcțiilor regionale ROMATSA, precum a reprezentanților Autorității Aeronautice Civile Române și Aeroclubului României. Din partea militară au participat reprezentanți ai Statului Major al Forțelor Aeriene, Statului Major al Forțelor Navale, Ministerului Afacerilor Interne, Serviciului Român de Informații și Centrului de Încercări în Zbor Craiova.

În contextul cerințelor de actualizare permanentă a cadrului de reglementare specific și de armonizare a acestuia cu reglementările ICAO, europene și naționale, a fost elaborat Amendamentul 2 la Procedurile de coordonare civil-militară a zborurilor și Ediția 3.0 la Procedurile de cooperare privind siguranța zborurilor în cazul executării activităților potențial periculoase pentru aeronave în poligoane terestre și fluviiale. Ambele proceduri au intrat în vigoare la 01.06.2015.

În cursul anului, Compartimentul Colaborare Civil-Militară a desfășurat următoarele activități specifice:

- sprijinirea implementării Local And sub-Regional Airspace management system-LARA, relațiile ROMATSA-SMFA în domeniul tehnic, precum și îmbunătățirea colaborării civil-militare prin continuarea activităților de operaționalizare a Centrului de Rezervă al ROMATSA (CR-2) colocat cu Centrul de Operații Aeriene/SMFA;

- participarea la toate activitățile planificate la nivel ROMATSA și Ministerul Transporturilor pentru elaborarea/completarea/modificarea reglementărilor privind operarea aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian neselegat, Codul aerian sau a Hotărârii Guvernului nr.912/2010 pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național, precum și a condițiilor în care decolarea și aterizarea aeronavelor civile se pot efectua și pe alte terenuri decât aerodromurile certificate;

- contribuția la activitățile pregătitoare pentru implementarea TMA NAPOC, respectiv coordonarea discuțiilor purtate cu reprezentanții SMFA pentru revizuirea zonelor rezervate pentru activități de zbor militar și transformarea zonelor cu impact asupra traficului GAT din segregate în zone temporar rezervate, ceea ce a condus la o flexibilitate sporită în gestionarea traficului aerian din spațiul superior;

- asigurarea relaționării ROMATSA cu operatorii aeronavelor fără pilot la bord. În acest sens, în cursul anului 2015, în coordonarea CCM au fost încheiate 16 protocoale între ROMATSA, SMFA și operatorii acestui tip de aeronave care au obținut în prealabil aprobarea AACR pentru înființarea unor zone de lucru temporar segregate;

- participarea, împreună cu reprezentanții SMFA și USAF, la elaborarea protocolului pentru executarea zborurilor de calibrare pentru site-ul Deveselu și a procedurilor de coordonare civil-militară în situații care necesită intrarea aeronavelor civile în zonele restricționate de la Deveselu.

În contextul proiectelor internaționale la care ROMATSA este parte, expertul CCM a participat, conform responsabilităților specifice, la realizarea ofertei de participare la implementarea conceptului de servicii centralizate în domeniul managementului avansat al spațiului aerian (CS 4) și la activitățile pregătitoare pentru simularea privind implementarea rutelor directe în cadrul Danube FAB.

Față de activitățile stabilite la nivelul Compartimentului Colaborare Civil-Militară pentru 2015, până la sfârșitul anului nu au putut fi finalizate cele referitoare la actualizarea Procedurilor de cooperare în situația utilizării neautorizate a spațiului aerian național și elaborarea Procedurilor de cooperare în situații de criză. Cele două proceduri au fost amânate la solicitarea Statului Major al Forțelor Aeriene care a invocat modificările așteptate în structura organizatorică și responsabilitățile proprii. Finalizarea celor două proceduri a fost inclusă în Panul de activități pentru 2016.

Activitatea tehnică

În anul 2015 s-a urmărit furnizarea continuă a serviciilor de comunicație, navigație și supraveghere pentru navigația aeriană la nivelul de siguranță prevăzut de standardele aplicabile și, de asemenea, realizarea programelor de investiții în conformitate cu obiectivele de modernizare aprobate.

Principalele activități în domeniul tehnic au fost următoarele:

- au fost depuse la Autoritatea Aeronautică Civilă Română dosare de autorizare pentru sisteme CNS (Comunicație, Navigație, Supraveghere), inclusiv declarațiile de verificare ale acestora;

- au fost depuse la Agenția Națională de Comunicații (ANCOM) cereri de autorizare frecvențe pentru echipamentele noi instalate, precum și de prelungire licențe și autorizații existente;
- s-a finalizat instalarea sistemului VCS (Sistem de Comunicare Vocală) la CDZ București și s-a depus dosarul de autorizare la AACR în urma achiziției comune a sistemelor VCS pentru centrele ATC din Danube FAB;
- s-a finalizat contractul SITA pentru up-gradarea sistemului D-ATIS/DCL pentru schimbul de mesaje D-ATIS și mesaje DCL între sistemele ROMATSA și rețeaua de date aer/sol;
- s-a instalat sistemul VOLMET, în baza contractului încheiat cu firma MicroStep MIS din Slovacia iar dosarul de autorizare a fost depus la AACR;
- s-a derulat și finalizat contractul pentru livrarea infrastructurii AGDL cu furnizorul CPL SITA în vederea implementării mesajelor CPDLC pe suport VDL-2;
- s-a derulat și finalizat procedura de achiziție prin licitație publică pentru sistemele VCS la unitățile ATS TWR Sibiu, Cluj, Târgu Mureș, Satu Mare, Baia Mare, Timișoara, Iași și Suceava;
- s-a semnat contractul pentru achiziția a 13 sisteme de înregistrare vocală cu firma CSR pentru echipamentele de tip ATIS-UHER;
- s-a desfășurat activitatea de raportare lunară la AMC (ATS Messaging Management Centre) EUROCONTROL de către CCC Operator pentru România (Cooperating COM Centre) în conformitate cu documentațiile EUROCONTROL în vigoare;
- s-au desfășurat activități de modernizare a sistemelor pentru telecomunicații aeronautice respectiv activarea legăturii operaționale AMHS (Sistem de Gestionare a Mesajelor Aeronautice) cu Sofia, Bratislava, Viena și Chișinău;
- au fost autorizate și puse în funcțiune operațională sistemele ILS/DME Timișoara pe direcția de aterizare RWY29 și ILS/DME Iași pe direcția de aterizare RWY14;
- a fost elaborată documentația de studiu necesară relocării și reautorizării sistemului ILS GP/DME 19 Oradea și s-au efectuat lucrări de reglaje, punere în funcțiune și reautorizare;
- a fost finalizată și depusă la AACR documentația pentru instalarea ILS/DME Suceava și s-au finalizat lucrările de construcții/montaj infrastructură;
- s-au elaborat documentațiile pentru înlocuirea echipamentelor DVOR/DME în locațiile Suceava, Cluj, Craiova și Deva; au fost finalizate investițiile de înlocuire a echipamentelor DVOR/DME în locațiile Suceava, Cluj, Craiova și Deva. Sistemele DVOR/DME Cluj și Craiova au fost autorizate și trecute în exploatare operațională;
- s-a încheiat executarea proiectelor pentru lucrările de instalare a sistemelor de protecție împotriva trăsnetelor pentru DSNA Bacău și DR București;
- a fost scos din funcțiune sistemul radar PAR Suceava (RP-4G);
- a fost conectat la rețeaua EDCN receptorul de satelit pus la dispoziție de către compania Pildo;
- au fost întocmite caietele de sarcini pentru achiziția grupurilor electrogene/UPS-ul pentru radarul MSSR Mod S INDRA la Bacău, locația Dealu Petricica și au fost, de asemenea, instalate;
- s-a instalat radarul MSSR Mod S INDRA la Bacău, locația Dealu Petricica și s-a întocmit și transmis către AACR dosarul tehnic pentru omologare;
- s-a pus în funcțiune sistemul WAM ROM SUD și s-a depus prima parte a dosarului de autorizare la AACR;
- s-au continuat activitățile prevăzute în programul de implementare Danube FAB;
- s-au achiziționat și s-au instalat noile concentratoare TDM din STcR (Infrastructura Telecomunicațiilor) în locul celor vechi (TOPEX 1000D din anul 2001) la Constanța, Bacău, Arad, Otopeni și CDZ București;
- au fost înlocuite switch-urile L3 CISCO 3560, ieșite din uz, cu echipamente noi de tip CISCO, în 11 amplasamente APP/TWR;
- s-a semnat un contract nou cu Vodafone pentru următorii trei ani referitor la comunicațiile de date suport STcR;

- s-au finalizat conexiunile de 2 Mbps București – Belgrad (achitat de Belgrad) și Arad – Belgrad (achitat de București), consolidându-se astfel comunicațiile cu Serbia.

Siguranța, Calitatea, Mediul și Securitatea

Obiectivul principal pentru anul 2015 al activităților Direcției Siguranță și Calitate l-a constituit consolidarea Sistemului de Management al Siguranței, re-certificarea Sistemului de Management al Calității și Sistemului de Management de Mediu, pentru a asigura menținerea valabilității certificatelor care atestă conformarea la cerințele Regulamentului UE nr. 1035/2011 de stabilire a cerințelor comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 482/2008 și (UE) nr. 691/2010, standardelor ISO 9001:2008 și ISO 14001:2004, în condițiile realizării indicatorilor din Planul Național de Performanță.

Obiectivele specifice pe domenii de activități au fost subordonate îmbunătățirii continue a Sistemelor de Management al Siguranței, Calității și de Mediu, implementării în ROMATSA a Sistemului de Management al Securității (aeronautice și informatice) și funcționării corespunzătoare a Danube FAB.

Domeniul Siguranță

Principalele activități desfășurate în cursul anului 2015 în domeniul „managementul siguranței” au fost:

- îmbunătățirea Sistemului de Management al Siguranței în conformitate cu recomandările AACR, EASA, EUROCONTROL și ICAO, în vederea creșterii nivelului de siguranță a serviciilor de navigație aeriană furnizate de ROMATSA;
- auditarea internă de siguranță a tuturor subunităților regiei (au fost efectuate 16 misiuni planificate de audit intern de siguranță);
- elaborarea planurilor de măsuri în urma auditurilor interne de siguranță și auditurilor de supraveghere efectuate de AACR și Bureau Veritas, precum și urmărirea stadiului de implementare a acestor măsuri;
- elaborarea edițiilor 11.0 și 12.0 ale Manualului de Management al Siguranței;
- pregătirea ROMATSA pentru auditurile externe de supraveghere din partea AACR în vederea menținerii certificării ca furnizor de servicii de navigație aeriană, conform cu Regulamentul (UE) nr. 1035/2011;
- evaluarea riscurilor privind siguranța și stabilirea măsurilor de reducere a acestora pentru proiectele importante ale ROMATSA;
- colectarea informațiilor referitoare la evenimentele de siguranță raportate, investigarea lor și urmărirea stadiului de implementare a măsurilor corective și preventive necesare;
- monitorizarea și raportarea indicatorilor de performanță în domeniul SIGURANȚĂ, în conformitate cu cerințele din Planul Național de Performanță;
- pregătirea personalului din structura de siguranță ROMATSA și a celui a cărei activitate are implicații asupra siguranței, în vederea menținerii unui nivel corespunzător de competență în domeniu;
- asigurarea reprezentării și contribuției ROMATSA pe domeniul siguranță în grupurile de lucru pe specialități la EUROCONTROL, CANSO și Danube FAB.

Nivelul siguranței serviciilor furnizate

Monitorizarea siguranței a avut ca rezultat în anul 2015 înregistrarea și investigarea a **1.061** evenimente de aviație civilă (față de **1.075** în anul 2014).

Cele **1.061** de evenimente de aviație civilă raportate au cuprins: **750** de evenimente ATM de siguranță, din care: **401** de evenimente de siguranță de natură operațională și **349** de evenimente de siguranță de natură tehnică.

În anul 2015, ROMATSA nu a avut contribuție la producerea niciunui eveniment de siguranță de tip „accident”.

Domeniile Calitate și Mediu

Principalele activități desfășurate în cursul anului 2015 în domeniul „managementul calității și de mediu” au fost:

- actualizarea documentului „Manualul Sistemului de Management Integrat Calitate și Mediu R.A. ROMATSA” la nivelul ediției 7.0, a „Manualului Procedurilor SMC” la nivelul ediției 7.0 și a „Manualului Procedurilor SMM” la nivelul ediției 4.0 pentru domeniile managementului calității și managementului mediului, ca urmare a schimbărilor organizatorice;
- auditarea internă de calitate și de mediu a tuturor subunităților regiei (au fost efectuate 16 misiuni de audit intern de calitate și mediu);
- monitorizarea satisfacției clienților interni (salariați) și externi, realizată prin prelucrarea datelor din chestionare specifice;
- realizarea Analizei Efectuate de Management la cel mai înalt nivel al Sistemului de Management al Calității și de Mediu ROMATSA în vederea îmbunătățirii acestor sisteme;
- diseminarea de către specialiștii DSC (Direcția Siguranță și Calitate), în cadrul întregii structuri SMS și SMC/SMM ROMATSA, pe parcursul activităților de audit intern de siguranță, calitate, mediu, precum și a celor legate de menținerea certificatelor ROMATSA conform Regulamentului (UE) nr. 1035/2011, ISO 9001:2008 și ISO 14001:2004, a informațiilor și recomandărilor conținute în rapoartele de audit și supraveghere AACR, Bureau Veritas și în rapoartele de audit intern de siguranță, calitate și mediu;
- desfășurarea auditului de re-certificare în vederea reconfirmării pentru ROMATSA a certificatului ISO 9001:2008 (domeniul calitate) și a certificatului ISO 14001:2004 (domeniul mediu) cu firma Bureau Veritas Certification, în Administrația Centrală și în următoarele subunități ale regiei: DR București, DSNA București, DSNA Baia Mare, DSNA Satu Mare, DSNA Iași și DSNA Bacău;
- asigurarea reprezentării ROMATSA pe domeniile calitate și mediu în grupurile de lucru pe specialități EUROCONTROL, CANSO și Danube FAB.

Nivelul calității serviciilor furnizate

Nivelul calității serviciilor furnizate este atestat și prin re-certificarea Sistemului de Management al Calității ROMATSA și emiterea certificatului ISO 9001:2008 de către firma Bureau Veritas Certification.

De remarcat este faptul că, în cadrul auditului de re-certificare, nu au fost identificate neconformități.

Nivelul calității serviciilor este monitorizat anual prin „indicatori pentru calitatea serviciilor” și anume:

- capacitatea per FIR (Regiune de Informare a Zborurilor);
- fluidizarea traficului-măsurat prin minute de întârziere;

- satisfacția clienților;
- disponibilitatea funcțiilor CNS;
- competența personalului.

Acești indicatori au fost realizați în anul 2015 la nivelul întregii ROMATSA, analiza acestora realizându-se în cadrul Analizei Efectuate de Management.

Domeniul Securitate aeronautică și informatică

Principalele activități desfășurate în cursul anului 2015 în domeniul „managementul securității aeronautice și informatică” au fost:

- realizarea activităților de supraveghere pe domeniul „securitate aeronautică” la DSNAR Arad și de monitorizare la DR București, DSNAR Constanța și DSNA București;
- urmărirea stadiului de implementare a planurilor de măsuri rezultate în urma auditurilor interne de securitate din 2014 și 2015;
- continuarea pregătirii specifice domeniului securitate aeronautică a personalului propriu și cel desemnat din subunități;
- evaluarea riscurilor privind securitatea aeronautică/informatică și stabilirea măsurilor de reducere a acestora pentru proiecte importante ale ROMATSA;
- efectuarea de instruirii de securitate aeronautică pentru Responsabilii Locali de Securitate Aeronautică din cadrul subunităților ROMATSA, salariații ROMATSA și personalul altor firme care desfășoară activități în incinta CDZ București;
- asigurarea reprezentării și contribuției ROMATSA pe domeniul securitate aeronautică și informatică în grupurile de lucru pe specialități la EUROCONTROL și Danube FAB.

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ

Indicatorii de performanță în domeniul siguranței

Tabelul următor prezintă comparativ obiectivul de siguranță planificat și nivelul de siguranță realizat de către ROMATSA pentru anul 2015.

Indicatori de performanță	PLANIFICAT Obiectiv de siguranță anual (<i>valori anuale maxim acceptabile</i>)	REALIZAT Nivel de siguranță (<i>realizat 2015</i>)
Număr accidente cu contribuție ROMATSA	0	0

Număr incidente grave cu contribuție ROMATSA	max. 1	0
Număr incidente majore cu contribuție ROMATSA	max. 9	2

Obiectivul de siguranță ROMATSA pentru anul 2015 a fost îndeplinit.

Indicatorii de performanță în domeniul calității serviciilor

OBIECTIVE		INDICATORI	ȚINTE (valori anuale maxim acceptabile)	STADIUL DE REALIZARE 2015	
Creșterea nivelului calității serviciilor de trafic aerian	Fluidizarea traficului	Minute întârziere pe rută din cauza serviciului prestat	max.1 min	0	Realizat
	Satisfacția clienților	Număr de reclamații cu relevanță în ATM	max. 6	5	Realizat
Disponibilitatea funcțiilor CNS (indicator din fișa de proces)		Nr. de ore de funcționare/nr. total de ore declarat (%)	min. 95%	> 95%	Realizat

PROGRAMUL CER UNIC EUROPEAN ȘI SESAR

Context european

Inițiativa privind cerul unic european (SES) are drept scop consolidarea normelor actuale de siguranță a traficului aerian, contribuția la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și îmbunătățirea performanțelor generale ale managementului traficului aerian (ATM) și ale serviciilor de navigație aeriană (ANS) pentru traficul aerian general din Europa, prin conformarea cu cerințele tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Dezvoltarea sa a implicat elaborarea a două pachete legislative - SES I și SES II, compuse din patru regulamente și din norme și decizii de punere în aplicare ale Comisiei Europene. Cadrul celor patru regulamente SES este strâns legat de evoluția legislației europene în materie de siguranță a aviației, aceasta din urmă cuprinzând o serie de sarcini încredințate Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA) și lansarea unui proiect cuprinzător, ca parte a programului SESAR, pentru modernizarea echipamentelor și a sistemelor pentru serviciile de navigație aeriană. Normele existente vizează cinci piloni interdependenți, reglementând performanța, siguranța, tehnologia, factorul uman și aeroporturile.

Considerând că îmbunătățirile actuale ca urmare a implementării cerului european unic nu vor fi suficiente pentru a realiza obiectivele (foarte ambițioase) ale SES, în anul 2013, Comisia Europeană a inițiat dezbaterea pe marginea celui de-al treilea pachet legislativ Cer Unic European (SES II+), acest proiect fiind încă o inițiativă în curs de desfășurare. Prin această inițiativă, Comisia își propune îmbunătățirea eficienței și a calității serviciilor de navigație aeriană, precum și a arhitecturii instituționale existente la nivel pan-european.

Astfel pachetul SES II+ include prevederi privind reforma furnizării serviciilor de navigație aeriană schema de performanță, blocurile funcționale de spațiu aerian, administratorul rețelei ATM europene.

Cerințele SES aplicabile ROMATSA, ca furnizor de servicii de navigație aeriană, sunt în principal următoarele:

- cerințe privind emiterea Declarațiilor CE de verificare a sistemelor (DoV) înaintea punerii acestora în serviciu (20 aprilie 2011);
- cerințele privind ecartul de 8,33 Khz dintre canalele de voce (începând cu 17 noiembrie 2013/31 decembrie 2018);
- cerințele privind identificarea individuală a aeronavelor pe baza răspunsului funcției de identificare de la bordul aeronavelor (2 ianuarie 2020);
- cerințele privind schimbul datelor de zbor pentru notificare, coordonare și transferul zborurilor între unitățile de control al traficului aerian (OLDI);
- cerințele privind procedurile pentru planurile de zbor în faza dinaintea zborurilor;
- cerințele privind protocolul de transfer al mesajelor de zbor (31 decembrie 2014);
- cerințe comune privind managementul fluxului de trafic aerian (ATFM);
- cerințe comune privind calitatea datelor de informare aeronautică (1 iulie 2013/1 iulie 2014);
- regulile comune ale aerului și a dispozițiile operaționale privind serviciile și procedurile de navigație aeriană (4 decembrie 2014);
- schema de performanță;
- schema comună de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană;
- cerințe privind serviciile de legături de date;
- licențele și certificatele controlorilor de trafic aerian;
- cerințe privind serviciile datalink (5 februarie 2018).

Contextul european este de asemenea dominat de Programul SESAR, ca pilon tehnologic și operațional al inițiativei SES.

Punerea în aplicare eficientă a programului de cercetare-dezvoltare pentru implementarea SES (SESAR) reprezintă o responsabilitate colectivă și necesită angajarea întregii comunități aviatice. În cadrul stabilit prin SES Planul general pentru ATM (ATM MP) reprezintă principalul instrument de planificare pentru definirea priorităților de modernizare a sistemului ATM și pentru punerea în practică a conceptului-țintă SESAR, stabilind CINE, CE și UNDE.

La sfârșitul anului 2015 a fost aprobată ediția 2015 a ATM MP, document în care este prezentată viziunea privind viitoarele dezvoltări necesare în ATM și detaliază activitățile de dezvoltare și de implementare necesare pentru a atinge această viziune până în 2035, cu o analiză de perspectivă până în anul 2050.

În conformitate cu scenariul STATFOR cel mai probabil, în anul 2035 în Europa se vor desfășura 14,4 milioane zboruri, adică de 1,5 ori nivelul din 2012.





Modernizarea sistemului ATM în scopul îmbunătățirii performanței tratează zborul ca un întreg, considerând îmbunătățirile pe fiecare din cele opt faze ale zborului.

SESAR asigură un portofoliu de soluții pentru creșterea productivității globale a serviciilor de navigație aeriană.

Pentru realizarea conceputului-țintă SESAR, prin AMT MP sunt identificate o serie de schimbări progresive de capacitate a sistemelor. Aceste schimbări sunt grupate în funcție de nivelul de maturitate pentru punerea în practică (deployment), în următoarele patru caracteristici cheie:



Domeniile principale ale modificărilor operaționale esențiale prevăzute în Planul general european pentru ATM sunt următoarele:

Essential Operational Changes			
Pre-SESAR	PCP	New	Key R & D activities
 <ul style="list-style-type: none"> - ATFM slot exchange - Civil/military airspace and aeronautical data coordination - Basic network operations planning - STAM 	<ul style="list-style-type: none"> - ASM and A-FUA - Automated support for traffic complexity assessment - Collaborative NOP - CTOT to TTA for ATFCM purposes - Enhanced STAM - Free route 	<ul style="list-style-type: none"> - UDPP 	<ul style="list-style-type: none"> - Management of dynamic airspace configurations - Integrated local DCB processes - Network prediction and performance - Collaborative network management functions - Mission trajectory driven processes - AU processes for trajectory definition - AU trajectory execution from FOC perspective - AU fleet prioritisation and preferences
 <ul style="list-style-type: none"> - Basic AMAN - Introduction of PRNAV - Provision of ATSA-AIRB 	<ul style="list-style-type: none"> - AMAN extended to en-route airspace - Enhanced TMA using RNP-based operations - Free route 	<ul style="list-style-type: none"> - Advanced RNP - AMAN/DMAN integration - Including multiple airports - Trajectory-based tools - Sector team operations 	<ul style="list-style-type: none"> - Flight- and flow-centric ATC - High productivity controller team organisation - Collaborative control - Improved performance in the provision of separation - Advanced separation management - IFR RPAS integration - Dynamic and enhanced routes and airspace - Enhanced rotorcraft and GA operations in the TMA - Ad hoc delegation of separation to flight deck - Enhanced airborne collision avoidance for commercial air transport normal operations - ACAS Xa - Use of arrival and departure management information for traffic optimisation within the TMA - Generic (non-geographical) controller validations
 <ul style="list-style-type: none"> - Initial airport CDM - A-SMGCS L1 and L2 - Crosswind reduced separations for arrivals - Operations in LVC 	<ul style="list-style-type: none"> - TBS for final approach - Automated assistance to controller for surface movement planning and routing - Airport safety nets - DMAN synchronised with pre-departure sequencing - DMAN integrating surface management constraints - Airport operations plan 	<ul style="list-style-type: none"> - LVPs using GBAS - Collaborative airport - Integrated surface management - Integrated surface management datalink 	<ul style="list-style-type: none"> - Wake turbulence separations optimisation - Enhanced arrival procedures - Independent rotorcraft operations at the airport - Traffic optimisation on single and multiple runway airports - Traffic alerts for pilots for airport operations - Enhanced airport safety nets for controllers - Surface operations by RPAS - Enhanced collaborative airport performance management
 <ul style="list-style-type: none"> - IP network - B2B services - Information reference and exchange models - A/G datalink - ADS-B, WAM - GNSS, GBAS, SBAS 	<ul style="list-style-type: none"> - Common Infrastructure Components: SWIM registry, PFI - SWIM technical infrastructure and profiles - Aeronautical information exchange - Meteorological information exchange - Cooperative network information exchange - Flight information exchange - Initial trajectory information sharing (iHD) 	<ul style="list-style-type: none"> - CNS rationalisation - Information sharing and business trajectory - Mission trajectory 	<ul style="list-style-type: none"> - Integration of trajectory management processes in planning and execution - Performance-based trajectory prediction - Enhanced mission trajectory - Management and sharing of data used in trajectory (AIM, meteo) - Workstation, service interface definition and virtual centre concept - SWIM T1 purple profile for A/G advisory information sharing - Airborne D&A systems supporting integrated RPAS operations - FC1 terrestrial datalink - Future satellite communications datalink - GA/RC specific CNS systems - GBAS - Multi-constellation/multi-frequency GNSS - Alternative position, navigation and timing

Actualizarea ATM MP s-a efectuat în contextul următoarelor dezvoltări cheie:

- SESAR 1 (începând din 2012) - primul program de lucru SESAR JU care a condus la livrarea soluțiilor SESAR;
- SESAR 2020 (începând din 2016) – ca urmare a extinderii mandatului SESAR JU până în anul 2024, programul SESAR 2020 se adresează zonelor cheie din domeniul ATM, precum și noilor provocări;
- SESAR Deployment (începând din 2014) – punerea în aplicare a soluțiilor SESAR la nivelul rețelei europene, prin Regulamentul (EU) 409/2013, urmată de adoptarea în 2014 a Regulamentului 716/2014 privind PCP și stabilirea în 2014 a SESAR Deployment Manager (SDM) pentru implementarea PCP;
- Creșterea sinergiilor și a colaborării.
 - Military – având în vedere creșterea participării și implicării părții militare prin EDA (European Defence Agency), Planul General European ATM trebuie să răspundă nevoilor de performanță și de afaceri acestei importante părți interesate;
 - Deployment Programme – cuprinde proiectele de implementare coordonate de către SDM, care contribuie la realizarea modificărilor operaționale esențiale

În anul 2015 SESAR JU a semnat un acord de cooperare cu Deployment Manager în vederea livrării și implementării Soluțiilor SESAR în cadrul comunității ATM.

Faza de dezvoltare se desfășoară pe baza Programului SESAR 2020, iar organismul european care asigură coordonarea acestei faze este SESAR Joint Undertaking, al cărui mandat a fost extins până în anul 2024 prin Regulamentul (UE) nr. 721/2014¹.

¹ Regulamentul (EU) nr. 721/2014 al Consiliului din 16 iunie 2014 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 219/2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru

În anul 2015 SESAR JU a semnat un acord de cooperare cu Deployment Manager în vederea livrării și implementării Soluțiilor SESAR în cadrul comunității ATM.

Programul SESAR 2020 (2014-2020) are alocat un buget de 1,585 miliarde EURO. Programul SESAR 2020 cuprinde următoarele trei faze de cercetare:

- Exploratory Research (85 milioane EURO prin Programul Orizont 2020);
- Industrial Research & Validation (1,2 miliarde Euro);
- Very Large-scale Demonstration (300 milioane Euro).

Ca urmare a lansării procedurii de exprimare a interesului pentru obținerea calității de membru în SESAR Joint Undertaking pentru perioada 2016 – 2024, R.A. ROMATSA a fost acceptată ca terț susținător al INDRA, ca membru în noul SESAR Joint Undertaking. În această calitate, R.A. ROMATSA participă la următoarele proiecte din cadrul Programului SESAR 2020:

- Controller Working Position/HMI;
- SWIM Infrastructure.

Faza de punere în practică SESAR este coordonată de Deployment Manager²(DP), în baza Programului SESAR Deployment (DP2015). DP 2015 reprezintă viziunea prin care SESAR Deployment Manager definește cum va fi organizată implementarea primului proiectului comun (PCP – Pilot Common Project) prevăzut în Regulamentul (UE) 716/2014.

Documentul se prezintă într-o structură generală ce conține 44 familii de proiecte ce grupează toate inițiativele funcționale necesare pentru implementarea deplină a PCP:

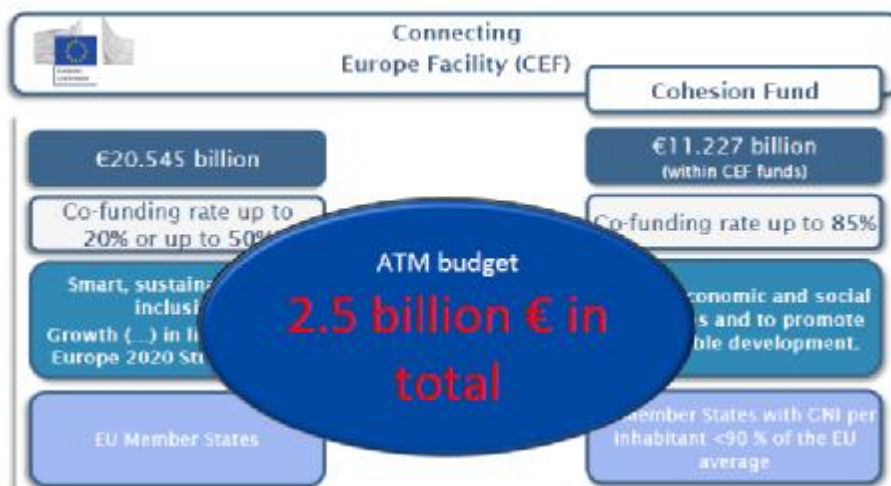
Participare la proiectele europene

Pe parcursul anului 2015, R.A. ROMATSA și-a concentrat eforturile și în direcția participării la proiectele europene privind serviciile centralizate și Programul SESAR.

Programul SESAR Deployment (DP 2015), ca referință unică pentru implementarea PCP, reprezintă specificația tehnică și operațională pentru partea privind PCP a Procedurii Cerere de Oferte de Finanțare CEF Call 2015, înscriindu-se în prioritatea „Single European Sky - SESAR” a acesteia. Instrumentele financiare pentru CEF (Connecting Europe Facility) 2014 - 2020 sunt prezentate în figura următoare:

gestionarea traficului aerian (SESAR), în ceea ce privește prelungirea duratei de existență a întreprinderii comune până în 2024.

² SESAR Deployment Alliance a fost desemnată de Comisia Europeană în 05.12.2014 cu rol Deployment Manager în cadrul structurii de guvernare pentru punerea în practică, conform Reg (UE) 409/2013).



În cadrul apelului de proiecte CEF (Connecting Europe Facility) Transport Call 2014, ROMATSA a participat cu proiectul „PILOT PLATFORM for access services to OPMET (worldwide/ECAC) data (METAR, TAF, SIGMET) in WXXM format” la procedura INEA Transport Call 2014, proiect ce a fost inclus în Acțiunea “DP Implementation – Call CEF 2014” nr. 2014-EU-TM-0136-M” și coordonată de SDM (SESAR Deployment Manager).

Procedura CEF Call 2015 a fost lansată de INEA în 04.11.2015.

În CEF Call 2015 sunt prevăzute următoarele finanțări pentru ATM:

- 515 milioane EURO din bugetul EU pe perioada 2014 - 2020 pentru finanțarea proiectelor de infrastructură în transporturi;
- 300 milioane EURO pentru statele membre UE eligibile pentru Fondul de Coeziune³.

În decembrie 2015, R.A. ROMATSA a propus un program integrat „Program ATM 2020+” ce conține mai multe subproiecte în scopul obținerii unei co-finanțări externe. Solicitarea, în valoare de 24.957.000 Euro cu o rată de co-finanțare propusă de 85%, a fost inclusă în oferta de finanțare ce va fi înaintată de SDM (SESAR Deployment Manager) la INEA, ca răspuns la Procedura Cerere de Ofertă CEF Call 2015. Prin Programul ATM 2020+ se realizează o modernizare a sistemului ATS ROMATSA prin implementarea funcționalității ATM-AF6_Initial Trajectory Information Sharing.

ROMATSA participă, de asemenea, sub umbrela EUROCONTROL, ca și contributor în cadrul proiectelor CS # 8/NEW PENS (New Pan-European Network Service) și EATM-CERT (European ATM Computer Emergency Response Team), proiecte propuse pentru finanțare prin procedura 2015 CEF Call Transport.

EUROCONTROL a dezvoltat conceptul de servicii centralizate, ca un nou model de business pentru punerea în practică și operare a noilor concepte tehnologice și operaționale pan-europene care au fost validate, care susțin obiectivele Planului

³ Fondul de coeziune este parte a politicii regionale a UE și se adresează statelor membre UE al căror venit național brut (GNI) pe cap de locuitor este mai mic de 90 % din media la nivelul UE. Pentru perioada 2014-2020, Fondul de Coeziune se adresează Bulgariei, Croației, Ciprului, Republicii Ceha, Estoniei, Greciei, Letoniei, Lituaniei, Maltei, Poloniei, Portugaliei, României, Slovaciei, Sloveniei și Ungariei.

European General pentru Managementul Traficului Aerian și sunt consecvente cu cerințele ICAO (Global Air Navigation Plan).

Ca urmare a aprobării în ședința Comitetului Director a Referatului nr.17770/12.08.2014 (Hotărârea CD nr. 21 din 19.08.2014) privind acceptarea de către EUROCONTROL a documentației transmise de ROMATSA în cadrul procedurilor de „Calls for expression of Interest related to the EUROCONTROL Centralised Services” (CFI) pentru 6 servicii/sub-servicii centralizate (CSs), ROMATSA a participat, în cadrul unor Consorții, pentru elaborarea ofertei în faza următoare de „Calls for Tender”(CfT) pentru 4 dintre cele 6 CSs, 2 dintre ele având termen final de închidere a procedurii luna ianuarie, respectiv februarie 2016:

- CS#4 AFUAS (Advance Flexible Use of Airspace Support Service);
- CS#6-7 Management of Common Network Resources Service/Operation and Coordination of Network Security (CNR/OCNS);
- CS#6-6 Management of Common Network Resources Service/Security Certificate Service (CNR/SCS);
- CS#8/NEW PENS (New Pan-European Network Service).

Conformarea cu cerințele Regulamentul (UE) nr. 1035/2011

În anul 2015, ROMATSA și-a îndeplinit obligațiile ce i-au revenit ca furnizor de servicii de navigație aeriană certificat, conformându-se continuu cu prevederile *Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 de stabilire a cerințelor comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 482/2008 și (UE) nr. 691/2010*. În acest sens, atunci când a fost necesară introducerea unor modificări ale serviciilor furnizate, ale sistemelor sau au intervenit modificări în organizarea și funcționarea sa, ROMATSA a îndeplinit procedurile aplicabile în vederea acceptării modificărilor de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, ca autoritate națională de supervizare, în conformitate cu *Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011 al Comisiei din 17 octombrie 2011 privind supravegherea siguranței în managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010*.

Expozeul R.A. ROMATSA pentru documentarea certificării ca furnizor de servicii de navigație aeriană

Documentul „Expozeu ROMATSA pentru documentarea certificării ca furnizor de servicii de navigație aeriană” (DGR-SES-INF4504-ROE/CERT) a fost revizuit și amendat continuu. Astfel, în cursul anului 2015, au fost elaborate 2 ediții 12.0/30.03.2015 și 13.0/17.09.2015 ale Expozeului ROMATSA, ediții care au preluat modificări datorate în principal:

- noii structuri organizatorice ROMATSA 2015+ ce a intrat în vigoare la data de 01.03.2015, conform HCA nr.02/29.01.2015;
- revenirii la vechea structură organizatorică ROMATSA din 2014, ce a intrat în vigoare la data de 01.09.2015 conform HCA nr.12/28.08.2015.

Obiective pentru anul 2016

În contextul implementării prevederilor legislative și SES, ROMATSA își propune ca obiectiv strategic în procesul de implementare a conceptului, asigurarea condițiilor privind valorificarea optimă și promovarea în interesul regiei a potențialului operațional, tehnic și uman în calitatea de furnizor național de servicii de navigație aeriană.

De asemenea, întreprinderea acțiunilor necesare de planificare corespunzătoare și de implementare la nivelul regiei a cerințelor SES aplicabile furnizorilor de servicii de navigație aeriană, reprezintă un alt obiectiv major al regiei menit să asigure o poziție stabilă de actor principal în regiune, cu o identitate puternică, bine conturată.

Nu în ultimul rând, conformarea continuă cu cerințele comune de certificare pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, conform prevederilor Regulamentului (UE) nr. 1035/2011 de stabilire a cerințelor comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană reprezintă un obiectiv principal pentru organizație.

Se vor continua eforturile demarate în anul 2015 în vederea participării la proiectele europene privind serviciile centralizate și programele Fazelor de dezvoltare și punere în practică SESAR.

PROIECTUL Danube FAB

Danube FAB reprezintă blocul funcțional de spațiu aerian înființat prin „Acordul între România și Republica Bulgaria privind instituirea Blocului Funcțional de Spațiu Aerian Danube FAB” (Acordul Danube FAB), semnat la Bruxelles la 12 decembrie 2011 și ratificat prin Legea nr. 192/2012, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 741 din 2 noiembrie 2012.

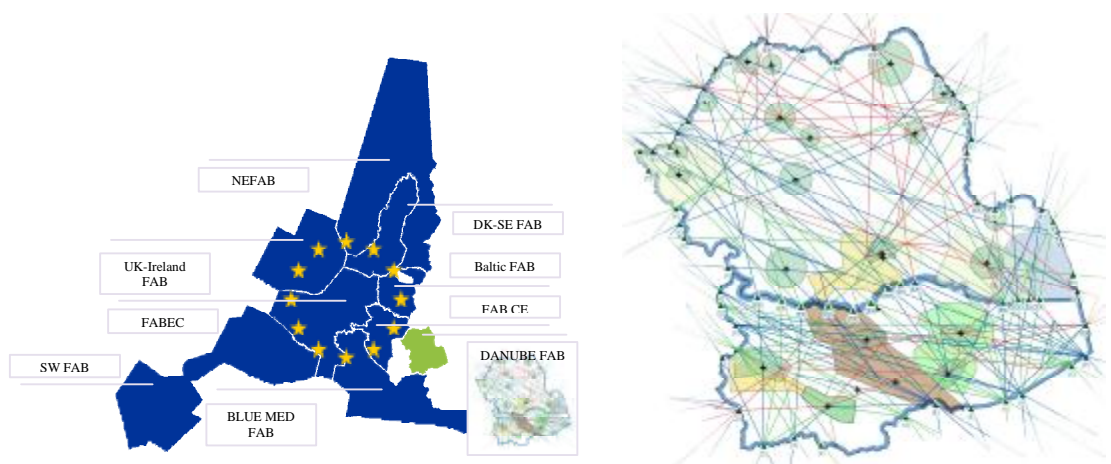


Figura 1 - DANUBE FAB

Subsecvent Acordului Danube FAB s-au semnat Acordul de Cooperare dintre cele două Autorități Naționale de Supervizare și Acordul de Cooperare dintre cei doi Furnizori de Servicii de Navigație Aeriană, ROMATSA și BULATSA.

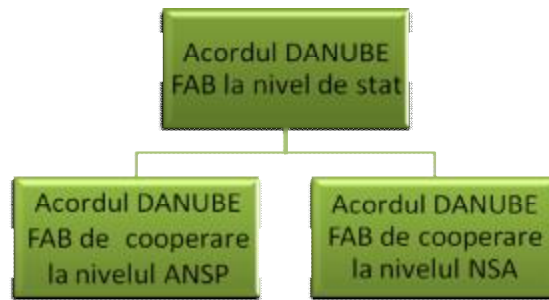


Figura 2- Structura cadrului principal de reglementare Danube FAB

Intrarea în vigoare a acestui document a condus la stabilirea organismelor care guvernează Danube FAB, astfel: Consiliul de Guvernare (Governing Council), Comitetul autorităților naționale de supervizare (NSA Board) și Comitetul furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP Board).



Figura 3 - Structura organizatorică Danube FAB

Totodată, în conformitate cu prevederile Acordului Danube FAB, pentru a-și îndeplini atribuțiile, Comitetul furnizorilor de servicii de navigație aeriană a înființat Comitetul permanent pentru strategii și planificare (SAPSC), care la rândul său, a înființat alte două comitete permanente suport: Comitetul permanent operațional (OSC) și Comitetul permanent pentru siguranță, calitate mediu și securitate (SQSESC).

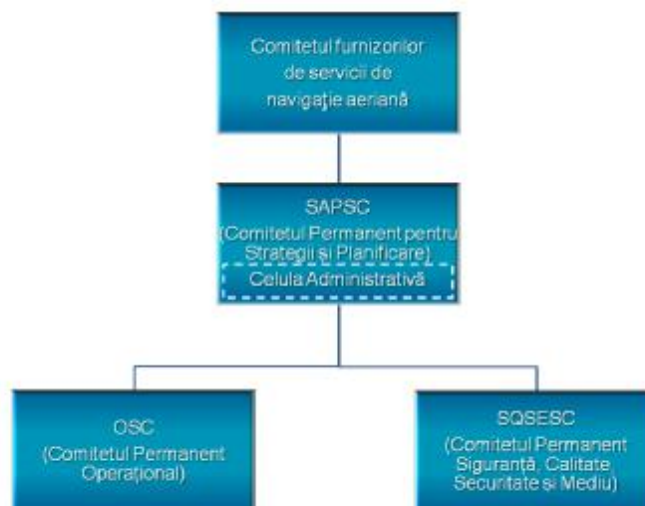


Figura 4 – Organismele suport create la nivelul ANSP Board

Pe parcursul anului 2015 au avut loc două întâlniri ale Consiliului de guvernare Danube FAB în data de 27 mai 2015, la București și respectiv, în data de 28 octombrie 2015 la Sofia.

De asemenea, pe parcursul anului 2015 au avut loc două întâlniri ale Comitetului furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP Board), astfel: în data de 26 mai 2015, la București și în data de 27 octombrie 2015, la Sofia.

Principalele activități aferente fazei de implementare a Danube FAB

- actualizarea Politicii Danube FAB privind Observatorii și acordarea statutului de observatori în cadrul DANUBE FAB pentru Comisia Europeană și pentru Republica Macedonia;
- adoptarea documentelor „Danube FAB Strategic Programme 2015-2019”, „Danube FAB Annual Plan 2015” și a “Danube FAB Annual Report 2014”, documente realizate de către partenerii Danube FAB în conformitate cu prevederile Acordului Danube FAB;
- pregătirea și transmiterea către Comisia Europeană a unei versiuni revizuite a Planului de Performanță Danube FAB pentru cel de-al doilea ciclu de referință, 2015-2019.

Consultarea cu partenerii sociali

Procesul de consultare cu partenerii sociali în cadrul Danube FAB este asigurat prin organizarea în mod regulat a Forumului de Consultare Socială (SCF), în conformitate cu prevederile Acordului de cooperare semnat la nivelul ROMATSA și BULATSA.

Pe parcursul anului 2015 au avut loc trei întâlniri ale SCF, după cum urmează: în 20 ianuarie la Bansko, în 8 iulie la Mamaia și în 15-16 decembrie la Borovets. Aceste întâlniri au fost prezidate de către directorii generali ai ROMATSA și BULATSA, prezentându-se reprezentanților sindicatelor și ai organizațiilor profesionale principalele proiecte operaționale implementate sau în curs de implementare în cadrul Danube FAB, alte proiecte prioritare, precum și dezvoltările legislative la nivel European cu impact asupra furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

Principalele activități realizate în anul 2015, cu privire la finanțarea europeană

Cei doi furnizori de servicii de navigație aeriană din cadrul Danube FAB (ROMATSA și BULATSA) au fost acceptați să fie finanțați de către INEA în perioada 2013-2015 pentru punerea în aplicare a unor pachete de lucru din cadrul IDP⁴: Airspace management improvements and data sharing (Free Routes) și Air-Ground Data link projects (DLS - CPDLC). Bugetul estimat în cadrul aplicației de finanțare a fost de 2.788.000 euro, cu un procent de finanțare din partea INEA de 50%, restul fiind suportat în mod egal din fondurile proprii ale ROMATSA și BULATSA.

În anul 2015 a avut loc la Centrul Experimental EUROCONTROL (CEE) din Bretigny, Franța, o simulare în timp real pentru extinderea aplicării conceptului Free Routes Airspace (RTS FRA) la nivel Danube FAB, în paralel cu elaborarea unui Dosar de Siguranță pentru FRA (SC FRA). Atât Raportul final al RTS FRA, cât și SC FRA au fost finalizate și livrate în luna decembrie 2015.

În data de 5 noiembrie 2015 a fost organizat tot la Bretigny, Franța evenimentul Danube FAB RTS "Visitor's Day", având ca scop prezentarea către toate părțile interesate a așteptărilor și rezultatelor RTS FRA.

Principalele activități realizate în anul 2015, cu privire la cooperarea/ coordonarea regională și inter-FAB

- organizarea și participarea la București în perioada 14-15 octombrie 2015 la cel de-al doilea „Atelier de coordonare inter-FAB”, la care au fost prezenți reprezentanți ai tuturor celor 9 FAB-uri. În cadrul atelierului a fost înființată în mod formal Platforma de Coordonare Inter-FAB (IFCP), prin adoptarea Termenilor de Referință ai acestora, și a fost inițiată elaborarea, în coordonarea Danube FAB, a unei Strategii de Comunicare a platformei;

- semnarea cu FAB CE la București în 14 octombrie 2015, în cadrul celui de-al doilea „Atelier de coordonare inter-FAB”, a unui acord cadru de cooperare la nivelul ANSP, similar celui semnat cu BLUE MED FAB în anul 2014. Scopul acordului este de a stabili o cooperare regulată în vederea realizării schimbului de informații privind planurile și activitățile derulate în cadrul celor două FAB-uri, în special în domeniile operațional, tehnic, instruire, performanță și siguranță;

- participarea la două întâlniri ale Comitetului de Coordonare al GateOne (GCC), în cadrul cărora au fost coordonate documentele pentru întâlnirile GateOne la nivel CEO;

- participarea la două întâlniri GateOne la nivel CEO, în cadrul cărora, în principal, au avut loc discuții referitoare la identificarea unor proiecte comune din cadrul SESAR și au fost schimbate informații privind bunele practici. În cadrul ultimei întâlniri a acestui for, ROMATSA și M-NAV au semnat în mod formal Declarațiile de Aderare la parteneriatul GateOne, acesta din urmă extinzându-se la 13 parteneri.

Principalele activități de comunicare realizate în anul 2015

- participarea cu secțiunea Danube FAB în cadrul standului ROMATSA în luna martie la WATMC Madrid și în luna iunie la BIAS;

- coordonarea publicării în Revista de informare BLUE MED (newsletter) a unui interviu cu directorii generali ai ROMATSA și BULATSA;

⁴ Programul IDP derivă din European ATM Master Plan (ATM MP) și se concentrează pe un set de schimbări operaționale esențiale, fiind organizat pe șapte domenii de activitate.

- pregătirea și distribuirea unui newsletter în luna decembrie, care a cuprins toate acțiunile importante recente întreprinse de către Danube FAB.

AUDIT INTERN

În cursul anului 2015, în baza Planului de audit intern care a fost elaborat având în vedere Planul multianual de audit intern 2014-2018, au fost derulate misiunile planificate, respectiv un număr de cinci misiuni, după cum urmează:

- raport de audit intern nr. 8.282/20.03.2015 („Activitatea Serviciului CNS – planificare, organizare și control”);
- raport de audit intern nr. 18.305/05.06.2015 („Activitatea de securitate aeronautică și informatică desfășurată de compartimentul de specialitate – planificare, organizare și control”);
- raport de audit intern nr. 28.514/28.08.2015 („Activitatea Serviciului Coordonare Programe – planificare, organizare și control”);
- raport de audit intern nr. 34.648/30.10.2015 („Activitatea de pază a obiectivelor R.A. ROMATSA – planificare, organizare și control la nivelul Serviciului Administrativ și Patrimoniu”);
- raport de audit intern nr. 39.153/30.12.2015 („Sistemul contabil și fiabilitatea acestuia în cadrul R.A. ROMATSA).

Prin rapoartele prezentate, s-a concluzionat că:

- obiectivele R.A. ROMATSA sunt aduse la îndeplinire în cadrul domeniului auditat;
- politicile și procedurile sunt întocmite, aprobate și respectate;
- informațiile și înregistrările sunt disponibile, corecte, integre, de calitate, auditabile și accesibile numai persoanelor autorizate;
- riscurile sunt administrate corespunzător.

Fiecare raport de audit intern s-a finalizat printr-o serie de recomandări, agreate cu structurile auditate. Prin recomandările făcute în cadrul misiunilor finalizate în cursul anului 2015, respectiv 24 de recomandări, s-a urmărit, în principal, îmbunătățirea activităților derulate și creșterea gradului de urmărire a riscurilor (prin diminuarea nivelurilor acestora și/sau menținerea lor sub control).

Ca urmare a analizelor de risc efectuate pentru fiecare misiune în parte, trebuie făcută mențiunea că, nivelul de risc aferent activităților/obiectivelor specifice prevăzute în misiunile respective derulate este mic și nu au fost constatate disfuncționalități de fond sau majore.

De asemenea, conform procedurilor specifice pentru activitatea de audit intern, în cursul anului 2015 s-au derulat activități permanente de urmărire a recomandărilor incluse atât în rapoartele misiunilor de audit intern derulate în perioadele anterioare cât și pentru cele derulate în 2015 purtându-se corespondență cu structurile auditate responsabile cu implementarea acestora și ținând o evidență corespunzătoare.

Pe tot parcursul anului și atunci când a fost cazul, reprezentanții compartimentului de audit intern au participat, în calitate de invitați, la ședințele Grupului de Lucru pentru dezvoltarea sistemului de control intern/managerial din cadrul ROMATSA acordând, ori de câte ori a fost cazul, consiliere specifică pe problemele dezbătute în acest domeniu.

Printre alte activități desfășurate, Compartimentul Audit Intern a asigurat și asigură Secretariatul Comitetului de Audit al Consiliului de Administrație R.A. ROMATSA,

organ constituit conform prevederilor OUG nr. 109/2011 privind guvernarea întreprinderilor publice, cu completările și modificările ulterioare, dar a participat și la activități de pregătire/formare profesională, incluse în Planul de Formare Profesională al regiei.

Planul anual de audit intern aprobat de conducerea regiei a fost realizat în procent de 100%.

EVOLUȚIA INDICATORILOR PRIVIND EFICIENȚA COSTURILOR ÎN ANUL 2015

1) Evoluția indicatorilor de performanță

La nivelul anului 2015 evoluția indicatorilor de performanță stabiliți pentru ROMATSA prin Planul de Performanță Danube FAB pentru perioada 2015-2019 se prezintă astfel:

1.1. Domeniul cheie de performanță privind siguranța

a) Nivelul de eficacitate al managementului siguranței

ROMATSA	2015 Țintă	2015 Realizat
Nivelul de eficacitate al managementului siguranței – Cultura de siguranță	Nivel C	Nivel C
Nivelul de eficacitate al managementului siguranței – Alte obiective de management al siguranței	Nivel C	Nivel C

b) Aplicarea clasificării privind severitatea pe baza metodologiei instrumentului de analiză a riscurilor (RAT)

ROMATSA	2015 Țintă	2015 Realizat
Raportarea nerespectării distanței minime de separare (SMI)	80%	100%
Raportarea pătrunderilor neautorizate pe pistă (RI)	80%	100%
Raportarea evenimentelor specifice ATM (ATMs)	80%	100%

Aplicarea metodologiei RAT s-a efectuat în proporție de 100% pentru toate încălcările eșalonării minime, incursiunile pe pistă și evenimentele specifice ATM.

c) Just culture

Domeniu	Da	Nu
Politici și implementarea acestora	11	2
Legal/Juridic	2	1

Raportare incidentelor și investigații	7	1
--	---	---

1.2. Domeniul cheie de performanță privind mediul

În cadrul domeniului cheie privind mediul indicatorul cheie de performanță – KEA – eficiența medie a zborului de rută pe orizontală corespunzătoare traiectoriei efective se stabilește și se monitorizează la nivel de FAB.

Danube FAB	2015 Țintă	2015 Realizat
KEA	1,55%	1,29%

1.3. Domeniul cheie de performanță privind capacitatea

Tabelul următor prezintă situația indicatorului privind numărul mediu de minute de întârziere ATFM (managementul fluxului de trafic aerian) pe rută per zbor:

ROMATSA	2015 Țintă	2015 Realizat
Numărul mediu de minute de întârziere ATFM (managementul fluxului de trafic aerian) pe rută per zbor	0 min/zbor	0,03 min/zbor

1.4. Domeniul cheie de performanță privind eficiența costurilor

Evoluția costurilor totale de rută, a inflației, precum și a tarifului unitar determinat de rută la nivelul anului 2015 în raport cu Planul de Performanță pentru cea de-a doua perioadă de referință (2015-2019) este prezentată în tabelul de mai jos:

ROMATSA	Monedă	Determinat 2015	Actual 2015
Costuri totale ANS (servicii de navigație aeriană) exprimate în termeni nominali	MII RON	644.188,16	627.222,05
Inflație %		3,09	-0,4
Index inflație (100 în 2009)		126,9	120,98
Costuri totale ANS (servicii de navigație aeriană) exprimate în termeni reali (prețuri la nivelul anului 2009)	MII RON	507.474,74	518.469,93
Numărul total de unități de servicii pentru activitatea de rută	MII	4.012,89	4.570,68
Tarif unitar determinat exprimat în termeni reali (prețuri la nivelul anului 2009)	RON	126,46	113,43

Tabelul următor prezintă costurile aferente activității de rută înregistrate la nivelul anului 2015 defalcate per tip de costuri în raport cu costurile determinate conform Planului de Performanță pentru cea de-a doua perioadă de referință (2015-2019).

Perioada / Costuri	Determinat	Actual	Diferență (valoric)	Diferență (%)
Personal	447.683	438.472,81	-9.210,14	-2,06
Alte costuri de funcționare	88.937	75.838,60	-12.169,70	-13,68
Amortizare	59.167	44.220,25	-14.946,87	-25,26
Costul capitalului	48.401	44.299,25	-4.101,74	-8,47
Costuri excepționale	0	23.462,36	+23.462,36	N/A
Costuri totale	644.188	627.222	-16.966	-2,63

(valori exprimate în mii lei)

2) Procesul de consultare formală a utilizatorilor spațiului aerian

În conformitate cu prevederile reglementărilor europene (Regulamentul de punere în aplicare nr. 391/2013 de stabilire a unei scheme comune de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană) precum și cu reglementările naționale, ROMATSA asigură anual consultarea reprezentanților utilizatorilor cu privire la diferențele dintre realizările anului anterior pentru activitatea de rută și elementele determinate prin Planul de Performanță aprobat. Consultările sunt organizate de două ori pe an, la nivelul ansamblului statelor membre EUROCONTROL, în cadrul Comitetului largit pentru tarife de rută EUROCONTROL. Informațiile detaliate privind evoluția costurilor și a traficului precum și aplicarea mecanismelor de împărțire a riscurilor privind traficul și costurile sunt puse la dispoziția reprezentanților utilizatorilor, a EUROCONTROL și a Comisiei Europene la termenele și în conformitate cu tabelele de raportare și informațiile suplimentare prevăzute în Regulamentul privind schema comună de tarificare precum și în procedurile și documentele EUROCONTROL.

Pentru serviciile de navigație aeriană terminală prestate pe aeroporturile supuse legislației europene (Regulamentul de punere în aplicare nr. 391/2013 de stabilire a unei scheme comune de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană), consultarea reprezentanților utilizatorilor se efectuează, de regulă, anual, pentru toate statele membre ale UE, în organizarea Comisiei Europene, cu sprijinul EUROCONTROL – PRU. Și pentru aceste consultări informațiile detaliate privind costurile și traficul sunt puse la dispoziția reprezentanților utilizatorilor, a EUROCONTROL și a Comisiei Europene la termenele și în conformitate cu tabelele de raportare și informațiile suplimentare prevăzute în Regulamentul privind schema comună de tarificare.

În anul 2015 au avut loc următoarele sesiuni de consultări:

- 24-25 iunie, în cadrul celei de-a 104-a sesiuni a Comitetului largit pentru tarife de rută EUROCONTROL – consultări multilaterale asupra estimărilor inițiale privind bazele de cost și tarifele unitare de rută pentru 2016. În cursul ședinței de consultări reprezentantul IACA (International Air Carrier Association) a felicitat România pentru buna performanță în ceea ce privește activitatea de rută. Reprezentantul ROMATSA a transmis autorității de stat raportul detaliat privind participarea la aceste consultări multilaterale;

- 25-26 noiembrie - au fost planificate consultările multilaterale asupra estimărilor finale privind bazele de cost și tarifele unitare de rută pentru 2016 în cadrul celei de-a 105-a sesiuni a Comitetului lărgit pentru tarife de rută EUROCONTROL. ROMATSA a transmis informațiile detaliate la termenul regulamentar. Din cauza amenințărilor de terorism sesiunea Comitetului lărgit a fost anulată și, în locul consultărilor multilaterale s-au organizat consultări bilaterale, prin teleconferință, între reprezentanții asociațiilor de operatori aerieni și reprezentanților statelor/prestatorilor de servicii, doar pentru statele pentru care reprezentanții operatorilor aerieni au solicitat acest lucru. Pentru România/ROMATSA nu au fost solicitate consultări.

În cursul anului 2015 Comisia Europeană nu a organizat consultări multilaterale asupra bazelor de cost și tarifelor unitare pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru 2016;

În cursul anului 2015 reprezentanții utilizatorilor nu au solicitat alte consultări față de cele descrise mai sus.

În conformitate cu prevederile regulamentelor europene, Comisia Europeană analizează datele și informațiile incluse în bazele de cost pentru serviciile de navigație aeriană de rută.

IV. Evoluția indicatorilor de performanță privind eficiența costurilor în anul 2015

Ipotezele de lucru utilizate în proiecția indicatorilor de performanță pentru anul 2015 sunt următoarele:

- în conformitate cu datele publicate de serviciul de statistici și prognoze STATFOR din cadrul EUROCONTROL numărul total de zboruri IFR a crescut cu aproximativ 6% comparativ cu anul 2014 pentru activitatea de rută și cu aproximativ 5% pentru activitatea de terminal;
- în costurile totale ATM/CNS gate-to-gate nu sunt incluse costurile EUROCONTROL, plățile către autorități guvernamentale și de reglementare, costurile MET și cele privind TVA;
- numărul de personal utilizat în calculul indicatorilor de performanță reprezintă media personalului din anul respectiv, atât în privința personalului ATCO, cât și pentru personalul suport;
- eliminarea efectelor inflației în proiecția indicatorilor de performanță, în conformitate cu practica PRU EUROCONTROL, prin transformarea elementelor financiare aferente performanței în euro 2015 (utilizând cursul de schimb EURO/RON aferent anului 2015) și prin adăugarea inflației (conform datelor furnizate de EUROSTAT).

Tabelul de mai jos cuprinde evoluția principalilor indicatori de eficiență a costurilor:

INDICATORI EFICIENȚA COSTURILOR	2014A	2015A	2015A/2014A %
Eficiența financiară a costurilor totale per oră zbor compozită (EURO2015 per ora compozită)	446,58	415,97	-6,85
Eficiența financiară a costurilor pentru	415,14	387,61	-6,63

activitatea de rută per oră zbor IFR (EURO2015 per ora)			
Eficiența financiară a costurilor pentru activitatea de terminal per mișcare IFR (EURO2015 per mișcare)	193,27	177,98	-7,91
Rata costurilor suport (EURO2015)	3,45	3,12	-9,62
Costuri suport per oră zbor compozită (EURO2015 per ora-zbor compozită)	317,30	282,72	-10,90
Costuri salarii personal suport per oră zbor compozită fără efectul PPP (EURO2015 per ora-zbor compozită)	168,94	158,49	-6,18

Analizând valorile indicatorilor de eficiență a costurilor realizați în anul 2015 în comparație cu cei din anul 2014 au rezultat următoarele:

- indicatorii privind eficiența financiară a costurilor au înregistrat o evoluție pozitivă ca urmare a scăderii costurilor anului 2015;
- costurile suport per oră zbor compozită în anul 2015 au înregistrat o scădere de 10,90% față de valoarea înregistrată în anul 2014. Scăderea valorii înregistrate de acest indicator se datorează pe de o parte scăderii costurilor totale ATM/CNS și implicit a costurilor suport și pe de altă parte a creșterii numărului de ore de zbor compozite;
- costurile salariilor personalului suport per oră zbor compozită fără efectul puterii de cumpărare (PPP – Purchase Power Parity) au înregistrat o scădere în raport cu valoarea realizată în anul 2014 pe fondul creșterii numărului de ore de zbor compozite.

COOPERARE INTERNĂ ȘI INTERNAȚIONALĂ

În anul 2015, ROMATSA a acordat o importanță deosebită creării și întăririi relațiilor cu autoritățile și organismele naționale și internaționale.

Pe tot parcursul anului, regia a colaborat cu toate direcțiile de specialitate din Ministerul Transporturilor (Direcția Generală Aviație Civilă, Direcția Securitate și Infrastructură Transport Aerian, Direcția Comunicare, Relația cu Sindicatele, Patronatele și Organizațiile Neguvernamentale), cu Autoritatea Aeronautică Civilă Română, Compania Tarom, Ministerul Apărării Naționale, Statul Major al Forțelor Aeriene, Asociația Aeroporturilor din România, etc.

Aceste colaborări au avut ca rezultat dezvoltarea și perfecționarea relațiilor și eforturilor ce au ca obiectiv principal armonizarea și integrarea României în sistemul specializat european (EUROCONTROL, Uniunea Europeană, etc.) și asigurarea, împreună cu MAPN a utilizării coordonate a spațiului aerian al României de către aviația civilă și militară.

Pe parcursul anului precedent, specialiștii ROMATSA au participat activ la grupurile de lucru și, prin specialiștii detașați, la acțiunile de specialitate desfășurate de către organizații din domeniul traficului aerian.

În colaborare cu DGAVC și cu alte direcții de specialitate din MTI, AACR și MApN, regia a participat logistic la organizarea în România a unor acțiuni de cooperare internațională, benefice interesului țării, de integrare în structurile euroatlantice.

În perioada de referință, relațiile ROMATSA cu organizațiile aeriene internaționale din profilul său (ICAO, EUROCONTROL, CANSO, EASA) și cu furnizorii de servicii de navigație aeriană din alte state europene s-au intensificat, unul din principalele motive fiind necesitatea cooperării pe plan regional și asigurarea unui lobby la nivel european în vederea asigurării unei poziții avantajoase a României în cadrul structurilor ATM viitoare, rezultate prin aplicarea conceptului Cer Unic European.

Cu acordul Consiliului de Administrație și în condițiile stabilite de reglementările MT privind relațiile mass-media, managementul regiei a acordat o atenție deosebită promovării imaginii regiei și a României pe plan extern prin participarea la BIAS 2015 (Bucharest International Air Show), organizat de Compania Națională Aeroporturi București, și World ATM Congress – Madrid.

ROMATSA nu și-a promovat imaginea prin machete publicitare în mass-media.

Totodată, în consens cu cerințele standardelor internaționale de contabilitate, în anul 2015 a fost publicată a 14-a ediție (atât în limba română cât și în limba engleză) a Raportului Anual ROMATSA, al cărui conținut realizează un câștig în acțiunea de promovare a imaginii regiei fiind difuzat, prin site-ul regiei, către organismele interne și internaționale de profil, companii aeriene, alți furnizori de servicii de trafic aerian, ministere, bănci și alți operatori cu care colaborează ROMATSA.

MANAGEMENTUL RESURSELOR UMANE

În anul 2015, R.A. ROMATSA a funcționat cu un număr maxim de 1.618 de posturi.

Pe parcursul anului 2015, numărul de posturi pe regie a scăzut, cu aprobarea Consiliului de Administrație al regiei, de la 1.618 la 1.613, ca urmare a reducerii a cinci posturi.

Pe parcursul anului 2015, au fost angajați 45 de noi salariați, înregistrându-se la sfârșitul anului un număr de 1.532 de salariați.

Activitatea de recrutare a viitorilor controlori de trafic aerian stagiați TWR, APP și ACC, demarată în semestrul II a anului 2014, s-a concretizat prin selecționarea unui număr de 28 persoane din exteriorul regiei care, începând cu luna octombrie 2015, au început pregătirea ab-initio (basic & rating), în cadrul Simulatorului din cadrul DSNAR Constanța.

În vederea asigurării activității din anumite compartimente de muncă, în cursul anului 2015 au fost efectuate schimbări temporare ale locului de muncă pentru un număr de 13 salariați.

De asemenea, în anul 2015 au încetat raporturile de muncă cu regia 45 persoane, din care 20 prin pensionare limită de vârstă cu reducerea vârstei standard de pensionare pentru activitate desfășurată în grupe de muncă, 14 prin pensionare pentru limită de vârstă și 11 prin acordul părților, pensionare de invaliditate, deces sau

Puncte de reper în activitatea de recrutare pentru anul 2015:

Total recrutări: 45 persoane, din care:

- 1 CTA (controlor trafic aerian dirijare);
- 10 PNA (personal protecția navigației aeriene);
- 2 MET (personal meteorologic aeronautic);
- 4 PAD (personal administrație);
- 28 CTA ab initio (viitori CTA)

Puncte de reper privind adaptarea numărului de personal prin:

- pensionări anticipate/ anticipate parțial;
- schimbări temporare/ definitive ale locului de muncă.

Puncte de reper privind structura de personal:

datorită expirării termenului de angajare.

Structura personalului RA ROMATSA la data de 31 decembrie 2015 se prezintă astfel:

1.108 personal operativ, din care:

- 57% CTA (controlori trafic aerian);
- 31% PNA (personal protecția navigației aeriene);
- 11% MET (personal meteorologic aeronautic)
- 1% TC (personal de telecomunicații aeronautice).

În funcție de nivelul de pregătire profesională

Personal cu studii superioare:	722 (47%)
Personal cu studii postliceale:	20 (1%)
Personal cu studii medii:	762 (49%)
Personal cu școala profesională:	23 (2%)
Personal cu studii generale:	5 (1%)

Pe grupe de vârstă

Personal cu vârsta până în 24 ani:	6 (1%)
Personal cu vârsta între 25 - 34 ani:	205 (13%)
Personal cu vârsta între 35 - 54 ani:	970 (63%)
Personal cu vârsta peste 55 ani:	351 (23%)

Pe sex

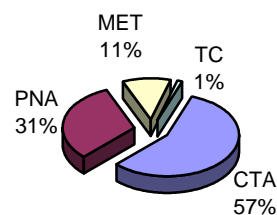
Personal de sex masculin:	1.067 (70%)
Personal de sex feminin:	465 (30%)

Formarea profesională a salariaților regiei constituie o direcție de acțiune prioritară, materializată prin planificarea, coordonarea și realizarea unui program complex de pregătire - Planul de Formare Profesională pentru anul 2015.

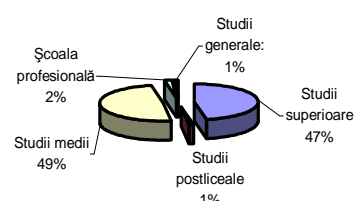
Prioritatea o constituie formarea profesională a personalului operațional (CTA, CITA, PNA, MET), în paralel urmărindu-se asigurarea ritmicității pregătirii personalului suport, în concordanță cu prevederile Legii nr. 53/2003, republicată – Codul Muncii.

Pregătirea profesională a personalului R.A. ROMATSA a urmărit atât utilizarea resurselor proprii (cursuri de pregătire pentru care regia este certificată de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română) cât și

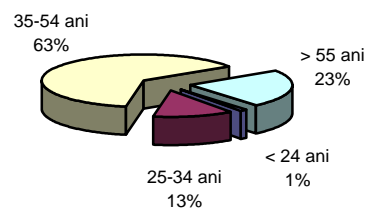
Repartizarea personalului operativ pe categorii profesionale



Repartizarea personalului în funcție de nivelul de studii



Repartizarea personalului pe grupe de vârstă



Repartizarea personalului pe sexe



Puncte de reper privind activitatea de formare profesională:

- peste 100 de programe de formare și perfecționare profesională interne, cu participarea a peste 1500 de salariați;
- peste 80 de programe de formare și perfecționare profesională externe, cu participarea a peste 350 de salariați.

participarea la cursurile de specialitate realizate de către furnizorii acreditați de servicii de pregătire profesională (Școala Superioară de Aviație, British Council, CODECS, Inspectoratele Teritoriale de Muncă, KPMG, CISCO, QUASSARO, ORACLE – pe plan intern și IANS, PANAM, IATA, NATS - pe plan extern).

Acțiuni realizate în anul 2015

- desfășurarea cursurilor de pregătire recurentă, precum și programelor de pregătire profesională, pentru personalul CTA, CITA, PNA, MET, cursuri/programe destinate obținerii/revalidării licențelor profesionale, a unor noi calificări și autorizări asociate, precum și pentru extinderea competenței pe sectoare suplimentare;
- reluarea cursurilor de refresher în Statele Unite pentru CTA, ca urmare a încheierii contractului cu PanAm International Academy;
- începerea, din data de 16.10.2015, a cursului de pregătire în vederea obținerii licenței CTA de către 28 de controlori de trafic aerian Ab-Initio/în pregătire/în formare, organizat la DSNAR Constanța cu lectori și instructori ROMATSA;
- participarea personalului din administrație (PAD) la cursuri de perfecționare specifice fiecărui domeniu de activitate (economic, juridic, resurse umane, achiziții publice, mediu, sănătate și securitate în muncă, PSI etc.);
- ca urmare a instalării de noi echipamente (NDB, DVOR, DME), a avut loc participarea personalului PNA la cursuri de școlarizare organizate de furnizorii de echipamente, pentru cunoașterea, exploatarea și întreținerea echipamentelor nou instalate;
- în baza memorandumului încheiat în august 2014 între ROMATSA și SELEX ES Inc. – SUA, pentru instruirea clienților, în data de 13 februarie 2015 a avut loc, la sediul acestora din Kansas - SUA, ceremonia de absolvire a cursurilor de instructori pentru sisteme DVOR 1150A și DME 1118A/1119A. Instructorii ROMATSA, certificați de către compania SELEX ES, vor instrui la rândul lor în Centrul de Pregătire de la Cluj - Napoca, pe sisteme identice cu cele utilizate în exploatare, personalul tehnic ROMATSA, personalul tehnic al clienților companiei SELEX, precum și alt personal interesat în cunoașterea, întreținerea și exploatarea echipamentelor DVOR/DME SELEX.
- inaugurarea Centrului de pregătire tehnică și testare "Inginer Ion Tomescu", realizat împreună cu SELEX ES Inc.-SUA în data de 05.03.2015, la sediul ROMATSA DSNA Cluj, în prezența partenerilor americani.

Au fost planificate și monitorizate acțiunile necesare privind controlul pentru revalidarea aptitudinii medicale a personalului ROMATSA cu statut de personal aeronautic nenavigant (din controlul traficului aerian, protecția tehnică și meteorologică a navigației aeriene și de telecomunicații aeronautice), precum și controalele medicale anuale de

S-a urmărit în principal:

- menținerea/creșterea competenței personalului aeronautic în vederea prelungirii/revalidării valabilității documentelor nominale de calificare;
- menținerea nivelului 4 ICAO la limba engleză pentru controlorii de trafic aerian;
- pregătirea profesională a stagiariilor, în vederea obținerii calificării minime de bază necesară atestării pe post;
- perfecționarea/specializarea personalului în vederea instalării noilor echipamente precum și exploatarea, întreținerii și reparării echipamentelor existente.

Puncte de reper privind licențierea personalului aeronautic nenavigant:

- Planificarea și efectuarea vizitelor medicale în cadrul centrelor medicale auto-rizate de

sănătate pentru ceilalți salariați, prevăzute de lege.

Totodată, au fost planificate și monitorizate acțiunile necesare privind examinarea/evaluarea de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română în vederea obținerii/revalidării licențelor, calificărilor și autorizărilor asociate acestora.

către Autoritatea Aeronautică Civilă Română (Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială, AEROMED, policlinicile teritoriale din structura Ministerului Transporturilor);

- Planificarea și susținerea examinărilor la Autoritatea Aeronautică Civilă Română.

DIFERENȚE ÎNREGISTRATE ÎN RAPORT CU OBIECTIVELE

În ceea ce privește obiectivele propuse pentru anul 2014, acestea au fost îndeplinite astfel:

Nr. Crt.	OBIECTIV	2015 PLANIFICAT	2015 REALIZAT	% REALIZAT/PLANIFICAT 2015
1	Implementare Danube FAB conform reglementărilor europene aplicabile și Acordului dintre România și Republica Bulgaria	Raport anual stadiu implementare plan strategic Danube FAB	În derulare ⁵	100%
2	Dezvoltarea și implementarea sistemului ROMATSA ATM 2015+, în conformitate cu regulamentele europene aplicabile	Derulare Faza I - Step I	Derulare Faza I - Step I	100%
3	Tariful unitar de rută conform planului național de performanță (lei)	164,60	164,60	100%
4	Întârzieri mai mici de 0,5 min/zbor	0,5	0,02965 ⁶	100

EXERCITIUL FINANCIAR

SITUAȚII FINANCIARE ÎNTOCMITE PENTRU EXERCITIUL FINANCIAR ÎNCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 2015

Raportul auditorului independent

Raport asupra situațiilor financiare

⁵ Raportul a fost inițiat din decembrie 2014 cu termen de finalizare 30 aprilie 2015, conform Danube Task Planning procedure for the Strategic Program Annual Plan and Annual Report, aprobat prin Danube FAB Strategic Programme 2014 - 2019

⁶ Indicatorul se calculează la nivel anual ca raport între numărul de minute de întârziere și numărul de zboruri. Întârzierile înregistrate în anul 2015 au fost de 18.823 minute (aferețe trim. III), defalcate după cum urmează:

- 3.259 minute de întârziere – din cauze codificate cu „I” (Industrial Action ATC – conflict de muncă) – iulie 2015
- 87 minute de întârziere – din cauze codificate cu „E” (Equipment non-ATC – probleme sistem SELEX) – august 2015
- 15.477 minute de întârziere – din cauze codificate cu „T” (Equipment ATC – probleme sistem SELEX) – august 2015

- 1 Am auditat situațiile financiare anexate ale R.A. ROMATSA („Regia”) care cuprind bilanțul la data de 31 decembrie 2015, contul de profit și pierdere, situația modificărilor capitalului propriu și situația fluxurilor de trezorerie pentru exercițiul financiar încheiat la această dată și un sumar al politicilor contabile semnificative și alte note explicative.

Situațiile financiare menționate se referă la:

- | | |
|---|---------------------|
| - Activ net/Total capitaluri: | 671.099.655 lei |
| - Rezultatul net al exercițiului financiar: | 792.847 lei, profit |

Responsabilitatea conducerii pentru situațiile financiare

- 2 Conducerea Regiei este responsabilă de întocmirea și prezentarea fidelă a acestor situații financiare în conformitate cu Ordinul Ministrului Finanțelor Publice („OMFP”) nr. 1802/2014 cu modificările ulterioare și pentru acel control intern pe care conducerea îl consideră necesar pentru a permite întocmirea de situații financiare care sunt lipsite de denaturări semnificative cauzate fie de fraudă, fie de eroare.

Responsabilitatea auditorului

- 3 Responsabilitatea noastră este ca, pe baza auditului efectuat, să exprimăm o opinie asupra acestor situații financiare. Noi am efectuat auditul conform standardelor de audit adoptate de Camera Auditorilor Financiar din România. Aceste standarde cer ca noi să respectăm cerințele etice, să planificăm și să efectuăm auditul în vederea obținerii unei asigurări rezonabile că situațiile financiare nu cuprind denaturări semnificative.

- 4 Un audit constă în efectuarea de proceduri pentru obținerea probelor de audit cu privire la sumele și informațiile prezentate în situațiile financiare. Procedurile selectate depind de raționamentul profesional al auditorului, incluzând evaluarea riscurilor de denaturare semnificativă a situațiilor financiare, datorate fraudei sau erorii. În evaluarea acestor riscuri, auditorul ia în considerare controlul intern relevant pentru întocmirea și prezentarea fidelă a situațiilor financiare ale Regiei pentru a stabili procedurile de audit relevante în circumstanțele date, dar nu și în scopul exprimării unei opinii asupra eficienței controlului intern al Regiei. Un audit include, de asemenea, evaluarea gradului de adecvare a politicilor contabile folosite și rezonabilitatea estimărilor contabile elaborate de către conducere, precum și evaluarea prezentării situațiilor financiare luate în ansamblul lor.

- 5 Considerăm că probele de audit pe care le-am obținut sunt suficiente și adecvate pentru a constitui baza opiniei noastre de audit cu rezerve.

Bazele pentru opinia cu rezerve

- 6 După cum este descris în nota 8, în cursul anului 2014, Regia a făcut subiectul unui control al Corpului de Control al Primului Ministru. Raportul corpului de control a fost remis conducerii Regiei iar rezultatele controlului fac referire la o posibilă neconformitate cu reglementările legale în vigoare a modului de utilizare de către angajați a sumelor plătite de Regie către furnizorii de servicii (agenții de turism) pentru asigurarea serviciilor turistice pe durata concediului de recuperare psihologică și concediului de odihnă suplimentar prevăzute de legislația în vigoare pentru a fi efectuate de anumite funcții din structura Regiei. Ca urmare a celor menționate mai sus, R.A. ROMATSA a inițiat un litigiu împotriva furnizorilor de servicii (agenții de turism) care au facturat

aceste servicii către ROMATSA. La data raportului nostru, litigiul este în curs și noi nu am putut aplica proceduri alternative pentru a estima impactul asupra cheltuielilor și provizioanelor pentru riscuri și cheltuieli la data de 31 decembrie 2015.

Opinia cu rezerve

- 7 În opinia noastră, cu excepția posibilelor efecte ale aspectului descris în paragraful 6, situațiile financiare prezintă cu fidelitate, din toate punctele de vedere semnificative, poziția financiară a R.A. ROMATSA la 31 decembrie 2015, precum și performanța sa financiară și fluxurile de trezorerie pentru anul încheiat la această dată, în conformitate cu Ordinul Ministrului Finanțelor Publice („OMFP”) nr. 1802/2014 cu modificările ulterioare și cu politicile contabile descrise în notele la situațiile financiare.

Alte aspecte

- 8 Acest raport este adresat exclusiv Consiliului de Administrație al Regiei în ansamblu. Auditul nostru a fost efectuat pentru a putea raporta Consiliului de Administrație al Regiei acele aspecte pe care trebuie să le raportăm într-un raport de audit financiar, și nu în alte scopuri. În măsura permisă de lege, nu acceptăm și nu ne asumăm responsabilitatea decât față de R.A. ROMATSA și de Consiliul de Administrație al acesteia, în ansamblu, pentru auditul nostru, pentru acest raport sau pentru opinia formată.

Raport asupra raportului administratorilor

Administratorii sunt responsabili pentru întocmirea și prezentarea raportului administratorilor în conformitate cu cerințele OMFP nr. 1802/2014 Reglementări contabile privind situațiile financiare anuale, punctele 489-492, care să nu conțină denaturări semnificative și pentru acel control intern pe care conducerea îl consideră necesar pentru a permite întocmirea raportului administratorilor care să nu conțină denaturări semnificative, datorate fraudei sau erorii.

Raportul de gestiune nu face parte din situațiile financiare.

Opinia noastră asupra situațiilor financiare nu acoperă raportul administratorilor.

În legătură cu auditul nostru privind situațiile financiare, noi am citit raportul administratorilor anexat situațiilor financiare și raportăm că:

- a) în raportul administratorilor nu am identificat informații care să nu fie consecvente, în toate aspectele semnificative, cu informațiile prezentate în situațiile financiare anexate;
- b) raportul administratorilor identificat mai sus include, în toate aspectele semnificative, informațiile cerute de OMFP nr. 1802/2014, punctele 489-492 (reglementări contabile privind situațiile financiare anuale individuale);
- c) în baza cunoștințelor și înțelegerii noastre dobândite în cursul auditului situațiilor financiare pentru exercițiul financiar încheiat la data de 31 decembrie 2015 cu privire la R.A. ROMATSA și la mediul acesteia, nu am identificat informații incluse în raportul administratorilor care să fie eronate semnificativ.

DELOITTE AUDIT SRL

Înregistrată la Camera Auditorilor Financiari
din România cu numărul 25/2001

BILANȚ LA 31 DECEMBRIE 2015

(sumele sunt exprimate în LEI, dacă nu este specificat altfel)

Denumirea elementului	Sold la 01.01.2015	Sold la 31.12.2015
A	1	2
A. ACTIVE IMOBILIZATE		
I. IMOBILIZĂRI NECORPORALE		
1. Cheltuieli de constituire	-	-
2. Cheltuieli de dezvoltare	-	-
3. Concesiuni, brevete, licențe, mărci comerciale, drepturi și active similare și alte immobilizări necorporale	15.681.697	5.033.491
4. Fond comercial	-	-
5. Active necorporale de explorare și evaluare a resurselor minerale	-	-
6. Avansuri	13.711.129	14.198.704
TOTAL:	29.392.826	19.232.195
II. IMOBILIZĂRI CORPORALE		
1. Terenuri și construcții	194.359.181	194.034.992
2. Instalații tehnice și mașini	109.813.142	125.833.586
3. Alte instalații, utilaje și mobilier	5.308.847	6.967.627

Denumirea elementului	Sold la 01.01.2015	Sold la 31.12.2015
A	1	2
4. Investiții imobiliare	-	-
5. Imobilizări corporale în curs de execuție	88.837.342	74.990.322
6. Investiții imobiliare în curs de execuție	-	-
7. Active corporale de exploatare și evaluare a resurselor minerale	-	-
8. Active biologice productive	-	-
9. Avansuri	-	5.201.634
TOTAL:	398.318.512	407.038.404
III. IMOBILIZĂRI FINANCIARE		
1. Acțiuni deținute la filiale	4.200.000	4.200.000
2. Împrumuturi acordate entităților din grup	-	-
3. Acțiunile deținute la entitățile asociate și la entitățile controlate în comun	-	-
4. Împrumuturi acordate entităților asociate și entităților controlate în comun	-	-
5. Alte titluri imobilizate	-	-
6. Alte împrumuturi	22.410.501	389.940
TOTAL:	26.610.501	4.589.940
ACTIVE IMOBILIZATE – TOTAL	454.321.839	430.860.539
B. ACTIVE CIRCULANTE		
I. STOCURI		
1. Materii prime și materiale consumabile	12.068.144	11.813.025
2. Producția în curs de execuție	-	-
3. Produse finite și mărfuri	-	-
4. Avansuri	88.169	20.358
TOTAL:	12.156.313	11.833.383
II. CREANȚE		
1. Creanțe comerciale	137.606.072	418.811.131
2. Sume de încasat de la entitățile afiliate	-	-
3. Sume de încasat de la entitățile asociate și entitățile controlate în comun	-	-
4. Alte creanțe	7.709.637	7.267.268
5. Capital subscris și nevărsat	-	-
TOTAL:	145.315.709	426.078.399
III. INVESTIȚII PE TERMEN SCURT		
1. Acțiuni deținute la entitățile afiliate	-	-
2. Alte investiții pe termen scurt	52.958.758	-
TOTAL:	52.958.758	-
IV. CASA ȘI CONTURI LA BĂNCI		
ACTIVE CIRCULANTE – TOTAL	611.484.728	738.012.639
C. CHELTUIELI ÎN AVANS		
Sume de reluat într-o perioadă de până la un an	9.991.328	11.906.367
Sume de preluat într-o perioadă mai mare de un an	-	-
D. DATORII: SUMELE CARE TREBUIE PLĂTITE ÎNTR-O PERIOADĂ DE PÂNĂ LA UN AN		
1. Împrumuturi din emisiunea de obligațiuni, prezentându-se separat împrumuturile din emisiunea de obligațiuni convertibile	-	-
2. Sume datorate instituțiilor de credit	-	-
3. Avansuri încasate în contul comenzilor	-	-
4. Datorii comerciale – furnizori	23.944.269	29.497.545
5. Efecte de comerț de plătit	-	-
6. Sume datorate entităților din grup	2.940.000	2.940.000

Denumirea elementului	Sold la 01.01.2015	Sold la 31.12.2015
A	1	2
7. Sume datorate entităților asociate și entităților controlate în comun	-	-
8. Alte datorii, inclusiv datoriile fiscale și datoriile privind asigurările sociale	40.126.115	51.770.123
TOTAL:	67.010.384	84.207.668
E. ACTIVE CIRCULANTE NETE/DATORII CURENTE NETE	553.968.257	665.242.695
F. TOTAL ACTIVE MINUS DATORII CURENTE	1.008.290.096	1.096.103.234
G. DATORII: SUMELE CARE TREBUIE PLĂTITE ÎNTR-O PERIOADĂ MAI MARE DE UN AN		
1. Împrumuturi din emisiunea de obligațiuni, prezentându-se separat împrumuturile din emisiunea de obligațiuni convertibile	-	-
2. Sume datorate instituțiilor de credit	-	-
3. Avansuri încasate în contul comenzilor	-	-
4. Datorii comerciale – furnizori	-	-
5. Efecte de comerț de plătit	-	-
6. Sume datorate entităților din grup	-	-
7. Sume datorate entităților asociate și entităților controlate în comun	-	-
8. Alte datorii, inclusiv datoriile fiscale și datoriile privind asigurările sociale	-	-
TOTAL:	-	-
H. PROVIZIOANE		
1. Provizioane pentru beneficiile angajaților	264.746.506	272.426.130
2. Provizioane pentru impozite	-	-
3. Alte provizioane	50.808.359	151.773.310
TOTAL PROVIZIOANE:	315.554.865	424.199.440
I. VENITURI ÎN AVANS		
1. Subvenții pentru investiții	988.586	886.000
Sume de reluat într-o perioadă de până la un an	102.587	81.861
Sume de reluat într-o perioadă mai mare de un an	885.999	804.139
2. Venituri înregistrate în avans	394.828	386.782
Sume de reluat într-o perioadă de până la un an	394.828	386.782
Sume de reluat într-o perioadă mai mare de un an	-	-
3. Venituri în avans aferente activelor primite prin transfer de la clienți	-	-
Sume de reluat într-o perioadă de până la un an	-	-
Sume de reluat într-o perioadă mai mare de un an	-	-
Fond comercial negativ	-	-
TOTAL:	1.383.414	1.272.782
J. CAPITAL ȘI REZERVE		
I. CAPITAL		
1. Capital subscris vărsat	-	-
2. Capital subscris nevărsat	-	-
3. Patrimoniul regiei	214.684.295	214.684.295
4. Patrimoniul institutelor naționale de cercetare – dezvoltare	-	-
5. Alte elemente de capitaluri proprii	-	-
TOTAL:	214.684.295	214.684.295
II. PRIME DE CAPITAL	-	-
III. REZERVE DIN REEVALUARE	262.251.129	257.023.333
IV. REZERVE		
1. Rezerve legale	18.534.241	18.972.159
2. Rezerve statutare sau contractuale	-	-
3. Alte rezerve	95.026.055	112.259.993
TOTAL:	113.560.296	131.232.152

Denumirea elementului	Sold la 01.01.2015	Sold la 31.12.2015
A	1	2
Acțiuni proprii	-	-
Câștiguri legate de instrumentele de capitaluri proprii	-	-
Pierderi legate de instrumentele de capitaluri proprii	-	-
V. PROFITUL SAU PIERDEREA RAPORTAT(A)		
Sold C	62.577.150	67.804.946
Sold D	-	-
VI. PROFITUL SAU PIERDEREA EXERCIȚIULUI FINANCIAR		
Sold C	41.867.120	792.847
Sold D	-	-
Repartizarea profitului	3.090.758	437.918
CAPITALURI PROPRII – TOTAL	691.849.232	671.099.655
Patrimoniul public	-	-
Patrimoniul privat	-	-
CAPITALURI – TOTAL	691.849.232	671.099.655

**CONTUL DE PROFIT ȘI PIERDERE PENTRU EXERCIȚIUL FINANCIAR ÎNCHEIAT
LA 31 DECEMBRIE 2015**

(sumele sunt exprimate în LEI, dacă nu este specificat altfel)

Denumirea indicatorilor	2014	2015
A	1	2
1. Cifra de afaceri netă	776.891.483	837.472.524
Producția vândută	776.891.483	837.472.524
Venituri din vânzarea mărfurilor	-	-
Reduceri comerciale acordate	-	-
Venituri din dobânzi înregistrate de entitățile radiate din Registrul general și care nu mai au în derulare contracte de leasing	-	-
Venituri din subvenții de exploatare aferente cifrei de afaceri nete	-	-
2. Venituri aferente costului producției în curs de execuție		
Sold C	-	-
Sold D	-	-
3. Venituri din producția de imobilizări necorporale și corporale	28.701	1.622
4. Venituri din reevaluarea imobilizărilor corporale	-	-
5. Venituri din producția de investiții imobiliare	-	-
6. Venituri din subvenții de exploatare	-	3.408
7. Alte venituri din exploatare	5.527.005	3.277.753
- din care, venituri din fondul comercial negativ	-	-
- din care, venituri din subvenții pentru investiții	-	-
I VENITURI DIN EXPLOATARE - TOTAL	782.447.189	840.755.307
8. a) Cheltuieli cu materiile prime și materialele consumabile	5.249.823	6.545.163
Alte cheltuieli materiale	1.039.256	1.308.981
b) Alte cheltuieli externe (cu energie și apă)	4.980.229	5.165.498
c) Cheltuieli privind mărfurile	-	-

Denumirea indicatorilor	2014	2015
A	1	2
Reduceri comerciale primite	-	-
9. Cheltuieli cu personalul	522.050.051	550.004.390
a) Salarii și indemnizații	400.386.391	430.080.470
b) Cheltuieli cu asigurările și protecția socială	121.663.660	119.923.920
10 . a) Ajustări de valoare privind imobilizările corporale și necorporale	56.588.622	51.970.581
a)1. Cheltuieli	56.588.622	51.970.581
a)2. Venituri	-	-
b) Ajustări de valoare privind activele circulante	-43.102.846	1.935.308
b)1. Cheltuieli	2.986.768	1.970.745
b)2. Venituri	46.089.614	35.437
11. Alte cheltuieli de exploatare	125.659.124	121.175.263
11.1 Cheltuieli privind prestațiile externe	117.198.340	114.299.728
11.2 Cheltuieli cu alte impozite, taxe și vărsăminte asimilate; cheltuieli reprezentând transferuri și contribuții datorate în baza unor acte normative speciale	3.645.921	3.567.439
11.3 Cheltuieli cu protecția mediului înconjurător	-	-
11.4 Cheltuieli din reevaluarea imobilizărilor corporale	-	-
11.5 Cheltuieli privind calamitățile și alte evenimente asimilate	-	-
11.6 Alte cheltuieli	4.814.863	3.308.096
Cheltuieli cu dobânzile de refinanțare înregistrate de entitățile radiate din Registrul general și care mai au în derulare contracte de leasing	-	-
Ajustări privind provizioanele	57.974.062	108.710.232
Cheltuieli	70.601.517	131.408.380
Venituri	12.627.455	22.698.148
II CHELTUIELI DE EXPLOATARE – TOTAL	730.438.321	846.815.416
A. PROFITUL SAU PIERDEREA DIN EXPLOATARE		
- profit	52.008.868	0
- pierdere	0	6.060.109
12. Venituri din interese de participare	-	-
- din care, veniturile obținute de la entitățile afiliate	-	-
13. Venituri din dobânzi	-	-
- din care, veniturile obținute de la entități afiliate	-	-
14. Venituri din subvenții de exploatare pentru dobânda datorată	-	-
15. Alte venituri financiare	15.942.904	28.202.772
- din care, venituri din alte imobilizări financiare	-	-
I. VENITURI FINANCIARE – TOTAL	21.719.629	36.424.510
16. Ajustări de valoare privind imobilizările financiare și investițiile financiare deținute ca active circulante	-	-
Cheltuieli	-	-
Venituri	-	-
17. a) Cheltuieli privind dobânzile	-	-
- din care, cheltuielile în relația cu entitățile afiliate	-	-
Alte cheltuieli financiare	16.221.812	21.645.478
II. CHELTUIELI FINANCIARE – TOTAL	16.221.812	21.645.478
B. PROFITUL SAU PIERDEREA FINANCIAR(Ă)		
- profit	5.497.817	14.779.032
- pierdere	0	0
I. VENITURI TOTALE	804.166.818	877.179.817
II. CHELTUIELI TOTALE	746.660.133	868.460.894
C. PROFITUL SAU PIERDEREA BRUT(Ă)		

Denumirea indicatorilor	2014	2015
A	1	2
- profit	57.506.685	8.718.923
- pierdere	0	0
18. IMPOZITUL PE PROFIT	15.639.565	7.926.076
19. Alte impozite ne reprezentate la elementele de mai sus	-	-
20. PROFITUL SAU PIERDEREA NET(A) A EXERCIȚIULUI FINANCIAR		
- profit	41.867.120	792.847
- pierdere	0	0

**SITUAȚIA FLUXURILOR DE TREZORERIE PENTRU EXERCIȚIUL FINANCIAR
ÎNCHEIAT**

LA 31 DECEMBRIE 2015

(sumele sunt exprimate în LEI, dacă nu este specificat altfel)

	Exercițiul încheiat la 31 decembrie 2014	Exercițiul încheiat la 31 decembrie 2015
Fluxuri de trezorerie din activități de exploatare		
Profit înaintea impozitării	57.506.685	8.718.923
Ajustări pentru:		
Amortizare aferentă imobilizărilor necorporale și corporale	56.588.622	51.970.608
Cheltuieli/(Venituri) aferente provizioanelor de stocuri	(36.154.101)	1.938.937
Cheltuieli/(Venituri) aferente provizioanelor pentru riscuri și cheltuieli	51.033.554	108.644.575
(Câștig net)/Pierdere netă din ieșirea de imobilizări corporale	132.750.596	(968.263)
Venituri din subvenții	(1.135.649)	(3.408)
Venituri din dobânzi	(5.776.725)	(8.221.740)
<i>Flux de trezorerie generat din activitatea de exploatare înainte de modificări ale capitalului circulant</i>	<i>254.812.982</i>	<i>162.079.632</i>
(Creșteri)/ Descreșteri de creanțe	53.179.931	(284.006.295)
(Creșteri)/Descreșteri de cheltuieli în avans	-	-
(Creșteri)/Descreșteri de stocuri	(3.142.257)	322.930
(Creșteri)/Descreșteri de datorii	17.735.168	18.755.518
Scoaterea din evidența bilanțieră a terenurilor aflate în patrimoniul public, conform HG nr. 624/30.06.2010	130.404.974	-
Impozit pe profit plătit	(1.876.448)	(9.594.945)
Flux net din activități de exploatare	451.114.352	(112.443.160)
Fluxuri de trezorerie din activități de investiție		
Achiziții de active corporale	(83.797.564)	(49.561.606)
Dobânzi încasate	8.457.446	7.611.370
(Achiziții de)/Încasări din obligațiuni și titluri de trezorerie, depozite cu scadența peste 3 luni	(22.410.501)	(42.190.311)
Flux de trezorerie net din activități de investiție	(97.750.619)	240.076
Fluxuri de trezorerie din activități de finanțare		

	Exercițiul încheiat la 31 decembrie 2014	Exercițiul încheiat la 31 decembrie 2015
Vărsăminte către Bugetul Statului	(15.336.060)	(21.542.423)
Subvenții primite	1.135.649	3.408
Flux de trezorerie net din activități de finanțare	(14.200.411)	(21.539.016)
(Descrășterea)/Creșterea netă a numerarului și echivalentelor de numerar	339.163.322	(133.742.100)
Numerar și echivalente de numerar la începutul exercițiului financiar	94.679.634	433.842.956
Numerar și echivalente de numerar la sfârșitul exercițiului financiar	433.842.956	300.100.857

SITUAȚIA MODIFICĂRILOR CAPITALURILOR PROPRII PENTRU EXERCITIUL FINANCIAR ÎNCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 2015

(sumele sunt exprimate în LEI, dacă nu este specificat altfel)

Element al capitalului propriu	Sold la 1 ianuarie 2015	Creșteri		Reduceri		Sold la 31 decembrie 2015
		Total, din care	Prin transfer	Total, din care	Prin transfer	
0	1	2	3	4	5	6
Patrimoniul regiei	214.684.295	-	-	-	-	214.684.295
Patrimoniul public	-	-	-	-	-	-
Rezerve din reevaluare	262.251.129	-	-	5.227.796	5.227.796	257.023.333
Rezerve legale	18.534.241	437.918	437.918	-	-	18.972.159
Rezerve reprezentând surplusul realizat din rezerve din reevaluare	-	-	-	-	-	-
Alte rezerve	95.026.055	17.233.938	-	-	-	112.259.993
Rezultatul exercițiului financiar-profit	41.867.120	792.847	-	41.867.120	41.867.120	792.847
Repartizarea profitului	(3.090.758)	(437.918)	(437.918)	(3.090.758)	(3.090.758)	(437.918)
Rezultat reportat reprezentând surplusul	-	-	-	-	-	-
Realizat din rezervele de reevaluare	62.577.150	5.227.796	5.227.796	-	-	67.804.946
Rezultat reportat reprezentând profitul nerepartizat sau pierderea neacoperită	-	38.776.362	38.776.362	38.776.362	-	-
Total capitaluri proprii	691.849.232	62.030.943	44.004.158	82.780.520	44.004.158	671.099.655

SITUAȚIA MODIFICĂRILOR CAPITALURILOR PROPRII PENTRU EXERCITIUL FINANCIAR ÎNCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 2014

(sumele sunt exprimate în LEI, dacă nu este specificat altfel)

Element al capitalului propriu	Sold la 1 ianuarie 2014	Creșteri		Reduceri		Sold la 31 decembrie 2014
		Total, din care	Prin transfer	Total, din care	Prin transfer	
0	1	2	3	4	5	6
Patrimoniul regiei	214.684.295	-	-	-	-	214.684.295
Patrimoniul public	130.404.974	-	-	130.404.974	-	-
Rezerve din reevaluare	268.478.219	-	-	6.227.090	6.227.090	262.251.129
Rezerve legale	15.443.483	3.090.758	3.090.758	-	-	18.534.241
Rezerve reprezentând surplusul realizat din rezerve din reevaluare	-	-	-	-	-	-
Alte rezerve	94.123.933	902.122	-	-	-	95.026.055
Rezultatul exercițiului financiar-profit	17.902.129	41.867.120	-	17.902.129	17.902.129	41.867.120
Repartizarea profitului	(1.663.948)	(3.090.758)	(3.090.758)	(1.663.948)	(1.663.948)	(3.090.758)
Rezultat reportat reprezentând surplusul	-	-	-	-	-	-
Realizat din rezervele de reevaluare	56.350.061	6.227.089	6.227.089	-	-	62.577.150
Nerepartizat sau pierderea neacoperită	-	16.238.182	16.238.182	16.238.182	-	-
Total capitaluri proprii	795.723.146	65.234.512	22.465.271	169.108.427	22.465.271	691.849.232

NOTE LA SITUAȚIILE FINANCIARE PENTRU EXERCITIUL FINANCIAR ÎNCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 2015

(sumele sunt exprimate în LEI, dacă nu este specificat altfel)

1. ACTIVE IMOBILIZATE

Între 1 ianuarie și 31 decembrie 2015, activele imobilizate au evoluat astfel:

Cost/valoare reevaluată

Elemente de active	Sold la 1 ianuarie 2015	Creșteri	Reduceri	Sold la 31 decembrie 2015
0	1	2	3	4=1+2-3
Imobilizări necorporale				
Alte imobilizări necorporale	67.282.182	4.396.150	143.820	71.534.512
Avansuri și imobilizări necorporale în curs	13.511.328	690.496	3.120	14.198.704
Total imobilizări necorporale	80.793.510	5.086.646	146.940	85.733.216
Imobilizări corporale				
Terenuri	5.862.311	-	-	5.862.311
Construcții	204.180.401	15.873.429	1.506.858	218.546.972
Instalații tehnice și mașini	132.693.200	36.781.790	320.658	169.154.331
Alte instalații, utilaje și mobilier	5.971.784	2.448.602	8.208	8.412.178

Active biologice productive	19.621	-	-	19.621
Avansuri și imobilizări corporale în curs	88.837.342	54.091.279	62.736.665	80.191.956
Total imobilizări corporale	437.564.659	109.195.099	64.572.389	482.187.369
Imobilizări financiare				
Alte titluri imobilizate	54.238.606	404.090	22.424.651	32.218.045
Total imobilizări financiare	54.238.606	404.090	22.424.651	32.218.045
Total imobilizări	572.596.774	114.685.835	87.143.981	600.138.630

Amortizare

Elemente de active	Sold la 1 ianuarie 2015	Creșteri	Reduceri	Sold la 31 decembrie 2015
5	6	7	8	9=6+7-8
Imobilizări necorporale				
Alte imobilizări necorporale	-	-	-	-
Concesiuni și alte imobilizări necorporale	51.400.684	15.244.156	143.820	66.501.020
Total imobilizări necorporale	51.400.684	15.244.156	143.820	66.501.020
Imobilizări corporale				
Terenuri	-	-	-	-
Construcții	15.683.531	15.255.634	564.874	30.374.291
Instalații tehnice și mașini	22.894.247	20.686.260	255.815	43.320.745
Alte instalații, utilaje și mobilier	662.937	784530	2.916	1.444.551
Active biologice productive	5.432	3.947	-	9.379
Total imobilizări corporale	39.246.147	36.726.425	823.606	75.148.966
Total imobilizări	90.646.831	51.970.581	967.426	141.649.986
Deprecieri - provizioane	27.628.105	-	-	27.628.105

Elemente de active	Sold la 1 ianuarie	Creșteri	Reduceri	Sold la 31 decembrie
10	11	12	13	14
Imobilizări financiare				
Alte titluri imobilizate	27.628.105	-	-	27.628.105
Total active imobilizate	27.628.105	-	-	27.628.105

Valoarea netă

Elemente de active	Sold la 1 ianuarie	Sold la 31 decembrie
15	16=1-6-11	17=4-9-14
Imobilizări necorporale		
Alte imobilizări necorporale	15.881.498	5.033.492
Avansuri și imobilizări necorporale în curs	13.511.328	14.198.704
Total imobilizări necorporale	29.392.826	19.232.196
Imobilizări corporale		
Terenuri	5.862.311	5.862.311
Construcții	188.496.870	188.172.681
Instalații tehnice și mașini	109.798.953	125.833.586
Alte instalații, utilaje și mobilier	5.308.847	6.967.627
Active biologice productive	14.189	10.243
Avansuri și imobilizări corporale în curs	88.837.342	80.191.956

Total imobilizări corporale	398.318.512	407.038.404
Imobilizări financiare		
Alte titluri imobilizate	4.200.000	4.200.000
Alte împrumuturi	22.410.501	389.940
Total imobilizări financiare	26.610.501	4.589.940
Total imobilizări	454.321.839	430.860.540

(a) Imobilizări necorporale

Imobilizările necorporale sunt prezentate la cost și includ programe informatice.

Cea mai mare parte a imobilizărilor necorporale o constituie software operațional SOFTWARE UP-GRADE RDP/FDP SELEX TRANSF RUTA ARAD-BUCUREȘTI utilizat în activitatea operațională a Regiei (valoare neta la 31 decembrie 2015: 21.311.622 lei).

Scăderea imobilizărilor necorporale în cursul perioadei se datorează amortizării în cursul normal al utilizării.

(b) Imobilizări corporale proprii

Imobilizările sunt prezentate în bilanț la valoarea reevaluată, rezultatul reevaluării fiind reflectat în contabilitate prin metoda eliminării amortizării cumulate din valoarea brută a activului.

La 31 decembrie 2015 imobilizările corporale (cu excepția avansurilor și imobilizărilor corporale în curs) sunt prezentate în bilanț la valoarea reevaluată, ținându-se cont de amortizarea înregistrată în cursul anului.

La 31 decembrie 2013, imobilizările corporale (cu excepția avansurilor și imobilizărilor corporale în curs) au fost reevaluate la valoarea justă. Reevaluarea a fost efectuată de SC Romanian Expert Consulting SRL, evaluator independent autorizat ANEVAR, în conformitate cu OMFP 3055/2009 cu modificările ulterioare și standardele naționale de evaluare emise de ANEVAR.

Pentru evaluarea imobilizărilor corporale, cu excepția terenurilor, a fost utilizată abordarea prin cost utilizând costul de înlocuire net (costul de reconstrucție sau de înlocuire a unui activ). Această abordare este utilizată în condițiile în care pentru bunurile evaluate nu există informații suficiente despre vânzări de bunuri comparabile dar există informații de piață referitoare la costuri.

Pentru evaluarea terenurilor metoda de evaluare folosită a fost abordarea prin piață. Proprietatea evaluată a fost comparată cu proprietăți similare vândute tranzacționate pe o piață deschisă.

Imobilizările corporale cu excepția terenurilor sunt prezentate în bilanț la valoarea reevaluată, rezultatul reevaluării fiind reflectat în contabilitate prin anularea amortizării cumulate și prin ajustarea valorii nete contabile. În cursul anului 2013, imobilizările corporale cu excepția terenurilor au înregistrat o descreștere netă din reevaluare în sumă de 84.271.481. Aceasta a fost recunoscută prin diminuarea rezervei din reevaluare cu suma netă de 77.721.685 lei, iar diferența de 6.549.796 lei a fost reflectată ca o cheltuială netă în contul de profit și pierdere.

La 31 decembrie 2013, terenurile Regiei au înregistrat o creștere din reevaluare în sumă netă de 989.950 lei care a fost reflectată în contul de rezerve din reevaluare.

Valorile contabile nete care ar fi fost recunoscute dacă imobilizările corporale ar fi fost prezentate la cost istoric la 31 decembrie 2015 ar fi fost după cum urmează:

	Terenuri și construcții	Instalații tehnice și mașini	Alte instalații, utilaje și mobilier	Total
Cost	115.886.583	371.549.889	13.483.080	500.919.553
Amortizare cumulată	74.156.190	214.984.972	6.866.088	296.007.249
Valoare contabilă netă	41.730.394	156.564.918	6.616.992	204.912.304

Imobilizări în curs

Imobilizările corporale în curs includ sume care se referă în principal la proiecte destinate implementării Conceptului Operațional conform HG 536/2000.

Avansurile pentru imobilizări necorporale, în valoare de 14.198.704 lei la 31 decembrie 2015 (13.711.129 lei la 31 decembrie 2014) se referă la avansul achitat către INDRA în legătură cu sistemul ATM 2015+ care va fi dezvoltat începând cu anul 2016.

(c) Imobilizări corporale aflate în patrimoniul public

Imobilizările corporale aflate în patrimoniul public în valoare de 129.404.246 lei sunt reprezentate de terenuri aparținând domeniului public al Statului aflate în administrarea Regiei. Aceste terenuri au fost înregistrate începând cu 31 decembrie 2006 în conformitate cu HG 1705/2006, HG 758/2008 și HG 624/2010.

Ministerul Transporturilor, prin adresa nr. 53874/27.11.2013 a solicitat scoaterea acestor terenuri din evidenta contabila a Regiei, concomitent cu evidențierea acestora într-un cont în afara bilanțului în conformitate cu prevederile OMFP 3055/2009, în vigoare la data respectivă.

Regia a procedat la scoaterea din evidență a sumei de 130.404.974 lei la data de 31 martie 2014. În cursul anului 2015, valoarea acestor imobilizări corporale aflate în patrimoniu Public s-a redus la suma de 129.404.246.

(d) Imobilizări financiare

Regia deține acțiuni în valoare de 27.628.105 lei la Tarom SA – Societatea Națională de Transport Aerian („Tarom”), reprezentând 1,26% din capitalul social la 31 decembrie 2015 (31 decembrie 2014: 1,28%). Valoarea nominală a acțiunilor este de 2,5 lei, Regia deținând 11.051.242 acțiuni. 2.670.034 de acțiuni au fost obținute în iulie 1998 prin conversia creanțelor de la Tarom la data de 30 septembrie 1997, pe baza Ordonanței Guvernului 45/1997.

În 2001, conform Ordonanței 173 emisă de Guvernul României („OG”) în data de 13 decembrie 2001 și publicată în Monitorul Oficial nr. 831/21 decembrie 2001, Regia a făcut conversia creanței de la Tarom în valoare de 30.224.587 lei (atât creanța ce

include taxa pe valoarea adăugată, cât și penalitățile de 8.019.625 lei datorate de Tarom ca urmare a întârzierii de plată) în acțiuni în această Regie.

În 2002, conform Legii 323/27 mai 2002 pentru aprobarea OG 173/13 decembrie 2001, taxa pe valoarea adăugată și penalitățile nu sunt acceptate ca aport la capitalul social al Tarom, Regia reducând astfel valoarea participației la 27.628.105 lei. În conformitate cu legislația în vigoare, Regia nu are dreptul să vândă aceste acțiuni.

Datorită faptului că Regia, în perioada deținerii acțiunilor, nu a primit dividende, Regia a provizionat integral imobilizările financiare deținute la Tarom la 31 decembrie 2015 și 31 decembrie 2014.

În plus, Regia deține acțiuni în valoare de 4.200.000 lei în Centrul Regional de Excelență în Aviația Civilă (CREAC).

Participarea Regiei la această Regie a fost aprobată în ședința Consiliului de Administrație nr.13 din 1 septembrie 2011. CREAC este o Regie pe acțiuni de tip închis având un capital social format din 1.050.000 acțiuni nominative în valoare de 10 lei fiecare; Regia deține 40% din acțiuni.

La data de 31 decembrie 2015 valoarea neachitată a investiției în CREAC este de 2.940.000 lei.

2. PROVIZIOANE

	Sold la 1 ianuarie 2015	Creșteri	Reduceri	Sold la 31 decembrie 2015
0	1	2	3	4=1+2-3
Provizioane pentru beneficii angajați	264.746.506	26.069.287	18.389.663	272.426.130
Provizioane pentru activitatea de rută	35.227.490	105.234.000	-	140.461.490
Provizioane privind fondul de participare al salariaților la profit	4.308.485	39.436	4.308.485	39.436
Alte provizioane pentru riscuri și cheltuieli	11.272.384	-	-	11.272.384
Total provizioane	315.554.865	131.342.723	22.698.148	424.199.440

(a) Provizioane pentru beneficii angajați

Provizioane pentru pensii și obligații similare

Conform prevederilor Contractului Colectiv de Muncă în vigoare la 31 decembrie 2015, Regia acordă beneficii în bani în funcție de vechimea în munca și la pensionare pentru salariați. Aceste beneficii sunt reprezentate de un număr variabil de salarii de bază acordate în funcție de categoria profesională a angajatului care se pensionează. De asemenea, angajații primesc bonusuri jubiliare, echivalentul unui salariu de bază, la fiecare 5 ani, începând cu al 10-lea an de vechime în muncă acumulată. La 31 decembrie 2015 Regia a constituit provizioane pentru aceste beneficii în suma de 272.426.130 lei (264.746.506 la 31 decembrie 2014).

Orice estimare actuarială este subiectivă, iar diferiți experți pot avea abordări diferite și pot utiliza ipoteze diferite în determinarea unei asemenea estimări. Cheltuielile viitoare efective nu vor fi identice cu cele estimate, putând diferi semnificativ față de

estimări. Calculele aferente estimării sunt bazate pe anumite ipoteze descrise în aceste situații financiare, iar valorile astfel determinate sunt dependente de concretizarea acestor ipoteze. Ipotezele utilizate sunt responsabilitatea conducerii Regiei.

(b) Provizioane pentru activitatea de rută

În conformitate cu Legea 571/2003 și cu politicile contabile descrise în Situațiile Financiare, Regia poate constitui trimestrial un provizion pentru activitatea de rută, deductibil fiscal. Ordonanța 18/2012 a adus importante modificări privind calculul acestui provizion.

Provizionul este determinat ca diferență între rezultatul operațional al activității de rută și partea de venit de rută reprezentând valoarea rentabilității activelor. Scopul provizionului este de a acoperi posibilele pierderi operaționale în exercițiile viitoare în cazurile în care veniturile aferente tarifelor anuale aprobate de EUROCONTROL nu acoperă cheltuielile de exploatare.

Autoritatea de reglementare a tarifelor pentru activitatea de rută și terminal a ROMATSA a stabilit, pentru perioada 2011-2014 respectiv 2015-2019, obligativitatea recuperării supra/sub-tarifărilor rezultate în baza variațiilor dintre volumele de trafic și inflația prognozate, respectiv reale. Efectele acestor supra/sub-tarifări din fiecare perioadă curentă se vor recupera, fie de către EUROCONTROL sau de ROMATSA, prin ajustarea tarifelor practicate la 2 ani după anul care generează variațiile mai sus menționate.

Condițiile politice din Ucraina în ultimii doi ani, precum și reducerea semnificativă a inflației reale, au cauzat variații semnificative față de volumele de trafic respectiv cotele inflației prognozate pentru anul 2015. Aceste variații au dus la o supratarifare în cursul perioadei curente, iar Regia se așteaptă ca autoritatea să recupereze aceste sume prin ajustarea tarifului practicat de către Regie în perioadele viitoare, conform prevederilor regulamentului menționat anterior.

(c) Provizioane privind fondul de participare a salariaților la profit

Provizionul privind fondul de participare a salariaților la profit a fost constituit în conformitate cu prevederile OG 64/2001 pentru a reflecta obligațiile contractuale ale Regiei la 31 decembrie 2015.

În conformitate cu Art. 1e) din Ordonanța 64/2001, regiile autonome care s-au angajat și au stabilit prin bugetele de venituri și cheltuieli obligația de participare la profit, ca urmare a serviciilor angajaților în relație cu acestea, pot acorda aceste drepturi în limita a 10% din profitul net, dar nu mai mult de nivelul unui salariu de baza mediu lunar realizat la nivelul Regiei, în exercițiul financiar de referință.

(d) Alte provizioane pentru riscuri și cheltuieli

Alte provizioane pentru riscuri și cheltuieli includ provizioanele pentru litigii care au fost constituite pentru procese aflate în derulare în instanță cu șanse semnificative de a fi pierdute de către Regie precum și un provizion pentru potențiale riscuri legate de cheltuieli cu concediile de odihnă.

Soldul la 31 decembrie 2015 se compune în principal din suma de 6.534.573 lei care a fost provizionată în legătură cu dosarele 1736/33/2011, 1342/R/2011 și 8876/211/2012 în contradictoriu cu persoana fizică Suciș Emil, un fost angajat al Regiei.

În cursul anului 2014, Regia a făcut subiectul unui control al Corpului de Control al Primului Ministru. Raportul corpului de control a fost remis conducerii Regiei iar rezultatele controlului fac referire la achitarea unor sume aferente concediilor de recuperare psihologică fără a fi respectate condițiile legale și condițiile prevăzute în contractul colectiv de muncă. Astfel, raportul identifică anumite cheltuieli efectuate de către companie în perioada 2012 – 2014, în numele angajaților, fără a fi îndeplinite toate condițiile conexe pentru efectuarea acestor cheltuieli.

Ca urmare a celor menționate mai sus, Regia a inițiat un litigiu împotriva furnizorilor de servicii (agenții de turism) care au facturat aceste servicii către ROMATSA. Litigiul este în curs și Regia a înregistrat un provizion în sumă de 4.737.811 lei în legătură cu aspectul descris mai sus. În cursul anului 2015 nu au existat modificări semnificative în legătură cu acest litigiu.

3. REPARTIZAREA PROFITULUI

În exercițiul încheiat la 31 decembrie 2015, Regia a înregistrat profit net în valoare de 792.847 lei, care urmează a fi repartizat prin decizia Consiliului de Administrație astfel:

Rezerva legală	437.918
Vărsământ la bugetul statului	197.182
Fonduri proprii	157.747
Total	792.847

Prin derogare de la prevederile art. 1, alin. (1), lit. f) din Ordonanța Guvernului nr. 64/2001 privind repartizarea profitului la societățile naționale, companiile naționale și societățile comerciale cu capital integral sau majoritar de stat, precum și la regiile autonome, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 536 din 1 septembrie 2001, aprobată cu modificări prin Legea nr. 769/2001, cu modificările și completările ulterioare, la societățile naționale, companiile naționale și societățile comerciale cu capital integral sau majoritar de stat, precum și la regiile autonome, profitul contabil rămas după deducerea impozitului pe profit se repartizează în cuantum de minimum 50% sub formă de vărsăminte la bugetul de stat sau local, în cazul regiilor autonome, ori sub formă de dividende, în condițiile legii, în cazul societăților naționale, companiilor naționale și societăților comerciale cu capital integral sau majoritar de stat.

4. ANALIZA REZULTATULUI DIN EXPLOATARE

Indicatorul	2014	2015
1. Cifra de afaceri netă	776.891.484	837.472.524
2. Costul bunurilor vândute și al serviciilor prestate	731.573.970	846.815.416
3. Cheltuielile activității de bază	731.573.970	846.815.416
4. Cheltuielile activităților auxiliare	-	-
5. Cheltuielile indirecte de producție	-	-
6. Rezultatul brut aferent cifrei de afaceri nete	45.317.514	(9.342.892)
7. Cheltuieli de desfacere	-	-
8. Cheltuieli generale de administrație	-	-
9. Alte venituri din exploatare	6.691.355	3.282.783
10. Rezultatul din exploatare	52.008.869	(6.060.109)

5. SITUAȚIA CREANȚELOR ȘI DATORIILOR

a) Creanțe

	Sold la 31 decembrie 2014	Termen de lichiditate		Sold la 31 decembrie 2015	Termen de lichiditate	
		Sub 1 an	Peste 1 an		Sub 1 an	Peste 1 an
0	1=2+3	2	3	4=5+6	5	6
Creanțe comerciale	137.606.072	137.606.072	-	418.811.130	399.103.451	19.707.679
Alte creanțe	7.709.637	7.709.637	-	7.267.267	7.267.267	-
Total creanțe	145.315.709	145.315.709	-	426.078.397	406.370.718	19.707.679

„Creanțele comerciale” cuprind:

	Sold la 31 decembrie 2014	Sold la 31 decembrie 2015
Clienți – părți afiliate	3.272.793	3.555.039
Creanțe reprezentând zboruri exceptate	3.452.939	1.421.200
Clienți	149.828.327	432.467.883
Clienți incerti sau în litigiu	933.968	1.608.873
Ajustări de valoare pentru deprecierea creanțelor – clienți	(19.908.092)	(20.242.104)
Ajustări de valoare pentru deprecierea creanțelor – zboruri exceptate	-	-
Clienți facturi de întocmit	-	-
Furnizori debitori pentru prestări de servicii	26.137	239
Total	137.606.072	418.811.130

Toate serviciile de navigație aeriană de rută prestate clienților interni și externi sunt evidențiate prin contul EUROCONTROL. Soldul contului EUROCONTROL înaintea ajustărilor de valoare pentru deprecierea creanțelor – clienți la 31 decembrie 2015 este de 420.739.034 lei (129.223.125 lei la 31 decembrie 2014). EUROCONTROL reprezintă Organizația Europeană pentru Securitatea Navigației Aeriene, înființată în conformitate cu Convenția Internațională și Acordul multilateral privind tarifele de rută, la care România a aderat în conformitate cu Legea 44/1996.

Valoarea creanțelor reprezentând zboruri exceptate la 31 decembrie 2015 este de 1.421.200 lei (3.452.939 lei la 31 decembrie 2014). Contravaloarea serviciilor de navigație aeriană de rută prestate de furnizorul de servicii de navigație aeriană de rută care sunt scutite de la plata tarifelor pentru aceste servicii se rambursează de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor în conformitate cu OUG 147/2007.

Creanțele comerciale nu sunt purtătoare de dobândă și au în general un termen de plată între 30 și 90 de zile.

„Alte creanțe” cuprind:

Descriere	Sold la 31 decembrie 2014	Sold la 31 decembrie 2015
Alte creanțe cu Bugetul Statului	5.875.707	4.937.106
Dobânzi de încasat	10.270	620.640
Avansuri acordate personalului	56.340	144.300

Debitori diverși	6.939.763	6.840.103
Ajustări de valoare pentru debitori diverși și alte creanțe	(7.072.810)	(7.106.660)
Decontări din operații în curs de clarificare	1.790.937	1.831.778
Creanțe imobilizate	109.431	-
Total	7.709.637	7.267.267

„Alte creanțe cu Bugetul Statului” la 31 decembrie 2015 cuprind în principal taxa pe valoarea adăugată de încasat în sumă de 4.028.060 lei.

„Decontări din operații în curs de clarificare” la 31 decembrie 2015 includ sume reprezentând executări silite în legătură cu litigiile în care este implicată Regia pentru care există contestații în derulare.

Soldul „Debitori diverși” la 31 decembrie 2015 este compus în principal din valoarea executării silite în dosarul 66360/301/2013 cu AIG Global în legătură cu accidentul aviatic ce a avut loc în anul 2006 pe aerodromul Băneasa. Regia a formulat contestație la executare ce a fost admisă, dosarul fiind în continuare pe rolul instanțelor de judecată.

b) Datorii

	Sold la 31 decembrie 2014	Termen de exigibilitate		Sold la 31 decembrie 2015	Termen de exigibilitate	
		Sub 1 an	Peste 1 an		Sub 1 an	Peste 1 an
0	1=2+3	2	3	4=5+6	5	6
Datorii comerciale	23.944.269	23.944.269	-	29.497.544	29.497.544	-
Sume datorate entităților afiliate în virtutea intereselor de participare	2.940.000	2.940.000	-	2.940.000	2.940.000	-
Alte datorii, inclusiv datorii fiscale și alte datorii pentru asigurările sociale	40.126.115	40.126.115	-	51.770.123	51.770.123	-
Total datorii	67.010.384	67.010.384	-	84.207.667	84.207.667	-

„Datoriile comerciale” cuprind:

Descriere	Sold la 31 decembrie 2014	Sold la 31 decembrie 2015
Furnizori – părți afiliate	2.895.794	4.163.086
Furnizori	10.708.905	15.915.508
Furnizori de imobilizări	8.241.443	7.545.029
Furnizori – facturi nesosite	2.098.127	1.873.921
Total	23.944.269	29.497.544

„Alte datorii” includ:

Descriere	Sold la 31 decembrie 2014	Sold la 31 decembrie 2015
Datorii și contribuțiile unității în legătură cu personalul	16.417.437	23.376.892
Impozitul pe salarii	16.333.567	22.394.012
Creditori diverși	4.843.812	4.957.141

Alte datorii față de Bugetul de Stat	5.471.299	3.982.078
Total	43.066.115	54.710.123

1. PRINCIPII, POLITICI ȘI METODE CONTABILE

1.1. Principii contabile semnificative

Elementele prezentate în situațiile financiare pentru anii încheiați la 31 decembrie 2015 și 31 decembrie 2014 au fost evaluate în conformitate cu următoarele principii contabile:

Principiul continuității activității

Regia își va continua în mod normal funcționarea într-un viitor previzibil, fără a intra în imposibilitatea continuării activității sau fără reducerea semnificativă a acesteia.

Principiul permanenței metodelor

Regia aplică aceleași reguli, metode, norme privind evaluarea, înregistrarea și prezentarea în contabilitate a elementelor patrimoniale, asigurând comparabilitatea în timp a informațiilor contabile.

Principiul prudenței

Evaluarea elementelor incluse în situațiile financiare a fost făcută pe o bază prudentă și, în special:

- a) a fost inclus numai profitul realizat la data bilanțului;
- b) s-a ținut cont de toate datoriile apărute în cursul exercițiului financiar curent sau al unui exercițiu precedent, chiar dacă acestea devin evidente numai între data bilanțului și data întocmirii acestuia;
- c) s-a ținut cont de toate datoriile previzibile și pierderile potențiale apărute în cursul exercițiului financiar curent sau al unui exercițiu financiar precedent, chiar dacă acestea devin evidente numai între data bilanțului și data întocmirii acestuia;
- d) s-a ținut cont de toate deprecierea, indiferent dacă rezultatul exercițiului financiar este pierdere sau profit.

Principiul independenței exercițiului

Au fost luate în considerare toate veniturile și cheltuielile exercițiului financiar, indiferent de data încasării sau efectuării plății.

Principiul evaluării separate a elementelor de activ și pasiv

În vederea stabilirii valorii totale corespunzătoare unei poziții din bilanț s-a determinat separat valoarea fiecărui element individual de activ sau de datorie/capitaluri proprii.

Principiul intangibilității exercițiului

Bilanțul de deschidere al exercițiului corespunde cu bilanțul de închidere al exercițiului precedent.

Principiul necompensării

Elementele de activ nu au fost compensate cu elemente de pasiv, respectiv veniturile cu cheltuielile. Eventualele compensări între creanțe și datorii ale companiei față de aceeași entitate pot fi efectuate cu respectarea prevederilor legale, numai după înregistrarea în contabilitate a veniturilor și cheltuielilor la valoarea integrală.

Principiul prevalenței economicului asupra juridicului

Prezentarea valorilor din cadrul elementelor din bilanț și contul de profit și pierdere s-a făcut ținând seama de fondul economic al tranzacțiilor sau al operațiunilor raportate și nu numai de forma juridică a acestora.

Principiul pragului de semnificație

Elementele care au o valoare semnificativă sunt prezentate distinct în cadrul situațiilor financiare.

1.2. Politici contabile semnificative

A. Bazele întocmirii situațiilor financiare

(1) Informații generale

Aceste situații financiare au fost întocmite în conformitate cu:

- Legea Contabilității 82/1991 republicată în ianuarie 2005 („Legea 82”), modificată cu Legea 259/2007;
- Reglementările contabile conforme cu directivele europene aprobate prin Ordinul Ministrului Finanțelor Publice al României 1802/2014 („OMF 1802”) cu modificările ulterioare, respectiv OMF 2869/2010 și OMF 52/2012;
- politicile contabile descrise în notele la situațiile financiare.

Aceste situații financiare cuprind:

- Bilanț;
- Cont de profit și pierdere;
- Situația fluxurilor de numerar;
- Situația modificării capitalurilor proprii;
- Note explicative la situațiile financiare.

Aceste situații financiare nu sunt menite să prezinte poziția financiară în conformitate cu reglementări și principii contabile acceptate în țări și jurisdicții altele decât România. De asemenea, situațiile financiare nu sunt menite să prezinte rezultatul operațiunilor și un set complet de note la situațiile financiare în conformitate cu reglementări și principii contabile acceptate în țări și jurisdicții altele decât România. De aceea, situațiile financiare anexate nu sunt întocmite pentru uzul persoanelor care nu cunosc reglementările contabile și legale din România inclusiv Ordinul Ministrului Finanțelor Publice nr. 1802/2014 cu modificările ulterioare.

Înregistrările contabile pe baza cărora au fost întocmite aceste situații financiare sunt efectuate în lei (“RON”) la cost istoric, cu excepția situațiilor în care a fost utilizată valoarea justă, conform politicilor contabile ale Regiei și conform OMF 1802/2014.

(2) Utilizarea estimărilor contabile

Întocmirea situațiilor financiare în conformitate cu OMF 1802/2014, cu modificările ulterioare, presupune efectuarea de către conducere a unor estimări și supoziții care influențează valorile raportate ale activelor și datoriilor și prezentarea activelor și datoriilor contingente la data situațiilor financiare, precum și valorile veniturilor și cheltuielilor din perioada de raportare. Rezultatele reale pot fi diferite de cele estimate. Aceste estimări sunt revizuite periodic și, dacă sunt necesare ajustări, acestea sunt înregistrate în contul de profit și pierdere în perioada când acestea devin cunoscute.

(3) Continuitatea activității

Prezentele situații financiare au fost întocmite în baza principiului continuității activității, care presupune că Regia își va continua activitatea și în viitorul previzibil. Pentru a evalua aplicabilitatea acestei prezumții, conducerea analizează previziunile referitoare la intrările viitoare de numerar. Pe baza acestor analize, conducerea consideră că Regia va putea să își continue activitatea în viitorul previzibil și prin urmare aplicarea principiului continuității activității în întocmirea situațiilor financiare este justificată.

(4) Moneda de prezentare a situațiilor financiare

Contabilitatea se ține în limba română și în moneda națională („LEI”). Elementele incluse în aceste situații financiare sunt prezentate în lei românești.

B. Conversii valutare

Tranzacțiile Regiei în monedă străină sunt înregistrate la cursurile de schimb comunicate de Banca Națională a României („BNR”) pentru data tranzacțiilor. Soldurile în monedă străină sunt convertite în lei la cursurile de schimb comunicate de BNR pentru data bilanțului. Câștigurile și pierderile rezultate din decontarea tranzacțiilor într-o monedă străină și din conversia activelor și datoriilor monetare exprimate în monedă străină sunt recunoscute în contul de profit și pierdere, în cadrul rezultatului financiar.

Câștigurile și pierderile din diferențele de curs valutar, realizate și nerealizate, sunt înregistrate în contul de profit și pierdere al anului respectiv. Ratele de schimb LEU/USD și LEU/EUR la 31 decembrie 2015 și 31 decembrie 2014, au fost după cum urmează:

	RON/EUR	RON/USD
31 decembrie 2015	4,5245	4,1477
31 decembrie 2014	4,4821	3,6868

C. Imobilizări necorporale

(1) Cost/evaluare

(i) Programe informatice

Costurile pentru dezvoltarea sau întreținerea programelor informatice sunt recunoscute ca și o cheltuială, în momentul în care sunt efectuate.

Costurile care sunt asociate direct unui produs unic și identificabil care este controlat de Regie și este probabil că va genera beneficii economice depășind costul, pe o perioadă mai mare de un an, sunt recunoscute ca imobilizări necorporale. Costurile directe includ cheltuielile cu personalul echipei de dezvoltare și o proporție adecvată din cheltuielile de regie.

Cheltuielile care determină prelungirea duratei de viață și mărirea beneficiilor programelor informatice peste specificațiile inițiale sunt adăugate la costul original al acestora. Aceste cheltuieli sunt capitalizate ca imobilizări necorporale dacă nu sunt parte integrantă a imobilizărilor corporale.

(ii) Alte imobilizări necorporale

Concesiunile, brevetele, licențele, mărcile comerciale, drepturile și activele similare se înregistrează în conturile de imobilizări necorporale la valoarea de aport sau costul de achiziție, după caz. În această situație valoarea de aport se asimilează valorii juste.

(2) Amortizare

(i) Programe informatice

Cheltuielile de dezvoltare ale programelor informatice capitalizate sunt amortizate folosind metoda liniară pe o perioadă maximă de 3 ani.

(ii) Alte imobilizări necorporale

Brevetele, mărcile și alte imobilizări necorporale sunt amortizate folosind metoda liniară pe durata de viață utilă a acestora, dar nu mai mult de 20 ani. Licențele aferente drepturilor de utilizare a programelor informatice sunt amortizate pe o perioadă maximă de 3 ani.

Cheltuielile care permit imobilizărilor necorporale să genereze beneficii economice viitoare peste performanța prevăzută inițial sunt adăugate la costul original al acestora. Aceste cheltuieli sunt capitalizate ca imobilizări necorporale dacă nu sunt parte integrantă a imobilizărilor corporale.

D. Imobilizări corporale

(1) Cost/evaluare

Active proprii

Costul inițial al imobilizărilor corporale constă în prețul de achiziție, incluzând taxele de import sau taxele de achiziție nerecuperabile, cheltuielile de transport, manipulare, comisioanele, taxele notariale, cheltuielile cu obținerea de autorizații și alte cheltuieli nerecuperabile atribuibile direct imobilizării corporale și orice costuri directe atribuibile aducerii activului la locul și în condițiile de funcționare.

La 31 decembrie 2013, imobilizările corporale ale Regiei au fost reevaluate în conformitate cu OMF 3055/2009 (înlocuit, pentru raportări începând cu 31 decembrie 2015, de către OMF 1802/2014). Scopul evaluării a fost aducerea valorilor de inventar existente în evidentele contabile la valoarea justă a acestora, care, conform OMF 3055/2009 precum și OMF 1802/2014, se determină pe baza unor evaluări efectuate,

de regulă, de profesioniști calificați. Diferența de reevaluare este reflectată în rezerva de reevaluare.

Elementele de imobilizări corporale care sunt casate sau cesionate sunt eliminate din bilanț împreună cu amortizarea cumulată corespunzătoare. Orice profit sau pierdere rezultată dintr-o asemenea operațiune este inclus în contul de profit și pierdere curent.

Costul reparațiilor efectuate la imobilizările corporale, în scopul asigurării utilizării continue a acestora, este recunoscut ca o cheltuială în perioada în care aceste costuri sunt efectuate.

Imobilizările corporale în curs de execuție reprezintă investițiile neterminate efectuate în regie proprie sau în antrepriză. Acestea se evaluează la costul de producție sau costul de achiziție, după caz.

Imobilizările corporale în curs de execuție se trec în categoria imobilizărilor finalizate după recepția, darea în folosință sau punerea în funcțiune a acestora, după caz.

Activele imobilizate de natura obiectelor de inventar, inclusiv uneltele și sculele, sunt trecute pe cheltuieli în momentul achiziționării și nu sunt incluse în valoarea contabilă a imobilizărilor corporale.

Patrimoniul public

Regia a primit în administrare terenuri aflate în patrimoniul public, în conformitate cu HG 1705/2006, HG 758/2008 și HG 624/2010. Terenurile aflate în patrimoniul public au fost prezentate în bilanțul Regiei, începând cu 31 decembrie 2006 la data deschiderii dosarului cadastral în vederea înregistrării în cartea funciară, la valoarea de piață de la acea dată, până la data de 31 martie 2014, când acestea au fost eliminate din evidența bilanțieră ca urmare a adresei Ministerului Transporturilor, prin adresa nr. 5387/27.11.2013, care a solicitat scoaterea acestor terenuri din evidența contabilă a Regiei, concomitent cu evidențierea acestora într-un cont în afara bilanțului în conformitate cu prevederile OMFP 3055/2009, de la data respectivă.

(2) Amortizare

Amortizarea mijloacelor fixe este calculată la valoarea reevaluată prin metoda liniară de-a lungul duratei utile de viață estimată a activelor.

Duratele de viață economică utilizate pentru diverse categorii de mijloace fixe sunt:

Tip	Ani
Clădiri și construcții speciale	10 – 50
Instalații tehnice și mașini	2 – 30
Alte instalații, utilaje și mobilier	2 – 30

Terenurile nu se amortizează deoarece se consideră că au o durată de viață indefinită.

Începând cu 1 ianuarie 2007 sunt recunoscute din punct de vedere fiscal și reevaluările contabile efectuate după această dată precum și partea rămasă neamortizată din reevaluările contabile efectuate după data de 1 ianuarie 2004.

(3) Vânzarea/casarea imobilizărilor corporale

Imobilizările corporale care sunt casate sau vândute sunt eliminate din bilanț împreună cu amortizarea cumulată corespunzătoare. Orice profit sau pierdere rezultat(ă) dintr-o asemenea operațiune este inclus(ă) în contul de profit și pierdere curent.

E. Imobilizări financiare

Imobilizările financiare cuprind acțiunile deținute la entitățile afiliate, împrumuturile acordate entităților afiliate, interesele de participare, împrumuturile acordate entităților de care Regia este legată în virtutea intereselor de participare precum și alte investiții deținute ca imobilizări. Imobilizările financiare sunt recunoscute în bilanț la costul de achiziție sau la valoarea determinată prin contractul de dobândire a acestora, corectat cu valoarea depreciilor de valoare constatate.

F. Stocuri

Costul stocurilor cuprinde toate costurile aferente achiziției precum și alte costuri suportate pentru a aduce stocurile în forma și în locul în care se găsesc. La ieșirea din gestiune stocurile se evaluează pe baza metodei FIFO. Acolo unde este cazul se constituie ajustări de valoare pentru stocuri învechite, cu mișcare lentă sau cu defecte.

G. Creanțe comerciale

Creanțele comerciale sunt înregistrate la suma inițială a facturilor minus ajustările pentru depreciere pentru sumele necolectabile. Creanțele necolectabile sunt înregistrate pe cheltuieli când sunt identificate. Ajustările pentru depreciere sunt constituite când există dovezi asupra faptului că Regia nu va fi în măsură să încaseze creanțele la scadența inițială acordată.

Creanțele neîncasabile sunt înregistrate pe cheltuieli când sunt identificate.

H. Investiții financiare pe termen scurt

Acestea includ depozitele pe termen scurt la bănci și alte investiții pe termen scurt cu lichiditate mare. Investițiile pe termen scurt în titluri de participare admise la tranzacționare pe o piață reglementată sunt evaluate la valoarea de cotație din ultima zi de tranzacționare, în timp ce cele netranzacționate sunt înregistrate la valoarea de achiziție mai puțin eventualele ajustări pentru pierdere în valoare.

I. Numerar și echivalente de numerar

Numerarul și echivalentele de numerar sunt evidențiate în bilanț la cost. Pentru situația fluxului de numerar, numerarul și echivalentele acestuia cuprind numerar în casă, conturi la bănci, investiții financiare pe termen scurt, avansuri de trezorerie.

J. Pierderi de valoare

Valoarea contabilă a activelor Regiei, altele decât stocurile, este analizată la data fiecărui bilanț pentru a determina posibilele scăderi de valoare. Dacă o asemenea scădere este probabilă, este estimată valoarea recuperabilă a activului în cauză. Dacă este cazul, o ajustare pentru depreciere este recunoscută în contul de profit și

pierdere sau în capitalurile proprii când valoarea contabilă a activului este superioară valorii sale recuperabile.

Ajustarea pentru depreciere poate fi reluată dacă s-a produs o schimbare în condițiile existente la momentul determinării valorii recuperabile. Reluarea unei ajustări pentru depreciere poate fi efectuată numai în așa fel încât valoarea netă a activului să nu depășească valoarea sa netă contabilă istorică, ținând cont de amortizare.

K. Rezerve din reevaluare

Rezervele din reevaluare au fost constituite cu scopul de a reflecta surplusul rezultat din reevaluarea imobilizărilor corporale aflate în proprietatea Regiei. Imobilizările corporale aflate în patrimoniul public nu fac obiectul reevaluărilor ulterioare.

Reevaluările trebuie făcute cu suficientă regularitate, astfel încât valoarea contabilă să nu difere substanțial de cea care ar fi determinată folosind valoarea justă de la data bilanțului. În acest sens, Regia a efectuat reevaluarea activelor corporale cu evaluatori independenți la 31 decembrie 2013.

Diferența dintre valoarea rezultată în urma reevaluării și valoarea contabilă netă este prezentată la rezerva din reevaluare, ca un subelement distinct în "Capital și rezerve". Surplusul din reevaluare a fost înregistrat în 1999 și 2000 în patrimoniul Regiei, conform Ordonanței Guvernului 46/1998. Începând cu anul 2001 surplusul de reevaluare a fost înregistrat în contul de rezerve din reevaluare în cadrul capitalurilor proprii.

Dacă rezultatul reevaluării este o creștere față de valoarea contabilă netă, atunci aceasta se tratează astfel:

- ca o creștere a rezervei din reevaluare prezentată în cadrul elementului "Capital și rezerve", dacă nu a existat o descreștere anterioară recunoscută ca o cheltuială aferentă aceluși activ; sau
- ca un venit care să compenseze cheltuiala cu descreșterea recunoscută anterior la acel activ.

Dacă rezultatul reevaluării este o descreștere a valorii contabile nete, aceasta se tratează astfel:

- ca o cheltuială cu întreaga valoare a deprecierei atunci când în rezerva din reevaluare nu este înregistrată o sumă referitoare la acel activ (surplus din reevaluare); sau
- ca o scădere a rezervei din reevaluare cu minimumul dintre valoarea acelei rezerve și valoarea descreșterii, iar eventuala diferență rămasă neacoperită se înregistrează ca o cheltuială.

Surplusul din reevaluare inclus în rezerva din reevaluare este capitalizat prin transferul direct în rezerve, atunci când acest surplus reprezintă un câștig realizat. Câștigul se consideră realizat la scoaterea din evidență a activului pentru care s-a constituit rezerva din reevaluare. Nicio parte din rezerva din reevaluare nu poate fi distribuită, direct sau indirect, cu excepția cazului în care activul reevaluat a fost valorificat, situație în care surplusul din reevaluare reprezintă câștig efectiv realizat.

Conform legislației fiscale în vigoare (OG 34/2009), începând cu 1 mai 2009 rezerva din reevaluare se impozitează pe măsura deducerii acesteia prin amortizare. Rezerva

dedusă până la data de 1 mai 2009 se impozitează în momentul schimbării destinației acesteia, conform legislației anterioare.

L. Rezerve legale

Rezervele legale se constituie în proporție de 5% din profitul brut de la sfârșitul anului până când rezervele legale totale ajung la 20% din patrimoniul Regiei în conformitate cu prevederile legale. Rezervele legale sunt deductibile la calculul impozitului pe profit.

M. Împrumuturi

Împrumuturile pe termen scurt și lung sunt recunoscute inițial la cost, mai puțin costurile aferente tranzacției. Ulterior recunoașterii inițiale, împrumuturile sunt prezentate la valoare amortizată; diferențele între cost și valoarea de răscumpărare sunt recunoscute în contul de profit și pierdere pe durata împrumutului la o rată efectivă a dobânzii.

N. Datorii comerciale

Datoriile comerciale sunt înregistrate la valoarea sumelor care urmează a fi plătite pentru bunurile sau serviciile primite.

O. Provizioane

Provizioanele sunt recunoscute în bilanț atunci când pentru Regie se naște o obligație legală sau constructivă legată de un eveniment trecut și este probabil ca în viitor să fie necesară consumarea unor resurse economice care să stingă această obligație. Provizioanele sunt revizuite la fiecare sfârșit de perioadă și ajustate pentru a reflecta estimarea curentă cea mai adecvată.

Un provizion este recunoscut în momentul în care:

- o entitate are o obligație curentă generată de un eveniment anterior;
- este probabil ca o ieșire de resurse să fie necesară pentru a onora obligația respectivă; și
- poate fi realizată o estimare credibilă a valorii obligației.

Provizioanele se constituie pentru elemente cum sunt: litigii, amenzi și penalități, despăgubiri, daune și alte datorii incerte; cheltuieli legate de activitatea de service în perioada de garanție și alte cheltuieli privind garanția acordată clienților; acțiuni de restructurare; pensii și obligații similare; impozite; alte provizioane.

P. Costuri privind salariații

Drepturile salariaților pe termen scurt includ, în principal, salariile și contribuțiile la asigurările sociale. Drepturile salariaților pe termen scurt sunt recunoscute ca și cheltuieli o dată cu prestarea serviciilor de către aceștia. Anual Regia stabilește prin contractul colectiv de muncă beneficiile care se vor acorda angajaților săi.

În cursul normal al activității, Regia face plăți fondurilor de sănătate, pensii și șomaj de stat în contul angajaților săi la ratele statutare. Toți angajații Regiei sunt membri ai

planului de pensii al statului român. Aceste costuri sunt recunoscute în contul de profit și pierdere odată cu recunoașterea salariilor.

Regia acorda salariaților care se pensionează anticipat un număr de salarii echivalent numărului de luni de activitate ramase până la pensionarea la vârsta legală. Regia recunoaște provizioane pentru beneficii la pensionarea anticipată aplicând criteriile generale de recunoaștere a provizioanelor.

Conform contractului colectiv de muncă în vigoare la 31 decembrie 2015, Regia plătește beneficii care sunt reprezentate de un număr variabil de salarii de bază acordate în funcție de categoria profesională a angajatului care se pensionează. De asemenea, angajații primesc bonusuri jubiliare, echivalentul unui salariu de bază, la fiecare 5 ani, începând cu al 10-lea an de vechime în muncă acumulată. La 31 decembrie 2015 Regia a înregistrat provizioane pentru pensii și alte obligații similare.

Q. Impozitare

Impozit pe profit curent

Regia înregistrează impozitul pe profit curent pe baza profitului impozabil din raportările fiscale, conform legislației românești relevante. Sistemul de impozitare din România este într-o fază de consolidare și armonizare cu legislația europeană. În acest sens, încă există interpretări diferite ale legislației fiscale. În anumite situații, autoritățile fiscale pot trata în mod diferit anumite aspecte, procedând la calcularea unor impozite și taxe suplimentare și a dobânzilor și penalităților de întârziere aferente.

Conform legislației fiscale în vigoare, pe parcursul anului 2015, pentru neachitarea la termen de către contribuabili a obligațiilor fiscale, s-au perceput dobânzi și penalități de întârziere.

Astfel, în perioada ianuarie – februarie 2014 nivelul dobânzilor de întârziere a fost de 0,04% pe zi, iar nivelul penalităților de întârziere a fost de 0,02% pe zi pentru fiecare zi de întârziere.

Începând cu martie 2014, nivelul dobânzilor s-a redus, acesta fiind 0,03% pe zi de întârziere la plată; nivelul penalităților a rămas neschimbat, la valoarea de 0,02% pe zi de întârziere la plată.

În România, exercițiul fiscal rămâne deschis pentru verificare fiscală timp de 5 ani. Conducerea Regiei consideră că obligațiile fiscale incluse în aceste situații financiare sunt adecvate.

Regia poate constitui trimestrial un provizion deductibil fiscal, potrivit prevederilor legale din Articolul 22, alineatul 4 din Legea 571/2003 privind Codul Fiscal emisă de Parlamentul României și Ordonanța de Urgență nr. 18/2012.

Provizionul este determinat ca diferență între rezultatul operațional al activității de rută și partea de venit de rută reprezentând rentabilitatea activelor. Amortizarea capitalului Regiei, angajat și imobilizat în active corporale și necorporale, se stabilește prin metoda liniară. Valoarea rămasă neamortizată, aferentă mijloacelor fixe ale Regiei, scoase din funcțiune înainte de împlinirea duratei normale de utilizare,

diminuată cu sumele rezultate din valorificare, se înregistrează în cheltuielile de exploatare.

Valoarea fiscală rămasă neamortizată aferentă mijloacelor fixe scoase din funcțiune înainte de împlinirea duratei normale de utilizare, diminuată cu sumele rezultate din valorificare este deductibilă din punct de vedere fiscal.

R. Recunoașterea veniturilor

Veniturile se referă în principal la servicii furnizate. Acestea sunt recunoscute pe baza contabilității de angajament.

a) Venituri din activitatea de rută

Prin Legea nr. 44/1996, România a aderat la Convenția Internațională pentru Siguranța Navigației Aeriene (International Convention for the Safety of Air Navigation) și la Acordul Multilateral privind Tarifele pentru Activitatea de Rută (Multilateral Agreement Relating to Route Charges). Pe bază de mandat de la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Regia reprezintă România la EUROCONTROL. Atribuțiile privind reglementarea, facturarea și colectarea tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută sunt exercitate de Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene (European Organisation for the Safety of Air Navigation) - "EUROCONTROL". Pentru serviciile de facturare și colectare a tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută "EUROCONTROL" percepe operatorilor aerieni un tarif unitar numit "tarif administrativ" ce se adaugă fiecărui tarif unitar național.

Realizarea unei transparențe mai mari cu privire la stabilirea, impunerea și perceperea tarifelor pentru utilizatorii spațiului aerian a impus elaborarea unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană.

Astfel, pentru a garanta aplicarea uniformă a schemei comune de tarifare în Cerul Unic European, Comisia Europeană a emis Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană.

Conform acestui Regulament costurile serviciilor de rută se finanțează prin tarife de rută impuse utilizatorilor de servicii de navigație aeriană.

Costurile serviciilor de rută sunt defalcate în cheltuieli de personal (remunerație brută, contribuții sociale, costurile cu pensiile și alte beneficii), cheltuielile de operare (materiale, energie, utilități, servicii prestate de terți, cheltuieli de întreținere, cheltuieli pentru asigurări, etc.), cheltuieli de amortizare (activele imobilizate se amortizează în conformitate cu durata lor de viață, utilizându-se metoda liniară) și costul capitalului (reprezintă rezultatul înmulțirii sumei valorii contabile nete medii a activelor imobilizate și a activelor circulante cu media ponderată a ratei dobânzii pentru datorii și a rentabilității capitalului propriu).

Tariful unitar de rută se calculează împărțindu-se costurile preconizate pentru serviciile de rută la numărul preconizat de unități de servicii de rută, tarif care urmează să fie plătit pentru anul de referință.

Pentru protejarea riscurilor de cost, Regulamentul prevede un mecanism de ajustare care presupune că diferența între veniturile și costurile efectiv realizate într-un an se reportează în perioada n+2 până la n+5, când diminuează sau majorează corespunzător costul preconizat al serviciilor de rută, ducând la reducerea sau creșterea tarifelor aplicate în perioadele respective și implicit a veniturilor realizate din prestarea serviciilor de rută.

Evoluția înregistrată în domeniul traficului aerian, precum și accentul pus pe protecția mediului și pe eficiența costurilor a determinat în ultimii ani elaborarea de către Comisia Europeană a unor noi regulamente printre care Regulamentul (UE) nr. 691/2010 de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și Regulamentul (UE) nr.1191/2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1794/2006 de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană.

Principalele elemente de noutate cuprinse în regulamentele sus menționate sunt:

- instituirea unui sistem de îmbunătățire a performanțelor serviciilor de navigație aeriană care cuprinde obiective de performanță privind siguranța, mediul, capacitatea și eficiența costurilor;
- perioada de referință pentru sistemul de performanță este de cel puțin 3 ani și cel mult 5 ani, prima perioadă de referință acoperind anii calendaristici 2012-2014 inclusiv, iar a doua perioadă de referință acoperind anii calendaristici 2015-2019 inclusiv;
- costul furnizării serviciilor de navigație aeriană este cel stabilit la nivel național la începutul perioadei de referință, pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință. Costurile astfel determinate au un caracter stabil, neputând fi modificate pe parcursul perioadei de referință, anual analizându-se diferența dintre costurile stabilite înainte de perioada de referință și costurile anuale ajustate cu inflația anului în cauză;
- modul de calcul al costurilor capitalului exclude conturile purtătoare de dobânzi din valoarea medie a activelor circulante nete;
- introducerea unui nou mecanism de împărțire a riscurilor de trafic și de cost.

Începând cu anul 2012, prin Decizia Comisiei Europene nr. 121/2011 s-au stabilit obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene pentru prima perioadă de referință 2012-2014 iar modul în care fiecare prestator de servicii de navigație aeriană contribuie la atingerea obiectivelor de performanță la nivelul UE este prezentat în Planul Național de Performanță.

Costurile cuprinse în Planul Național de Performanță, costuri ce trebuie efectuate de prestatorul de servicii de navigație aeriană pentru îndeplinirea serviciilor la nivelul de performanță adecvat stau la baza stabilirii tarifului unitar care, în funcție de numărul unităților de servicii aduce veniturile din serviciile de navigație aeriană. Modul de stabilire a acestora precum și utilizarea mecanismului de împărțire a riscurilor de trafic și de cost urmărește realizarea unui echilibru economic atât pentru prestatorii cât și pentru utilizatorii serviciilor de navigație aeriană.

Contravaloarea serviciilor de navigație aeriană pentru zborurile scutite de la plata tarifului de rută este rambursată de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în conformitate cu Regulamentul CE nr. 1794/2006, OUG nr. 147/2007 și normele metodologice aprobate prin OMT nr. 67/2008 și OMEF nr. 1645/2008.

b) Venituri din activitatea de terminal

Tarifele pentru activitatea de terminal sunt percepute pentru serviciile de navigație aeriană prestate în zonele de control ale aeroporturilor și sunt aprobate de către Consiliul de Administrație al Regiei. Tarifele sunt diferențiate în funcție de aeroport, tipul zborului și greutatea maximă admisă la decolare (MTOW). Tarifele de navigație aeriană terminală prestate în zona de control a Aeroportului Internațional Henri Coandă sunt supuse prevederilor Regulamentului CE nr. 1794/2006. Datele pentru stabilirea tarifului unitar pentru serviciile prestate pe acest aeroport sunt transmise de către Regie Comisei Europene pe bază de Mandat din partea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Veniturile din dobânzi sunt recunoscute pro-rata temporis, luând în considerare suma principală constituită ca depozit și rata efectivă a dobânzii pe perioada până la maturitatea depozitului.

În aceste situații financiare, veniturile și cheltuielile sunt prezentate la valoarea brută. În bilanțul contabil, datoriile și creanțele de la aceiași parteneri sunt prezentate la valoarea netă în momentul în care există un drept de compensare.

S. Cifra de afaceri

Cifra de afaceri reprezintă sumele facturate și de facturat, nete de TVA și rabaturi comerciale, pentru bunuri livrate sau servicii prestate terților.

T. Cheltuieli de exploatare

Cheltuielile de exploatare sunt recunoscute în perioada la care se referă.

U. Părți afiliate și alte părți legate

În conformitate cu OMF 1802/2014, o entitate este afiliată unei Societăți dacă se află sub controlul acelei Societăți.

Controlul există atunci când Societatea - mamă îndeplinește unul din următoarele criterii:

- a) deține majoritatea drepturilor de vot asupra unei Societăți;
- b) este acționar sau asociat al unei Societăți iar majoritatea membrilor organelor de administrație, conducere și de supraveghere ale Societății în cauză, care au îndeplinit aceste funcții în cursul exercițiului financiar, în cursul exercițiului financiar precedent și până în momentul întocmirii situațiilor financiare anuale, au fost numiți doar ca rezultat al exercitării drepturilor sale de vot;
- c) este acționar sau asociat al Societății și deține singură controlul asupra majorității drepturilor de vot ale acționarilor sau asociaților, ca urmare a unui acord încheiat cu alți acționari sau asociați;
- d) este acționar sau asociat al unei Societăți și are dreptul de a exercita o influență dominantă asupra acelei Societăți, în temeiul unui contract încheiat cu entitatea în cauză sau al unei clauze din actul constitutiv sau statut, dacă legislația aplicabilă societății permite astfel de contracte sau clauze;
- e) Societatea-mamă deține puterea de a exercita sau exercita efectiv, o influență dominantă sau control asupra Societății;
- f) este acționar sau asociat al Societății și are dreptul de a numi sau revoca majoritatea membrilor organelor de administrație, de conducere și de supraveghere ale Societății;
- g) Societatea-mamă și entitatea afiliată sunt conduse pe o bază unificată de către Societatea-mamă.

V. Datorii contingente

O datorie contingentă este:

- a) obligație potențială, apărută ca urmare a unor evenimente trecute, anterior datei bilanțului și a cărei existență va fi confirmată numai de apariția sau neapariția unuia sau mai multor evenimente viitoare incerte, care nu pot fi în totalitate sub controlul entității; sau

- b) o obligație curentă apărută ca urmare a unor evenimente trecute, anterior datei bilanțului, dar care nu este recunoscută deoarece:
- nu este sigur că vor fi necesare ieșiri de resurse pentru stingerea acestei datorii; sau
 - valoarea datoriei nu poate fi evaluată suficient de credibil.

Datoriile contingente nu sunt recunoscute în bilanț, ele sunt prezentate doar în notele explicative la situațiile financiare.

Datoriile contingente sunt continuu evaluate pentru a determina dacă a devenit probabilă o ieșire de resurse care încorporează beneficiile economice. Dacă se consideră că este necesară ieșirea de resurse, generată de un element considerat anterior datorie contingentă, se va recunoaște, după caz, o datorie sau un provizion în situațiile financiare aferente perioadei în care a intervenit modificarea încadrării evenimentului.

W. Participarea salariaților la profit

Obligațiile referitoare la fondul de participare al salariaților la profit se vor deconta în mai puțin de un an și sunt măsurate la sumele care urmează a fi plătite în momentul decontării.

Participarea salariaților la profit s-a reflectat în situațiile financiare prin constituirea unui provizion pentru participarea salariaților la profit, în cuantum de maxim 10% din profitul net, dar nu mai mult de nivelul unui salariu de bază mediu lunar realizat la nivelul Companiei înmulțit cu numărul mediu de personal, conform prevederilor OMFP nr.128/2005 privind unele reglementări contabile aplicabile agenților economici și OMFP nr.144/2005 pentru aprobarea Precizărilor privind determinarea sumelor care fac obiectul repartizării profitului conform OG nr.64/2001 privind repartizarea profitului la societățile naționale, companiile naționale și societățile comerciale cu capital integral sau majoritar de stat, precum și la regiile autonome, aprobată cu modificări prin Legea nr.769/2001, cu modificările și completările ulterioare.

X. Vărsăminte la bugetul statului

Regia recunoaște vărsămintele de efectuat la bugetul statului ca datorie în perioada în care este aprobată repartizarea lor.

Distribuirea profitului Regiilor Autonome se efectuează în conformitate cu OG 64/2001 cu modificările ulterioare precum și cu Ordinul Comun al Ministerului Transporturilor nr. 72/30.01.2015 și Ministerului Finanțelor Publice nr. 212/26.02.2015.

Y. Evenimente ulterioare datei bilanțului

Situațiile financiare anexate reflectă evenimentele ulterioare datei sfârșitului de an, evenimente care furnizează informații suplimentare despre poziția Regiei la data încheierii bilanțului sau cele care indică o posibilă încălcare a principiului continuității activității (evenimente ce determina ajustări). Evenimentele ulterioare ce nu constituie evenimente ce determină ajustări sunt prezentate în note atunci când sunt considerate semnificative.

7. PARTICIPAȚII ȘI SURSE DE FINANȚARE

Patrimoniul regiei

Valoarea patrimoniului Regiei la 31 decembrie 2015 era de 214.684.295 lei (31 decembrie 2014: 214.684.295 lei).

Patrimoniul Regiei este deținut în totalitate de stat, fiind administrat de Ministerul Transporturilor. Patrimoniul nu este divizat în acțiuni. Valoarea nominală a patrimoniului include reevaluări statutare făcute în 1999 și 2000 pentru mijloacele fixe. Reevaluarea mijloacelor fixe în conformitate cu OG 46/1998 și Legea 571/2003 realizată în 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2010 și 2013 a fost înregistrată în rezerve.

8. INFORMAȚII PRIVIND SALARIAȚII, MEMBRII ORGANELOR DE ADMINISTRAȚIE, CONDUCERE ȘI SUPRAVEGHERE

a) Indemnizațiile acordate membrilor organelor de administrație, conducere și supraveghere

	Anul încheiat la 31 decembrie 2014	Anul încheiat la 31 decembrie 2015
Administratori	809.820	851.623
Directori	10.529.576	10.715.490
Total	11.339.396	11.567.113

b) Avansurile și creditele acordate membrilor organelor de administrație, conducere și supraveghere

La 31 decembrie 2015 și 31 decembrie 2014 Administratorii și Directorii nu aveau credite sau avansuri luate de la Regie.

c) Salariați

Explicație	Anul încheiat la 31 decembrie 2014	Anul încheiat la 31 decembrie 2015
<i>Numărul mediu de angajați în timpul anului</i>		
Personal administrativ	411	401
Personal operativ	1.126	1.111
Total	1.537	1.518
<i>Cheltuială cu salariile angajaților</i>	400.386.391	430.080.470
<i>Salarii de plată la sfârșitul perioadei</i>	13.039.481	19.246.343

9. INDICATORI ECONOMICI – FINANCIARI

	2014	2015	Formula de calcul
1. Indicatori de lichiditate			
Indicatorul lichidității curente	9,50	8,91	Active curente/Datorii curente
Indicatorul lichidității imediate	9,31	8,77	Active curente – Stocuri/Datorii curente
2. Indicatori de activitate			
Numărul de zile de stocare	614	557,43	Stoc mediu/Cheltuieli stocuri*365
Viteza de rotație a debitelor-clienți	64,72	121,25	Sold mediu clienți/Cifra de afaceri*365

Viteza de rotație a creditelor-furnizor	39,21	71,81	Sold mediu furnizori /Achiziții de bunuri (fără servicii)*365
Viteza de rotație a activelor imobilizate	1,71	1,94	Cifra de afaceri/Active imobilizate
Viteza de rotație a activelor totale	0,72	0,71	Cifra de afaceri/Active totale
3. Indicatori de profitabilitate			
Rentabilitatea capitalului angajat	8,31%	1,30%	Profit înainte de plăți dobânzii și a impozitului pe profit/Capital angajat*100
Marja brută din vânzări	6,8%	0%	Profit brut din exploatare /Cifra de afaceri*100

10. ALTE INFORMAȚII

(a) Prezentarea regiei

RA ROMATSA a fost înființată ca Regie Autonomă la data de 26 ianuarie 1991 ca urmare a Hotărârii Guvernului 74/1991, care are la bază Legea 15/1990 (cu privire la reorganizarea întreprinderilor de stat în Regii Autonome). Actele constitutive au fost ulterior modificate prin Hotărârea de Guvern ("HG") 731/1992, 125/1992, 405/1993, 75/2005, 1090/2006 și 1251/2007. Regia este un agent economic aparținând în întregime statului și care nu poate fi privatizată.

Adresa sediului oficial al Regiei este: Str. Ion Ionescu de la Brad nr. 10, București, România.

Obiectul principal de activitate al regiei este furnizarea de servicii de navigație aeriană, incluzând servicii de trafic aerian, servicii de comunicații aeronautice, navigație și supraveghere în domeniul aeronautic, servicii meteorologice aeronautice, servicii de informare aeronautică, precum și servicii de căutare și salvare a aeronavelor aflate în pericol.

Regia poate fi delegată de către Ministerul Transporturilor să reprezinte România în relațiile cu Organizația Internațională privind Securitatea Navigației Aeriene EUROCONTROL.

(b) Informații privind relațiile cu filiale, întreprinderi asociate sau cu alte întreprinderi în care se dețin titluri de participare strategice

Informațiile privind întreprinderile în care se dețin titluri de participare sunt prezentate în Nota 1 (d).

Detaliile privind tranzacțiile cu părțile afiliate și natura relațiilor cu acestea sunt prezentate în Nota 13.

(c) Informații referitoare la impozitul pe profit

Reconcilierea dintre rezultatul exercițiului și rezultatul fiscal, așa cum este prezentat în declarația de impozit:

Nr. crt.	Explicație	Anul încheiat la 31 decembrie 2014	Anul încheiat la 31 decembrie 2015
1	Profit înainte de impozitare	57.506.685	8.718.923
2	Rezerva legală deductibilă	(3.090.758)	(437.918)

3	Amortizare fiscală	56.091.827	51.221.321
4	Elemente asimilate veniturilor (amortizarea rezervelor din reevaluare)	12.415.232	6.996.293
5	Venituri neimpozabile	(44.889.945)	(22.729.955)
6	Cheltuieli nedeductibile în scopul calculării impozitului	159.557.926	128.522.521
7	Pierdere fiscală de recuperat din anii precedenți	-	-
8	Profit impozabil	109.767.747	61.922.468
9	Impozitul pe profit	17.562.840	9.907.595
10	Cheltuieli cu sponsorizări deductibile fiscal	1.923.275	1.981.519
11	Impozitul pe profit datorat	15.639.565	7.926.076
12	Rezultat fiscal (8-11)	94.128.182	53.996.392
13	Profit contabil (12-(2+3+4+5-6+7))	41.867.120	792.847

(d) Cifra de afaceri

Regia prestează servicii numai pe teritoriul României. Cifra de afaceri este compusă din următoarele venituri:

Nr. crt.	Explicație	Anul încheiat la 31 decembrie 2014	Anul încheiat la 31 decembrie 2015
1	Servicii de rută	707.315.265	754.741.405
2	Servicii de terminal	68.181.884	81.307.208
3	Alte venituri	1.394.335	1.423.911
Total		776.891.484	837.472.524

Pentru anul 2015, Regia a recunoscut venituri în valoare de 7.891.261 lei aferente zborurilor exceptate în cadrul serviciilor de rută.

Conform Convenției Internaționale a EUROCONTROL referitor la Cooperarea pentru Siguranța Spațiului de Navigare, statele membre operează un sistem comun de taxare a rutelor ce presupune o taxare unică a zborului și oferă statelor membre servicii de calculare, facturare și colectare prin intermediul Oficiului Central de Tarife de Rută al EUROCONTROL-ului.

(e) Evenimente ulterioare

Conducerea Regiei, pe baza analizei efectuate, consideră că nu există evenimente ulterioare datei bilanțului care să necesite prezentare sau ajustare în situațiile financiare.

(f) Elemente extraordinare și venituri/cheltuieli înregistrate în avans

Cheltuielile în avans includ în principal contribuții la EUROCONTROL aferente primului trimestru al anului următor în sumă de 8.650.990 lei la 31 decembrie 2015 (9.818.773 lei la 31 decembrie 2014) și alte cheltuieli aferente perioadelor viitoare (licențierea personalului, prime de asigurare, etc.). Contribuțiile la EUROCONTROL reprezintă sume pe care această organizație le facturează în contul serviciilor furnizate operatorilor de management al traficului aerian (ex.: colectarea tarifelor de ruta).

(g) Onorariile plătite auditorilor

Onorariul plătit auditorilor pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie 2015 este stabilit în contractul dintre Regie și auditor (Deloitte Audit SRL).

(h) Cheltuieli de exploatare

Nr. crt.	Explicație	Anul încheiat la 31 decembrie 2014	Anul încheiat la 31 decembrie 2015
1	Contribuția la EUROCONTROL	34.093.454	31.649.650
2	Taxa de licență personal	1.543.606	1.487.782
3	Costuri cu întreținerea și reparațiile	4.356.571	3.449.325
4	Cheltuieli cu transportul și deplasarea angajaților	14.033.437	13.327.232
5	Cheltuieli cu serviciile prestate de terți	45.512.869	44.525.732
6	Cheltuieli de protocol	879.601	1.213.532
7	Cheltuieli cu poșta și comunicațiile	5.376.543	5.624.615
8	Cheltuieli cu asigurările	8.026.370	9.858.762
9	Cheltuieli cu donațiile acordate	1.923.275	2.065.006
10	Cheltuieli cu școlarizarea	-	12.000
11	Alte taxe și costuri similare	3.960.206	3.793.543
12	Cheltuieli cu chirii	3.061.610	2.923.580
13	Alte cheltuieli	2.891.583	1.242.094
Total		125.659.123	121.171.855

Scăderea altor cheltuieli de exploatare pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie 2015 este explicată în principal de scăderea cheltuielilor cu contribuția către EUROCONTROL.

11. INVESTIȚII FINANCIARE PE TERMEN SCURT, CASA ȘI CONTURI LA BĂNCI

a) Investiții financiare pe termen scurt

Această poziție financiară include următoarele:

Descriere	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
Depozite bancare cu scadența sub 3 luni	32.789.008	-
Obligațiuni, titluri de stat și depozite bancare cu scadența peste trei luni	20.169.750	-
Total investiții financiare pe termen scurt	52.958.758	-

b) Casa și conturi la bănci

Această poziție financiară include următoarele:

Descriere	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
Conturi la bănci în lei	93.722.130	16.198.736
Conturi curente la bănci în valută	307.063.768	165.246.371
Depozite pentru mai puțin de 3 luni	-	118.474.348
Acreditiv	-	-
Casa în Lei	90.447	47.291
Casa în valută	163.606	130.327
Alte valori	13.997	3.783
Casa și conturi la bănci	401.053.948	300.100.856

În scopul întocmirii situației fluxurilor de trezorerie, disponibilitățile și elementele asimilate la 31 decembrie 2015 și 31 decembrie 2014, se prezintă după cum urmează:

Descriere	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
Casa și conturi la bănci	401.053.948	300.100.856
Depozite bancare cu scadența sub trei luni	32.789.008	-
Total disponibilități și elemente asimilate	433.842.956	300.100.856

12. STOCURI

Descriere	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
Piese de schimb	9.212.766	8.876.601
Alte materiale consumabile	2.188.968	2.030.362
Materiale de natura obiectivelor de inventar	402.838	678.189
Combustibili	240.912	225.414
Materiale auxiliare	22.600	2.460
Avansuri pentru achiziții stocuri	88.169	20.358
Total	12.156.313	11.833.383

Stocurile includ în principal piese de schimb aferente echipamentelor utilizate de Regie. La 31 decembrie 2015 Regia a efectuat analiza specifică a stocurilor, în urma căreia nu a fost identificată necesitatea înregistrării unui provizion.

13. RELAȚII CU PĂRȚI AFILIATE

Părțile afiliate includ societățile ce aparțin de Ministerul Transporturilor. Tranzacțiile și soldurile cu părțile afiliate sunt următoarele:

	Sold creanțe de la		Sold datorie către	
	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
Tarom	3.128.808	3.487.988	816.007	56.698
Autoritatea Aeronautică Civilă Română	77.043	17.998	2.078.135	4.081.428
CN Aeroporturi București	40.849	43.028	1.652	21.736
Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța	3.007	1.726	-	3.225
Aeroport Internațional Timișoara	23.086	4.300	-	-
Total	3.272.793	3.555.039	2.895.794	4.163.086

Regia derulează tranzacții cu Ministerul Transporturilor reprezentând servicii de navigație aeriană exceptate de la plata tarifului de rută. Contravaloarea acestor servicii este rambursată de către Ministerul Transporturilor în conformitate cu OUG 147/2007.

Contravaloarea serviciilor de rută exceptate, prestate de Regie și recunoscute în cadrul cifrei de afaceri în anul 2015, au fost în valoare de 7.891.261 lei (2014: 10.256.012 lei).

Valoarea creanțelor de la Ministerul Transporturilor la 31 decembrie 2015 este de 1.421.200 lei (31 decembrie 2014: 3.452.939 lei).

Ajustările de valoare aferente creanțelor de la Ministerul Transporturilor, la 31 decembrie 2015, sunt în sumă de 0 lei (31 decembrie 2014: 0 lei).

Tranzacțiile Regiei cu părțile afiliate se prezintă astfel:

	Vânzări		Cumpărări	
	2014	2015	2014	2015
Autoritatea Aeronautică Civilă Română	-	108.189	25.833.382	19.232.589
Tarom	20.068.410	22.048.728	10.214	1.183.141
CN Aeroporturi București	407.598	398.113	1.877.165	1.947.408
Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța	-	20.338	222.592	168.882
Aeroport Internațional Timișoara	18.617	20.932	300.612	317.442
Total	20.494.625	22.596.300	28.243.965	22.849.462

Centrul Regional de Excelență în Aviația Civilă („CREAC”) a devenit parte afiliată în cursul anului 2011, participarea Regiei la această Regie fiind aprobată în ședința Consiliului de Administrație nr.13 din 1 septembrie 2011. CREAC este o Regie pe acțiuni de tip închis având un capital social format din 1.050.000 acțiuni nominative în valoare de 10 lei fiecare; Regia deține 40% din acțiuni. Valoarea investiției Regiei în CREAC la data de 31 decembrie 2015 este de 4.200.000 lei. În cursul exercițiului încheiat la 31 decembrie 2015 nu au existat tranzacții cu entitatea nou creată.

14. CADRUL LEGISLATIV – FISCAL

Toate sumele datorate Statului pentru taxe și impozite au fost plătite sau înregistrate la data bilanțului. Sistemul fiscal din România este în curs de consolidare și armonizare cu legislația europeană, putând exista interpretări diferite ale autorităților în legătură cu legislația fiscală, care pot da naștere la impozite, taxe și penalități suplimentare. În cazul în care autoritățile statului descoperă încălcări ale prevederilor legale din România, acestea pot determina după caz: confiscarea sumelor în cauză, impunerea obligațiilor fiscale suplimentare, aplicarea unor amenzi, aplicarea unor majorări de întârziere (aplicate la sumele de plată efectiv rămase). Prin urmare, sancțiunile fiscale rezultate din încălcări ale prevederilor legale pot ajunge la sume importante de plătit către Stat.

Regia consideră că și-a achitat la timp și în totalitate taxele, impozitele, penalitățile și dobânzile penalizatoare, în măsura în care este cazul.

15. ANGAJAMENTE, CONDIȚIONALITĂȚI ȘI CONTINGENTE

(a) Programul de investiții

Regia este angajată în continuarea programului de investiții, detaliat pe obiective după cum urmează:

Obiectiv	Valoare investiție 2016
<i>Obiective în continuare, din care:</i>	
Implementarea unui sistem de e-management pentru R.A. ROMATSA	16.870.000
Sistem detecție vânt de forfecare la AIHCB (LIDAR)	10.163.861
Protecția echipamentelor PNA la DSNA Craiova împotriva trăsnetelor	269.845
Protecția echipamentelor PNA la DSNA Timișoara împotriva trăsnetelor	269.845
Turn control nou pe Aeroportul Cluj-Napoca	31.055.951
Protecția echipamentelor PNA la DR Buc – Secția Bacău împotriva trăsnetelor	209.000
Sistem ATM 2015+ (SW.HW)	140.196.704
Protecția echipamentelor PNA la DSNA Oradea împotriva trăsnetelor	170.902
Sistem radiant VHF la Coștila	72.915
Instalare ILS/DME Cat. II RWY 34 și senzor meteo Vizibilometru la mijlocul pistei la Aeroportul Suceava	4.346.792
Echipare anexă clădire CDZ Constanța	715.950
Platforme betonate la Centrul de Emisie 1. Centrul de Emisie 2. Centrul de recepție VHF din incinta AIHCB	926.551
Sistem radar MSSR Mod S la Cluj	4.207.276
Modernizare împrejmuire și porți acces la DSNA Sibiu	500.197
Sistem radar PSR colocat cu MSSR Mod S – Otopeni	12.874.889
Sistem VCSS la TWR Sibiu, Cluj, Timișoara, Tg. Mureș, Satu Mare, Baia Mare, Iași, Suceava	3.972.744
Sistem operațional de înregistrare vocală (TWR-uri)	2.695.633
Instalare echipament ILS/DME la Constanța	3.520.854
Implementare sistem WAM la TMA București zona sud extracarpatică (WAM ROM-SUD)	3.793.484
Stații radio VHF compatibile VoIP și 8,33 kHz	3.525.600
Interconectarea stațiilor R&S la sistemul VCSIP TOPEX pentru comunicații VoIP	782.928
Extindere sistem ROMAWOS pentru compatibilitate Cat II la Aerodromul Tulcea	190.459
Instalare echipament ILS/DME 08R Otopeni	3.140.845
Echipare turn control nou la Aeroportul Suceava	700.000
Amenajare turn control Băneasa	753.893
Modernizare APP Arad	3.076.840
Modernizare APP Constanța	2.356.650
Linii radioreleu Arad și Cluj	1.458.293
Amenajare sală simulator ACC pentru funcționare ca TDS/CR1/SIM	6.037.660
Sala Tehnică Extinsă 2	14.141.024
Amenajare acces auto clădire radiofar îndepărtat DSNA Sibiu	710.689
Aplicație SAR pentru CC-SAR ROMATSA	9.000.000
<i>Obiective noi:</i>	
Sistem de semnalizare luminoasă pentru traversarea controlată a căilor de rulare N și C de la AIHCB	1.137.595
Interconectare sistem A-SMGCS cu sistemul de balizaj al AIHCB	89.575
Reconfigurare sistem ROMAWOS Oradea pentru compatibilitate cu operațiuni de apropiere și aterizare de precizie – Cat II	217.124
Modernizare sala ACC din CDZ București (amenajare sală în vederea implementării sistemului ATM 2015+, contract INDRA în derulare)	15.707.934

Amenajare și irigare spații verzi CDZ Arad	121.800
Modernizare sistem ILS/DME Craiova (Cat II)	1.850.000
Sistem DVOR/DME Postăvaru	1.900.000
Sistem COM/VHF Centru de pregătire Cluj	1.250.000
Total	304.982.301

Aceste proiecte de investiții sunt revizuite periodic, astfel încât sumele efectiv cheltuite pot fi diferite de cele estimate mai sus.

(b) Dezvoltarea și implementarea Sistemului ATM 2015+

Proiectul ATM2015+ are ca obiectiv principal definirea, implementarea, testarea și punerea în operare a Sistemului ATM2015+, sistem ce urmează a fi instalat și operat la ACC București, APP Arad, APP Constanța, APP București, inclusiv pozițiile operaționale militare aferente acestora, FIC București, precum și la 15 TWRs (mai puțin TWR Otopeni).

Stadiul Proiectului

În urma licitației deschise, organizată pentru atribuirea dezvoltării și implementării Sistemului ATM2015+ a fost semnat la data de 29 iulie 2013 Contractul de prestări de servicii nr.268, prin care Indra Sistemas din Spania urmează să implementeze Sistemul ATM2015+, în trei etape și anume:

- Etapa 1 – până în decembrie 2016
- Etapa 2 – până în 2018
- Etapa 3 – începând cu 2020

Etapa STEP 1 urmează să fie implementată în două faze și anume:

- Faza 1 – până în februarie 2016 și
- Faza 2 - până în decembrie 2016.

Indra Sistemas a instalat Prototipul Sistemului ATM2015+ la CDZ București, Sala TDS în termen de 5 luni de la semnarea contractului, îndeplinind clauza contractuală prin care i se cerea să instaleze la sediul ROMATSA un astfel de Prototip. Prototipul a fost testat în fabrică (teste FAT), la sediul Indra din Madrid, în perioada 16 - 20.12.2013, iar apoi a fost testat pe amplasament (teste SAT) la CDZ București, în perioada 16 – 22.01.2014.

După analiza în cadrul echipei Proiectului ATM2015+ a rezultatelor testelor FAT și SAT aferente Prototipului Sistemului ATM2015+, a fost concluzionat faptul ca Prototipul furnizat de către Indra Sistemas îndeplinește cerințele funcționale și de integrare solicitate prin cerințele funcționale ale ROMATSA.

În acest moment, Proiectul este în faza de finalizare a dezvoltării modulelor software componente ale Sistemului ATM2015+, urmând ca în a doua parte a anului curent să se efectueze testarea sistemului (în fabrică și pe amplasament), precum și pregătirea personalului ROMATSA care va opera sistemul mai sus referit.

Planificarea activității de pregătire a personalului

Pregătirea personalului ROMATSA în vederea operării Sistemului ATM 2015+ se va realiza în 2 etape principale:

Prima etapă constă în pregătirea de către reprezentanții Indra a unui număr limitat de personal al ROMATSA (va fi inclus aici atât personalul tehnic, cât și cel operațional), cu scopul de a înțelege sistemul și de a efectua testarea FAT și SAT a acestuia, în conformitate cu cerințele stabilite prin contract. De asemenea, o parte din acest personal al ROMATSA va fi implicat în pregătirea restului de personal tehnic și operațional, pregătire ce urmează a fi efectuată în cea de-a doua etapă de cursuri.

A doua etapă va fi dedicată pregătirii tuturor categoriilor de personal ROMATSA care necesită acest tip de instruire în vederea deprinderii unei bune cunoașteri a utilizării sistemului ATM2015+ sau a unor componente ale acestuia.

În mare măsură, cursurile de pregătire ale personalului aferente primei etape se vor desfășura înainte de începerea testelor de tip FAT, iar cursurile aferente celei de-a doua etape de pregătire se vor desfășura după finalizarea cu succes a testelor SAT.

(c) Garanții

La 31 decembrie 2015 Regia a recunoscut extrabilanțier scrisori de garanție bancară în legătură cu contractele de investiții derulate în valoare totală de lei.

Denumire ordonator (furnizor)	31 decembrie 2015
RECOM	3.295
ASTRA	540.488
Total	543.783

(d) Acțiuni în instanță

Regia este obiectul unui număr de acțiuni în instanță rezultate în cursul normal al desfășurării activității. Conducerea Regiei consideră că aceste acțiuni nu vor avea un efect advers semnificativ asupra rezultatelor economice și a poziției financiare a Regiei.

Printre acestea se numără și o acțiune intentată Statului Român de către frații Micula și câștigată în prima instanță de către reclamânți în urma căreia Regiei, în calitate de organizație reprezentantă a Statului Român, i s-au poprit drepturile de încasare a creanțelor în legătură cu EUROCONTROL începând cu data de 15 septembrie 2015. Ulterior, în urma apelurilor formulate de către Regie începând cu data de 24 septembrie 2015, instanțele ulterioare au dat câștig de cauză ROMATSA iar EUROCONTROL a reînceput viramentele de fonduri către Regie în cadrul creanței pe care Regia o avea de încasat. Frații Micula au făcut apel la această decizie ulterioară, însă conform avocaților care reprezintă Regia în acest litigiu, șansele de reușită ale reclamânților sunt de doar 15%. Următorul termen de audiere în acest litigiu este stabilit pentru data de 7 iunie 2016.

16. INSTRUMENTE FINANCIARE ȘI MANAGEMENTUL RISCULUI

Riscul de curs valutar

Moneda utilizată pe piața internă este leul românesc, iar pentru împrumuturile externe costurile de finanțare sunt exprimate în diferite monede externe. Ca urmare, împrumuturile în valută sunt ulterior exprimate în lei, la cursul de la sfârșitul anului.

Diferențele rezultate sunt incluse în contul de profit și pierdere și nu afectează fluxul de numerar până în momentul lichidării datoriei.

Riscul de credit

În decursul activității sale, Regia este expusă riscului de credit, în special datorită creanțelor comerciale. Conducerea Regiei monitorizează expunerea la riscul de credit în mod regulat. Situațiile financiare conțin ajustări în legătură cu riscul de credit, care reprezintă cea mai bună estimare a conducerii.

Expunerea principală la riscul de credit este determinată de sumele neîncasate de la Ministerul Transporturilor reprezentând contravaloarea zborurilor exceptate.

Riscul aferent mediului economic

Conducerea Regiei nu poate estima evenimentele care ar putea avea un efect asupra sectorului aviației civile din România și ulterior ce efect ar putea avea asupra acestor situații financiare.

Conducerea nu poate estima credibil efectele asupra situațiilor financiare ale Regiei rezultate din eventuala deteriorare a lichidității pieței financiare, deprecierea activelor financiare influențate de condiții de piață nelichide și volatilitatea ridicată a monedei naționale și a piețelor industriale și financiare.

Conducerea Regiei crede că ia toate măsurile necesare pentru a sprijini creșterea activității Regiei în condițiile de piață curente prin:

- monitorizarea constantă a lichidității;
- urmărirea strictă a cheltuielilor;
- monitorizarea zilnică a fluxurilor de trezorerie și evaluarea efectelor asupra debitorilor săi a accesului limitat la fonduri;
- efectuarea unor plasamente cât mai avantajoase.

Date informative

Cod 30

I. Date privind rezultatul înregistrat	Nr. unități	Sume	
Unități care au înregistrat profit	1	792.847	
Unități care au înregistrat pierdere	-	-	
Unități care nu au înregistrat nici profit nici pierdere	-	-	
II. Date privind plățile restante	Total, din care:	Pentru activitatea curentă	Pentru activitatea de investiții
Plăți restante – total	-	-	-
Furnizori restanți – total	-	-	-
- peste 30 de zile	-	-	-
- peste 90 de zile	-	-	-
- peste 1 an	-	-	-
Obligații restante față de bugetul asigurărilor sociale – total	-	-	-
- contribuții pentru asigurări sociale de stat datorate	-	-	-

de angajatori, salariați și alte persoane asimilate			
- contribuții pentru fondul asigurărilor sociale de sănătate	-	-	-
- contribuția pentru pensia suplimentară	-	-	-
- contribuții pentru bugetul asigurărilor pentru șomaj	-	-	-
- alte datorii sociale	-	-	-
Obligații restante față de bugetele fondurilor speciale și alte fonduri	-	-	-
Obligații restante față de alți creditori	-	-	-
Impozite și taxe neplătite la termenul stabilit la bugetul de stat	-	-	-
Impozite și taxe neplătite la termenul stabilit la bugetele locale	-	-	-
Credite bancare nerambursate la scadență – total	-	-	-
- restante după 30 de zile	-	-	-
- restante după 90 de zile	-	-	-
- restante după 1 an	-	-	-
Dobânzi restante	-	-	-

III. Număr mediu de salariați	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
Numărul mediu de salariați	1.537	1.518
Numărul efectiv de salariați existenți la sfârșitul perioadei, respectiv la data de 31 decembrie	1.531	1.532

IV. Dobânzi, dividende și redevențe plătite în cursul perioadei de raportare. Subvenții încasate și creanțe restante	Sume
Venituri brute din dobânzi plătite către persoanele fizice nerezidente, din care:	-
- impozitul datorat la bugetul de stat	-
Venituri brute din dobânzi plătite către persoanele fizice nerezidente din statele membre ale Uniunii Europene, din care:	-
- impozitul datorat la bugetul de stat	-
Venituri brute din dobânzi plătite către persoanele juridice nerezidente, din care:	-
- impozitul datorat la bugetul de stat	-
Venituri brute din dobânzi plătite către persoane juridice asociate nerezidente din statele membre ale Uniunii Europene, din care:	-
- impozitul datorat la bugetul de stat	-
Venituri brute din dividende plătite către persoanele fizice nerezidente, din care:	-
- impozitul datorat la bugetul de stat	-
Venituri brute din dividende plătite către persoanele fizice nerezidente din statele membre ale Uniunii Europene, din care:	-
- impozitul datorat la bugetul de stat	-
Venituri brute din dividende plătite către persoanele juridice nerezidente, potrivit prevederilor art. 117 lit. h) din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, din care:	-
- impozitul datorat la bugetul de stat	-
Venituri brute din redevențe plătite către persoanele fizice nerezidente, din care:	-
- impozitul datorat la bugetul de stat	-
Venituri brute din redevențe plătite către persoanele fizice nerezidente din statele membre ale Uniunii Europene, din care:	-
- impozitul datorat la bugetul de stat	-

IV. Dobânzi, dividende și redevențe plătite în cursul perioadei de raportare. Subvenții încasate și creanțe restante	Sume
Venituri brute din redevențe plătite către persoanele juridice nerezidente, din care:	-
- impozitul datorat la bugetul de stat	-
Venituri brute din redevențe plătite către persoanele juridice asociate nerezidente din statele membre ale Uniunii Europene, din care:	-
- impozitul datorat la bugetul de stat	-
Redevențe plătite în cursul perioadei de raportare pentru bunurile din domeniul public, primite în concesiune, din care:	-
- redevențe pentru bunurile din domeniul public plătite la bugetul de stat	-
Redevență minieră plătită la bugetul de stat	-
Redevență petrolieră plătită la bugetul de stat	-
Chirii plătite în cursul perioadei de raportare pentru terenuri	-
Venituri brute din servicii plătite către persoane nerezidente, din care:	-
- impozitul datorat la bugetul de stat	-
Venituri brute din servicii plătite către persoane nerezidente din statele membre ale Uniunii Europene, din care:	-
- impozitul datorat la bugetul de stat	-
Subvenții încasate în cursul perioadei de raportare, din care:	-
- subvenții încasate în cursul perioadei de raportare aferente activelor	-
- subvenții aferente veniturilor, din care:	-
- subvenții pentru stimularea ocupării forței de muncă	-
Creanțe restante, care nu au fost încasate la termenele prevăzute în contractele comerciale și/sau în actele normative în vigoare, din care:	311.881.724
- creanțe restante de la entități din sectorul majoritar sau integral de stat	1.428.031
- creanțe restante de la entități din sectorul privat	310.453.693

V. Tichete de masă	Sume
Contravaloarea tichetelor de masă acordate salariaților	444.894

VI. Cheltuieli efectuate pentru activitatea de cercetare-dezvoltare	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
Cheltuieli de cercetare – dezvoltare, din care:	-	-
- după surse de finanțare, din care:	-	-
- din fonduri publice	-	-
- din fonduri private	-	-
- după natura cheltuielilor, din care	-	-
- cheltuieli curente	-	-
- cheltuieli de capital	-	-

VII. Cheltuieli de inovare	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
Cheltuieli de inovare	-	-

VIII. Alte informații	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
Avansuri acordate pentru imobilizări necorporale	13.511.328	14.198.704
Avansuri acordate pentru imobilizări corporale	4.543.139	5.201.634
Imobilizări financiare, în sume brute	31.937.535	32.089.558

VIII. Alte informații	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
Acțiuni deținute la entitățile afiliate, interese de participare, alte titluri immobilizate și obligațiuni, în sume brute	31.828.105	31.828.105
- acțiuni cotate emise de rezidenți	-	-
- acțiuni necotate emise de rezidenți	31.828.105	31.828.105
- părți sociale emise de rezidenți	-	-
- obligațiuni emise de rezidenți	-	-
- acțiuni emise de organismele de plasament colectiv emise de rezidenți	-	-
- acțiuni și părți sociale emise de nerezidenți	-	-
- obligațiuni emise de nerezidenți	-	-
Creanțe immobilizate, în sume brute	109.430	261.453
- creanțe immobilizate în lei și exprimate în lei, a căror decontare se face în funcție de cursul unei valute	89.926	2.550
- creanțe immobilizate în valută	19.504	258.903
Creanțe comerciale, avansuri acordate furnizorilor și alte conturi asimilate, în sume brute, din care:	157.514.164	439.053.234
- creanțe comerciale externe, avansuri acordate furnizorilor externi și alte conturi asimilate, în sume brute	149.911.764	432.936.715
Creanțe comerciale neîncasate la termenul stabilit	-	311.881.724
Creanțe în legătură cu personalul și conturi asimilate	227.452	381.581
Creanțe în legătură cu bugetul asigurărilor sociale și bugetul statului	5.457.055	4.394.319
- creanțe în legătură cu bugetul asigurărilor sociale	-	-
- creanțe fiscale în legătură cu bugetul statului	5.457.055	4.394.319
- subvenții de încasat	-	-
- fonduri speciale – taxe și vărsăminte asimilate	-	-
- alte creanțe în legătură cu bugetul statului	-	-
Creanțele entității în relațiile cu entitățile afiliate	-	-
Creanțe în legătură cu bugetul asigurărilor sociale și bugetul statului neîncasate la termenul stabilit	-	-
Alte creanțe	1.680.102	19.744.505
- decontări privind interesele de participare, decontări cu acționarii/asociații privind capitalul, decontări din operații în participație	-	-
- alte creanțe în legătură cu persoanele fizice și persoanele juridice, altele decât creanțele în legătură cu instituțiile publice (instituțiile statului)	1.391.676	19.740.305
- sumele preluate din contul 542 „Avansuri de trezorerie”, reprezentând avansurile de trezorerie acordate potrivit legii și nedecontate până la data de 31 decembrie	288.426	4.200
Dobânzi de încasat, din care:	10.270	620.640
- de la nerezidenți	10.270	620.640
Valoarea împrumuturilor acordate operatorilor economici	-	-
Investiții pe termen scurt, în sume brute	-	-
- acțiuni cotate emise de rezidenți	-	-
- acțiuni necotate emise de rezidenți	-	-
- părți sociale emise de rezidenți	-	-
- obligațiuni emise de rezidenți	-	-
- acțiuni emise de organismele de plasament colectiv rezidente	-	-
- acțiuni emise de nerezidenți	-	-

VIII. Alte informații	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
- obligațiuni emise de nerezidenți	-	-
Alte valori de încasat	-	-
Casa în lei și în valută	254.053	177.618
- în lei	90.447	47.291
- în valută	163.606	130.327
Conturi curente la bănci în lei și în valută	400.785.898	181.445.377
- în lei, din care:	93.722.130	16.199.006
- conturi curente în lei deschise la bănci nerezidente	93.722.130	16.199.006
- în valută, din care:	307.063.768	165.246.371
- conturi curente în valută deschise la bănci nerezidente	-	-
Alte conturi curente la bănci și acreditive	-	270
- sume în curs de decontare, acreditive și alte valori de încasat, în lei	-	270
- sume în curs de decontare și acreditive în valută	-	-
Datorii	65.590.469	83.909.946
Împrumuturi din emisiuni de obligațiuni, în sume brute	-	-
- în lei	-	-
- în valută	-	-
Dobânzi aferente împrumuturilor din emisiuni de obligațiuni, în sume brute	-	-
- în lei	-	-
- în valută	-	-
Credite bancare interne pe termen scurt	-	-
- în lei	-	-
- în valută	-	-
Dobânzi aferente creditelor bancare interne pe termen scurt	-	-
- în lei	-	-
- în valută	-	-
Credite bancare externe pe termen scurt	-	-
- în lei	-	-
- în valută	-	-
Dobânzi aferente creditelor bancare externe pe termen scurt	-	-
- în lei	-	-
- în valută	-	-
Credite bancare pe termen lung	-	-
- în lei	-	-
- în valută	-	-
Dobânzi aferente creditelor bancare pe termen lung	-	-
- în lei	-	-
- în valută	-	-
Credite bancare externe pe termen lung	-	-
- în lei	-	-
- în valută	-	-
Dobânzi aferente creditelor bancare externe pe termen lung	-	-
- în lei	-	-
- în valută	-	-
Credite de la trezoreria statului și dobânzile aferente	-	-
Alte împrumuturi și dobânzile aferente	1.076.287	1.133.542
- în lei și exprimate în lei, a căror decontare se face în funcție de cursul unei valute	217.606	260.065
- în valută	858.681	873.477

VIII. Alte informații	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
Valoarea concesiunilor primite	-	-
Datorii comerciale, avansuri primite de la clienți și alte conturi asimilate, în sume brute, din care:	23.944.269	29.497.544
- datorii comerciale externe, avansuri primite de la clienți externi și alte conturi asimilate, în sume brute	18.677.648	19.243.550
Datorii în legătură cu personalul și conturi asimilate	16.417.437	23.154.742
Datorii în legătură cu bugetul asigurărilor sociale și bugetul statului	19.990.122	25.965.032
- datorii în legătură cu bugetul asigurărilor sociale	11.526.579	15.051.058
- datorii fiscale în legătură cu bugetul statului	8.450.326	10.900.404
- fonduri speciale – taxe și vărsăminte asimilate	13.217	13.570
- alte datorii în legătură cu bugetul statului	-	-
Datoriile entității în relațiile cu entitățile afiliate	-	-
Sume datorate acționarilor/asociaților	-	-
Alte datorii	4.162.354	4.159.086
- decontări privind interesele de participare, decontări cu acționarii/asociații privind capitalul, decontări din operații în participație	-	-
- alte datorii în legătură cu persoanele fizice și persoanele juridice, altele decât datoriile în legătură cu instituțiile publice (instituțiile statului)	847.444	847.584
- subvenții nereluante la venituri	374.910	371.502
- vărsăminte de efectuat pentru imobilizări financiare și investiții pe termen scurt	2.940.000	2.940.000
- venituri în avans aferente activelor primite prin transfer de la clienți	-	-
Dobânzi de plătit	-	-
Valoarea împrumuturilor primite de la operatorii economici	-	-
Capital subscris vărsat, din care:	-	-
- acțiuni cotate	-	-
- acțiuni necotate	-	-
- părți sociale	-	-
- capital subscris vărsat de nerezidenți	-	-
Brevete și licențe	-	-

IX. Informații privind cheltuielile cu colaboratorii	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
Cheltuieli cu colaboratorii	162.633	-

X. Informații privind bunurile din domeniul public al statului	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
Valoarea bunurilor din domeniul public al statului aflate în administrare	129.404.246	131.288.620
Valoarea bunurilor din domeniul public al statului aflate în concesiune	10.394.718	2.854.408
Valoarea bunurilor din domeniul public al statului închiriate	-	7.759.458

XI. Informații privind bunurile din proprietatea privată a statului supuse inventarierii cf. OMFP nr. 668/2014	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
Valoarea contabilă netă a bunurilor	-	-

XII. Capital social vărsat	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
- deținut de instituții publice	0	0
- deținut de instituții publice de subordonare centrală	-	-
- deținut de instituții publice de subordonare locală	-	-
- deținut de societăți comerciale cu capital de stat, din care:	-	-
- cu capital integral de stat	-	-
- cu capital majoritar de stat	-	-
- cu capital minoritar de stat	-	-
- deținut de regii autonome	-	-
- deținut de societăți comerciale cu capital privat	-	-
- deținut de persoane fizice	-	-
- deținut de alte entități	-	-

XIII. Dividende/vărsăminte convenite bugetului de stat sau local, de repartizat din profitul exercițiului financiar de către companiile naționale, societățile naționale, societățile și regiile autonome, din care:	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
- către instituții publice centrale	21.542.423	197.182
- către instituții publice locale	-	-
- către alți acționari la care statul/unitățile administrativ/teritoriale/instituțiile publice dețin direct/indirect acțiuni sau participații indiferent de ponderea acestora	-	-

XIV. Dividende/vărsăminte convenite bugetului de stat sau local, virate în perioada de raportare din profitul companiilor naționale, societăților naționale societăților și regiilor autonome, din care:	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
- dividende/vărsăminte din profitul exercițiului financiar al anului precedent, din care virate:	15.336.059	21.542.423
- către instituții publice centrale	15.336.059	21.542.423
- către instituții publice locale	-	-
- către alți acționari la care statul/unitățile administrativ teritoriale/instituțiile publice dețin direct/indirect acțiuni sau participații indiferent de ponderea acestora	-	-
- dividende/vărsăminte din profitul exercițiilor financiare anterioare anului precedent, din care virate:	-	-
- către instituții publice centrale	-	-

- către instituții publice locale	-	-
- către alți acționari la care statul/unitățile administrativ teritoriale/instituțiile publice dețin direct/indirect acțiuni sau participații indiferent de ponderea acestora	-	-
XV. Creanțe preluate prin cesionare de la persoane juridice	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
Creanțe preluate prin cesionare de la persoane juridice (la valoarea nominală), din care:	-	-
- creanțe preluate prin cesionare de la persoane juridice afiliate	-	-
Creanțe preluate prin cesionare de la persoane juridice (la cost de achiziție), din care:	-	-
- creanțe preluate prin cesionare de la persoane juridice afiliate	-	-

XVI. Venituri obținute din activități agricole	31 decembrie 2014	31 decembrie 2015
Venituri obținute din activități agricole	-	-

Situația activelor imobilizate

Elemente de imobilizări	Valori brute				
	Sold inițial	Creșteri	Reduceri		Sold final: (col 5=1+2-3)
			Total	Din care: dezmembrări și casări	
A	1	2	3	4	5
Imobilizări necorporale					
Cheltuieli de constituire și dezvoltare	-	-	-	X	-
Alte imobilizări	67.282.182	4.396.150	143.820	X	71.534.512
Avansuri acordate pentru imobilizări necorporale	13.511.328	690.496	3.120	X	14.198.704
Active necorporale de exploatare și evaluare a resurselor minerale	-	-	-	X	-
TOTAL	80.793.510	5.086.646	146.940	X	85.733.216
Imobilizări corporale					
Terenuri	5.862.311	-	-	X	5.862.311
Construcții	204.180.401	15.873.429	1.506.858	-	218.546.972
Instalații tehnice și mașini	132.693.200	36.781.790	320.658	-	169.154.332
Alte instalații, utilaje și mobilier	5.971.784	2.448.602	8.208	-	8.412.178
Investiții imobiliare	-	-	-	-	-
Active corporale de exploatare și evaluare a resurselor minerale	-	-	-	-	-
Active biologice productive	19.621	-	-	-	19.621
Imobilizări corporale în curs	88.837.342	54.091.279	62.736.665	-	80.191.956

de execuție					
Investiții imobiliare în curs de execuție	-	-	-	-	-
Avansuri acordate pentru imobilizări corporale	-	-	-	-	-
TOTAL	437.564.659	109.195.100	64.572.389	-	482.187.370
Imobilizări financiare	54.238.606	404.090	22.424.651	X	32.218.045
ACTIVE IMOBILIZATE – TOTAL	572.596.775	114.685.836	87.143.980	-	600.138.631

Situația amortizării activelor imobilizate

Elemente de imobilizări	Amortizări			
	Sold inițial	Amortizare în cursul anului	Amortizare aferentă imobilizărilor scoase din evidență	Amortizare la sfârșitul anului (col 9=6+7-8)
A	6	7	8	9
Imobilizări necorporale				
Cheltuieli de constituire și dezvoltare	-	-	-	
Alte imobilizări	51.400.684	15.244.157	143.820	66.501.02
Active necorporale de exploatare și evaluare a resurselor minerale	-	-	-	
TOTAL	51.400.684	15.244.157	143.820	66.501.02
Imobilizări corporale				
Terenuri	-	-	-	
Construcții	15.683.531	15.255.634	564.874	30.374.29
Instalații tehnice și mașini	22.894.247	20.682.314	255.815	43.320.74
Alte instalații, utilaje și mobilier	662.937	784.530	2.916	1.444.55
Investiții imobiliare	-	-	-	
Active corporale de exploatare și evaluare a resurselor minerale	-	-	-	
Active biologice productive	5.432	3.946	-	9.37
TOTAL	39.246.147	36.726.424	823.605	75.148.96
AMORTIZĂRI – TOTAL	90.646.831	51.970.581	967.425	141.649.98

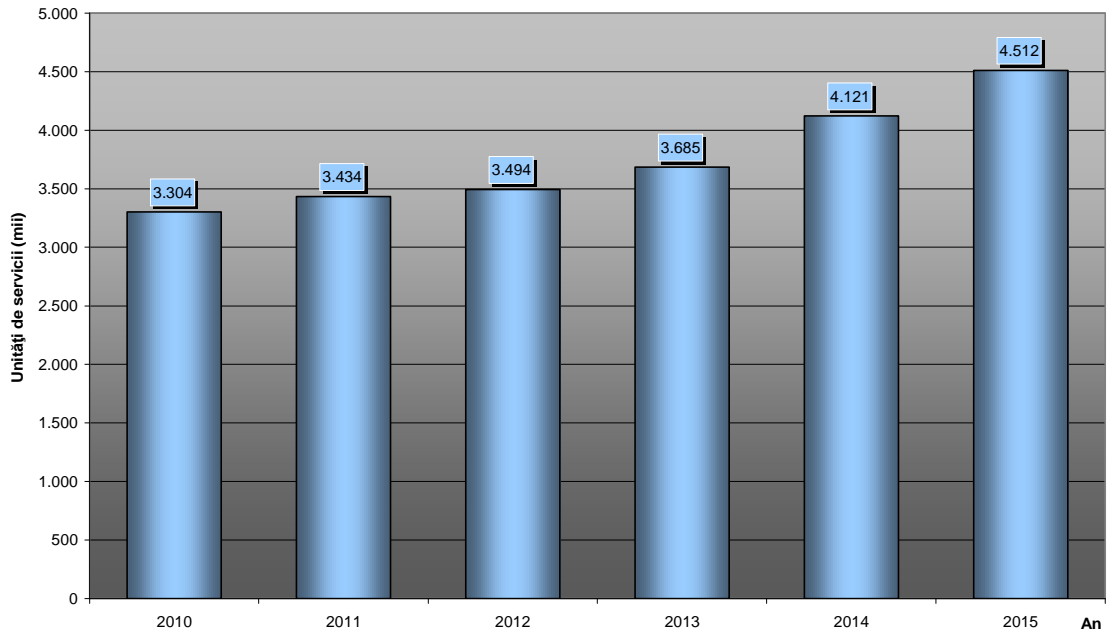
Situația ajustărilor pentru depreciere

Elemente de imobilizări	Ajustări pentru depreciere și pierderi de valoare			
	Sold inițial	Ajustări constituite în cursul anului	Ajustări reluate la venituri	Sold final (col 13=10+11-12)
A	10	11	12	13
Imobilizări necorporale				
Cheltuieli de constituire și	-	-	-	

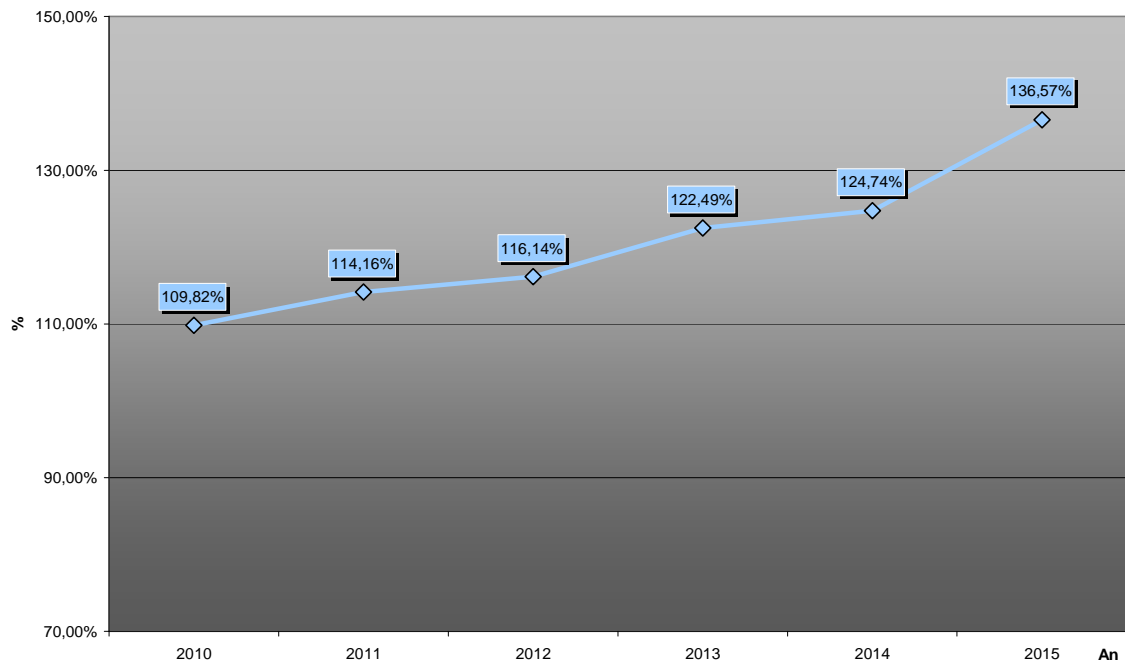
Elemente de imobilizări	Ajustări pentru depreciere și pierderi de valoare			
	Sold inițial	Ajustări constituite în cursul anului	Ajustări reluate la venituri	Sold final (col 13=10+11-12)
dezvoltare				
Alte imobilizări	-	-	-	
Active necorporale de exploatare și evaluare a resurselor minerale	-	-	-	
TOTAL	-	-	-	
Imobilizări corporale				
Terenuri	-	-	-	
Construcții	-	-	-	
Instalații tehnice și mașini	-	-	-	
Alte instalații, utilaje și mobilier	-	-	-	
Investiții imobiliare	-	-	-	
Active corporale de exploatare și evaluare a resurselor minerale	-	-	-	
Active biologice productive	-	-	-	
Imobilizări corporale în curs de execuție	-	-	-	
Investiții imobiliare în curs de execuție	-	-	-	
TOTAL	-	-	-	
Imobilizări financiare	27.628.105	-	-	27.628.10
AJUSTĂRI PENTRU DEPRECIERE – TOTAL	27.628.105	-	-	27.628.10

GRAFICE

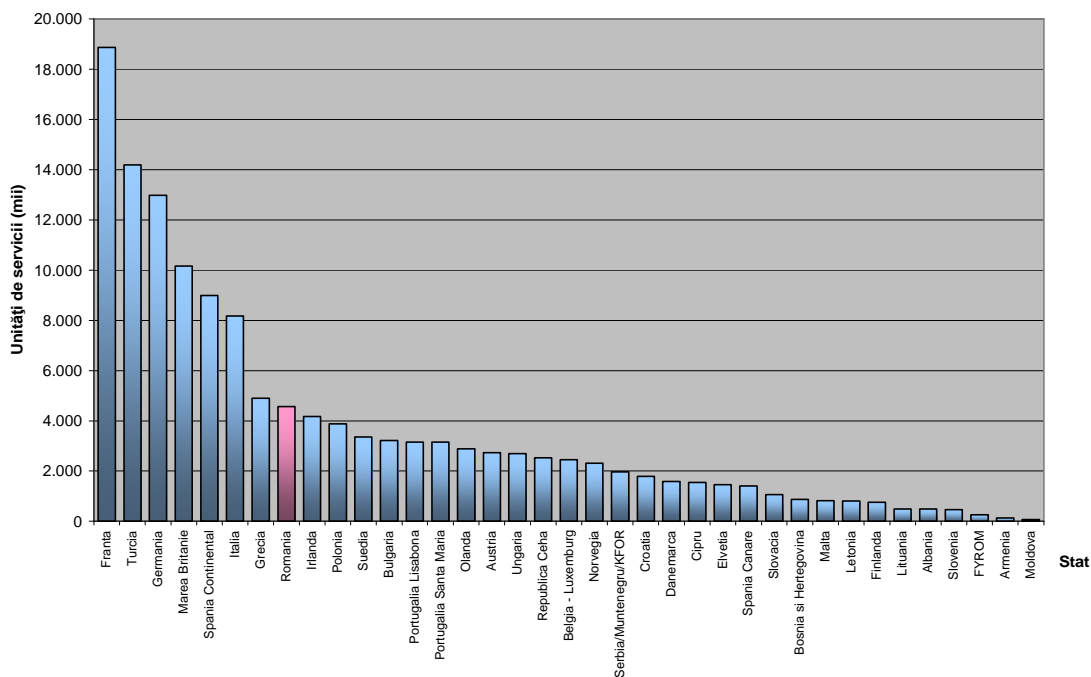
**Evoluția volumului serviciilor de navigație aeriană de rută prestate în România
(unități de servicii facturate)
în perioada 2010-2015**



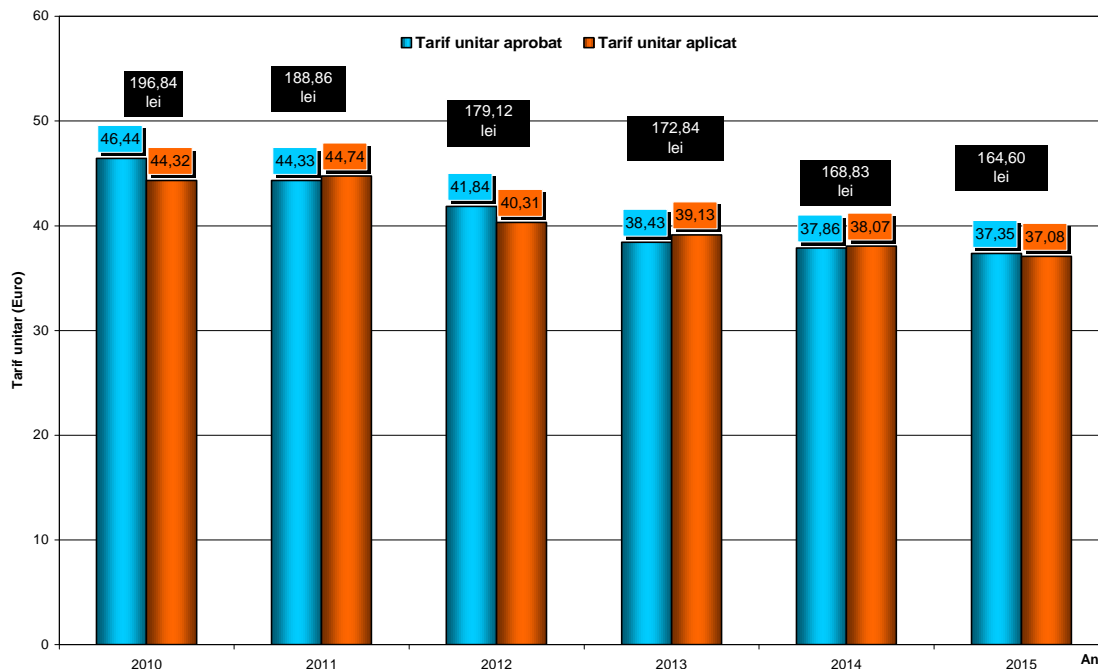
**Evoluția volumului serviciilor de navigație aeriană de rută prestate în România
(unități de servicii facturate)
în perioada 2010-2015 față de anul 2010**



**Volumul serviciilor de navigație aeriană de rută prestate în statele membre
EUROCONTROL (unități de servicii totale)
în 2015**



Evoluția tarifului unitar de rută al României în perioada 2010-2015



* Începând cu anul 2008 tariful unitar de rută este stabilit în moneda națională. Tarifele unitare efectiv aplicate în perioada 2010-2015 au fost ajustate lunar în funcție de variația cursului REUTERS leu/euro mediu lunar de închidere al lunii precedente față de cursul de referință folosit la calculul tarifului unitar aprobat (cursul REUTERS leu/euro mediu lunar de închidere al lunii septembrie a anului anterior: 4,26025 sept. 2010 pt. 2011, 4,28120 sept. 2011 pt. 2012, 4,49741 sept. 2012 pt. 2013, 4,45957 sept. 2013 pt. 2014, 4,40694 sept. 2014 pt. 2015).

GLOSAR/GLOSSARY

AACR/RCAA Autoritatea Aeronautică Civilă Română

	Romanian Civil Aeronautical Authority
ACC	Centrul de Control Regional Area Control Center
AFP	Mesaj ATC de Propunere a Planului de Zbor ATC Flight Plan Proposal Message
AIHCB	Aeroportul Internațional Henri Coandă București Bucharest Henri Coandă International Airport
AIS	Servicii de Informare Aeronautică Aeronautical Information Services
AIP	Publicație de Informare Aeronautică Aeronautical Information Publication
AIRAC	Regularizarea și Controlul Distribuiri Informațiilor Aeronautice Aeronautical Information Regulation and Control
ANCOM Comunicații	Autoritatea Națională pentru Administrare și Reglementare în National Authority for Management and Regulation in Communications
ANM	Administrația Națională de Meteorologie National Meteorological Administration
ANSP	Furnizori de servicii de trafic aerian Air Navigation Service Provider
ANS	Servicii de Navigație Aeriană Air Navigation Services
AOC	Centrul de Operațiuni Aeriene Air Operation Center
APP	Apropiere Approach
APV	Procedură de Apropiere cu Ghidare Verticală Approach Procedure with Vertical Guidance
ARN	Rețeaua Europeană de Rute ATS European ATS Route Network
ARTAS	Sistem de Supraveghere și Urmărire a Zborurilor într-o Zonă Geografică Definită ATM Surveillance Tracker and Server
A-SMGCS	Sistem de Control și de Ghidare a Mișcărilor pe Suprafață Advance Surface Movement Guidance & Control System
ATM	Organizarea Traficului Aerian Air Traffic Management

ATS	Servicii de Trafic Aerian Air Traffic Services
ATIS	Serviciul Automatizat de Informare la Terminal Automatic Terminal Information Service
ATSU	Unitate de Servicii de Trafic Aerian Air Traffic Services Unit
BMA	Birou Meteorologic de Aerodrom Aerodrome Meteorological Bureau
BULATSA	Autoritatea Serviciilor de Trafic Aerian din Bulgaria Bulgarian Air Traffic Services Authority
CAL	Identificator de Locație Code Allocation List
CANSO	Organizația Internațională a Serviciilor de Navigație Aeriană Civil Air Navigation Services Organisation
CBS	Sectoare Transfrontaliere de Spațiu Aerian Cross Border Sectors
CDM	Luare de decizii prin colaborare Collaborative Decision Making
CDO	Operațiuni de Coborâre Continuă Continuous Descent Operations
CITA	Controlor de Informare Trafic Aerian Air Traffic Information Controller
CNS	Comunicație, Navigație, Supraveghere Communication, Navigation, Surveillance
CNPMNA	Centrul Național de Protecție Meteorologică a Navigației Aeriene Aeronautical Meteorological Centre
CPDLC	Comunicare Între Controlori de Trafic Aerian și Pilot prin Data Link Controller–Pilot Data Link Communications
CPPZI	Cerințe Privind Proiectarea Procedurilor de Zbor Instrumental Instrument Flight Procedure Design Requirement
CS	Servicii Centralizate Centralized Services
CTA/ATC	Controlor de Trafic Aerian Air Traffic Controller
D-ATIS Terminal	Serviciu de Informare Automată în Format Digital pentru Zona de Digital Automatic Terminal Information Service

DLS	Servicii Data Link Data Link Services
DME	Echipament pentru Măsurare la Distanță Distance measuring equipment
DTM	Direcția Topografică Militară Military Topographic Department
DVOR	Radiofar omnidirecțional VHF Doppler Doppler VHF Omnidirectional Range
EAD	Baza de Date AIS Europeană European AIS Database
EASA	Agenția Europeană pentru Siguranța Aviației European Aviation Safety Agency
EGNOS	Sistem de Radionavigație prin Satelit European Geostationary Navigation Overlay Service
ESA	Agenția Spațială Europeană European Space Agency
ESSIP	Implementare Cer Unic European European Single Sky Implementation
EUROCONTROL	Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene European Organization for the Safety of Air Navigation
FAT	Teste de Acceptare la Producator Functional Acceptance Test
FAB	Bloc Funcțional de Spațiu Aerian Functional Airspace Block
FDPS	Sistem de Procesare a Datelor de Zbor Flight Data Processing System
FEAST	Test Pentru Selecție CTA The First European Air Traffic Controller Selection
FIR	Regiunea de Informare a Zborurilor Flight Information Region
FPL	Plan de Zbor Flight plan
FRA	Flexibilitatea Rutelor de Spațiu Aerian Free Route Airspace
FSA	Mesaj de Activare a Zborului First System Activation
GAT	Trafic Aerian General

	General Air Traffic
IATA	Asociația Internațională a Transportatorilor Aerieni International Air Transport Association
ICAO	Organizația Internațională a Aviației Civile International Civil Aviation Organization
ILS	Sistem de Aterizare După Instrumente Instrument Landing System
LARA	Managementul Spațiului Aerian Local și Sub-Regional Local and sub-Regional Airspace Management
LoA	Scrisoare de Înțelegere Letter of Agreement
LSSIP	Implementarea Locală a Cerului Unic Local Single Sky Implementation
LVO	Operațiuni în Condiții de Vizibilitate Redusă Low Visibility Operations
LVTO	Decolare la Vizibilitate Redusă Low Visibility Take - Off
MBI	Teme de Briefing Obligatorii Mandatory Briefing Items
MRT	Timp Mediu de Răspuns Mean Response Time
MSA/ASM	Managementul Spațiului Aerian Airspace Management
NATS	Autoritatea Serviciilor de Trafic Aerian din Anglia National Air Traffic Services
NDB	Semnalizare Luminoasă Non-direcțională Non-directional Beacon
NEST	Instrument de Planificare Strategică la Nivel de Rețea Network Strategic Tool
N-FRA	Flexibilitatea Rutelor de Spațiu Aerian pe Timp de Noapte Night Free Route Airspace
NIDS	Sistem Operativ de Afișare Informații și Date New Information Display System
NMOC	Centru Operațional de Management al Rețelei Network Manager Operations Centre
NOTAM	Notice to Airmen Avize către Navigatori

NSA	Autoritatea Națională de Supervizare National Supervisory Authority
OAT	Trafic Aerian Operațional Operational Air Traffic
OMM/WMO	Organizația Meteorologică Mondială World Meteorological Organization
PAN-AM	Academia Internațională de Aviație International Flight Academy
PANS-ATM	Procedura Serviciilor de Navigație Aeriană-Managementul Traficului Aerian Procedure for Air Navigation Services-Air Traffic Management
PNP	Plan Național de Performanță Performnace National Plan
PPP	Paritatea Puterii de Cumpărare Purchasing Power Parity
PRNAV	Zonă de Navigație de Precizie Precision Area Navigation
QMS	Sistemul de Management al Calității Quality Management System
RACR	Reglementări Aeronautice Civile Române Romanian Civil Aeronautical Regulation
RACMR	Reglementarea Aeronautică Civilă Militară Română Romanian Civil Military Aeronautical Regulation
ROMAWOS	Sistem de Observare în Timp Real a Vremii Real-Time Operated and Managed Weather Observation System
RTS	Simulare în Timp Real Real Time Simulation
RVT	Turn Virtual de Control la Distanță Remote and Virtual Tower
SAR	Căutare și Salvare Search and Rescue
SAP	Plan Strategic de Acțiune Strategy & Action Plan
SAT	Teste de Acceptare la Beneficiar Site acceptance test
SES	Cer Unic European Single European Sky

SESTAR	Program de dezvoltare ATM în cadrul CUE Single European Sky ATM Research
SID	Decolare După Instrumente Standard Standard Instrument Departure
SMFA	Statul Major al Forțelor Aeriene Romanian Air Force
SMG	Statul Major General Air Force Staff
SSR	Secondary Surveillance Radar Radar de Supraveghere Secundar
STAR	Rută de Aterizare Standard Standard Terminal Arrival Route
STS	Servicii de Comunicații pe Suport Special Telecommunication Service
SUR	Supraveghere Surveillance
TEN-T	Rețeaua Transeuropeană de Transport The Trans-European Transport Network in Europe
TMA	Zona de Control de Terminal Terminal Control Area
TWR	Turn de control Tower
UFSA/FUA	Utilizarea Flexibilă a Spațiului Aerian Flexible Use of Airspace
VCS	Sistem de Comunicare Vocală Voice Communication System
VFR	Reguli de Zbor la Vedere Visual Flight Rules
WAM Aeronavelor	Tehnologie de Supraveghere în Vederea Asigurării Eșalonării Wide Area Multilateration