

RAPORT ANUAL 2021

CUPRINS

CONDUCEREA ROMATSA ÎN ANUL 2021

CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE

Aniței Mihai Daniel	președinte (de la 30.03.2021)
Nedelcu Corvin	președinte (până la 30.03.2021)
Ilie Laurențiu Andrei	membru provizoriu (până la 24.02.2021)
Costescu Dan Marian	membru provizoriu (până la 18.02.2021)
Paraschiv Cristian	membru provizoriu (până la 27.02.2021)
Ardelean Felix Corneliu	membru provizoriu (de la 03.03.2021)
Mănăsescu Valentina Sorina	membru provizoriu (de la 03.03.2021)
Postolea Iulia Daniela	membru provizoriu (de la 03.03.2021)
Nicolescu Ana Maria Raluca	membru provizoriu (de la 03.03.2021 până la 03.09.2021)
Nichifor Cătălin Mihai	membru provizoriu (de la 03.09.2021)

ECHIPA MANAGERIALĂ

Cojoc Marius Adrian	director general
Florea Valeriu Laurențiu Adrian	director departament operațional
Cimpuiaru Valentin	director departament tehnic dezvoltare
Radu-Cîtu Cristian	p. director economic
Căținean Pavel	director siguranță și calitate
Dumitrescu Cosmin	director tehnic
Titea Dragoș-Virgil	director juridic și administrativ (până la 12.05.2021)

ACTIVITATEA OPERAȚIONALĂ, TEHNICĂ, SIGURANȚA ȘI CALITATEA SERVICIILOR FURNIZATE

ACTIVITATEA OPERAȚIONALĂ

Managementul Activității de Rută

Activități de bază

- Activități de modificare a structurii de rute ATS în FIR București prin eliminarea structurii fixe de rute ATS peste FL105, ca ultimă etapă în implementarea operării FRA H24 în FIR București și pentru conformare cu Planul European de Îmbunătățire a Rețelei de Rute-ERNIP – ediția în vigoare:
 - coordonare elaborare document Concept operațional pentru eliminarea rutelor ATS peste nivelul de zbor FL105;
 - elaborare Plan de activități pentru eliminare rute ATS peste FL105;
 - elaborare documente în vederea obținerii aprobării din partea CMSA;
 - coordonare amendare Instrucțiuni ATS pentru sectoarele ACC București;
 - amendare proceduri de coordonare (LoAs) între ACC București și unitățile ATS adiacente (din cadrul ROMATSA și FIR-urile adiacente);
 - elaborare documentație în vederea acceptării de către AACR a schimbării sistemului ATM prin eliminarea rutelor ATS peste FL105 – evaluare de siguranță, listă de verificare, notificare schimbare;
 - notificare către operatorii aerieni privind eliminare rute ATS peste FL105;
 - elaborare de bază de amendament;
 - elaborare, în colaborare cu ACC București, a documentației de pregătire a personalului CTA ACC și CITA pentru schimbarea în FIR București generată de eliminarea rutelor ATS peste FL105.

- Activități privind optimizarea sectorizării în FIR/CTA București: participare la activitățile de simulare organizate la ACC București – analize de trafic, livrare mostre de trafic, design scenarii sectorizate simultan cu simulările fast-time etc., elaborarea documentației privind sectorizarea modificată la ACC București (lista de verificări, evaluare de siguranță, actualizare proceduri operaționale – LoAs între unitățile ATS ale ROMATSA, elaborare plan de implementare, concept operațional – draft - etc.) Activitățile au fost inițiate în noiembrie 2019, cu termen estimat inițial de implementare în luna aprilie 2020. Din cauza situației generate de pandemia de COVID-19, implementarea a fost amânată pentru o dată ulterioară.

- analize SAAM/NEST de capacitate, încărcare instantanee, workload CTA, conflicte potențiale pentru variantele de sectorizare preliminare propuse de membrii grupului de lucru (GL);
 - realizare de prezentări cu concluziile analizelor mai sus menționate, în vederea discutării acestora în cadrul ședințelor GL ASD;
 - organizare ședințe webex/în format fizic ale GL Airspace Design (ASD) pentru discuții privind concluziile analizelor menționate mai sus, în vederea identificării variantelor de sectorizare eligibile pentru simularea RTS in-house, în vederea stabilirii variantei optime de sectorizare ce urmează a fi implementată în FIR București;
 - realizare material de analiză a soluțiilor preliminare de sectorizare, în vederea organizării RTS in-house, precum și configurare date de environment și trafic aferente versiunilor calificate pentru RTS, în scopul introducerii acestora în sistemul simulatorului DR București.

- optimizarea structurii de rute ATS pentru conformare cu structura ERNIP în vigoare – Planul de îmbunătățire a rețelei de rute la nivel european:
 - continuare activități pentru implementarea proiectelor/activităților prevăzute în ERNIP – European Route Network Improvement Plan – ediția în vigoare;
 - modificare segmente de rute ATS în vecinătatea unor CTR-uri astfel încât să fie asigurată evoluția continuă a aeronavelor într-un spațiu aerian controlat continuu.

- analiza evoluției fluxurilor din FIR București în contextul evoluției traficului aerian internațional și al implementării de către NM EUROCONTROL a măsurilor ATFM pentru sezonul de vară 2022 pentru a identifica efectele aplicării acestora asupra fluxurilor de trafic aerian din FIR București cu utilizarea aplicațiilor pentru proiectare spațiu aerian SAAM/NEST, în contextul pandemiei COVID-19.

- planificarea capacității operaționale pe termen mediu:
 - planificare, la nivel strategic, a capacității ACC București în contextul pandemiei COVID-19 prin asigurarea procedurilor necesare continuității serviciilor de control trafic aerian la ACC București și furnizarea în mod regulat de informații privind disponibilitatea capacității în contextul planului sezonier continuu al NOP implementat de managerul de rețea la nivelul rețelei ATM europene. Performanța preconizată pe rută a fost și este evaluată în mod regulat de către NM pentru fiecare ACC, inclusiv București ACC, în ceea ce privește deschiderile

- planificate/maxime ale sectoarelor de dirijare, în raport cu cererea de trafic estimată;
- participare și analiză trafic pentru pregătirea ședințelor cu NM pe tema planificării strategice a capacității ACC București pentru 2022-2024: elaborare model de capacitate pe termen mediu și lung, cu considerarea scenariului cu/fără recrutarea CTA conform propunerilor din Planul de Performanță PP RP3.
 - Participare la activitățile coordonate de experții Sisteme ATM în vederea implementării proiectului SEE FRA și anume extinderea operării SEE FRA în spațiul aerian Sud-Est European între regiunile de control (CTA) Bratislava-Budapesta-București-Sofia prin includerea CTA Chișinău, cu termen de implementare 24 februarie 2022. Au fost actualizate LoAs între unitățile ATS afectate de implementarea FRA H24 prin includerea CTA Chișinău și bază de amendament AIP.
 - Analize regulate săptămânale ale evoluției estimate a traficului în FIR București, pe termen scurt, prin utilizarea datelor de trafic la nivel european primite din partea Network Manager în contextul situației generate de pandemia de COVID-19.
 - Analiza propunerilor pentru proceduri de zbor instrumental aferente unor CTR-uri și TMA-uri din FIR București transmise de specialiștii managementului de rută și formularea de observații și propuneri pe linia obiectului de activitate (12 proceduri).
 - Participare, pe linia obiectului de activitate, la analiza proiectelor de acte normative și reglementărilor trimise spre consultare de către AACR, MTI (Reglementarea RACR-ATS, propuneri de amendament pentru PIAC-ATS, Reglementarea RACMR-MSA-UFSA, HG 859/2021 etc.), respectiv furnizarea pe linia de responsabilitate a opiniei privind noi propuneri legislative. Participare la analiza proiectelor de documente elaborate de organizațiile internaționale la care România este parte – EASA, EUROCONTROL, ICAO.
 - Coordonare, elaborare sau actualizare, după caz, a procedurilor operaționale aplicabile cu precădere în domeniul serviciilor de trafic aerian de rută și în spațiul aerian de clasă G, precum și a procedurilor de coordonare între unitățile ATS ale ROMATSA și ACC București și unitățile ACC adiacente (LoAs). Au fost elaborate șase proceduri (PIN), două amendamente la un PIN și au fost efectuate 37 amendamente la LoAs.
 - Coordonare elaborare evaluări de risc pentru modificările sistemului ATM aferente activității de furnizare a serviciilor de trafic aerian de rută și urmărirea aplicării măsurilor de reducere a riscurilor. Au fost elaborate patru evaluări de siguranță și trei liste de verificări.

- Indicatori de performanță. În acest context se înscrie și participarea specialiștilor managementului de rută la revizuirea părții aferente României din Planul de Performanță DanubeFAB pentru cea de-a doua perioadă de referință (2015-2019) și la elaborarea Planului de Performanță pentru cea de-a treia perioadă de referință – RP3:
 - analize de evoluție a traficului și revizuirea planului de capacitate pe termen mediu și lung, în contextul revizuirii PP RP3, datorită intrării în vigoare, începând cu data de 5 noiembrie 2020, a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1627/2020 al Comisiei privind măsurile excepționale pentru a treia perioadă de referință (2020-2024) a sistemului de performanță și de tarifare din cadrul Cerului Unic European luate în contextul pandemiei de COVID-19, care au modificat prevederi din Regulamentul (UE) nr. 317/2019. Conform noului Regulament, Comisia Europeană a stabilit obiective de performanță revizuite la nivelul Uniunii pentru RP3 prin Decizia de punere în aplicare nr. 891/2021;
 - contribuție la Raport de monitorizare PP RP3 pentru anul 2020 pe teme de capacitate și mediu.

- Participare la elaborarea documentației ACE Benchmarking Report 2020 din perspectiva domeniului de competență.

- Dezvoltare Danube FAB din perspectivă operațională. A continuat cooperarea cu partenerii bulgari pentru analiza operațională pentru identificarea modalităților optime de colaborare, din perspectiva siguranței traficului aerian și a fluidizării fluxurilor de trafic, inclusiv pentru extinderea operațiunilor Free Route Airspace în regim H24.

- Colaborare civil-militară în scopul aplicării conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian – activitate permanentă. În acest context se menționează elaborarea sau actualizarea, după caz, a unor protocoale și/sau proceduri de colaborare civil-militară, a procedurilor de management pre-tactic și tactic al spațiului aerian, respectiv participarea la activități militare cu impact asupra activității de rută.

- Elaborare propuneri de măsuri corective pe linia obiectului de activitate în urma inspecțiilor și auditurilor efectuate intern și extern și urmărirea implementării acestora.

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

- Coordonare înființare de noi zone restricționate pentru activități specifice combaterii căderilor de grindină și elaborare și/sau completare/actualizare corespunzătoare a procedurilor specifice. Dat

fiind impactul tot mai important al restricționării de spațiu aerian pentru lansarea rachetelor antigrindină asupra traficului aerian civil specialiștii ROMATSA vor continua să solicite/recomande dezvoltarea Sistemului Național Antigrintină prin utilizarea de către operatorii sistemelor respective și a altor metode de disipare a agentului antigrintină (generatoare de sol sau aeronave specializate).

- Întocmire baze de amendare AIP România în conformitate cu modificările de spațiu aerian aferente competenței specialiștilor managementului de rută. Au fost emise cinci baze de amendament AIP, pe linia obiectului de activitate.
- Participare la încheierea de protocoale, proceduri, reglementări în colaborare cu instituții interne și utilizatori ai spațiului aerian.
- Participare în cadrul echipelor de specialiști la dezvoltarea și implementarea Sistemului ATM 2015+. Participare în cadrul echipelor de specialiști la testări pentru dezvoltarea și implementarea Sistemului ATM 2015+.
- Coordonare implementare obiectiv FCM06 – Traffic Complexity Assessment, definit în European ATM Master Plan – Implementation Plan 2016 (ESSIP 2016), aplicabil României, având termen de finalizare inițial în decembrie 2021:
 - finalizarea caietului de sarcini pentru sistemul automatizat ROMATSA pentru gestionarea complexității traficului aerian – ROMAirtcm. De asemenea, a fost finalizat Raportul de activitate privind realizarea caietului de sarcini pentru sistemul automatizat ROMATSA pentru gestionarea complexității traficului aerian ROMAirtcm.
- Activități pe linia obiectului de activitate privind implementarea Regulamentului (UE) nr. 469/2020 care amendează Regulamentul (UE) nr. 373/2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, termenul de finalizare fiind prevăzut pentru luna ianuarie 2022: actualizare și elaborare proceduri pentru conformare cu cerințele regulamentului, aplicabile pentru domeniul ATS (o procedură și anume, procedura referitoare la consumul problematic de substanțe psihoactive, ediția 3), elaborare ediție 2.0 a Politicii referitoare la consumul problematic de substanțe psihoactive politici pentru conformare cu cerințele regulamentului.
- Efectuare inspecții operaționale planificate la ACC București, conform planificării anuale aprobate.

- Participare la activitățile de implementare a Sistemului Integrat Computerizat AIS – activități desfășurate în conformitate cu decizia directorului general, respectiv:
 - analiză de documente primite de la Contractantul IDS și pentru pregătirea prezentării capabilităților sistemului
 - participare la ședințe webex cu membrii grupului de lucru desemnat pentru prezentarea generală a capabilităților Sistemului Integrat AIS în cadrul ROMATSA.

- Participare la reuniuni EUROCONTROL/ICAO RNDSDG (Route Network Development Sub Group – ICAO EUR Region), RDGE/ICAO (Route Development Group – Eastern Part of the ICAO EUR Region), APDSG (ATM Procedures Development Sub-Group), subordonat NETOPS, CPSG (Capacity Planning Group), subordonat NETOPS, CECM/CANSO.

- Participare specialiști la activitățile de instruire a personalului CTA Ab-Initio, pe domeniul de competență.

- Participare la examinarea personalului CTA din cadrul ACC București în vederea avansării/promovării.

- Activități de îndrumare a studenților Facultății de Aeronave pentru efectuarea stagiului obligatoriu de practică (14 studenți). Activități de îndrumare a cinci studenți de la Facultatea de Aeronave pentru elaborarea lucrării de licență – activitate începută în octombrie 2021 cu finalizare în iunie 2022.

- Participare, pe linia de activitate, la activitățile de amendare a Metodologiei de alocare costuri contabile: analiză date de trafic și spațiu aerian, conform solicitării firmei de consultanță Helios.

- Alte activități permanente:
 - participare la procesul continuu de optimizare a aplicațiilor SAAM/NEST dezvoltate de EUROCONTROL/NM;
 - utilizare aplicație NEST pentru analiza schemelor de închidere/deschidere sectoare și în contextul planurilor de capacitate pentru LSSIP (material pregătit pentru lucrările grupului CAPLAN);
 - optimizare structură de spațiu aerian prin utilizarea de aplicații dedicate, astfel:
 - NEST (Network Strategic Tool) – analiză preliminară
 - RAMS (ISA Software) – simulare de tip Fast Time
 - elaborare/actualizare de protocoale, proceduri, reglementări în colaborare cu instituții interne și utilizatori ai spațiului aerian;
 - desfășurare de activități specifice colaborării civil-militare și programe de executare zboruri fără echipaj la bord (RPA).

Managementul Activității de Terminal

Principalele activități desfășurate în anul 2021, în domeniul managementului activității de terminal au fost următoarele:

- Optimizarea structurii spațiului aerian
 - proiect extindere CTR Iași și CTR Bacău
 - proiect extindere CTR Baia Mare și modificare LRTRA70;
 - proiect extindere TMA Constanța.

- Optimizarea procedurilor de zbor instrumental
Coordonare implementare sau optimizare proceduri de zbor instrumental pentru toate cele 16 aeroporturi pentru care ROMATSA asigură servicii de trafic aerian:
 - coordonare formulare cerințe operaționale ale CTA/operatori aerieni/SMAF/operator aerodrom;
 - coordonare cu organizația de proiectare;
 - coordonări cu agenți geodezi, operatori aerodrom pentru clarificări baze date teren/obstacole;
 - coordonare acorduri părți interesate, avizare concepte, documentații finale;
 - elaborare evaluări siguranță;
 - coordonări pentru validarea din zbor;
 - coordonare proces aprobare AACR;
 - coordonare proces publicare;
 - elaborare baze amendament AIP;
 - coordonări trening CTA.

S-au derulat două contracte ce includ:

- revizia/optimizarea tuturor procedurilor de zbor instrumental existente în AIP pentru cele 16 aeroporturi;
 - proiectarea și implementarea unor proceduri RNP APCH pentru ambele direcții ale pistelor (15 aeroporturi);
 - proiectarea și implementarea rutelor SID convenționale pentru aeroporturile unde nu au fost publicate anterior (7 aeroporturi);
 - revizia rutelor SID/STAR RNAV1 pentru senzor DME/DME și validarea acestora suplimentar pentru senzor GNSS (8 aeroporturi);
 - reproiectarea tuturor hărților Minimum Radar Vectoring Altitude (8 aeroporturi).
-
- Proiecte modernizare aeroporturi:
 - coordonare/elaborare documente specifice pentru proiectele de modernizare a unor aeroporturi (proceduri de apropiere instrumentală, analize de risc, coordonări plan);

- Coordonări aeroporturi – aplicare Regulament 139/2014, cu modificările și completările ulterioare:
 - coordonare și finalizare/actualizare acorduri Servicii de Navigație Aeriană și proceduri locale comune cu majoritatea operatorilor de aerodrom.
- Proiect ATM 2015+
 - participare grup de lucru ATM 2015+: completare adaption data pentru configurarea sistemului (introducere modificări amendamente AIP) și asigurare secretariat GMT.
- Centralizarea situației mișcărilor în FIR București și în zona terminală:
 - centralizarea lunară a situației mișcărilor de toate aeroporturile din România;
 - centralizarea lunară a situației mișcărilor în FIR București;
 - transmiterea trimestrială/anuală a datelor către AACR;
 - centralizarea zilnică a mișcărilor comerciale pe toate aeroporturile din România.
- Pregătire/Informare CTA:
 - informare CTA privind intrarea în vigoare a unor noi reglementări sau modificarea acestora, stabilire nivel pregătire CTA;
 - informare CTA privind intrarea în vigoare a unor modificări operaționale, stabilire nivel MBI;
 - asigurare examinare teoretică și practică pentru candidații CTA;
 - participare în comisiile de evaluare pentru avansarea sau promovarea CTA.
- Inspecții operaționale
 - monitorizare aplicarea planurilor de măsuri stabilite în urma auditurilor sau inspecțiilor operaționale efectuate de către AACR, DSC – ROMATSA și Serviciul Managementul Activității de Terminal/ROMATSA;
 - efectuarea inspecțiilor operaționale și elaborarea rapoartelor de inspecții.
- Elaborarea documentației specifice domeniului de activitate
 - întocmire rapoarte de evaluare și reducere a riscurilor pentru instalare noi echipamente de radionavigație sau înlocuirea acestora;
 - coordonare elaborare baze amendament AIP;
 - emitere baze NOTAM;
 - actualizare Manuale Operaționale TWR, APP;
 - participarea la consultări privind modificări legislative și propuneri amendamente (cod aerian, RACMR MSA UFS, PIAC ATS, regulamente europene etc);

- coordonare întocmire proceduri de colaborare între subunitățile DSNA și aeroporturi și obținerea acceptului AACR de punere în serviciu;
 - coordonare elaborare proceduri, colaborare spectacole/concursuri aeriene, lansări baloane;
 - participare elaborare proceduri colaborare exerciții militare ce au loc în spațiul aerian terminal;
 - coordonare elaborare proceduri colaborare între unitățile TWR și operatori VFR;
 - coordonare elaborare/actualizare proceduri RWY INC și EXC;
 - coordonare amendare proceduri pentru implementarea 3NM în TMA BUC;
 - coordonare/analiză/propuneri actualizare documentație (proceduri operaționale, manuale operaționale, ROF etc.) pentru conformare cu Regulamentele 373/469/1177/665 și certificare ASM/ATFM;
 - colaborare actualizare expozeu ROMATSA;
 - coordonare actualizare LoA între subunități.
- Alte activități operaționale
 - monitorizare riscuri aferente activității specifice turnurilor de control de aerodrom (TWR) și unităților de control de apropiere (APP), analiza Raportării Evenimentelor de Aviație Civilă (REAC), formulare de cerințe sau recomandări pentru reducerea riscurilor;
 - consultări cu AACR: organizare întâlniri pentru stabilirea mijloacelor de implementare a procedurilor GNSS în România (aprobare documentație proiectare, discuții privind utilizarea GPS, discuții privind verificarea din zbor a procedurilor GNSS etc.)
 - consultări cu operatorii aerieni;
 - participare în comisii de examinare avansare/promovare CTA TWR/APP;
 - participare grup de lucru Aeroport Brașov;
 - participare grup de lucru Regulament 373;
 - participare grup de lucru identificarea propunerilor de proiecte eligibile pentru finanțare din fonduri europene;
 - participare grup de lucru AMAN;
 - participare grup de lucru Optimizarea spațiului aerian;
 - participare grup de lucru modificare HG nr. 74/1991;
 - participare grup de lucru eficientizarea activității de terminal;
 - participare grup de lucru Strategia ROMATSA privind furnizarea serviciilor de navigație aeriană pe aeroporturile din România;
 - participare ședințe RP3 și oferire suport pentru întocmire documentație;
 - elaborare/verificare documentație către AACR pentru acceptarea modificărilor sistemului ATM (liste verificări, solicitări de acceptare a modificării sistemului ATM, analize risc, concepte operaționale etc.);

- coordonare activități studenți aflați în practică;
 - colaborare implementare Clearance Delivery Otopeni;
 - coordonare activitate proiectare și implementare proceduri PBN în România, inclusă în programul cu finanțare europeană SPICE. Participare în grupul de lucru SPICE, completare documentație de raportare a progresului, coordonare cu AAR (Asociația Aeroporturilor din România) pentru sincronizarea activităților din program (proiectare vs. elaborare studii de teren și obstacolare);
 - formulare răspuns solicitări judecătorești = întârzieri/anulări curse;
 - formulare răspuns/aviz solicitări privind lansarea focurilor de artificii/activități zbor drone;
 - consultări cu operatorii aerieni, AACR și DSC în privința sesizărilor privind zgomotul în zona aeroporturilor – formulare răspunsuri petenți;
 - participare GL – Armonizarea implementării GRF (analiza documentelor referitoare la GRF, crearea unui CO, plan implementare, analiză siguranță, corespondență AACR, etc.).
- Noutăți în materie de operațiuni și infrastructură
 - implementare concept Performance Based Navigation:
 - colaborare elaborare Plan ATM/ANS implementare și tranziție PBN în România;
 - elaborare Concept Operational și Tehnic privind implementarea procedurilor de zbor instrumental GNSS;
 - elaborare Evaluare siguranță implementare proceduri zbor instrumental GNSS.
 - colaborare CJ Brașov – asigurare suport înființare Aeroport Brașov (elaborare puncte de vedere, cerințe, participare ședințe GL, analiză concept operațional/caiete de sarcini/concept tehnic, colaborare întocmire concept operațional de furnizare a serviciilor de trafic aerian de aerodrom la aeroportul Brașov – ROMATSA etc.).

Managementul Pregătirii Profesionale și Organizarea resurselor CTA

Activități de bază

- Organizarea Cursului de Bază și a Cursurilor de Calificare în vederea obținerii licenței CTA Stagiar.
- Elaborarea, amendarea și verificarea Planurilor de Pregătire în cadrul Unității (UTP), a Schemelor de Menținere a Competenței (UCS), a Planurilor de Pregătire de Perfecționare pentru subunitățile ROMATSA (TWR Arad, TWR Bacău, TWR Constanța, TWR Baia Mare, TWR Băneasa, TWR Cluj, TWR Craiova, TWR Iași, TWR Oradea, TWR Otopeni, TWR Sibiu, TWR Suceava, TWR Satu-Mare, TWR Târgu Mureș, TWR Timișoara, TWR Tulcea, ACC București, APP București, APP Arad, APP Constanța).

- Elaborarea planului de formare profesională pentru CTA din cadrul subunităților ROMATSA pentru anul 2022 – ținând cont de nevoile de pregătire exprimate de acestea.
- Organizarea de cursuri pentru obținerea/menținerea autorizațiilor de instructor (OJTI) și evaluator (CCA).
- Elaborarea cursului privind pregătirea recurentă la limba engleză.
- Organizarea examinării pentru competența lingvistică la limba engleză – ELPAC – pentru toți controlorii de trafic aerian și CTA Ab-Initio din cadrul ROMATSA.
- Începerea procesului de amendare a Manualului de Management al Pregătirii CTA.

Activități recurente

- Coordonarea permanentă cu responsabilii locali cu pregătirea conform Schemei funcționale.
- Coordonarea permanentă pe pregătirea CTA cu reprezentanții AACR pe linia de activitate.
- Efectuarea inspecțiilor operaționale în fiecare dintre subunitățile ROMATSA în vederea asigurării menținerii nivelului de pregătire corespunzător și respectarea procedurilor și regulamentelor în vigoare.
- Elaborarea propunerilor de măsuri corective pe linia obiectului de activitate în urma inspecțiilor și auditurilor efectuate intern și extern și urmărirea implementării acestora.
- Participarea la ședințele CANSO, RMTG al EASA pentru amendarea Regulamentului (UE) 340/2015.
- Participarea specialiștilor la activitățile de instruire a personalului CTA și CTA Ab-Initio.
- Participarea la examinarea personalului CTA din cadrul subunităților ROMATSA în vederea avansării/promovării.
- Elaborarea și dezvoltarea documentației Organizației de Pregătire CTA ROMATSA.
- Centralizarea, menținerea și implementarea dinamicii de personal CTA.
- Monitorizarea menținerii raportului corect între numărul de CTA și cel de OJTI și evaluatori.
- Gestionarea cererilor de mutare de la o subunitate la alta.
- Gestionarea planificării personalului la diferite activități ținând cont de asigurarea serviciului operațional.
- Participarea la elaborarea Regulamentului de cazuri sociale R.A. ROMATSA.

Managementul Informațiilor Aeronautice

Principalele activități desfășurate în anul 2021, în domeniul Managementul Informațiilor Aeronautice (AIM), au fost următoarele:

1. Managementul AIS:

- Participarea la dezvoltarea proiectului SEE FRA.
- Modificarea (reducerea) programului de lucru al unității ARO/Briefing Constanța:
 - elaborarea evaluării în sprijinul siguranței;
 - modificarea procedurilor de lucru;
 - coordonarea actualizării procedurilor de lucru/colaborare ARO/Briefing București Otopeni și ARO/Briefing Constanța;
 - elaborarea propunerii de actualizare a Expozeului de prezentare al R.A. ROMATSA;
 - notificarea Autorității Aeronautice Civile Române (AACR) în vederea obținerii aprobării;
 - elaborarea bazei de amendament, obținerea aprobării pentru publicare de la AACR și publicarea în AIP România;
 - după obținerea aprobării pentru schimbarea notificată, coordonarea implementării acesteia începând cu data de 07 octombrie 2021.
- Efectuarea inspecțiilor interne operaționale la unitățile care furnizează servicii de informare aeronautică.
- Pregătirea personalului de informare aeronautică:
 - organizarea și coordonarea cursurilor de pregătire recurentă pentru CITA Instructor;
 - susținerea materiilor de specialitate (informare aeronautică) la cursurile pentru personalul CITA și MET.
- Asigurarea funcției de Client Security Officer (CSO) pentru ROMATSA în legătură cu Baza Europeană de Date AIS – EAD, gestionarea utilizatorilor și drepturile acestora în lucrul cu EAD, modulele SDO, PAMS, INO.
- Achiziția directă a serviciilor de tipografie digitală în vederea tipăririi hărților aeronautice care se elaborează în cadrul serviciului.
- Modernizarea sistemelor pentru serviciile de informare aeronautică în vederea realizării obiectivului INF 01. Au fost derulate următoarele activități:
 - întâlnirea preliminară Kick – Off Meeting și Kick – Off Meeting;
 - formarea grupurilor de lucru dedicate fiecărei funcționalități;
 - analiza planului proiectului și transmiterea de propuneri de îmbunătățire;
 - redactarea proiectului de Act Adițional la Contract și transmiterea acestuia spre analiză partenerului;
 - participarea la ședințe online pe teme de siguranță și securitatea aeronautică;
 - participarea la întâlniri ad-hoc pentru discuții referitoare la propunerile echipei ROMATSA de îmbunătățire a planului proiectului și stabilirea unui plan de întâlniri periodice pentru evaluarea progresului proiectului;

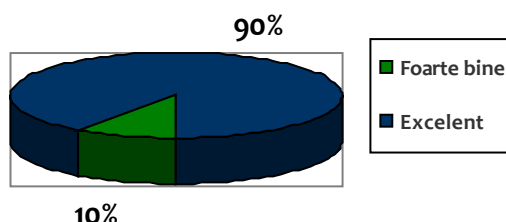
- participarea la întâlniri online și sesiuni demo în cadrul cărora furnizorul a prezentat echipei de proiect funcționalitățile soluției contractate;
- analizarea Planului de Management al Proiectului și transmiterea de comentarii către furnizor;
- semnarea actului adițional la contract;
- participarea membrilor echipei de proiect la întâlnirile grupurilor de lucru dedicate fiecărei funcționalități și discutarea primelor seturi de scenarii de testare;
- stabilirea riscurilor proiectului
- participarea managerilor și coordonatorilor la întâlnirile de analiză a progresului proiectului;
- acceptarea versiunii finale a Planului de Management al Proiectului (vers. 1.0 emisă la data de 24.06.2021);
- acceptarea proiectului Safety Plan;
- agrearea planului proiectului;
- participarea membrilor grupului de lucru tehnic la întâlniri necesare pentru elaborarea „Interface Control Document” și „Site Survey Report”;
- analizarea propunerii de actualizare a listei componentelor hardware ca urmare a ieșirii din fabricație a unor echipamente propuse în soluția tehnică și a adăugării unor echipamente noi (2 firewall, 16 stații de lucru și 16 monitoare);
- analizarea, transmiterea de observații și acceptarea (după rezolvarea observațiilor) a planului de testare (FAT);
- analizarea, transmiterea de observații și acceptarea (după rezolvarea observațiilor) a documentului Site Survey Report;
- analizarea documentului Interface Control Document și transmiterea observațiilor la IDS;
- analizarea, transmiterea de observații și acceptarea (după rezolvarea observațiilor) a documentului Safety Support Assessment Report;
- analizarea, transmiterea de observații și acceptarea (după rezolvarea observațiilor) a documentului Safety Support Case Document;
- analizarea, transmiterea de observații și acceptarea (după rezolvarea observațiilor) a documentului Threat Modeling și Security Risk Assessment & Risk Mitigation;
- analizarea documentului System Design Document și transmiterea de observații la IDS;
- stabilirea perioadelor de școlarizare a personalului operațional și tehnic.

Din cauza condițiilor generate de criza COVID-19 termenele din graficul estimativ de lucru au fost decalate cu cinci luni. Noul termen de finalizare a contractului este septembrie 2022.

2. Furnizare AIS

- Primirea și analizarea bazelor AIS de la originatori, transmiterea de observații în vederea corectării și transmiterea lor spre aprobarea AACR, în vederea publicării.
- Publicarea documentelor de informare aeronautică care conțin, pe scurt, următoarele modificări la AIP România:
 - publicarea aerodromului VFR CARANSEBES/Banat-Caransebes;
 - actualizarea informațiilor referitoare la infrastructura aerodromurilor LRBC, LROP, LRBG, LRCK, LRBC, LRBS, LRCL, LROD, LRCD, LRCS, LRTC, LRAR, LRBM, LRTR, LRSB, LRTM;
 - publicarea heliportului VFR OSORHEI/Dogaru;
 - actualizarea informațiilor privind disponibilitatea serviciilor Data Link/CPDLC în FIR București;
 - actualizarea informațiilor referitoare la echipamentul ILS/DME RWY 36 – LRCK;
 - publicarea unor noi zone antigrindină;
 - modificarea structurii de rute din FIR București;
 - actualizarea datelor de obstacolare la aerodromurile: LRAR, LRTM;
 - actualizarea informațiilor referitoare la timpul de răsărit și apus al soarelui pentru toate aerodromurile/heliporturile publicate în AIP România;
 - actualizarea tarifului pentru serviciile de navigație aeriană de rută și a tarifului pentru serviciile de navigație aeriană terminală (TANC reglementat);
 - actualizarea informațiilor referitoare la tarifele practicate de unele aeroporturi din România.
- Actualizarea hărții FRA.
- Actualizarea hărții ENR 6.2.
- Publicarea unui număr de opt Circulare de informare aeronautică și trei Suplimente la AIP România.
- Menținerea datelor aeronautice în Baza de date AIS europeană – EAD, modulele SDO (Static Data Operations) și PAMS (Published AIP management System).
- Postarea pe site-ul propriu , www.aisro.ro, a elementelor Pachetului Integrat de Informare Aeronautică publicate.
- Ca urmare a analizei răspunsurilor la Chestionarele privind furnizarea AIS de către ROMATSA, completate de abonații la documentele AIS pentru serviciul AIS, a fost obținut rezultatul publicat în diagrama următoare:

**STATISTICA RASPUNSURILOR LA
CHESTIONARUL PRIVIND FURNIZAREA AIS
DE CATRE ROMATSA IN ANUL 2021**



Managementul Informațiilor Meteorologice

În anul 2021 au fost realizate următoarele categorii de activități:

Asistența meteorologică:

- Participarea în cadrul proiectului regional eGAFOR pentru implementarea unei prognoze destinate aviației generale, dezvoltată în mod colaborativ și unitar. În cadrul proiectului ROMATSA a trecut la testarea produsului în regim operațional începând cu luna mai 2021. Au fost informații operatorii aerieni cu privire la disponibilitatea produsului începând cu anul 2022.
- În vederea asigurării conformării cu baza de reglementare, au fost actualizate procedurile cadru privind: (1) elaborarea și actualizarea manualelor operaționale, (2) coordonarea cu unitățile de trafic, (3) colaborarea cu unitățile de aerodrom. În baza acestor proceduri cadru au fost amendate procedurile de lucru locale.
- Participarea în cadrul proiectului european Cross Border Convection Forecast, începând cu luna septembrie 2021, în regim de testare operațională. Acest proiect asigură dezvoltarea, în mod colaborativ și unitar, a unui produs de prognoză destinat Network Manager (EUROCONTROL) pentru planificarea activităților operaționale.

Derularea Planului Anual de Achiziții ROMATSA:

- Pentru obiectivul de investiții „Sistem AWOS la 16 aeroporturi”, care urmărește înlocuirea sistemelor de calcul și a aplicației software pentru toate sistemele automate de observare (AWOS) de la aeroporturi, a fost revizuită documentația aferentă procesului de achiziție. Ca urmare a consecințelor induse de situația pandemică, lansarea procedurii de achiziție a fost planificată pentru trimestrul I al anului 2022.
- Pentru obiectivul de investiții Sistem de detecție a forfecării vântului la nivel jos, bazat pe LIDAR, la Aeroportul Internațional „Henri Coandă” București au fost demarate lucrările de construire a unui turn de susținere pentru echipamentul LIDAR, în conformitate cu proiectul tehnic agreat, pentru asigurarea acoperirii pe cele patru direcții de apropiere. De asemenea, au fost demarate lucrările pentru asigurarea alimentării cu energie electrică și liniilor de comunicație necesare sistemului. Situația pandemică a continuat să influențeze negativ implementarea contractului, generând amânări de termene, astfel că termenul de acceptare finală a devenit iulie 2022.

Selecția și pregătirea profesională:

- Coordonarea activităților pentru angajarea personalului MET la Biroul meteorologic de aerodrom Sibiu și Stația Meteo Aeronautică Constanța/Mihail Kogălniceanu.
- Susținerea de cursuri în cadrul Centrului de Pregătire în Meteorologie Aeronautică (CPMA) pentru pregătirea personalului stagiar (personal nou angajat) și pentru menținerea competenței/promovarea personalului meteorologic operațional. A fost utilizată platforma de instruire la distanță a personalului meteorologic.
- Susținerea de cursuri de meteorologie aeronautică pentru alte categorii de personal ROMATSA: curs ADV Rating pentru personalul ATS-TWR, ATS-ACC și respectiv ATS-APP.

Expertiza de specialitate:

- Actualizarea instrucțiunilor de utilizare a afișajelor AWOS-APP de către personalul CTA.
- Participarea la grupurile de lucru pentru managementul transferului activităților operaționale la BMA Suceava și BMA Oradea.
- Participarea la activitățile asociate implementării versiunii ROMAWOS 4.0: testarea sistemului, verificarea din punct de vedere al interoperabilității și emiterea declarației de verificare, elaborarea și înaintarea documentației de autorizare.
- Participarea la activitățile corespunzătoare punerii în funcțiune a convertorului de imagini radar meteo la formatul Asterisc CAT9, în vederea alimentării sistemului ATM 2015+: plan testare, evaluare de siguranță, plan transfer în operare.
- Participarea la activitățile grupului de lucru privind asigurarea serviciilor de navigație aeriană la aerodromul Brașov/Ghimbav.
- Analiza evenimentelor de siguranță raportate (REAC) și urmărirea implementării măsurilor corective, acolo unde a fost cazul.
- Revizuirea expozeului ROMATSA (secțiunea MET) în vederea amendării Certificatului de furnizor de servicii de navigație aeriană.
- Participarea în cadrul procesului de consultare inițiat de AACR pentru amendarea legislației naționale în domeniu (RACR-ASMET, RACR-LMET, PIAC-LMET).
- Participarea la întâlniri de lucru cu reprezentanții companiilor aeriene ai AOPA, AROPA și Aeroclubul României.
- Participarea la activitățile grupului de lucru regional eGAFOR, având ca obiect dezvoltarea unui produs de prognoză grafică unitară a fenomenelor meteorologice periculoase pentru aviație pe rețeaua de rute a aviației generale;
- Participarea la activitățile legate de distribuirea mesajelor meteorologice în cadrul grupului de lucru ICAO Data Management Group;

- Participarea în cadrul echipei de experți pentru educație, pregătire și competențe în cadrul Comisiei pentru Meteorologie Aeronautică a Organizației Meteorologice Mondiale.

Colaborarea civil-militară

În cursul anului 2021, activitățile specifice colaborării civil-militare în domeniul managementului traficului aerian au asigurat continuitatea și coerența necesare aplicării constante a regelementărilor SES în planificarea și desfășurarea unor activități complexe, cu scopul îndeplinirii atribuțiilor generale și specifice stabilite în conformitate cu legislația și reglementările aeronautice naționale și internaționale.

În anul 2021 a fost menținut nivelul ridicat al intensității și complexității zborurilor militare în spațiul aerian al României, cu o creștere a volumului și intensității în ultima parte a anului, ca reacție la deteriorarea situației politico-militare din Ucraina. Contextul pandemiei de COVID-19 nu a redus în mod semnificativ activitățile operaționale militare, acestea continuând zborurile intense cu avioane de luptă. Au continuat dislocările unor detașamente militare aparținând SUA sau NATO pe bazele militare din România. Aeronavele NATO E-3A AWACS au continuat să execute zboruri aproape zilnic în spațiul aerian al României, majoritatea misiunilor fiind efectuate și cu alimentare în aer. Totodată, au continuat misiunile executate, aproape zilnic de aeronavele militare ale SUA fără pilot la bord RQ-4 „Global Hawk” din clasa High Altitude Long Endurance – HALE. În același context, a fost permanentizată prezența în România a aeronavelor fără pilot la bord din clasa Medium Altitude Long Endurance – MALE și operarea acestora într-un mediu integrat cu traficul aerian civil. Aceste activități militare complexe au fost desfășurate fără evenimente de trafic majore, ceea ce demonstrează eficiența întregului mecanism de colaborare civil-militară, care cuprinde 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 2021 a fost asigurată coordonarea civil-militară pentru 35 de 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.

În vederea asigurării condițiilor de desfășurare a unor activități de zbor sportive fără afectarea cerințelor operaționale civile și militare, în cursul anului 2021 au fost încheiate trei protocoale între ROMATSA, Aeroclubul României și Statul Major al Forțelor Aeriene dedicate zborurilor cu planoare în curenți ondulatorii, zborurilor cu balonul cu aer cald pentru stabilirea recordurilor de înălțime și Campionatului Național de Planorism.

Pentru îndeplinirea cerințelor privind coordonarea civil-militară a unor zboruri cu caracter special, au fost încheiate șase protocoale între ROMATSA, Statul Major al Forțelor Aeriene și operatori aerieni privați privind desfășurarea unor zboruri aerofotogrammetrice și de măsurare a parametrilor atmosferici.

De asemenea, în cursul anului 2021, specialiștii în colaborare civil-militară au desfășurat și următoarele activități:

- punerea în aplicare, începând cu 15.04.2021, a noii ediții a Procedurilor de coordonare pentru asigurarea siguranței zborurilor pe timpul lansării rachetelor antigrindină;
- coordonarea cu reprezentanții Ministerului Agriculturii pentru pregătirea aprobării unor noi puncte de lansare a rachetelor antigrindină și a zonelor restricționate aferente;
- elaborarea și punerea în aplicare a Procedurii privind operarea aeronavelor fără pilot la bord în zonele de control de aerodrom;
- continuarea sprijinului acordat în implementarea Local And sub-Regional Airspace Management System-LARA, prin instalarea noii versiuni software și elaborarea proiectului Procedurilor comune ROMATSA-SMFA privind utilizarea LARA;
- pregătirea propunerilor și pozițiilor ROMATSA pentru deciziile Consiliului de Management al Spațiului Aerian;
- organizarea a patru reuniuni ale grupului de lucru ROMATSA-SMFA pentru redefinirea zonelor militare, în contextul implementării FRA și intrării în operare a noului tip de avion de luptă;
- organizarea unei întâlniri ROMATSA-SMFA la nivel de specialiști în domeniul tehnic, pentru derularea programelor comune în privința datelor radar, comunicațiilor radio și sistemelor tehnice utilizate în comun;
- relaționarea cu operatorii aeronavelor fără pilot la bord în vederea asigurării desfășurării activităților cu aceste tipuri de aeronave fără impact asupra siguranței zborurilor aflate în responsabilitatea ROMATSA;
- elaborarea și punerea în aplicare a Procedurii privind desfășurarea activităților de zbor cu aeronave de stat fără pilot la bord operate de Poliția de Frontieră în zona Mării Negre, în cadrul programelor europene FRONTEX și European Maritime Security;
- participarea în Grupul de lucru pentru modificarea Hotărârii de Guvern privind autorizarea zborurilor și în Grupul de Lucru pentru definirea zonelor restricționate pentru operarea aeronavelor fără pilot la bord;
- reprezentarea ROMATSA în cadrul comitetelor relevante pentru colaborarea civil-militară organizate la nivelul EUROCONTROL și NATO, desfășurate în anul 2021 în format de videoconferință.

Sisteme ATM

Activitățile desfășurate în anul 2021, au fost:

- Extinderea SEE FRA – implementarea cu succes, începând cu 28 ianuarie 2021, a SEE FRA H24/7, prin care operatorii aerieni își pot planifica zborurile în mod liber în spațiul aerian al Bulgariei, Ungariei, României și Slovaciei H24/7, fără limitările granițelor geografice. Acesta constituie o primă extindere a proiectului SEE FRA (South East Europe Free Route Airspace, implementat cu succes în data de 07 noiembrie 2019), făcând astfel posibile operațiunile pe rute libere transfrontaliere – free route cross border H24/7 - în spațiul aerian al celor patru state. SEE FRA devine astfel unul dintre cele mai mari blocuri de spațiu aerian din Europa în care sunt implementate operațiunile pe rute libere transfrontaliere. În cursul anului 2021 s-a desfășurat și pregătirea extinderii SEE FRA cu Chișinău CTA, începând cu 24 februarie 2022 (elaborare documente, testarea interoperabilității sistemelor ATM);
- Programul de Dezvoltare și Implementare a Noului Sistem ATM ROMATSA 2015+ - specialiștii au asigurat managementul proiectului ATM 2015+, configurației proiectului, al datelor de configurație tehnică și operațională (Adaption Data) și al documentației acestuia. Au participat, de asemenea, la testarea sistemului, pregătirea, introducerea, actualizarea, verificarea în sistem a datelor de configurare.

În anul 2021 s-au desfășurat sesiuni de testare pentru implementarea Fazei 2, după cum urmează:

- în perioada 01-05 martie 2021 a avut loc sesiunea de testare Checkpoint premergătoare SAT Faza 2 Indra, în cadrul căreia au fost prevalidate funcționalitățile Fazei 2 ale sistemului ATM 2015+. Având în vedere situația generată de pandemia COVID-19, testarea s-a realizat atât în mod remote, cât și on site;
- în perioada 10.05 – 04.06.2021 s-au desfășurat la sediul CDZ București activitățile aferente SAT Faza 2 Indra. Testarea s-a realizat exclusiv on-site, cu prezența reprezentanților Indra Spania și a echipei Indra România;
- în perioada 23-27 august 2021 și respectiv 23-24 septembrie 2021 s-au desfășurat la sediul CDZ București sesiunile de testare tehnico-operaționale PATCH POST SAT Faza 2 Indra, pentru validarea implementării funcționalităților corectate. Testarea s-a realizat exclusiv on site, cu participarea specialiștilor ROMATSA și cu prezența echipei Indra România. Ca urmare a finalizării cu succes în luna iunie 2021 a testării SAT și a acestei etape finale de testare tehnico-operațională, au fost finalizate documentația de sistem aferentă Fazei 2 și au fost actualizate procedurile de lucru operaționale ROMATSA. De asemenea, a fost elaborată și transmisă către AACR documentația pentru susținerea solicitării aprobării AACR pentru schimbarea sistemului funcțional

ATM/ANS ROMATSA existent prin punerea în serviciu a Fazei 2 Sistem ATM 2015+ Indra.

În urma obținerii aprobării AACR, începând cu 15 noiembrie a devenit operațională în FIR București faza 2 a Sistemului ATM 2015+. Funcționalitățile îmbunătățite implementate vor permite configurarea ajustată dinamic a spațiului aerian, susținând o creștere a capacității atunci când traficul aerian va reveni la nivelurile anterioare pandemiei COVID-19. De asemenea, acestea vor îmbunătăți coordonarea civil-militară oferind o mai mare flexibilitate, în funcție de nevoile utilizatorilor spațiului aerian.

Sistemul ATM 2015+ oferă o conștientizare îmbunătățită a situației de trafic și din punct de vedere al siguranței, contribuind de asemenea la performanțe îmbunătățite din punct de vedere al mediului, atât în ceea ce privește emisiile, cât și zgomotul, prin faptul că permite utilizatorilor spațiului aerian să zboare pe traiectoria preferată și susține operațiuni continue de urcare/coborâre.

Funcționalitățile îmbunătățite care au fost implementate prin Faza 2 a sistemului ATM 2015+, includ:

- ASM și Safety Nets: Near Team Conflict Alerts (NTCA); îmbunătățiri suplimentare ale Tactical Tool (TCT);
 - suport extins AMAN prin schimbul de mesaje AMA;
 - funcții de suport: CWP Interactive Playback cu timp de păstrare extins pentru analiza și redarea ulterioară a datelor;
 - interfață cu baza de date europeană AIS (EAD): Sistemul ATM 2015+ este capabil să importe date în EAD pe baza modelului de schimb de date AIXM versiunea 5.1;
 - implementarea afișării datelor MET (Date Radar și Satelitare).
- Implementarea DataLink – în sistemele ATM reprezintă una din îmbunătățirile cheie care descongesează canalele de comunicații prin voce. Acest serviciu este furnizat de către controlorii de trafic aerian din cadrul ACC București, tuturor aeronavelor echipate CPDLC care evoluează peste FL285. În urma implementării furnizării serviciilor DataLink începând cu data de 17 iulie 2020, se desfășoară monitorizarea funcționalităților specifice ale sistemului ATM; de asemenea, este asigurată participarea la DataLink Support Grup organizat de EUROCONTROL și SESAR Deployment Manager pentru a raporta, analiza și identifica soluții la disfuncționalitățile observate în funcționarea serviciilor DataLink. La DSG#7 (6-7 octombrie 2021) ROMATSA a prezentat situația utilizării serviciilor Data Link în FIR București precum și rezultatele unui sondaj în rândul controlorilor de trafic aerian cu privire la principalele avantaje și probleme întâmpinate, precum și propuneri de îmbunătățire.
 - Îmbunătățirea NIDS – a fost realizată implementarea SIGMET grafic urmând a fi implementată operațional după obținerea acceptării modificării de către AACR. În urma solicitărilor făcute de către ACC

București, a fost actualizată și uniformizată pagina de frecvențe în sistemul NIDS. A fost actualizată și specificația funcțională operațională și tehnică a sistemului NIDS.

- Coordonarea elaborării edițiilor anuale LSSIP România – au fost finalizate activitățile specifice pentru elaborarea LSSIP România 2020 iar în toamna anului 2021 au demarat activitățile pentru elaborarea LSSIP România 2021, prin întocmirea și diseminarea „Planului de activități pentru elaborarea LSSIP România ed. 2021”, care include graficul de lucru și responsabilitățile specialiștilor ROMATSA implicați în acest proces. În acest scop, a fost efectuată analiza schimbărilor majore legate de apariția Regulamentului CP1 – Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 116/2021 al Comisiei, de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 409/2013 al Comisiei (privind cadrul de implementare SESAR) și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014 al Comisiei (Regulamentul PCP), cu impact în procesul de elaborare a LSSIP România 2021, cu referire la obiectivele de implementare noi și obiective de implementare modificate substanțial. În urma elaborării LSSIP România 2020 – care înglobează progresele înregistrate până la 31.12.2020 în realizarea obiectivelor de implementare, specialiștii au prezentat analiza stadiului de realizare a acestora, cu accent pe liniile de acțiune în responsabilitatea ROMATSA neplanificate, cu risc de întârziere și a celor raportate cu întârzieri față de termenele de implementare din European ATM master Plan Level 3 – Implementation View (Plan 2020).
- Implementarea sistemului AMAN la APP București (RAMANS) – experții de sisteme ATM au coordonat grupul de lucru pentru dezvoltarea și implementarea sistemului AMAN la APP București. A fost elaborat și aprobat „Conceptul Operațional pentru Implementarea AMAN TMA București”. În cursul anului 2021 au fost completate și finalizate cerințele și specificațiile funcționale ale sistemului și a fost elaborat caietul de sarcini pentru achiziția sistemului. Situația financiară a regiei ca urmare a impactului crizei COVID-19, nu permite demararea acestui proiect de investiții mai devreme de anul 2023, urmând a fi finalizat în 2024.
- Planul de performanță pentru cea de-a treia perioadă de referință 2020-2024 – participarea la activitățile grupului de lucru „Documentarea, elaborarea, promovarea și susținerea pentru aprobare a Planului de Performanță al României, în partea care revine ROMATSA pentru a treia perioadă de referință 2020-2024”, asigurând coordonarea acestuia. În cursul anului 2021 grupul de lucru a participat la analiza impactului COVID-19 asupra regiei, comunicarea cu autoritățile responsabile în domeniu pentru obținerea sprijinului în vederea asigurării continuității furnizării serviciilor de navigație aeriană în regim de siguranță, raportarea către Comisia Europeană a datelor aferente ariilor cheie de performanță pentru anul 2020 și elaborarea Planului de Performanță revizuit. Activitățile din cursul anului 2021 s-au concentrat pe:

- elaborarea și finalizarea proiectului Planului de Performanță pentru cea de-a treia perioadă de referință, revizuit în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1627/2020, în urma consultărilor din data de 25 august 2021 cu utilizatorii spațiului aerian la care au participat și reprezentanți ai Network Manager, EUROCONTROL și Performance Review Body;
 - proiectul Planului de Performanță pentru cea de-a treia perioadă de referință, revizuit în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1627/2020 și Bugetul de Venituri și Cheltuieli pentru anul 2021 au fost aprobate. AACR a avizat și transmis către Comisia Europeană Planul de Performanță în data de 1 octombrie;
 - ulterior, a fost completat proiectul Planului de Performanță pentru cea de-a treia perioadă de referință, revizuit în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1627/2020 având în vedere solicitarea transmisă de către Comisia Europeană în data de 28 octombrie. Proiectul Planului de Performanță completat astfel a fost aprobat. Ulterior, AACR a avizat proiectul Planului de Performanță completat și l-a trimis către Comisia Europeană, în vederea aprobării, în data de 17 noiembrie 2021.

- Raportarea ACE Benchmarking – având în vedere caracterul preponderent operațional al informațiilor solicitate, specialiștii au preluat coordonarea raportărilor ACE Benchmarking, în colaborare cu celelalte direcții și servicii din cadrul ROMATSA. În anul 2021 au fost transmise clarificările solicitate referitor la raportarea anului 2019 și au fost centralizate datele pentru raportarea ACE Benchmarking 2020.

- Analiza propunerilor și cadrul normativ european – experții au participat la coordonarea la nivel european, prin intermediul CANSO și GATE ONE, pentru a stabili poziția furnizorilor de servicii de navigație aeriană față de propunerea legislativă SES2+ prezentată de Comisia Europeană și discutată în cadrul grupului AVIA al Consiliului UE. Concomitent, în plan intern, ROMATSA a transmis către AACR poziția și propunerile de amendamente care să fie înaintate către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în vederea susținerii în cadrul ședințelor grupului de lucru AVIA al Consiliului UE.
Principalele teme de interes pentru ROMATSA, dintre propunerile Comisiei sunt respingerea certificării economice distincte, menținerea ca opțională a separării funcționale a serviciilor de rută față de cele de terminal, clarificarea organizării și rolului noului Performance Review Body în raport cu autoritățile naționale.
Experții au participat la elaborarea poziției ROMATSA față de Raportul Deloitte privind viitorul EUROCONTROL și coordonare la nivelul CANSO și GATE ONE. Studiul Deloitte identifică o serie de deficiențe și propune unele recomandări cu potențial impact pozitiv asupra eficientizării

managementului organizațional. În același timp însă apreciem că unele aserțiuni și propuneri sunt în contradicție cu reglementările internaționale și interesele statelor membre EUROCONTROL.

De asemenea, prin deținerea președinției GATE ONE Coordination Committee de către reprezentanta ROMATSA s-a asigurat o prezență consolidată la nivel european pentru susținerea ANSP-urilor din Europa Centrală și de Est.

GATE ONE este o platformă pentru sincronizarea și promovarea intereselor comune, care asigură o mai mare eficacitate a activităților de lobby ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană din regiunea Europei Centrale și de Est. Gate One Coordination Committee (GCC) este organismul care pregătește întâlnirile directorilor generali și coordonează activitățile și pozițiile. În contextul în care la nivel european a fost demarat un proces de actualizare a obiectivelor, reglementărilor și cadrului instituțional pentru Single European Sky, este necesară consolidarea prezenței ROMATSA la nivel european și construirea unor alianțe pentru susținerea intereselor comune.

- Accesarea fondurilor europene pentru proiectele operaționale – a fost întocmită o analiză preliminară a oportunităților de accesare a fondurilor europene și s-a coordonat grupul de lucru intern constituit în acest sens. Propunerile au fost înaintate către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și vor fi monitorizate apelurile de finanțare din Cadrul Financiar Multianual 2021-2027.
- NDOP Operational Excellence Programme – programul, demarat de Network Manager în anul 2020, cuprinde o serie de domenii operaționale și tehnice (cu impact operațional). Specialiștii coordonează participarea ROMATSA ca lider (campion) pe domeniul OPS 5 Enhancing sectors through including occupancies.
- Implementarea Mode S și Centralised Code Assignment and Management System (CCAMS) – Începând cu 15 octombrie 2021, ROMATSA s-a raliat inițiativei pan-europene CCAMS confirmându-și angajamentul pentru cele mai înalte standarde de siguranță și pentru îmbunătățirea indicatorilor de performanță în domeniul capacității. CCAMS își propune să depășească atât deficitul actual, cât și pe cel viitor de coduri pentru Radarele Secundare de Supraveghere (SSR) utilizate în controlul traficului aerian și oferă un cod SSR unic pentru fiecare zbor care operează în țările care utilizează serviciul. CCAMS optimizează eficiența gestionării codurilor SSR la nivel european prin introducerea alocării dinamice a codurilor pentru transponder, permițând utilizarea simultană a aceluiași cod în volume de spațiu aerian separate de o anumită zonă tampon. Această abordare asigură utilizarea optimă a codurilor SSR și reduce deficitul și conflictele de coduri SSR în regiunea CCAMS.

Prin aplicarea CCAMS în FIR București gestionarea codurilor SSR va fi mai eficientă, crescând siguranța. Aceasta va determina, de asemenea, o reducere a schimbărilor de cod SSR, diminuând astfel volumul de lucru ATC și permițând gestionarea mai multor zboruri.

Fiind printre pionierii implementării Mode S în întreg spațiul aerian național, prin activitatea CCAMS, ROMATSA se plasează între primii cinci furnizori de servicii de navigație aeriană din Europa care au operaționalizat ambele concepte în conformitate cu regulamentele europene.

- Reprezentarea în cadrul grupului de lucru pentru asigurarea serviciilor suport în vederea dezvoltării și operării Aeroportului Internațional Brașov Ghimbav.
- Participarea în cadrul echipei de proiect pentru implementarea Sistemului computerizat integrat AIS
- Implementarea Traffic Complexity Tool (ROMAirTCM) – participarea la implementarea obiectivului FCM06 – Traffic Complexity Assessment (definit în European ATM Master Plan – Implementation Plan 2020, aplicabil României). În cursul anului 2021 au fost finalizate caietul de sarcini pentru achiziția sistemului și specificațiile funcționale, tehnice și de siguranță. Din cauza dificultăților financiare ale regiei, generate de criza de COVID-19, a fost decalat termenul pentru implementarea sistemului ROMAirTCM, obiectivul fiind replanificat pentru demararea procedurii de achiziție și implementare între finalul anului 2022 și sezonul de vară al anului 2024.
- Common DLS Governance for Europe (CoDE Project). Participarea la activitățile din cadrul Proiectului CoDE (Common DLS Governance for Europe) – participarea la ședințele de lucru și furnizarea comentariilor/observațiilor pe marginea draftului de Acord MoC. Colaborarea la nivel intern privind activitățile tehnice.
- IRIS – „Iris with Initial Operational Capability” (proiect Iris with IOC) – Iris urmărește implementarea unui serviciu de comunicații prin satelit, de înaltă performanță, pentru gestionarea eficientă a spațiului aerian.

Activități recurente

- elaborarea procedurilor, normelor, instrucțiunilor (PIN-uri), manuale specifice activității și proceselor derulate, sau specifice operării Sistemului ATM;
- analizarea și avizarea documentațiilor privind obiectivele de investiții ROMATSA cu impact operațional;
- participarea la activitățile Danube FAB, pe linie operațională (ATM Development, ConOps, OSC). Participarea la corelarea termenelor

obiectivelor conținute în edițiile naționale LSSIP România și respectiv LSSIP Bulgaria cu angajamentele și obiectivele definite la nivelul Danube FAB, în cadrul Danube FAB Strategic Programme și respectiv Annual Plan. De asemenea, experții au participat la elaborarea materialelor operaționale pentru ANSP Board și Governing Council, oferind și input pe domeniul operațional pentru NMB;

- actualizarea bazei de date de aeronave – activitatea constă în actualizarea regulată a bazei de date de aeronave a sistemului Leonardo;
- actualizarea bazelor de date ale sistemului ATM – activitatea este permanentă și constă în coordonarea actualizării periodice bazată pe Ciclul AIRAC a geografiei sistemelor Indra și Leonardo și verificarea și testarea implementării modificărilor în aceste sisteme. Activitate recurentă la data ciclului AIRAC;
- revizuirea Planului general de acțiune în situații speciale – activitatea constă în actualizarea regulată a Planurilor de contingență locale și a celui general. Pentru Planurile de contingență locale, s-a coordonat activitatea de armonizare a acestora fiind creat un template unitar pentru toate subunitățile. Au avut loc întâlniri cu participarea reprezentanților de subunități;
- SAF – participarea la analiza evenimentelor specifice ANS/ATM ce privesc componentele FDP, RDP, NIDS, RSUR raportate prin formulare REAC-03. Coordonarea și participarea la elaborarea evaluărilor de siguranță aferente modificărilor sistemului ATM;
- participarea la elaborarea Planului de Afaceri Strategic ROMATSA și a Planului de Afaceri Anual – participarea la corelarea obiectivelor definite în Planul de Afaceri Strategic precum și la analiza impactului și stadiului de implementare a prevederilor regulamentelor europene;
- reprezentarea externă a ROMATSA la EUROCONTROL Network Directors of Operations, ODSG ATFCM Operations and Development Sub-Group, Flight Plan and Flight Data Evolutions Task Force, NETSYS, LSSIP Expert Group, SCPG-SSR Code Planning Group, TCFG Transponder Code Function Group, CANSO EASA Task Force, CANSO Performance & Financial Task Force, Gate One Coordination Committee;
- pregătirea documentelor și amendamentelor acestora pentru introducerea în sistemul NIDS;
- întocmirea bazelor de amendare AIP România pentru secțiunile în responsabilitatea specialiștilor;
- inspecții, audituri – efectuarea inspecțiilor operaționale pe domeniul de activitate și elaborarea rapoartelor de inspecții și menținerea evidenței implementării măsurilor din domeniul operațional stabilite în urma inspecțiilor și auditurilor;
- implicarea în activitatea Organizației de pregătire ROMATSA prin participarea ca lectori pentru cursuri ale personalului CTA ACC, APP, TWR, CITA – Briefing, Meteo;

- tutoriat și îndrumare proiect de practică pentru studenții practicanți ai Facultății de Aeronave București (cu o durată de 360 de ore sau 180 de ore/practicant, în funcție de convenția încheiată).

ACTIVITATEA TEHNICĂ

Coordonare programe

- Elaborarea și raportarea documentelor de planificare strategică ale R.A. ROMATSA:
 - Raportul privind stadiul de evoluție/realizare a principalelor linii de acțiune ale obiectivelor asumate de R.A. ROMATSA în Planul Anual – AP 2020 la 30 iunie 2021;
 - Raportul privind stadiul de evoluție/realizare a principalelor linii de acțiune ale obiectivelor asumate de R.A. ROMATSA în Planul Anual – AP 2021 la 31 decembrie 2021;
 - actualizarea planificării obiectivelor de bază din Planul de Afaceri BP RP3 2020-2024 ed. 1.0 din 31 octombrie 2019 pentru fundamentarea procesului de revizuire al PP RP 3 2022-2024 în contextul crizei economice generate de pandemia de COVID-19 prin modificarea Anexei 2 la BP RP3 2020-2024 „Plan de Investiții Multianual și Proiecția de Amortizare”.
- Managementul de proiect/grupuri de lucru/alte proiecte:
 - Synchronised Performance Based Navigation Implementation Cohesion Europe – SPICE – activitățile 6.1 și 6.3 din cadrul Programului INEA call
 - derularea contractelor pentru activitatea 6.1 – Proiectarea și implementarea procedurilor GNSS SPICE și procedurilor convenționale pentru procesul de proiectare a procedurilor de zbor la toate cele 16 aeroporturi;
 - derularea contractului pentru activitatea 6.3 – Îmbunătățirea acoperirii DME în FIR București pentru achiziția și instalarea a 15 bucăți DME (12 DME în cadrul proiectului SPICE și 3 DME pentru TMA Constanța);
 - negocierea și semnarea actelor adiționale pentru prelungirea termenului de finalizare a contractelor până la data 30.06.2021 și, ulterior, până la 31.12.2021 pentru contractele în derulare;
 - proiectul a fost planificat să se deruleze în perioada 2016 – 31.12.2020 însă, având în vedere întârzierile acumulate din cauza pandemiei de COVID-19, în data de 4 februarie 2021 a fost extins termenul final Grant Agreement (GA) cu 12 luni, respectiv până la 31.12.2021, prin semnarea Amendamentului #4;
 - negocierea și semnarea actelor adiționale pentru prelungire a termenelor de finalizare până la data de 30.06.2022, pentru

contractele în derulare, conform corespundenței cu EUROCONTROL pentru solicitare extindere termen GA până la 30.06.2022 și decontare sume pentru activități efectuate și finalizate în cadrul GA.

- Asigurarea serviciilor suport în vederea dezvoltării și operării Aeroportului Internațional Brașov-Ghimbav (AIBG)
 - derularea activității conform Protocolului de Colaborare R.A. ROMATSA – CJ Brașov pentru asigurarea serviciilor suport în vederea dezvoltării și operării Aeroportului Internațional Brașov-Ghimbav, elaborat și semnat în luna martie 2019;
 - constituirea Grupului de Lucru pentru asigurarea serviciilor suport în vederea dezvoltării și operării Aeroportului Internațional Brașov-Ghimbav (AIBG);
 - în cadrul SF elaborat de BAS Consulting, a fost făcută o analiză multicriterială a celor trei scenarii de implementare prezentate (Remote Tower – off site, Digital Tower – on site și Turn Clasic); după analizarea avantajelor, riscurilor și constrângerilor identificate, a aspectelor de ordin economic și de trafic dar și a cheltuielilor cu pregătirea și autorizarea personalului din 6 locații interne (Cluj, Arad, Constanța, Bacău, Sibiu și Craiova) și a unității ATS, CA ROMATSA a aprobat în data de 13.05.2021 implementarea soluției REMOTE TOWER din locația CDZ Arad, cu număr de 10 angajați și cu solicitarea suportării integrale a tuturor costurilor de către CJ Brașov;
 - derularea în trimestrul III 2021 de către Consiliul Județean Brașov (CJBV), cu suportul experților tehnici coopțați și asigurați de ROMATSA, a licitațiilor deschise pentru contractarea serviciilor de Proiectare spațiu aerian și proceduri de zbor, cu termen de execuție 12 luni și asigurarea serviciilor de navigație aeriană la Aeroportul Internațional Brașov-Ghimbav, prin dezvoltarea infrastructurii fizice și digitale specifice. Scopul investiției este dezvoltarea unui Turn de Control virtual și achiziționarea a echipamentelor de comunicație, navigație, supraveghere și meteo aferente, proiectare, asistență tehnică și execuție clădire de contingență, inclusiv inel/rețea de fibră optică, inclusive lucrări de infrastructură pentru amplasarea echipamentelor în teren, conform Studiului de fezabilitate, cu termen de execuție 14 luni;
 - semnarea Acordului ROMATSA – CJBV (AIB) – AACR, la 16 august 2021, privind managementul coordonat al proiectului „Servicii de navigație Aeriană la AIB” și derulare acord prin participarea la ședințele de coordonare ale proiectului;
 - finalizarea procedurii de achiziție pentru Servicii de proiectare spațiu aerian și proceduri de zbor la AIB în luna noiembrie 2021,

prin atribuirea contractului către RAS Air Design, proiectant autorizat de AACR. Experții tehnici cooptați pentru finalizarea procedurii au fost asigurați de ROMATSA (analiză oferte, întocmire Rapoarte de analiză tehnică, participare ședință deschidere și analiză ofertă tehnică);

- finalizarea procedurii de achiziție pentru Asigurarea serviciilor de navigație aeriană la Aeroportul Internațional Brașov-Ghimbav, prin dezvoltarea infrastructurii fizice și digitale specifice în 29 decembrie 2021, prin atribuirea contractului către Asocieria UTI Facilities Management și BOG'ART, având ca principali subcontractori și furnizori de tehnologie firme consacrate în domeniu (SAAB – pentru sistemele Remote Tower, METEO și Sistem de înregistrare audio și video; THALES – pentru sistemele de navigație ILS/DME și DVOR/DME și ROHDE & SCHWARZ – pentru sistemele de comunicații vocale SOL/AER și SOL/SOL). Experții tehnici cooptați pentru finalizarea procedurii au fost asigurați de ROMATSA (analiză oferte, întocmire Rapoarte de analiză tehnică, participare ședință deschidere și analiză ofertă tehnică);
 - elaborarea și distribuirea pentru analiză a draft-ului de Acord specific ROMATSA – A.I. Brașov, în care trebuie definit mecanismul economic și financiar prin care Regia Autonomă Aeroport Internațional Brașov asigură construirea pentru furnizarea serviciilor ATS, MET și CNS la Aeroportul Internațional Brașov.
- Servicii de mentenanță post-garanție a Sistemului E-Management
 - derularea activităților conform deciziei directorului general al regiei în calitate de Manager de Contract, Responsabil Modul BI și Modul HYPERION;
 - Participarea la activitățile diverselor grupuri de lucru/echipe de proiect în ceea ce privește dezvoltarea/implementarea unor proiecte specifice regiei:
 - Grupul de lucru pentru implementarea în cadrul ROMATSA a cerințelor comune pentru furnizorii de management al traficului aerian și de servicii de navigație aeriană (ATM/ANS) prevăzute de Regulamentul (UE) nr. 373/2017;
 - Grupul de lucru pentru actualizarea HG nr. 74/1991 privind înființarea Regiei Autonome „Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian” R.A. ROMATSA și a OG nr. 46/1998 pentru stabilirea unor măsuri în vederea îndeplinirii obligațiilor asumate de România prin aderarea la Convenția internațională EUROCONTROL;

- Echipa de proiect pentru Aplicație de gestionare automatizată a complexității traficului aerian – ROMAirTCM;
- Grupul de lucru pentru identificarea modalităților de obținere a unor venituri suplimentare din consultanță și prestări de servicii în domeniul de activitate al regiei, precum și din valorificarea produselor și aplicațiilor dezvoltate intern, în vederea îmbunătățirii indicatorilor financiari;
- Echipa de proiect ROMATSA – Proiect ESA/NAVSIP – GNSS Monitoring and Interference Detection Study and Pilot System Deployment at Romanian Airports (ECHO);
- Echipa de proiect pentru implementarea Proiectului S-GENERATION 2019/104278 Sistem panouri fotovoltaice destinat autoconsumului, proiect finanțat în cadrul Mecanismelor financiare SEE și Norvegia 2014-2021;
- Grupul de lucru având ca obiectiv Identificarea și elaborarea propunerilor de proiecte eligibile pentru finanțare din fonduri europene;
- Grupul de lucru pentru actualizarea Metodologiei de alocare contabilă a costurilor pe activități;
- Echipa de proiect pentru implementarea SWIM Common PKI and policies & procedures for establishing a Trust framework;
- Echipa de proiect pentru Aplicație de gestionare automatizată a complexității traficului aerian – ROMAirTCM;
- Grupul de lucru pentru analiza recomandărilor finale ale CCR în urma misiunii Performanța activității specific desfășurate de ROMATSA, în ceea ce privește gradul de realizare a indicatorilor de performanță specifici activității ROMATSA stabiliți pentru perioada auditată.

Alte activități:

- elaborarea rapoartelor trimestriale cu privire la activitatea de conducere executivă și cu privire la evoluția R.A. ROMATSA;
- furnizarea datelor și informațiilor necesare pentru raportarea la PRU în scopul realizării Raportului ATM Cost Effectiveness – ACE 2020;
- activități de secretariat pentru întâlnirile Comisiei de Monitorizare a Sistemului de Control Intern Managerial din cadrul ROMATSA;
- activități în cadrul Comisiei Centrale de inventariere a valorilor materiale, mijloacelor bănești, a altor valori și a costurilor de decontări ale ROMATSA

- elaborarea Declarației nefinanciare pentru anul 2020, inclusă în Raportul administratorilor asupra situațiilor financiare la 31.12.2020.

Cer Unic European și SESAR

Context general

Anul 2021 a fost un an al schimbărilor în domeniul cerului unic european (SES), mai ales în ceea ce privește recuperarea de pe urma impactului pandemiei, al obiectivelor europene privind pactul ecologic, al perspectivei de reformare a cadrului legislativ SES și, nu în ultimul rând, generat de crearea de noi parteneriate pentru cercetare și industrializare, precum și pentru implementarea programului SESAR.

În ceea ce privește reformarea cadrului de reglementare SES, în anul 2021 s-au continuat activitățile Consiliului și ale Parlamentului European de revizuire a cadrului legislativ SES demarate încă din anul 2014, propunând astfel o actualizare a legislației care să țină seama de evoluțiile recente și de compromisurile deja obținute de către Consiliu.

Contextul european este, de asemenea, dominat de noile parteneriate care fac obiectul cercetării și industrializării, precum și al implementării Programului SESAR (Single European Sky ATM Research), ca pilon tehnologic și operațional al inițiativei SES. Astfel, în anul 2021, ROMATSA a aderat la Întreprinderea Comună SESAR 3 și a continuat activitățile în vederea aderării la noul parteneriat SESAR Deployment and Infrastructure Partnership – SDIP.

Programul SESAR

Întreprinderea Comună SESAR

În anul 2021 ROMATSA a aderat la Întreprinderea Comună SESAR 3 (SESAR JU) ca urmare a demersurilor întreprinse în perioada august – decembrie 2021, acestea fiind finalizate prin aprobarea de către Consiliul de Administrație al ROMATSA a participării regiei în cadrul viitorului parteneriat SESAR 3 JU. Astfel, ca urmare a demersurilor precizate, la data de 2 decembrie 2021, directorul general al ROMATSA a semnat Scrisoarea de angajament (Letter of Commitment) către SESAR Joint Undertaking, prin acest act regia devenind în premieră, membru fondator al SESAR 3, acest lucru conferindu-i o serie de avantaje precum participarea directă la activitățile de cercetare și dezvoltare SESAR, finanțarea proiectelor la care ROMATSA va participa în calitate de membru fondator, noi parteneriate industriale și nu în ultimul rând, dreptul de a fi reprezentată în cadrul Consiliului de Guvernare SESAR 3 JU, instituit ca urmare a publicării la data de 30 noiembrie 2021 a Regulamentului (UE) 2021/2085 de instituire a întreprinderilor comune din cadrul programului Orizont Europa (Regulamentul SBA).

SESAR Deployment

În ceea ce privește contribuția ROMATSA la nivel de guvernanță a SDA AISBL, în anul 2021 reprezentanții ROMATSA au participat la seminarele strategice și întâlnirile pentru luarea deciziilor în cadrul General Meeting of Members, cât și prin implicarea în corespondențele pregătitoare la nivelul Consorțiului PHRC. În contextul reînnoirii funcției SDM începând cu luna iunie 2022, Comisia Europeană a lansat în octombrie 2021 cererea de depunere a ofertelor pentru selecția noului SDM. Astfel, având în vedere că ROMATSA a semnat Principiile Noului Parteneriat (High Level Principles (HLP) – Deployment and Infrastructure Management) în anul 2020, în luna decembrie 2022, regia va participa în cadrul Noului Parteneriat SDIP (SESAR Deployment and Infrastructure Partnership) pentru rolul SDM și, implicit, întreprinderea demersurilor necesare pentru transmiterea documentației administrative, semnarea Acordului de Consorțiu cât și semnarea ulterioară a Acordurilor FPA și SGA, în cazul atribuirii contractelor de către Comisia Europeană Noului Consorțiu SDIP.

Noul parteneriat SESAR Deployment and Infrastructure Partnership – SDIP va impulsiona modul de implementare al proiectelor comune și al altor inițiative care necesită sincronizare, coordonare și sprijin în cadrul rețelei ATM pan-europene, pentru a asigura o abordare eficientă, bazată pe performanță.

Programul de punere în practică SESAR

ROMATSA participă în cadrul mecanismului SCP (Stakeholder Consultation Platform) organizat de către SESAR Deployment Manager ca instrument de consultare a părților interesate operaționale (stakeholders) cu privire la campaniile de consultare (ciclurile 1 și 2) aferente anului 2021 prin coordonarea activităților la nivelul regiei pentru transmiterea observațiilor/comentariilor pe marginea documentelor SDP 2021 elaborate în acord cu noul Regulament CP1, prin coordonarea activităților la nivelul regiei pentru raportarea stadiului implementării funcționalităților ATM.

Proiecte SES/SESAR (SJU/ORIZONT 2020 SDM/CINEA)

ROMATSA participă în cadrul fazelor de implementare SESAR, prin proiectele SWIM COMMON PKI și SPICE, în timp ce proiectele NewPENS și eGAFOR s-au finalizat în anul 2021. De asemenea, ROMATSA participă în cadrul proiectului IRIS with IOC, parte a Programului IRIS (ARTES Satellite Communication for Air Traffic Management) ce se desfășoară sub egida cooperării dintre ESA (Agenția Spațială Europeană) și Uniunea Europeană proiect ce urmează să se încheie în luna mai a anului 2022.

NewPENS – „2015_174_AF5_B NewPENS Stakeholders contribution for the procurement and deployment of NewPENS – Part B: Cohesion Call”

Proiectul a fost coordonat de EUROCONTROL iar R.A. ROMATSA a participat în calitate de contribuitor/beneficiar alături de BULATSA, Croația Control, Slovenia Control, ANS CR. Scopul acestui proiect a fost achiziționarea în comun a serviciilor și punerea în practică a rețelei NewPENS de către EUROCONTROL în cooperare cu ANSP-urile, aeroporturile, furnizorii MET și organismele militare.

Proiectul s-a derulat în perioada 16.02.2016 – 31.12.2020, iar în prezent se află în procesul de raportare finală atât din perspectivă financiară, cât și tehnică.

eGAFOR – Electronic General Aviation Forecast/2016-EU-TMC-0075-S

ROMATSA a participat în cadrul proiectului eGAFOR sub coordonarea Croația Control LTD – inițiatorul proiectului și a avut ca scop furnizarea de servicii meteorologice de aviație armonizate și consolidate, referitoare la informarea meteorologică a zborurilor destinate beneficiarilor aeronautici care efectuează zboruri la niveluri joase prin furnizarea produsului meteorologic denumit eGAFOR.

Proiectul s-a derulat în perioada 30.07.2017-30.06.2021.

SPICE – Synchronised Performance Based Navigation Implementation Cohesion Europe

Proiectul se derulează concomitent în patru state: Cipru, Portugalia, România, Slovacia, sub coordonarea EUROCONTROL. R.A. ROMATSA participă la activitatea „PBN Deployment in Romania”, ca beneficiar, alături de Autoritatea Aeronautică Civilă din România și Asociația Aeroporturilor din România, iar operatorii aerieni români Blue Air și Regional Air Services sunt, de asemenea, parte a proiectului pentru componența de echipare a aeronavelor. În urma implementării proiectului de către ROMATSA, 17 aeroporturi din România vor avea implementate proceduri de apropiere instrumentală GNSS (augmentat de EGNOS) și rute standard de plecare/sosire SID/STAR GNSS, folosind semnalul sateliților. De asemenea, vor fi instalate 12 echipamente de înaltă precizie, DME, care să susțină implementarea conceptelor navigației bazată pe performanță (PBN) în regiunea de informare a zborurilor FIR București. La finalizarea proiectului, România va deveni primul stat european care are implementată navigația aeriană bazată pe performanță (PBN) la toate nivelurile: aeroporturi, operatori aerieni, autoritatea de supervizare și furnizorul de servicii de navigație aeriană. Utilizatorii transportului aerian pe teritoriul României vor beneficia astfel, de servicii performante, la cele mai înalte standarde de siguranță și eficiență, iar numărul de zboruri deservite în FIR București va fi în creștere prin optimizarea spațiului aerian.

Proiectul a fost planificat să se deruleze în perioada 17.02.2016 – 31.12.2020 însă, având în vedere întârzierile acumulate din cauza pandemiei de COVID-19, în data de 4 februarie 2021 a fost extins

termenul final din GA cu 12 luni, respectiv până la 31.12.2021, prin semnarea Amendamentului #4.

SWIM Common PKI – „SWIM Common PKI (Public Key Infrastructure) and policies & procedure for establishing a Trust Framework”.

Proiectul a fost implementat în cadrul apelului de proiecte 2017 CEF Transport Call, fiind încadrat în domeniul funcționalităților ATM „AF5 – Initial System Wide Information Management”, sub-funcționalitatea „S-AF 5.1 – Common infrastructure components”, familia de proiecte „5.1.4 – Common SWIM PKI and Cybersecurity”. R.A. ROMATSA participă în calitate de contribuitor/beneficiar la acest proiect, coordonat de către SESAR Deployment Manager (SDM) și EUROCONTROL, alături de alte 28 de părți interesate din domeniul aviației.

Scopul proiectului vizează dezvoltarea și implementarea unui cadru comun atât pentru integrarea implementărilor locale a infrastructurii de chei publice (PKI) într-o manieră interoperabilă, cât și pentru furnizarea de certificate digitale interoperabile utilizatorilor SWIM.

Durata proiectului SWIM Common PKI este de 48 de luni – cu termen replanificat de finalizare iunie 2022.

IRIS WITH IOC (Initial Operational Capability).

În anul 2021 s-au derulat activități privind Proiectul IRIS with IOC (Initial Operational Capability) ca urmare a semnării contractului, în luna februarie 2020, cu INMARSAT. Proiectul IRIS with IOC urmărește furnizarea comunicațiilor aer-sol pentru a sprijini controlul inițial al traiectoriei de zbor „4D”, identificând o aeronavă în patru dimensiuni: latitudine, longitudine, altitudine și timp. Acest lucru va permite urmărirea precisă a zborurilor și managementul mai eficient al traficului.

Alte proiecte în dezvoltare

Guvernanța comună a DLS pentru Europa (CoDE)

CoDE a fost lansat de Alianța A6 cu sprijinul SDM în martie 2020 și își propune să accelereze cât mai mult posibil stabilirea unei guvernante comune europene de legătură de date în cadrul SES Digital Backbone prin semnarea unui Memorandum de Cooperare (MoC) între utilizatorii DLS interesați (T1 2021) și prin selectarea furnizorului european de servicii de legătură de date (DSP) până în T3 2022 și înființarea DSP la începutul anului 2023. În perioada supusă auditului, ROMATSA a întreprins toate demersurile necesare, la nivel intern, pentru a asigura participarea regiei în cadrul Proiectului CoDE (Common DLS Governance for Europe) redenumit ACDLS (ATS Common DLS Governance) prin

semnarea Acordului de Cooperare și transmiterea în original a documentului către responsabilii DFS.

GNSS Monitoring and Interference Detection Study and Pilot System Deployment at Romanian Airports.

Reprezentanții regiei au făcut demersuri prin înaintarea documentației administrative/tehnice și financiare către Romanian InSpace Engineering SRL, respectiv EASA/European Space Agency (în calitate de finanțator al proiectului), pentru participarea în cadrul acestui proiect. Scopul acestui proiect este de a monitoriza calitatea semnalului GNSS, de a evalua riscurile și vulnerabilitățile pe aeroporturile românești și de a implementa un sistem pilot de monitorizare pe aeroporturile la care se identifică vulnerabilități de tipul interferențelor și/sau bruiajelor.

Conformarea cu cerințele Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373

Procesul de conformare cu mijloacele, procedurile și celelalte aranjamente stabilite și/sau utilizate și descrise prin expozeul scris de prezentare a organizației se realizează în conformitate cu prevederile Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora.

În anul 2021, ROMATSA a întreprins acțiuni specifice privind conformarea cu prevederile Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 și implicit, de derulare a procesului de actualizare a Expozeului ROMATSA pentru documentarea certificării ca furnizor de ATM/ANS, în vederea respectării termenului de 27 ianuarie 2022, prevăzut de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/469 modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1177.

Totodată, ca urmare a procesului de actualizare a documentației de certificare ROMATSA, la data de 30 august 2021, AACR a eliberat Amendamentul nr. 1 la Certificatul de furnizor de servicii nr. CN11/18 decembrie 2020. Acesta a intrat în vigoare la data de 07 octombrie 2021 și a fost solicitat de către ROMATSA ca urmare a reducerii numărului de personal de la ARO/Briefing Constanța prin ieșirea la pensie a unui CITA Briefing și reducerea, pe cale de consecință, a programului de lucru al unității ARO/Briefing Constanța.

Reformarea cadrului de reglementare SES (SES2+)

Reformarea cadrului de reglementare SES constă într-o propunere modificată privind punerea în aplicare a SES și în modificarea Regulamentului EASA. Astfel, Comisia Europeană a propus, la finalul anului 2020, fuzionarea

regulamentelor SES existente într-un singur regulament și eliminarea suprapunerilor cu regulamentul de bază al EASA.

În acest sens, pe întregul parcurs al anului 2021, ROMATSA și-a continuat activitățile de consultare internă în vederea facilitării conturării și exprimării unor poziții coordonate ale României în procesul european de negociere a pachetului legislativ în cadrul grupului de lucru SES2+ constituit la nivel național la inițiativa MTI/DTA. Principalele intervenții ale ROMATSA au fost elaborarea observațiilor și a propunerilor de amendamente la textul de compromis SES2+, precum și a propunerilor de elemente de mandat în vederea susținerii acestora în cadrul Grupului AVIA al Consiliului Uniunii Europene și în cadrul Consiliului TTE de către atașatul pentru transport din cadrul Reprezentanței Permanente a României pe lângă Uniunea Europeană.

Obiective pentru anul 2022

În ceea ce privește modificarea cadrului de reglementare a cerului unic european, ROMATSA își propune să reacționeze pragmatic și la timp cu privire la acele propuneri ale Comisiei care pot avea impact asupra regiei.

Accesarea fondurilor europene poate fi unul dintre instrumentele care permit consolidarea poziției ROMATSA pe plan regional și european și o pârghie eficientă pentru dezvoltarea de noi oportunități. Astfel, pe fondul participării ca membru fondator al SESAR 3 JU și al SDIP, ROMATSA își propune ca în anul 2022 să continue și să intensifice eforturile pentru asigurarea participării la proiectele europene aferente fazelor de cercetare și industrializare precum și ale celor de dezvoltare și punere în practică ale SESAR.

În ceea ce privește conformarea continuă cu cerințele comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, ROMATSA are ca obiectiv conformarea continuă cu cerințele specifice și cu cerințele comune prevăzute în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373.

Dezvoltare sisteme

În anul 2021, pe linia dezvoltării de sisteme, au fost realizate următoarele activități:

- Activități legate de implementarea proiectelor ATM 2015+ (INDRA) și AviBit
 - analiza specificațiilor Indra și participarea la testarea Checkpoint Pre-SAT Fază 2 a sistemului ATM 2015+;
 - analiza specificațiilor Indra și participarea la testarea SAT Fază 2 a sistemului ATM 2015+;
 - analiza specificațiilor Indra și participarea la testarea patch-urilor sistem ATM 2015+ Post-SAT Fază 2: versiunile 1 și 2;
 - participarea la testarea schimbului de mesaje între sistemul ATM 2015+ și CCAMS;

- participarea la testarea interoperabilității OLDI între sistemul ATM 2015+ și sistemele partenerilor externi de la Budapesta, Chișinău, Lvov și Otopeni în vederea extinderii setului de mesaje OLDI utilizate, respectiv activarea rutei;
 - asigurarea coordonării cu BULATSA în vederea reactivării operaționale a mesajelor OLDI LOF și NAN;
 - asigurarea configurării necesare afișării imaginii radar meteo integrate pe ecranele CWP ATM 2015+;
 - dezvoltarea script-urilor pentru transmisia de log-uri DLFEP Traces (DataLink) în vederea monitorizării performanței legăturilor DataLink (ATN și FANS) la nivelul ROMATSA;
 - dezvoltarea script-urilor pentru a facilita inspectarea log-urilor/rapoartelor obținute din Sistemul ATM 2015+, referitoare la mesajele OLDI, respectiv DataLink;
 - analiza reclamațiilor de nefuncționare corectă a Sistemului ATM 2015+/Indra (OLDI și DataLink).

- Proiecte interne SDS
 - finalizarea dezvoltării convertorului de date radar meteo, în vederea transmiterii imaginii radar meteo integrate naționale ASTERISC Cat009 către Sistemul ATM 2015+/CWP, testare SAT a sistemului convertor ConvCAT9, asigurarea instruirii personalului tehnic care va asigura mentenanța ConvCAT9, pregătirea dosarului tehnic pentru autorizare;
 - inițierea dezvoltării aplicației de calcul al indicatorilor de monitorizare a performanței DataLink, pe baza log-urilor traces ale serverelor DL-FEP și ale log-urilor de sistem ATM 2015+ (DLS_Stat);
 - optimizarea sistemului PASACT pentru transmiterea automată a autorizărilor civilo-militare în sistemul ATM 2015+;
 - configurarea și suportul tehnic pentru instalarea unei noi stații PASACT-SMG pentru generarea aprobărilor militare;
 - modificarea aplicației SRS-WIND în vederea furnizării de date suplimentare și implementarea în aplicație a unui algoritm de verificare a calității datelor ModS;
 - elaborarea versiunii noi ICD pentru aplicația SRS WIND 1.0 (care utilizează date radar ModS pentru calculul în timp real al informațiilor despre vânt și temperatură în zonele de aeroport);
 - mentenanța aplicației de facturare a serviciilor de trafic aerian în zona terminală, aplicație dezvoltată în cadrul DSNA București și preluată de Serviciul Dezvoltare Sisteme și asigurarea configurărilor necesare pentru conformarea cu AIP România;
 - coordonarea introducerii și actualizarea datelor de configurare tehnico-operațională a sistemelor informatice suport SNA (sistemele Leonardo, RSUR, taxare);

- documentarea în vederea dezvoltării de aplicații pentru sistemul de operare Linux utilizând librăriile open source Poco de stații de lucru Windows 10;
 - adăugarea de noi funcționalități aplicației de prelucrare a fișierelor SO6 utilizate în cadrul Departamentului Operațional pentru analiza traficului aerian.
- Cooperări internaționale
 - participarea la TWG (Technical Working Group), SAPSC (Strategy and Planning Standing Committee) Danube FAB;
 - participarea la grupul de lucru european pentru revizia standardului OLDI și elaborarea unui ghid de implementare a standardului OLDI, vizând includerea noilor concepte operaționale (FRA, reentranță, DataLink);
 - participarea la grupul de lucru al centrelor de transmisie date facturare servicii de trafic aerian de rută (CRCO).
- Activități legate de alte proiecte ROMATSA
 - participarea în cadrul echipei de proiect RomAirTCM (Traffic Complexity Management) – dezvoltarea conceptului operațional, a specificațiilor funcționale și a caietului de sarcini;
 - participarea în cadrul echipei de proiect RAMANS în vederea achiziției unui sistem AMAN pentru aeroportul Otopeni;
 - participarea în echipa ROMATSA constituită pentru achiziția unui sistem AIM;
 - participarea la elaborarea LSSIP România, ed. 2020;
 - participarea la monitorizarea implementării SESAR Deployment Programme.
- Activități desfășurate pe linia securității informatice
 - implementarea Sistemului de Management al Securității Informatice pentru sistemele operaționale;
 - participarea la etapele preliminare de definire și dezvoltare a unui SOC (Security Operations Center) în cadrul ROMATSA.

Obiective de investiții

În activitatea de investiții s-au desfășurat următoarele activități cu caracter permanent:

- s-au organizat și derulat activități de achiziție de servicii de proiectare, lucrări de construcții montaj și de produse din lista cheltuielilor de capital pentru anul 2021;
- s-au finalizat și urmărit contractele încheiate cu furnizorii din țară și străinătate pentru obiectivele de investiții;

- s-au asigurat membri în comisiile de evaluare pentru procedurile de achiziție aferente obiectivelor de investiții;
- s-au efectuat activități de predare de amplasamente pentru lucrările de construcții montaj și s-au inspectat obiectivele de investiții în vederea urmăririi și coordonării realizării lucrărilor conform proiectelor aprobate;
- s-au organizat și realizat recepții pentru obiectivele de investiții la finalizarea lor;
- s-au organizat și derulat activități ale Consiliului Tehnico-Economic al ROMATSA;
- s-au transmis spre avizare temele de proiectare, proiectele și documentele de achiziții aferente obiectivelor de investiții;
- s-a urmărit derularea lucrărilor conform termenelor din graficele de execuție anexă la contractele cu antreprenorul general, subantreprenori și alte contracte și s-au aplicat, când a fost cazul, prevederile clauzelor contractuale (penalități, daune și altele), în cazul nerespectării acestor termene;
- s-a urmărit implementarea planului de măsuri de îmbunătățire a activității regiei.

Realizarea Programului de Investiții

Lista cheltuielilor de capital, aprobată pe anul 2021 de către Consiliul de Administrație al R.A. ROMATSA este defalcată pe capitole, astfel:

- Capitolul A – Obiective de investiții în continuare: 38.904.429672 lei
- Capitolul B – Obiective de investiții noi: 462.752 lei
- Capitolul C – Dotări și alte cheltuieli de investiții: 7.424.349 lei
- Capitolul D – Rambursări credite: 0 lei

În cele ce urmează, prezentăm situația realizărilor, pentru fiecare obiectiv în parte, pe capitolele componente ale programului de investiții:

Nr. crt.	Nominalizarea obiectivelor de investiții	Termen de finalizare	Realizat (%)
<i>OBIECTIVE ÎN CONTINUARE</i>			
1	Sistem detecție vânt de forfecare la AIHCB (LIDAR)	decembrie 2022	Nu este cazul. Valoare aprobată 0 lei în anul 2021
2	Modernizare sală ACC din CDZ București (modernizare console)		
2.1	Modernizare console	decembrie 2024	Nu este cazul.

			Valoare aprobată 0 lei în anul 2021
2.2	Modernizare sistem electroalimentare echipamente, rack-uri și poziții de lucru sala ACC	decembrie 2024	98,59%
3	Sistem ATM 2015+ (SW, HW) Faza 2	februarie 2022	91,91%
4	Echipare anexă clădire CDZ Constanța	decembrie 2021	1,45%
5	Platforma betonată la Centrul de recepție VHF din incinta AIHCB	decembrie 2022	Nu este cazul. Valoare aprobată 0 lei în anul 2021
6	Modernizare Turn Control DSNA Timișoara	decembrie 2023	Nu este cazul. Valoare aprobată 0 lei în anul 2021
7	Sistem computerizat integrat AIS	septembrie 2022	0,00%
8	Modernizare sală de odihnă și sală de dirijare la DSNA Oradea	decembrie 2021	55,47%
9	Implementare acord PBN		
9.1	Achiziție DME-uri INEA	decembrie 2021	94,79%
9.2	Implementare PBN Constanța	decembrie 2021	99,96%
10	Amenajare și dotare vigie la TWR Cluj	decembrie 2021	87,69% Obiectiv finalizat.
11	Extindere supraveghere WAM în EST FIR București	decembrie 2023	Nu este cazul. Valoare aprobată 0 lei în anul 2021
12	Pregătire sistem ATM pentru implementare AMAN la APP București	decembrie 2024	Nu este cazul. Valoare aprobată 0 lei în anul 2021

13	Aplicație de analiză și estimare a încărcării și complexității traficului aerian (ROMAirTCM)	iunie 2024	Nu este cazul. Valoare aprobată 0 lei în anul 2021
14	Sistem AWOS semiautomat de observare meteorologică la 16 aeroporturi	decembrie 2023	Nu este cazul. Valoare aprobată 0 lei în anul 2021
15	Extindere facilitate VoIP Recording la 5 sisteme NICE Inform (Constanța, Arad, DR București, Tulcea, Timișoara)	decembrie 2024	Nu este cazul. Valoare aprobată 0 lei în anul 2021
16	Stații radio comunicații A/G VHF (ENR)	decembrie 2024	Nu este cazul. Valoare aprobată 0 lei în anul 2021
17	Sistem panouri fotovoltaice pentru autoconsum CDZ București	mai 2022	0,99%
18	SOC (Security Operations Center)	decembrie 2027	Nu este cazul. Valoare aprobată 0 lei în anul 2021
19	Întărirea capacității operative a CC SAR – înlocuire infrastructură SAR	decembrie 2023	Nu este cazul. Valoare aprobată 0 lei în anul 2021
20	Sistem monitorizare echipamente electrice principale CDZ București	septembrie 2022	Nu este cazul. Valoare aprobată 0 lei în anul 2021
21	Realizare cuplă TGU CDZ București	februarie 2021	100% Obiectiv finalizat

<i>OBIECTIVE NOI</i>			
1	Monitorizare tensiune și curent de sarcină TDE operaționale	decembrie 2021	99,87% Obiectiv finalizat
2	Instalare cablu electroalimentare ILS GP 11 – Grădina Meteo DSNA Timișoara	decembrie 2021	80,32% Obiectiv finalizat
3	Extindere facilitate VoIP Recording la 13 sisteme ATIS UHER (Sibiu, Cluj, Tg Mureș, Baia Mare, Satu Mare, Oradea, Suceava, Iași, Bacău, Băneasa, Otopeni, PNA Cluj – DR București – PNA Bacău – DR București)	decembrie 2024	Nu este cazul. Valoare aprobată 0 lei în anul 2021
4	Radar PSR/MSSR Mode S SITORMAN (Constanța)	decembrie 2025	Nu este cazul. Valoare aprobată 0 lei în anul 2021
5	Modernizare Sistem CA și Sistem BMS CDZ București	decembrie 2022	0,00%
6	Modernizare iluminat CDZ București	decembrie 2023	Nu este cazul. Valoare aprobată 0 lei în anul 2021
7	Sistem monitorizare semnal GNSS	decembrie 2025	Nu este cazul. Valoare aprobată 0 lei în anul 2021
8	Sistem climatizare echipamente sala tehnică și operațională APP Constanța	decembrie 2022	0,00%
9	Deviere canalizație FO STS la DSNA Suceava	februarie 2021	97,35% Obiectiv finalizat.
10	Electroalimentare TWR Baia Mare	decembrie 2022	100%
<i>DOTĂRI INDEPENDENTE ȘI ALTE CHELTUIELI</i>			
1	Dotări independente	decembrie 2021	74,83%
2	Alte cheltuieli – studii	decembrie 2021	48,37%

Diferențe înregistrate în raport cu obiectivele

Diferențele dintre valorile aprobate și valorile realizate sunt cauzate de :

- anulări și reluări de proceduri pentru obiective de investiții cu valori mari din cauza ofertelor neconforme sau neprezentării ofertanților;
- întâmpinarea de greutăți la validarea documentațiilor în SEAP, cauzate de modificările legislative în domeniul achizițiilor;
- imposibilitatea obținerii autorizărilor de construire la anumite obiective de investiții precum și întocmirii unor acte adiționale de decalare de termene de finalizare din rațiuni tehnico- operaționale;
- emiterea cu dificultate a avizelor AACR pentru obiectivele de investiții care necesită obținerea acestora înainte de declanșarea lucrărilor.

SIGURANȚA, CALITATEA, MEDIUL ȘI SECURITATEA AERONAUTICĂ

Obiectivul principal pentru anul 2021 al activităților în domeniul siguranță și calitate l-a constituit îmbunătățirea și consolidarea Sistemelor de Management al Siguranței, Calității, Mediului, Securității Aeronautice și Informatice în vederea menținerii certificatelor de furnizor ATM/ANS și a certificărilor Sistemelor de Management al Calității și de Mediu ROMATSA (asigurarea conformării continue la prevederile Regulamentului (UE) nr. 373/2017, standardului ISO 9001:2015, standardului ISO 14001:2015 și standardului ISO 28000:2007).

Activități în domeniul managementului siguranței

Principalele activități desfășurate în cursul anului 2021 în domeniul managementul siguranței au fost:

- îmbunătățirea Sistemului de Management al Siguranței în conformitate cu recomandările AACR, EASA și ICAO în vederea creșterii nivelului de siguranță a serviciilor de navigație aeriană furnizate de ROMATSA;
- auditarea internă de siguranță a subunităților regiei (au fost efectuate toate cele 17 misiuni de audit intern de siguranță, planificate pentru anul 2021);
- acordarea suportului de specialitate în cadrul vizitelor de audit/inspecție/on site/on the desk ale AACR din cadrul procesului de monitorizare a conformării continue a agentului aeronautic R.A. ROMATSA, certificat ca furnizor de servicii ATM/ANS;
- analiza rapoartelor de audit/inspecție elaborate de AACR, stabilirea măsurilor de remediere a deficiențelor constatate de AACR prin elaborarea planurilor de măsuri la nivel ROMATSA, urmărirea

implementării măsurilor stabilite, colectarea dovezilor/evidențelor privind implementarea planurilor;

- analiza rapoartelor de evaluare de siguranță sau de evaluare în sprijinul siguranței asociate implementării unor modificări ale sistemului funcțional ATM/ANS ROMATSA existent;
- colectarea informațiilor referitoare la evenimentele de siguranță raportate, investigarea lor și urmărirea stadiului de implementare a recomandărilor de siguranță (măsurile corective și preventive necesare);
- utilizarea metodologiei RAT la evaluarea severității pentru evenimentele de tipul: încălcare eşalonare minimă, incursiune pe pistă și specifice ATM – degradarea sau pierderea totală a serviciilor sau funcțiilor;
- instruirea internă în domeniul de siguranță, asigurată de către specialiști pentru personalul din structura de siguranță și alte compartimente ROMATSA (instruire internă);
- monitorizarea indicatorilor de performanță în domeniul siguranță, în conformitate cu cerințele din Planul de Performanță pentru cea de-a treia perioadă de referință, RP3;
- elaborarea ediției 15.1 din 16.06.2020 a Manualului de Management al Siguranței prin introducerea Ediției 12.0 din 05.07.2021 a PIN1220 – Procedură generală pentru gestionarea schimbărilor în domeniul ATM/ANS;
- elaborarea ediției 15.2 din 29.09.2021 a Manualului de Management al Siguranței prin introducerea Ediției 5.0 din 30.08.2021 a PIN1221 – Procedură privind asigurarea siguranței software în ATM/ANS.

În perioada 21.09 – 31.10.2021, personalul ROMATSA a participat la completarea chestionarului privind cultura de siguranță, chestionar adresat tuturor categoriilor de personal ROMATSA. Datele colectate au fost analizate cu scopul identificării unor eventuale probleme de sistem, astfel încât să poată fi stabilite acțiuni pentru îmbunătățirea continuă a Sistemului de Management al Siguranței implementat în ROMATSA.

De asemenea, în anul 2021 au fost completate chestionarele „EUROCONTROL/CANSO Standard of Excellence in Safety Management Systems”, respectiv „EASA Effectiveness of Safety Management”.

Pe tot parcursul anului 2021 s-a acordat o atenție deosebită funcționării sistemului de raportare a evenimentelor de siguranță și conținutul informațional vehiculat de acest sistem, toate raportările evenimentelor interne sau externe ROMATSA fiind făcute prin sistemul eTokai ROMATSA.

În acest context, se precizează că monitorizarea siguranței a avut ca rezultat înregistrarea a 1.184 rapoarte de siguranță, ce includ și 16 rapoarte voluntare pentru care au fost înregistrate 1.150 evenimente de aviație civilă (pentru un eveniment pot exista mai multe rapoarte). Se poate aprecia faptul că raportarea evenimentelor de aviație civilă a rămas în continuare la un nivel ridicat, chiar în contextul în care, în cursul anului am experimentat valori de trafic mai scăzute cu un procent aproximativ de 44% față de aceeași perioadă a anului 2019, din cauza efectelor pandemiei COVID-19.

Investigarea evenimentelor de siguranță este o „investigare de specialitate” și se execută exclusiv în scopul menținerii și îmbunătățirii siguranței navigației aeriene. Cercetarea și identificarea în scopul menținerii și îmbunătățirii siguranței navigației aeriene. Cercetarea și identificarea cauzelor unui eveniment de siguranță nu au ca scop blamarea sau sancționarea participanților la furnizarea serviciilor ATM/ANS implicate.

La baza Sistemului de Management al Siguranței se află sistemul de raportare. Cu cât numărul de rapoarte cu severitate mică este mai mare cu atât sistemul ANS/ATM este mai sigur. În momentul în care numărul de rapoarte cu severitate mică este în creștere, se pot lua măsuri pro-active cu scopul de a preveni evenimentele majore, grave și accidentele. ROMATSA, în cadrul operării Sistemului de Management al Siguranței, a încurajat și încurajează raportarea evenimentelor de siguranță (inclusiv raportarea voluntară), în spiritul principiului de Just Culture.

ROMATSA, prin structura de siguranță, promovează consecvent cultura de siguranță care are la bază competența, raportarea evenimentelor de siguranță, dreapta judecată (Just Culture), flexibilitatea și valorificarea experienței.

Analizarea acestor evenimente, extragerea informațiilor utile necesare în vederea stabilirii recomandărilor de siguranță – RS (măsuri corective și preventive), în număr de 42 în anul 2021, au implicat un volum mare de muncă pentru experții în domeniul siguranței și investigațiilor în contextul unei colaborări permanente cu experții din domeniul operațional, tehnic și cu subunitățile ROMATSA. Stadiul implementării măsurilor corective și preventive propuse și înregistrate în rapoartele de închidere a investigării evenimentelor de siguranță a fost urmărit în mod consecvent, atât dedicat cât și în cadrul vizitelor de audit intern de siguranță desfășurate în subunitățile și compartimentele Administrației Centrale R.A. ROMATSA.

Obiectivul de siguranță ROMATSA este „creșterea nivelului de siguranță astfel încât numărul de accidente, incidente grave sau periculoase induse de serviciile de navigație aeriană furnizate de regie să nu crească și, atunci, este posibil să scadă”. Cantitativ, acest obiectiv este numit Nivel de Siguranță Minim Acceptabil (NmA) și a fost exprimat prin valori maxim acceptabile pentru numărul de accidente, incidente grave și incidente majore cu contribuție ROMATSA.

În tabelul următor sunt prezentate, comparativ, nivelul de siguranță realizat (NS) de către R.A. ROMATSA în anul 2021 și nivelul de siguranță minim acceptabil exprimat prin valorile maxim acceptabile pe an (NSmA).

Indicatori performanță	NS (realizat în 2021)	NSmA (valori maxim acceptabile pe an)
Număr accidente cu contribuție ROMATSA	0	0
Număr incidente grave cu contribuție ROMATSA	0	max. 1
Număr incidente majore cu contribuție ROMATSA	0	max. 9

Nivelul de siguranță ROMATSA realizat în anul 2021 este mai bun decât nivelul de siguranță minim acceptabil ceea ce înseamnă realizarea obiectivului de siguranță planificat.

Prin contribuția și efortul conjugat al personalului din structurile regiei, cu atribuții în domeniile siguranță, calitate, mediu și securitate, s-a reușit în anul 2021 realizarea obiectivelor propuse:

- menținerea certificărilor Sistemelor de Management al Calității și Mediului conform cu cerințele ISO 9001:2015 și ISO 14001:2015 și menținerea standardelor de securitate aeronautică informatică, conform cerințelor Programului Național de Securitate Aeronautică – PNSA și Regulamentului (UE) nr. 373/2017.

Indicatorii de performanță în domeniul siguranței

În tabelul următor sunt prezentate comparativ nivelul de siguranță realizat (NS) de către R.A. ROMATSA în anul 2021 și nivelul de siguranță minim acceptabile pe an (NSmA):

Indicatori performanță	NS (realizat în 2021)	NSmA (valori maxim acceptabile pe an)
Număr accidente cu contribuție ROMATSA	0	0
Număr incidente grave cu contribuție	0	1

ROMATSA		
Număr incidente majore cu contribuție ROMATSA	0	9

Nivelul de siguranță ROMATSA realizat în anul 2021 este mai bun decât nivelul de siguranță minim acceptabil ceea ce înseamnă realizarea obiectivului de siguranță planificat.

Domeniile calitate și mediu

Principalele activități desfășurate în cursul anului 2021 în domeniul managementul calității și de mediu au fost:

- auditarea internă de calitate și de mediu a Administrației Centrale și a subunităților regiei (au fost efectuate 17 audituri interne de calitate și mediu, planificate pentru anul 2021);
- elaborarea rapoartelor și a planurilor de măsuri în urma auditurilor interne de calitate și mediu, precum și urmărirea stadiului de implementare a măsurilor stabilite;
- verificarea, în cadrul auditurilor interne de calitate, a modului de gestionare a riscurilor pe activități în cadrul R.A. ROMATSA;
- monitorizarea indicatorilor de performanță în domeniul calității;
- monitorizarea indicatorilor de performanță în domeniul mediului, în conformitate cu cerințele din Planul Național de Performanță;
- diseminarea de către specialiști, pe parcursul activităților de audit intern de siguranță, calitate, mediu, precum și a celor legate de menținerea certificatelor ROMATSA conform Regulamentului (UE) nr. 373/2017, ISO 9001:2015 și ISO 14001:2015, a informațiilor și recomandărilor conținute în rapoartele de audit și supraveghere AACR, Bureau Veritas Certification și în rapoartele de audit intern de siguranță, calitate și mediu;
- monitorizarea și evaluarea, pe parcursul auditului intern de calitate și mediu, a gradului de maturitate și a punctelor slabe ale Sistemului de Management al Calității și Sistemului de Management de Mediu din cadrul regiei, ca suport pentru management în procesul de îmbunătățire continuă;
- monitorizarea satisfacției clienților interni (salariați) și externi, realizată prin colectarea, centralizarea și prelucrarea datelor din chestionarele specifice;
- realizarea Analizei Efectuate de Management la cel mai înalt nivel a Sistemului de Management al Calității și de Mediu în vederea îmbunătățirii acestor sisteme;
- instruirea Coordonatorilor Locali de Calitate și Mediu în vederea pregătirii auditului de supraveghere al Bureau Veritas Certification;

- participarea la desfășurarea auditului de recertificare de către firma Bureau Veritas Certification, în vederea reconfirmării pentru ROMATSA a certificatelor ISO 9001:2015 (domeniul: calitate - inclusiv p-ntru formarea personalului de specialitate pentru domeniul serviciilor de navigație aeriană) și ISO 14001:2015 (domeniul: mediu), în Administrația Centrală și în următoarele subunități ale regiei: DR București, DSNA București, DSNA Iași și DSNA Suceava;
- recertificare SMC și SMM ROMATSA conform Standardelor ISO 9001:2015 și ISO 14001:2015, în urma auditului extern de supraveghere al Bureau Veritas Certification;
- participarea specialiștilor calitate și mediu la proiectele de mediu ce au drept obiectiv reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, îmbunătățirea calității aerului în zonele aeroportuare și reducerea zgomotului;
- asigurarea reprezentării ROMATSA pe domeniile calitate și mediu în grupurile de lucru EUROCONTROL, CANSO și Danube FAB.

Nivelul calității serviciilor furnizate

Nivelul calității serviciilor furnizate este atestat și de menținerea certificării Sistemului de Management al Calității ROMATSA în urma auditului de recertificare realizat de către firma Bureau Veritas Certification.

De remarcat este faptul că, în cadrul auditului de recertificare, nu au fost identificate neconformități și observații. Sistemul de Management al Calității R.A. ROMATSA a fost apreciat ca fiind matur, conform Standardului ISO 9001:2015, care s-a îmbunătățit în mod continuu, corelat cu cerințele de siguranță impuse de regulamentele operaționale aplicabile. Sistemul de Management de mediu al R.A. ROMATSA este matur, fiind documentat în mod corespunzător, îndeplinind toate cerințele Standardului ISO 14001:2015, asigurându-se astfel premisele unei bune performanțe de mediu.

Echipa de audit a constatat o bună cunoaștere a Sistemului de Management al Calității, respectiv a Sistemului de Management de Mediu de către personalul implicat și implicit un nivel de implementare adecvat etapei actuale. De asemenea, a fost apreciat efortul continuu de menținere a unui nivel ridicat de performanță operațională și de actualizare a documentației și a procedurilor, în concordanță cu modificările standardelor de referință și a regulamentelor aplicabile, și chiar și în contextul pandemic s-a reușit menținerea licențelor și autorizărilor personalului operațional, inclusiv obținerea de licențe pentru personalul nou angajat. În plus, față de cele de mai sus, s-a considerat că operarea a trei sisteme de management – Calitate/Mediu, Siguranță și Securitate Aeronautică și Informatică, cu mecanisme eficiente de identificare a neconformităților, tratare și urmărire corespunzătoare a acestora, constituie instrumente evidente de îmbunătățire.

Calitatea serviciilor oferite la acest moment de regie confirmă faptul că efectuarea constantă și continuă a procesului riguros de audit intern de

siguranță, calitate și mediu, reprezintă un mecanism necesar și util pentru menținerea unui nivel ridicat al calității serviciilor.

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

- fluidizarea traficului;
- capacitatea per FIR;
- satisfacția clienților;
- disponibilitatea echipamentelor PNA;
- indice de disponibilitate la timp a datelor meteorologice.

Acești indicatori au fost realizați în anul 2021 la nivelul întregii ROMATSA, analiza acestora realizându-se în cadrul Analizei Efectuate de Management.

Domeniul securitate aeronautică și informatică

Obiectivul principal pentru anul 2021 al activităților în domeniul securității aeronautice și informatice l-a constituit menținerea la un nivel acceptabil a Sistemului de Management al Securității Aeronautice și Informatice, pentru a asigura menținerea valabilității certificatelor care atestă conformarea la cerințele Regulamentului UE 373/2017 și Programul Național de Securitate Aeronautică.

Astfel, principalele activități desfășurate în cursul anului 2021 în domeniul managementul securității aeronautice și informatice au fost următoarele:

Securitatea informatică

- urmărirea stadiului de implementare a planurilor de măsuri rezultate în urma auditurilor/inspecțiilor interne de securitate aeronautică și informatică din anul 2020;
- elaborarea și transmiterea la termen a Raportului Anual privind activitățile desfășurate în domeniul securității aeronautice și informației în cursul anului 2020;
- pregătirea dosarelor și finalizarea procesului de recrutare a persoanelor ce urmează a fi desemnate ca Responsabili Locali de Securitate Aeronautică pentru unele subunități R.A. ROMATSA;
- efectuarea instruirii de securitate aeronautică pentru personalul regiei cu atribuții în domeniul securității aeronautice (RLSA/Operatori dispecerat de securitate);
- participarea la întâlnirea organizată de către AAR cu responsabilii de securitate aeronautică;
- elaborarea și transmiterea de „Notificări de Securitate Aeronautică” către subunitățile R.A. ROMATSA;
- procesarea solicitărilor de acces în CDZ București;

- efectuarea verificărilor de background în cazul solicitărilor pentru permise de acces controlat;
- procesarea dosarelor salariaților societăților comerciale care în temeiul unor contracte comerciale, prestează servicii pentru regie;
- actualizarea capitolelor cuprinse în ROF ROMATSA privind activitățile specialiștilor în securitate aeronautică și informatică;
- analiza documentului privind „Comitetul Național de Securitate a Aviației Civile”;
- transmiterea unor puncte de vedere pentru finalizarea acțiunilor de către AACR a procesului de amendare a Cap. 13 din Programul Național de Securitate Aeronautică (PNSA);
- analiza proiectului revizuit PNSA 2021 și transmiterea unui punct de vedere R.A. ROMATSA la MTI;
- amendarea procedurii de securitate aeronautică – „Program de Control Intern al Calității în Domeniul Securității Aeronautice”;
- amendarea procedurii de securitate aeronautică – „Program de Pregătire în domeniul Securității Aeronautice”;
- amendarea procedurilor de testare în domeniul securității aeronautice;
- elaborarea și transmiterea Planurilor de securitate aeronautică și informatică la subunitățile DSNA Târgu-Mureș și DSNA Cluj;
- efectuarea de inspecții de securitate aeronautică și informatică la subunitățile R.A. ROMATSA – DSNA Târgu Mureș și DSNA Cluj;
- pregătirea și participarea la auditul de securitate aeronautică și informatică efectuat de către autoritatea competentă – AACR în luna octombrie 2021;
- elaborarea și aprobarea rapoartelor de inspecție la subunitățile regiei (DSNA Târgu Mureș și DSNA Cluj).

Securitatea informației

- elaborarea și transmiterea cerințelor de securitate cibernetică pentru sistemul de gestionare automatizată a complexității traficului aerian – ROMAirTCM;
- efectuarea demersurilor și participarea la exercițiul Cydex 2021, organizat de Centrul Cyberint al Serviciului Român de Informații;
- analiza și distribuirea alertelor de securitate cibernetică transmise de către EATM-CERT EUROCONTROL);
- elaborarea Raportului Anual 2020 în domeniul securității și cibernetice;
- analiza și transmiterea punctului de vedere către „CANSO-Cyber Security Task Force” cu privire la documentele:
 - AMC/GM Part IS (noul Regulament EU în domeniul securității cibernetice din aviația civilă);
 - EU Directives – Critical Entities Resilience (CER) și NIS 2;
 - CANSO Technical Operational Group – Supporting documents;
 - System Wide Information Management (SWIM);
 - Template of cyber security requirements for use in third party contracts.

- participarea la activitățile grupului de lucru IRIS IOC Deployment;
- participarea la activitățile de securitate cibernetică propuse de către IDS Air Nav pentru noul sistem AIS ROMATSA;
- analizarea documentelor EASA:
 - Opinion „Management of Information Security Risks”
 - EASA Safety Master Plan (2021-2025).
- analiza documentului „Guidance for risk management at the supply chain – ECAC”;
- analiza și transmiterea comentariilor către EUROCAE cu privire la următoarele standarde și documente propuse:
 - ED 201 (AERONAUTICAL INFORMATION SYSTEM SECURITY (AISS) FRAMEWORK GUIDANCE);
 - ED 205 (CERTIFICATION/DECLARATION OF AIR TRAFFIC MANAGEMENT/AIR NAVIGATION SERVICES (ATM/ANS) GROUND SYSTEMS);
 - Cyber Skills for Aviation Staff;
 - ED 206 (GUIDANCE ON INFORMATION SECURITY EVENT MANAGEMENT);
 - Aeronautical Information System Security Glossary;
 - UAS traffic management (UTM) – Requirements for UTM service providers;
 - Template of cyber security requirements for use in third party contracts.
- Elaborarea și transmiterea cerințelor de securitate cibernetică pentru noul sistem AWOS (MET);
- Transmiterea unui punct de vedere cu privire la finalizarea acțiunilor de către AACR, a procesului de amendare a Cap. 14 din Programul Național de Securitate Aeronautică (PNSA);
- Elaborarea și transmiterea către AACR a punctului de vedere al regiei cu privire la includerea capitolului de securitate cibernetică în „Planul Național de Siguranță a Aviației Civile 2021-2025”;
- Elaborarea secțiunii de securitate cibernetică pentru Rapoartele de inspecție la subunitățile R.A. ROMATSA – DSNA Târgu Mureș și DSNA Cluj;
- Analiza și transmiterea comentariilor cu privire la documentele ICAO (Secretariat Study Group on Cyber-security-SSGC/10);
 - Cyber Security Policy Guidance;
 - Cyber Attack Scenarios;
 - Cyber Security Guidance;
 - ICAO POSITION FOR THE ITU WRC-23 (protecting aeronautical spectrum for all radio communication and radio navigation systems used for ground facilities and board aircraft).
- Actualizarea Expozeului ROMATSA în domeniul securității cibernetică;
- Actualizarea DanubeFAB Strategic Program – secțiunea de securitate cibernetică;
- Elaborarea rapoartelor trimestriale;
- Transmiterea la MTI a sintezei privind „Acțiunile întreprinse de către R.A. ROMATSA în domeniul securității cibernetică în aviația civilă”.

Indicatorii de performanță în domeniul calității serviciilor

OBIECTIVE		INDICATORI	ȚINTE (valori anuale maxim acceptabile)	STADIUL DE REALIZARE 2021	
Creșterea nivelului calității serviciilor de trafic aerian	Fluidizarea traficului	Minute întârziere pe rută cauzate de probleme de personal neplanificate – cod S	max. 0,05 min/zbor	0	Realizat
	Capacitatea per FIR	Număr de aeronave/oră/FIR	183	78	Realizat
	Satisfacția clienților	Număr de reclamații cu relevanță în ATM	max. 6	6	Realizat
Disponibilitatea echipamentelor PNA (indicator din fișa de proces)		Nr. de ore de funcționare/nr. total de ore declarat (%)	min. 95%	96,04%	Realizat
Indice de disponibilitate la timp a datelor meteorologice (indicator din fișa de proces)		Nr. de mesaje emise și recepționate/nr. total de mesaje ce trebuiau emise (%)	min. 90%	97,90%	Realizat

Obiectivele de calitate ROMATSA pentru anul 2021 au fost îndeplinite.

Prin contribuția și efortul conjugat al experților siguranță și calitate, al personalului din structurile ROMATSA cu atribuții în domeniile siguranță, calitate, mediu (coordonatorii locali în domeniu), precum și al tuturor salariaților ROMATSA, s-a reușit în anul 2021 realizarea obiectivelor propuse:

- menținerea certificării R.A. ROMATSA ca furnizor de servicii de navigație aeriană/funcții de management al fluxurilor de trafic aerian (ATFM) și management al spațiului aerian (ASM) în urma procesului de verificare

al AACR a conformării organizației cu cerințele aplicabile din Regulamentul (UE) nr. 2017/373;

- recertificarea Sistemelor de Management al Calității și Mediului conform cu cerințele ISO 9001:2015 și ISO 14001:2015.

Domeniul cheie de performanță privind mediul

În cadrul domeniului cheie privind mediul conform Planului de Performanță, indicatorul cheie de performanță – KEA – eficiența medie a zborului de rută pe orizontală corespunzătoare traiectoriei efective se monitorizează la nivel european de către PRU EUROCONTROL.

România	Țintă 2021	Țintă 2021 Nivel UE	Realizat
KEA	2,10%	2,37%	2,26%

Indicatorul de performanță privind mediul (KEA) a înregistrat în anul 2021 o deviație față de țintă cu 0,12%. Conform analizei operaționale, la nivel intern ROMATSA, au fost identificate următoarele cauze care, cumulate, au condus la depășirea valorii țintă, și anume:

- în ciuda reducerii semnificative a traficului, zonele evitate de operatorii aerieni au fost menținute (Marea Neagră, Ucraina de Est, zona Crimeea), precum și
- restricțiile aferente (RAD) și interdicțiile de trafic aplicabile (între Ucraina și Rusia) în zonă.

Toate cele menționate mai sus au continuat să mențină distanța parcursă artificial crescută, chiar și pentru un număr mai mic de zboruri, cu efecte vizibile asupra indicatorului KEA. Acest fapt dovedește încă o dată că metodologia de calcul pentru indicatorul KEA ar trebui revizuită pentru a elimina influența factorilor externi, în afara controlului ROMATSA.

Distanța parcursă este, de asemenea, rezultatul preferinței operatorilor aerieni de a traversa zone sigure și stabile din punct de vedere geopolitic și din perspectiva fiecărei companii și a procedurilor de planificare, chiar dacă acest lucru înseamnă să zboare pe traiectorii mai lungi decât cele optime din perspectiva mediului.

Conflictele sau situațiile incerte din Orientul Mijlociu (de exemplu, Siria)/Ucraina pot determina operatorii companiilor aeriene să ocolească aceste zone și, ca urmare, să călătorească deja pe distanțe și traiectorii mai lungi/atipice încă înainte de a intra în spațiul aerian românesc. De asemenea, în contextul COVID-19, România a făcut parte din procesul de relaxare a restricțiilor RAD la nivelul rețelei ATM europene datorită traficului aerian redus, dar există anumite RAD-uri care sunt încă menținute pentru a gestiona fluxurile de trafic care planifică zborurile astfel încât să evite, de exemplu, zona Mării Negre.

Pentru reducerea impactului asupra mediului, România a continuat implementarea Free Route Airspace. Astfel, pe 7 noiembrie 2019, au fost extinse operațiunile FRA în regim H24 la nivelul inițiativei SEE FRA între România, Bulgaria și Ungaria, l-a care s-a adăugat începând cu 28 ianuarie 2021, Slovacia.

În concluzie, ROMATSA a luat toate măsurile care sunt în aria sa de responsabilitate pentru acest domeniu de performanță, iar deviația indicatorului față de țintă nu este cauzată de furnizarea serviciilor de navigație aeriană, cu unor factori exogeni.

Având în vedere că ROMATSA are un Sistem de management de Mediu (SMM) implementat și certificat conform standardului ISO 14001:2015, față de indicatorul descris mai sus (KEA), se mai urmăresc în plus 17 indicatori care contribuie direct sau indirect la calculul Amprentei de Carbon generată din activitățile curente ale ROMATSA. Din calculul estimativ al amprente de carbon din ultimii ani s-a observat o tendință de scădere a acestei, ceea ce a condus la scăderea emisiilor de CO₂ generate din activitățile ROMATSA, demonstrând astfel creșterea Performanței de Mediu.

Procesul de consultare formală a utilizatorilor spațiului aerian

Experții calitate și mediu conduc, coordonează și analizează activitatea de monitorizare a nivelului de satisfacție a Clienților Externi ai R.A. ROMATSA din punct de vedere al calității serviciilor furnizate de regie.

Monitorizarea nivelului de satisfacție și consultarea privind serviciile ANS și ATFM furnizate se desfășoară anual, utilizând cel puțin una dintre metodele următoare:

- întâlniri de lucru cu clienții externi ai ROMATSA (companii aviatice, piloți de aeronave, aeroporturi, organisme internaționale);
- completarea chestionarelor de monitorizare a nivelului de satisfacție de către clienții externi;
- alte metode (interviuri, evenimente, etc.), ori de câte ori se consideră necesar ;
- consultări bilaterale cu IATA pe probleme privind tarifele;
- consultări multilaterale cu EUROCONTROL, IATA, IACA, ERA, ELFAA, IAOPA pe probleme privind tarifele;
- consultări privind Danube FAB.

Datele rezultate în urma activității de monitorizare a gradului de satisfacție a clienților externi sunt colectate și centralizate după cum urmează:

La nivelul R.A. ROMATSA – Administrația Centrală:

- colectarea și centralizarea datelor rezultate în urma întâlnirilor, după completarea chestionarelor se face de către specialiștii calitate și mediu;
- colectarea și centralizarea chestionarelor primite prin poștă, fax, e-mail de la companiile aeriene, se face de către registratură și se transmit ulterior către specialiștii ROMATSA;

- când sunt completate on-line chestionarele sunt direcționate către specialiștii calitate și mediu;
- colectarea și centralizarea chestionarelor din domeniul Meteorologiei Aeronautice se face la nivel de subunitate, de către șeful compartimentului meteo care întocmește un tabel centralizator al chestionarelor completate și Raportul de monitorizare. Acestea sunt transmise către specialiștii MIM din Administrația Centrală, care trimit ulterior o copie către experții calitate și mediu;
- colectarea și centralizarea chestionarelor privind furnizarea AIS de către R.A. ROMATSA se face de către specialiștii în domeniu care trimit o copie a acestor chestionare și Raportul de Monitorizare către experții calitate și mediu.

La nivel de subunitate:

- colectarea și centralizarea chestionarelor la nivel de subunitate se face de către Coordonatorul Local de Calitate și Mediu și de directorul de subunitate;
- colectarea și centralizarea chestionarelor din domeniul Meteorologiei Aeronautice se face de către fiecare șef de birou/stație meteo din fiecare subunitate care întocmește un tabel centralizator al chestionarelor completate, care împreună cu Raportul de monitorizare sunt transmise la specialiștii MIM și ulterior către experții calitate și mediu;
- colectarea și centralizarea chestionarelor de Satisfacție Clienți Externi se face către fiecare șef de unitate ARO/Briefing care le transmite Coordonatorului Local de Calitate și Mediu și acesta transmite o copie a chestionarelor colectate către experții calitate și mediu din Administrația Centrală.

Evaluarea gradului de satisfacție a clienților externi, conform procedurilor interne, se realizează astfel:

Pentru R.A. ROMATSA – Administrația Centrală – Evaluarea gradului de satisfacție se realizează în urma analizei chestionarelor distribuite clienților externi la întâlniri, pe internet sau prin poștă/fax, de către experții calitate și mediu și este prezentat în cadrul Analizei Efectuate de Management.

Pentru domeniul Informării Aeronautice – Raportul de monitorizare rezultat în urma analizei chestionarelor privind furnizarea AIS de către R.A. ROMATSA, este întocmit de specialiștii AIM din cadrul Administrației Centrale și transmis anual, în copie, către experții calitate și mediu.

De asemenea, acestea sunt analizate în vederea includerii în Analiza Efectuată de Management la nivel R.A. ROMATSA – Administrația Centrală.

Pentru subunități – Evaluarea gradului de satisfacție se realizează în urma analizei chestionarelor colectate la nivelul subunității, care este prezentată în Analiza Efectuată de Management la nivel local sunt transmise în copie la experții calitate și mediu.

Pentru domeniul Meteorologie Aeronautică – Rapoartele de monitorizare rezultate în urma analizei chestionarelor distribuite la nivelul subunităților operatorilor aerieni, sunt întocmite de Șeful de birou/stație meteo și sunt transmise anual, în copie, specialiștilor MIM și, ulterior, experților calitate și mediu.

De asemenea, acestea sunt analizate în vederea includerii în Analiza Efectuată de Management la nivel R.A. ROMATSA – Administrația Centrală.

Corecțiile și/sau acțiunile corective, inclusiv propunerile de îmbunătățire rezultate în urma analizelor Rapoartelor de monitorizare cu privire la nivelul de satisfacție a Clienților externi sunt avizate de directorul siguranță și calitate și constituie elemente de intrare pentru Analiza Efectuată de Management la nivelul regiei.

În anul 2021, având în vedere situația creată de pandemia COVID-19, datele colectate au fost din chestionarele de monitorizare a satisfacției clienților externi distribuite și colectate prin compartimentele ARO/Briefing din cadrul aeroporturilor.

În cadrul Analizei efectuate de Management la nivelul regiei au fost analizate datele colectate cu ajutorul chestionarelor de monitorizare a satisfacției clienților externi și a rezultat următoarea concluzie:

Clienții externi au apreciat calitatea serviciilor furnizate de R.A. ROMATSA ca fiind foarte bună.

Percepția clienților externi este avută în vedere ca un element important pentru îmbunătățirea serviciilor furnizate de R.A. ROMATSA. În acest sens, propunerile de îmbunătățire colectate de la clienți externi au fost analizate și, după caz, au fost stabilite măsuri pentru implementarea acestora.

PROIECTUL Danube FAB

Cadru general

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.

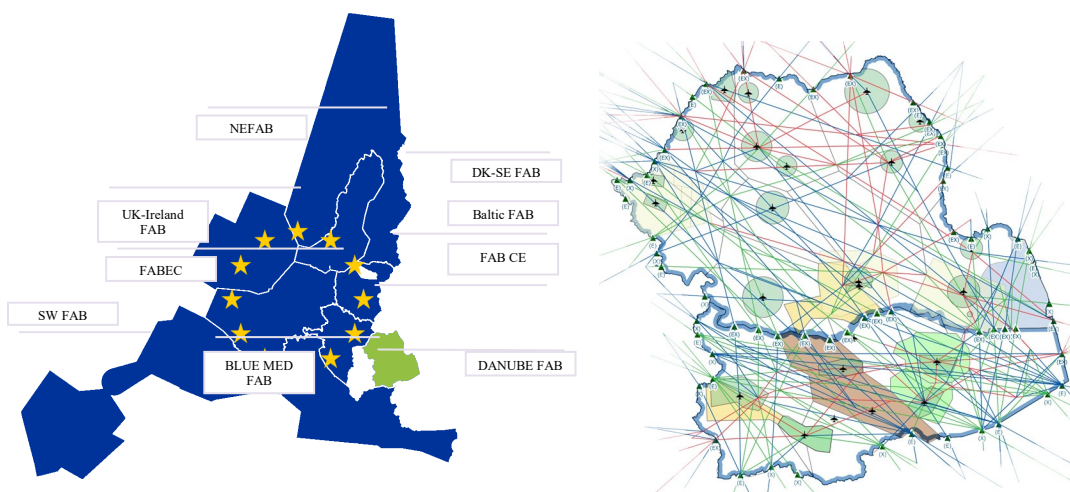


Figura 1 - Danube FAB

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.

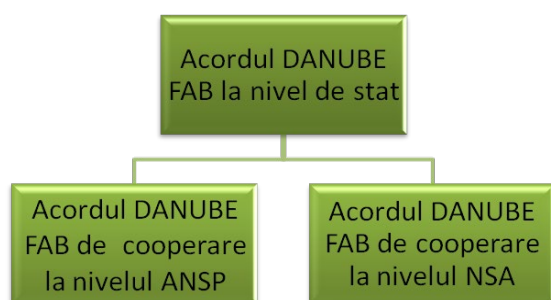


Figura 2- Structura cadrului principal de reglementare Danube FAB

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

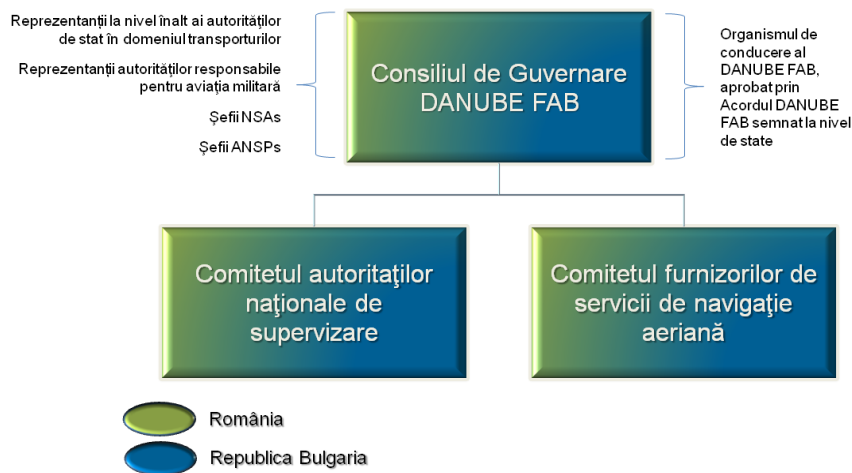


Figura 3 - Structura organizatorică DANUBE FAB

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).

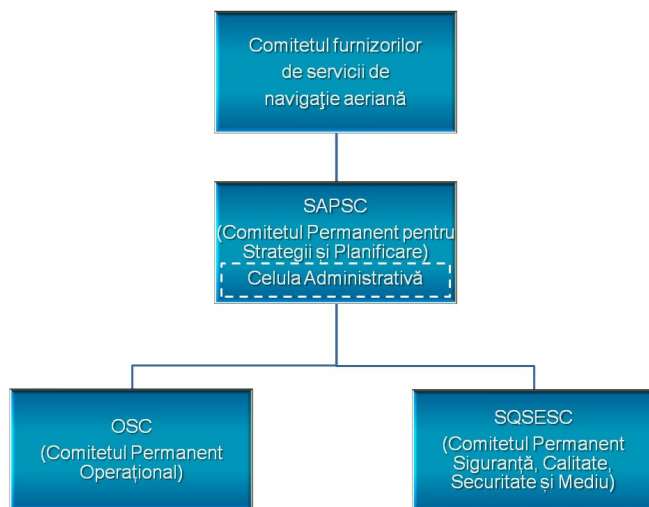


Figura 4 – Organismele suport create la nivelul ANSP Board

Mai multe informații și documente sunt disponibile pe www.danubefab.eu, inclusiv cu privire la întâlnirile și documentele menționate mai jos.

Structuri de guvernare Danube FAB

Pe parcursul anului 2021 au avut loc două întâlniri ale Consiliului de guvernare Danube FAB, în data de 28 aprilie și, respectiv, în data de 4 noiembrie.

De asemenea, pe parcursul anului 2021 au avut loc două întâlniri ale Comitetului furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP Board), astfel: în data de 27 aprilie și în data de 3 noiembrie.

Planificare strategică

În anul 2021 au fost definitive și adoptate documentele „Programul Strategic Danube FAB pentru perioada 2021-2025”, „Planul Anual Danube FAB pentru anul 2021” și „Raportul Anual Danube FAB pentru anul 2021”, documente realizate în conformitate cu prevederile Acordului Danube FAB.

De asemenea, au fost inițiate documentele „Programul Strategic Danube FAB pentru perioada 2022-2026” și „Planul Anual Danube FAB pentru 2022”. În paralel, în anul 2021 a fost finalizat un studiu strategic de impact asupra Danube FAB al noilor evoluții preconizate ale pachetului legislativ Single European Sky, studiu ale cărui recomandări vor fi analizate pentru includere în variantele finale ale documentelor strategice menționate anterior.

Consultare 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 2021 au avut loc două întâlniri SCF, în data de 19 mai și, respectiv, în data de 7 decembrie. Cu aceste ocazii, reprezentanților sindicatelor și ai organizațiilor profesionale le-au fost prezentate stadiul principalelor 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.

Activități prioritare:

- Free Routes Airspace (FRA)

Începând cu data de 28 ianuarie 2021, proiectul SEE FRA (South East Europe Free Route Airspace, implementat cu succes pe data de 7 noiembrie 2019), a fost extins cu spațiul aerian al Slovaciei. Aceasta constituie o primă extindere SEE FRA, făcând astfel posibile operațiunile de rute libere transfrontaliere – free route cross border H24/7 în spațiul aerian a 4 state (Bulgaria, Ungaria, România și Slovacia).

- Raționalizarea Tehnică și Infrastructura

Obiectivul general al acestui proiect prioritar este extinderea cooperării în domeniul tehnic prin identificarea oportunităților pentru coordonare, raționalizare și/sau utilizarea în comun a infrastructurii tehnice. În anul

2021 au fost în coordonare mai multe proiecte, prioritatea fiind extinderea setului de mesaje OLDI schimbate la nivel FAB.

- Coordonarea InterFAB

În cadrul platformei de coordonare InterFAB, Danube FAB s-a implicat activ prin participarea la întâlniri și workshop-uri tematice. De asemenea, Danube FAB s-a oferit să găzduiască, în septembrie 2022 la Sofia, un workshop InterFAB cu tema „Reziliența în ATM”, eveniment ce a fost organizat în colaborare FABEC.

- Extinderea Danube FAB

În anul 2021, cei doi observatori în cadrul Danube FAB (Republica Moldova și Republica Macedonia de Nord) au fost încurajați să investigheze la nivel național oportunități de extindere a colaborării cu Danube FAB.

- Tranziția către noile evoluții din cadrul Single European Sky

În contextul noilor evoluții legislative, la nivel european, partenerii Danube FAB au inițiat o coordonare în vederea investigării oportunităților de proiecte comune eligibile pentru finanțările ce urmează a fi lansate în anul 2022.

AUDIT INTERN

Activitatea de audit intern derulată în cursul anului 2020, s-a desfășurat în conformitate cu prevederile Legii nr. 672/2002 privind auditul public intern, republicată, cu modificările și completările ulterioare, a prevederilor OMT nr. 1.380/2016 pentru aprobarea Normelor specifice privind exercitarea activității de audit intern în cadrul Serviciului Audit al Ministerului Transporturilor precum și în cadrul compartimentelor de audit intern ale entităților publice din subordinea/sub autoritatea acestuia și în baza Planului anual de audit intern pentru anul 2021, aprobat de directorul general al R.A. ROMATSA.

A. Detaliat, activitatea derulată de structura de audit intern în perioada raportată este prezentată în Raportul privind activitatea de audit intern aferentă anului 2021 desfășurată la nivelul R.A. ROMATSA, înregistrat sub nr. 900/17.01.2022, document care are ca scop principal acela de a prezenta activitatea de audit intern desfășurată la nivelul R.A. ROMATSA în cursul anului 2021 și contribuția activității specifice de audit intern la îmbunătățirea, în general, a activității regiei. Sintetic, activitatea de audit intern la nivelul anului 2021 a constat în derularea următoarelor misiuni/acțiuni de audit intern:

- misiunea de audit intern cu tema „Evaluarea procesului de autoevaluare și raportare a Sistemului de Control Intern Managerial implementat la nivelul R.A. ROMATSA”

În cadrul misiunii de audit intern a fost implicată Comisia de monitorizare SCIM, scopul misiunii de consiliere fiind acela de a da asigurare directorului general al ROMATSA că activitatea de autoevaluare SCIM la 31.12.2020 respectă cadrul normativ și obiectivele asumate de regie prin Programul de dezvoltare al SCIM pentru anul 2020 sunt aduse la îndeplinire.

Obiectivele misiunii de consiliere formalizată acordată comisiei au fost:

- facilitarea înțelegerii pentru cunoașterea în profunzime a modului de completare a chestionarului de autoevaluare;
- identificarea obstacolelor întâmpinate în procesul de raportare SCIM;
- acordarea de consultanță Comisiei asupra modului de monitorizare a îndeplinirii obiectivelor stabilite în Programul de dezvoltare al SCIM pentru anul 2020 (de către structurile responsabile).

Perioada vizată a fost anul 2020.

Concluzie

Ca urmare a misiunii de consiliere acordate Comisiei SCIM în activitățile derulate privind autoevaluarea stadiului de implementare a Standardelor de control intern managerial și dezvoltare a sistemului de control intern managerial la nivelul R.A. ROMATSA, echipa de audit intern remarcă progresul înregistrat cu menținerea la un nivel de calitate corespunzător a standardelor de control intern managerial la nivelul tuturor structurilor de specialitate din cadrul R.A. ROMATSA, sub coordonarea și îndrumarea Comisiei.

Față de cele constatate pe parcursul misiunii de consiliere, din analiza chestionarelor de autoevaluare privind stadiul de implementare a standardelor specifice în domeniu, transmise Secretariatului Comisiei de către structurile Administrației Centrale și de către subunități, echipa de audit intern apreciază că sistemul de control intern managerial existent la nivelul regiei este CONFORM, aspect menționat inclusiv în Raportul asupra sistemului de control intern managerial de către directorul general al regiei, document transmis pe platforma Secretariatului General al Guvernului.

Opinie

În opinia echipei de audit, aspectele constatate privind procesul de autoevaluare și raportare a stadiului Sistemului de Control Intern Managerial, nu prezintă riscuri semnificative privind o eventuală perturbare, atât a implementării, cât și dezvoltării sistemului, riscuri a căror efecte vor fi diminuate prin adaptarea propunerilor de soluții identificate de către auditorii interni.

- misiunea de audit intern cu tema „Evaluarea modului de îndeplinire a condițiilor din Fișele de post ale tuturor membrilor conducerii executive (directori), atât la nivelul Administrației Centrale, cât și la nivelul subunităților”

Misiunea de audit intern de regularitate, de tip ad-hoc, a fost derulată în perioada 12.01 – 15.02.2021, la solicitarea expresă a Consiliului de Administrație al R.A. ROMATSA.

Scopul misiunii de audit intern a fost asigurarea Consiliului de Administrație și a directorului general al regiei că, acele condiții cuprinse în fișele de post aferente funcțiilor de conducere (directori) ocupate de personalul angajat în prezent, de la nivelul Administrației Centrale și subunități, sunt stabilite potrivit cerințelor legale și specifice regiei sunt uniforme și sunt respectate.

Obiectivul misiunii de audit intern este verificarea modului de îndeplinire a condițiilor din Fișele de post ale tuturor membrilor conducerii executive (directori), atât la nivelul Administrației Centrale, cât și la nivelul subunităților.

Perioada auditată – de la numirea pe funcția de conducere executivă (director), la nivelul Administrației Centrale și de la Subintăți, ocupate de personalul angajat în prezent pe acele posturi.

Structura supusă auditării este Serviciul Resurse Umane din cadrul Administrației Centrale, structură de specialitate care are responsabilități specifice în domeniul resurselor umane la nivelul regiei.

Concluzii

Ca urmare a derulării misiunii de audit intern privind verificarea modului de îndeplinire a condițiilor din Fișele de post ale tuturor membrilor conducerii executive (directori), atât la nivelul Administrației Centrale, cât și la nivelul subunităților, echipa de audit intern consideră că *aceste condiții au fost îndeplinite în momentul ocupării acestor posturi de personalul numit în prezent* însă, analiza documentelor puse la dispoziție și informațiile cu care auditorii interni au intrat în contact, subliniază faptul că *există și deficiențe pe zona de organizare/gestionare a fișelor posturilor.*

În acest context, pe baza analizei documentelor și situației puse la dispoziție de Serviciul Resurse Umane – Administrația Centrală, *echipa de audit intern, dă asigurare directorului general că ocupanții posturilor aferente funcției de director (în prezent), au îndeplinit condițiile stipulate în cadrul fișei postului respectiv, la momentul numirii.*

În viziunea auditorilor interni, acest material poate constitui unul dintre demersurile sale de a semnală conducerii regiei necesitatea instituirii unei abordări unitare a managementului resurselor umane (MRU) în cadrul R.A. ROMATSA.

O abordare unitară a resurselor umane, inclusiv a posturilor de conducere executivă de la nivel superior, este esențială pentru a permite conducerii executive și Consiliului de Administrație, să realizeze în ROMATSA un sistem MRU performant, capabil să atragă, să rețină, să valorifice și să motiveze persoanele adecvate care dețin competențele necesare pentru exercitarea activităților corespunzătoare.

În atingerea acestui scop, atenția managementului trebuie îndreptată în următoarele domenii principale:

- continuarea demersurilor pentru finalizarea cu celeritate a elaborării Strategiei de resurse umane de nivelul R.A. ROMATSA, ca urmare a recomandării auditorilor interni din Raportul întocmit cu ocazia misiunii de audit intern derulată în cursul trimestrului I 2020, recomandare complementară celei a Curții de Conturi, formulate ca urmare a auditului performanței – „Performanța activității specifice desfășurate de către Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian – ROMATSA” reconfirmată prin Raportul de follow-up nr. 23.343/18.12.2020;
- elaborarea unei proceduri de sistem sau o instrucțiune aplicabilă la nivelul întregii regii, care să prezinte modalitatea concretă de elaborare, aprobare, actualizare, semnare, luare la cunoștință sau contestare a fișelor posturilor, așa cum auditorii interni au recomandat și ca urmare a auditului anterior efectuat în cadrul Serviciului Resurse Umane.

Opinie

Cu toate că auditul intern formulează recomandări, echipa de audit intern consideră oportună aplecarea cu interes a conducerii regiei (n.b. – directorat și Consiliul de Administrație), asupra riscului neimplementării recomandărilor, în vederea evitării unor eventuale spețe similare cu cele expuse pe parcursul prezentului raport, dar și în cele anterioare acestuia.

Susținem acest aspect deoarece acest proces de implementare nu ar trebui să fie dificil în condițiile în care, pentru majoritatea recomandărilor formulate, există planuri de acțiune întocmite de către structurile auditate (n.b. – pe zona fișelor de post) și aprobate de către același nivel managerial ca și rapoartele de audit intern, însă ale căror termene de implementare fie au fost depășite, fie eu fost reeșalonate printr-un nou termen.

Totodată, prin intermediul raportului s-a reiterat necesitatea analizei la nivelul managementului, a oportunității desemnării, eventual a unei Comisii/Grup de lucru coordonat cu experții în organizare și relații în care să fie cooptați și reprezentanții salariaților în vederea amortizării/actualizării prevederilor ROF, a fișelor de compartiment, fișelor posturilor și Regulamentului Intern.

- Misiunea de audit intern cu tema „Evaluarea activității juridice”

Misiunea de audit intern de regularitate, a fost derulată în perioada 01.02.2021 – 02.04.2021.

Scopul misiunii de audit intern este asigurarea directorului general al regiei că organizarea și desfășurarea activității juridice la nivelul R.A. ROMATSA se desfășoară cu respectarea cadrului legislativ.

Obiectivele misiunii de audit intern:

- analiza modului de organizare a structurii organizatorice responsabilă cu efectuarea activităților specifice domeniului juridic;

- evaluarea modului de desfășurare a activităților în vederea atingerii obiectivelor specifice structurii;
- evaluarea subsistemului de control intern managerial.

Concluzii

Ca urmare a derulării misiunii de audit intern asupra modului de exercitare a activității juridice la nivelul ROMATSA, echipa de audit intern consideră că acest domeniu este unul complex, se desfășoară, are rezultate și nu prezintă sincope semnificative, cu toate că analiza documentelor puse la dispoziție și informațiile cu care echipa de audit intern a intrat în contact, subliniază faptul că există și deficiențe pe zona de organizare.

Menționăm acest aspect pornind, în primul rând de la inexistența unei funcții de conducere la nivelul Serviciului Juridic din cadrul administrației centrale, relațiile cu structurile juridice de la nivelul DR București și DSNA București care nu sunt relevate suficient în practică pe componentele de coordonare/control/îndrumare metodologică (n.b. aspect privit prin autoritatea DJA), la care se adaugă și problematica gestionării petițiilor.

Un aspect important evidențiat pe parcursul misiunii de audit intern îl reprezintă creșterea, pentru perioada auditată și în prezent, a numărului de consilieri juridici în cadrul structurii auditate dar și a gradului de implicare a acestora în majoritatea proceselor în care este implicată regia.

În acest context, echipa de audit intern dă asigurare directorului general al regiei că activitatea juridică la nivelul ROMATSA se desfășoară cu respectarea cadrului legislativ și cu mențiunea că aceasta nu este în procent de 100% datorită zonei de organizare și a deficiențelor identificate care, necesită îmbunătățiri.

Opinie

Chiar dacă concluzia prezentată anterior nu are caracter eminentemente pozitiv, considerăm că prin implementarea recomandărilor formulate în prezentul Raport și cu exercitarea unor pârghii de control adecvate realității activităților derulate în cadrul domeniului auditat, activitatea juridică va funcționa în parametri normali, iar manifestarea riscurilor asociate activităților cu deficiențe se va menține într-o zonă în care acestea pot fi monitorizate.

- Misiunea de audit intern „Evaluarea sistemului de prevenire a corupției 2021”

Misiunea de audit intern s-a desfășurat în perioada 05 aprilie – 04 iunie 2021, acesta fiind un audit de regularitate.

Scopul misiunii de audit intern este de a furniza directorului general al regiei asigurări cu privire la respectarea reglementărilor în vigoare pentru implementarea măsurilor preventive, referitoare la conflictul de interese, incompatibilități și interdicții după încheierea angajării în cadrul R.A. ROMATSA.

Obiectivul misiunii de audit intern îl reprezintă „Evaluarea măsurilor preventive stabilite prin Anexa 3 la Strategia Națională Anticorupție referitoare la conflicte de interese, incompatibilități și interdicții după încheierea angajării în entitățile publice (pantouflage)”.
Perioada auditată: 2019 – 2020.

Concluzie

Analiza activităților desfășurate și documentelor elaborate pentru alinierea regiei la prevederile legale în domeniul anticorupției, respectiv conflictele de interese, incompatibilitățile și pantouflage-ul, evidențiază un stadiu relevant în implementarea a două măsuri preventive (una nefiind aplicabilă regiei), determinând echipa de audit intern să dea asigurare directorului general al ROMATSA că sistemul de prevenire a corupției și implementarea Strategiei Naționale Anticorupție 2016-2020 la nivelul R.A. ROMATSA respectă cadrul legislativ existent și se desfășoară în condiții de eficacitate.

Opinie

În contextul activităților din ce în ce mai pregnante în domeniul anticorupției la nivel național, echipa de audit intern recomandă managementului R.A. ROMATSA și personalului cu responsabilități în domeniul anticorupției să fie mult mai proactiv, să anticipeze probleme, să prevină și să gestioneze eventualele situații critice, prin instrumentele cerute de legislația în domeniu, dispuse/transpuse în documentele organizatorice interne, în vederea pregătirii pentru implementarea următoarei strategii în domeniul anticorupție.

Considerăm că demersurile pentru implementarea cerințelor SNA 2016-2020 aplicabile regiei, trebuie să se intensifice astfel încât să contribuie la alinierea R.A. ROMATSA la prevederile legale în acest domeniu, aspect avut în vedere inclusiv de auditorii interni prin planificarea o dată la doi ani, a unor misiuni de audit intern pe această zonă de activitate/responsabilitate.

- misiunea de audit intern „Pregătirea profesională și organizarea resurselor CTA”

Misiunea s-a desfășurat în perioada 03 iulie – 27 septembrie 2021.

Scopul misiunii de audit intern a fost asigurarea directorului general al regiei că organizarea și desfășurarea activității de pregătire profesională în domeniul CTA la nivelul R.A. ROMATSA se desfășoară cu respectarea cadrului legislativ.

Obiectivele misiunii de audit intern au fost:

- evaluarea procesului de gestionare a pregătirii profesionale și organizării resurselor CTA;
- analiza formalizată a modului de selecție și angajare a controlorilor de trafic aerian, a procedurilor utilizate, a costurilor generate de pregătirea profesională a CTA și dispunerea măsurilor care se impun, corespunzător rezultatelor acestei analize.

Perioada auditată a vizat activitatea desfășurată de specialiștii în acest domeniu în intervalul 2018 – aprilie 2021.

Concluzie

Ca urmare a derulării misiunii de audit intern asupra modului de exercitare a activităților de pregătire profesională și organizare a resurselor CTA la nivelul R.A. ROMATSA, cu toate că acest domeniu este unul complex și experții se confundă în prezent cu probleme în ceea ce privește încadrarea cu personal de specialitate, echipa de audit intern consideră că procesul se desfășoară în parametri normali, are rezultate și nu prezintă sincope.

În acest context, echipa de audit intern dă asigurare directorului general al regiei că activitatea specialiștilor în domeniul managementul pregătirii profesionale și organizarea resurselor CTA se desfășoară cu respectarea cadrului legislativ.

Complementar, în aceeași manieră se încadrează și soluția identificată pentru implementarea măsurii Curții de Conturi referitoare la efectuarea analizei formalizate a modului de selecție și angajare a controlorilor de trafic aerian.

Opinie

Pornind de la concluzia prezentată anterior, echipa de audit intern consideră că prin continuarea unui management performant, în condițiile unei reveniri la normal a situației globale afectată de pandemia de COVID-19, activitatea de pregătire profesională și organizare a CTA va funcționa în condiții de eficiență, crescând calitatea serviciilor oferite de către R.A. ROMATSA.

- misiune de audit intern „Evaluarea modului de organizare și desfășurare a activității de licențiere

Misiunea de audit intern s-a desfășurat în perioada 17 mai – 27 august 2021, printr-un audit de regularitate.

Scopul misiunii de audit intern este asigurarea directorului general al regiei că organizarea și desfășurarea activității de licențiere a personalului la nivelul R.A. ROMATSA se desfășoară cu respectarea cadrului legislativ.

Obiectivul misiunii de audit intern: Analiza modalității de desfășurare a activității de licențiere a personalului – organizare, planificare, derulare și control.

Perioada auditată: 2018 – aprilie 2021.

Concluzie

Ca urmare a derulării misiunii de audit intern asupra modului de exercitare a activității de licențiere a personalului la nivelul R.A. ROMATSA și în urma analizei documentelor puse la dispoziție și informațiile cu care echipa de audit intern a intrat în contact, auditorii consideră că acest domeniu este unul complex, se desfășoară, are rezultate și nu prezintă sincope și subliniază faptul că nu există deficiențe pe zona de organizare.

În acest context, echipa de audit intern dă asigurare directorului general al regiei că activitatea de licențiere a personalului la nivelul R.A. ROMATSA se desfășoară cu respectarea cadrului legislativ.

Opinie

Concluzia prezentată anterior are caracter total pozitiv, considerăm că prin implementarea recomandărilor formulate în prezentul material și prin continuarea și perfecționarea pârghiilor de control adecvate realității activităților derulate în cadrul domeniului auditat, activitatea de licențiere a personalului funcționează și va funcționa în parametrii normali iar manifestarea riscurilor asociate activităților de licențiere vor menține într-o zonă în care acestea pot fi monitorizate.

- misiunea de audit „Evaluarea modalității de întocmire și respectare a Fișelor de post ale unor salariați din cadrul Serviciului CNS – Administrația Centrală, respectiv DSNA Suceava”

Misiunea de audit intern s-a desfășurat în perioada 02 iunie – 02 iulie 2021 printr-un audit de regularitate ad-hoc.

Scopul misiunii de audit intern este de a da asigurare directorului general că atribuțiile și responsabilitățile menționate în Fișele de post ale unor salariați din cadrul Serviciului CNS – Administrația Centrală, respectiv DSNA Suceava și a Fișelor Compartimentului aferente acestor structuri sunt stabilite într-un mod uniform, respectă cerințele legale sau specifice regiei și sunt respectate.

Obiectivele misiunii

- evaluarea și verificarea modului în care au fost întocmite și respectate Fișele de post și Fișele Compartimentului Serviciului CNS – Administrația Centrală și DSNA Suceava.
- Analiza acțiunilor de evaluare, monitorizare și control exercitată de șefii locurilor de muncă (director general, director departament tehnic dezvoltare, director tehnic, șef serviciu CNS, director DSNA Suceava, responsabil tehnic DSNA Suceava) din punct de vedere administrativ, asupra aspectelor semnalate de semnatarii Raportărilor voluntare/petiției.

Perioada auditată : 2019 – prezent

Concluzii

Pornind de la caracterul atipic al prezentei misiuni de audit intern și ținând cont de evoluția/sucesiune acțiunilor (n.b. – chiar și în prezent există sesizări adresate ministrului transporturilor și infrastructurii), concluzia echipei de audit intern este că actualele reglementări interne, forme de organizare și/sau atitudini manageriale, permit apariția unor spețe de genul celei analizate, în condițiile în care, așa cum s-a mai afirmat, nu există un Cod de conduită al anjajaților R.A. ROMATSA, nu este monitorizată suficient de către șefii structurilor de specialitate îndeplinirea unor responsabilități, unele

proceduri sunt editate dar nu sunt distribuite la tot personalul, alte proceduri nu sunt cunoscute etc.

Cu alte cuvinte, situațiile de genul celei analizate în acest material pot apărea nu din cauza cadrului legal inefficient asigurat (n.b. – ca de altfel și în cazul ierarhiilor stabilite), ci în condițiile în care acesta nu este respectat, caz în care nu se mai pune problema suficienței reglementărilor ci a conștiinței profesionale, a corectitudinii și disciplinei muncii/profesionale.

Opinie

În opinia echipei de audit intern, situația analizată în cadrul prezentei misiuni, reprezintă un caz izolat, care nu trebuie generalizat la nivelul regiei, însă trebuie privit ca un semnal de alarmă care evidențiază că sistemele funcționale de la nivelul regiei, în anumite contexte, pot fi afectate și care, la rândul lor, pot influența mai mult sau mai puțin funcționarea R.A. ROMATSA.

De aceea, pornind de la premisa că situația analizată este o stare de fapt, în sensul că s-au întâmplat, se întâmplă și probabil se vor mai întâmpla asemenea spețe, echipa de audit intern este de părere că, tocmai prin consecințele și efectele acestora, unele chiar nedorite, se impune necesitatea acelei fermități/promptitudini din partea managementului, fără ezitări și/sau afecțiuni de rutină, de coordonare, monitorizare continuă și decizii punctuale/viabile în asemenea spețe, inclusiv de reactualizare a sistemelor funcționale la cerințele prezente de complexitate aferente unor activități.

Ca atare, față de speța analizată și de scopul misiunii, echipa de audit intern dă asigurare directorului general că atribuțiile și responsabilitățile menționate în fișele de post ale unor salariați din cadrul structurilor de specialitate implicate și a fișelor compartimentului aferente acestor structuri, asigură cadrul legal necesar derulării activităților specificed în responsabilitate, inclusiv în domeniul ierarhiilor profesionale stabilite, respectiv ierarhice, funcționale, de colaborare și de reprezentare.

- misiunea de audit intern cu tema „Evaluarea procesului de inventariere generală a patrimoniului”

Misiunea de audit intern s-a desfășurat în perioada 01 septembrie – 29 octombrie 2021, printr-un audit de regularitate

Scopul misiunii de audit intern este asigurarea directorului general al regiei că organizarea și desfășurarea activității de inventariere la nivelul R.A. ROMATSA se desfășoară cu respectarea cadrului legislativ.

Obiectivele misiunii:

- evaluarea procesului de organizare și desfășurare a activității de inventariere și evaluare a bunurilor regiei;
- analiza modului de reflectare în contabilitate a rezultatelor inventarierii.

Perioada auditată: 2019 – mai 2021.

Concluzie

Ca urmare a derulării misiunii de audit intern asupra operațiunii de inventariere la nivelul R.A. ROMATSA, concluzia echipei de audit intern se conturează în jurul faptului că, acest proces complex este abordat în mod corespunzător. Pornind de la legislația în materie, la nivelul regiei s-a considerat oportună procedurarea activităților privind inventarierea, un element important în înțelegerea tuturor pașilor ce trebuie urmați, acțiune ce a adus plus-valoare începând cu anul 2015.

Cu toate acestea, nu poate fi trecută cu vederea problema personalului din cadrul subunităților pe zona PAD, care generează dificultăți în realizarea unor activități obligatorii potrivit diverselor acte normative, inclusiv reglementările în ceea ce privește inventarierea, situație rezolvabilă în viziunea echipei de audit intern doar printr-o abordare a conducerii pe verticală a regiei.

Considerând că aspectele prezentate în acest material vor fi analizate de către personalul responsabil cu operațiunea de inventariere și managementul regiei, echipa de audit intern dă asigurare directorului general al regiei că activitatea de inventariere se desfășoară cu respectarea cadrului legislativ.

Complementare, în aceeași manieră se încadrează și faptul că această activitate este monitorizată permanent atât prin acțiunile specifice de control (cu obiective concrete ce privesc inventarierea) ale serviciului ce se ocupă de controlul financiar de gestiune, cât și prin verificarea/auditarea efectuată de către Curtea de Conturi a României.

Opinie

Pornind de la concluzia prezentată anterior, echipa de audit intern consideră că tratarea aspectelor surprinse conduce la eficientizarea procesului de inventariere, atât din punct de vedere calitativ cât și al eficienței acestei activități în ceea ce privește gestionarea corespunzătoare a bunurilor și disponibilităților regiei.

- misiune de audit intern „Analiza modului de realizare a plăților asumate prin angajamente legale, constituirea veniturilor și stabilirea titlurilor de creanță, precum și respectarea cadrului legal/procedural în exercitarea activităților financiare”

Misiunea de audit intern s-a desfășurat în perioada 01 septembrie – 29 octombrie 2021, desfășurându-se un audit de regularitate.

Scopul misiunii de audit intern este asigurarea directorului general al regiei că plățile sumate prin angajamente legale, inclusiv din fondurile comunitare – plăți, încasările prin bănci sau casierie; constituirea veniturilor la nivelul R.A. ROMATSA, modul de stabilire a titlurilor de creanță precum și a facilităților acordate la încasarea acestora;

Activitățile financiare sau cu implicații financiare desfășurate de R.A. ROMATSA din momentul constituirii angajamentelor până la utilizarea

fondurilor de către beneficiarii finali, inclusiv a fondurilor provenite din finanțare externă, se desfășoară cu respectarea cadrului legislativ.

Obiectivele misiunii:

- analiza activităților desfășurate în vederea realizării plăților asumate prin angajamente bugetare și legale;
- evaluarea modului de constituire a veniturilor și stabilire a titlurilor de creanță;
- verificarea respectării cadrului legal și procedural în exercitarea activităților financiare sau cu implicații financiare.

Perioada auditată: 2019 – mai 2021

Concluzie

În urma desfășurării misiunii de audit intern, din evaluarea activităților menționate mai sus, a analizei cauzelor și consecințelor acestora, au rezultat o serie de particularități pe care echipa de audit intern le consideră ca având atât o amplitudine organizatorică și formală, dar care, privite din exterior și necunoscându-se suficient specificul de activitate al regiei, există riscul ca acestea să fie interpretate și etichetate într-un mod neadecvat, neconform cu realitatea și modul profesionist de desfășurare al acestor activități.

Rezolvarea aspectelor constatate în timpul derulării misiunii de audit intern, prin implementarea recomandărilor formulate, este un lucru pe care îl considerăm facil, reprezentând doar o aliniere firească la ceea ce reprezintă și cum funcționează sistemul de organizare a plăților asumate prin angajamente legale, inclusiv din fondurile comunitare – plăți, încasările prin bănci sau casierie/planificare, organizare, control; constituirea veniturilor la nivelul R.A. ROMATSA, modul de stabilire a titlurilor de creanță precum și facilităților acordate la încasarea acestora; activitățile financiare sau cu implicații financiare desfășurate de R.A. ROMATSA din momentul constituirii angajamentelor până la utilizarea fondurilor de către beneficiarii finali, inclusiv a fondurilor provenite din finanțare externă, având la bază control financiar preventiv propriu, în cadrul R.A. ROMATSA.

Având în vedere toate cele de mai sus, precum și faptul că, în prezent, se intenționează o reorganizare, astfel încât să se ajungă la o organizare eficientă și benefică, în concordanță cu cerințele actuale, echipa de audit intern consideră că este momentul oportun pentru a lua în considerare propunerea contabilului șef de constituire a unei structuri dedicate derulării activității de control financiar preventiv propriu în coordonarea directorului economic, concomitent cu următoarele acțiuni:

- pregătire preliminară temeinică a modificării cadrului organizatoric actual, prin organizarea pe verticală a activităților financiar-contabile, de resurse umane, achiziții și administrativ;
- implementarea în integritatea lui, a sistemului e-management;
- revizuirea ROF-ului regiei;

- redefinirea atribuțiilor de coordonare și subordonare între subunități, ca puncte de lucru și administrația centrală.

În consecință, echipa de audit intern acordă managementului R.A. ROMATSA asigurarea că plățile asumate prin angajamente legale, inclusiv din fondurile comunitare – plăți, încasările prin bănci sau casierie/planificare, organizare, control; constituirea veniturilor la nivelul R.A. ROMATSA, modul de stabilire a titlurilor de creanță precum și a facilităților acordate la încasarea acestora; activitățile financiare sau cu implicații financiare desfășurate de R.A. ROMATSA din momentul constituirii angajamentelor până la utilizarea fondurilor de către beneficiarii finali, inclusiv a fondurilor provenite din finanțare externă, se desfășoară cu respectarea cadrului legislativ.

Opinie

Prin implementarea recomandărilor formulate de echipa de audit intern, se poate obține monitorizarea corespunzătoare a plăților asumate prin angajamente legale, inclusiv din fondurile comunitare – plăți, încasările prin bănci sau casierie/planificare, organizare, control; constituirea veniturilor la nivelul R.A. ROMATSA, modului de stabilire a titlurilor de creanță precum și a facilităților acordate la încasarea acestora, într-o manieră eficientă, cu respectarea reglementărilor legale și a dispozițiilor conducerii regiei.

Totodată, prin aplicarea liniilor formulate în raport, regia va fi în măsură să dezvolte instrumente/pârghii de monitorizare adecvate îmbunătățirii activității în ansamblul ei, fapt care va conduce și la o mai bună gestionare a riscurilor.

Până la eliminarea aspectelor care necesită îmbunătățiri consemnate în cadrul prezentului raport ce urmează a fi soluționate prin implementarea recomandărilor formulate, trebuie asigurat un control sporit, care să nu permită manifestarea unor riscuri majore, cu implicații asupra activității și obiectivelor regiei.

- misiunea de audit intern cu tema „Evaluarea modului de organizare și desfășurare a activității de licențiere”

Misiunea s-a desfășurat în perioada 18 octombrie – 17 decembrie 2021, printr-un audit de regularitate.

Structura supusă auditării a fost Serviciul Sisteme IT (n.b. – denumit în continuare SIT), structură de specialitate din cadrul Departamentului Tehnic dezvoltare/Direcția Tehnică/Administrația Centrală.

Scopul misiunii de audit intern a fost asigurarea directorului general că organizarea și desfășurarea activităților IT la nivelul R.A. ROMATSA se desfășoară în concordanță cu cerințele domeniului IT și specificul regiei.

Obiectivele misiunii de audit intern:

- evaluarea modului de organizare și funcționare al Serviciului Sisteme IT;
- analiza proceselor privind securitatea personalului IT;
- analiza procedurilor privind controlul accesului.

Perioada auditată a vizat activitatea desfășurată de SIT în intervalul 2019 – septembrie 2021.

Concluzie

În contextul actualizării Strategiei IT, un aspect important îl reprezintă faptul că, adecvarea acestia la obiectivele regiei poate contribui substanțial la reducerea riscurilor în atingerea obiectivelor. Ca atare, există și trebuie avut permanent în vedere că strategia IT trebuie să fie mereu o parte a strategiei regiei și, prin suportul oferit, să contribuie efectiv la atingerea obiectivelor.

Cu referire la actualizarea celei existente, trebuie făcută mențiunea că o strategie IT se referă, în general, la o perioadă de trei ani, fiind dificil de estimat dinamica schimbărilor tehnologice în domeniu, ritmul accelerat al schimbărilor în domeniul IT implicând revizuirea anuală a strategiei IT și actualizarea acesteia, dacă este nevoie.

Mai mult, investițiile IT trebuie să constituie cheltuieli care trebuie „justificate” prin efectele pe care le au asupra activităților regiei și, tocmai din acest punct de vedere, personalul regiei trebuie să fie informat asupra principalelor aspecte incluse în strategia IT.

Astfel, ca urmare a derulării misiunii de audit intern asupra temei auditate, concluzia echipei de audit intern se conturează în jurul faptului că acest proces complex este abordat în mod corespunzător. Pornind tocmai de la complexitatea din ce în ce mai crescută a acestui domeniu, la nivelul regiei s-a considerat oportună editarea/aprobarea a o serie de documente (politici, proceduri, manuale etc.), elemente foarte importante în derularea corectă și eficientă a tuturor activităților/operațiunilor structurilor de specialitate implicate, inclusiv a SIT și care au adus plus-valoare în domeniul prestat.

Problema personalului diminuat, constată în cadrul SIT și care ar putea genera dificultăți în realizarea activităților respective, inclusiv a celei referitoare la aprobarea fișelor posturilor de către directorul general reprezintă, în viziunea echipei de audit intern, situații rezolvabile în mod facil și corespunzător.

Considerând că aspectele prezentate în prezentul material vor fi analizate de către structura auditată, echipa de audit intern dă asigurare directorului general al regiei că activitățile derulate la nivelul Serviciului Sisteme IT în legătură cu sistemele informatice utilizate la nivelul regiei sunt eficiente și conduc la atingerea obiectivelor în acest domeniu.

Opinie

Din punct de vedere al regularității (n.b. – examinare a acțiunilor întreprinse, sub aspectul respectării ansamblului principiilor, regulilor procedurale și metodologice care sunt aplicabile domeniului auditat și măsura în care modul de aplicare conduce la o funcționare eficientă și eficace a activităților desfășurate, inclusiv pentru identificarea deficiențelor și formularea de recomandări pentru corectarea acestora), structura auditată a efectuat/efectuează activități peste limita acesteia, remarcându-se profesionalismul și performanța dovedite în prevenția și protecția informațiilor, inclusiv accesul acesteia, în contextul actual al intensificării atacurilor cibernetice, coroborat cu complexitatea din ce în ce mai crescută a domeniului IT, datorată ritmului accelerat al schimbărilor.

În condițiile în care misiunea de audit intern a fost una de regularitate, analiza activităților specifice și conjuncturile în care acestea se desfășoară determină echipa de audit intern să aprecieze că există spețe în care derularea unei misiuni poate (prin complexitatea domeniului auditat) modifica atitudinea auditorilor interni asupra tipului de audit intern, respectiv de stabilire pe viitor a unui gen de tip superior (performanță, sistem).

- Misiune de audit intern „Analiza, la nivelul lunii august 2021, a modului/stadiului de îndeplinire de către structurile din cadrul R.A. ROMATSA, a recomandărilor Compartimentului Audit Intern ca urmare a misiunilor derulate în perioada 2018 – 31.07.2021, precum și a recomandărilor/măsurilor dispuse de Curtea de Conturi, ANAF, Ministerul Finanțelor, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, aflate în atenția/urmărirea managementului regiei”

Scopul misiunii de audit intern – asigurarea directorului general al R.A. ROMATSA și Consiliului de Administrație, asupra caracterului adecvat a modului de aducere la îndeplinire de către structurile de specialitate responsabile din cadrul regiei, a recomandărilor/măsurilor dispuse prin Rapoartele misiunilor de audit intern derulate de către Compartimentul Audit Intern în perioada 2018 – 31 iulie 2021, precum și a recomandărilor/măsurilor dispuse de Curtea de Conturi, ANAF, Ministerul Finanțelor, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, aflate în atenția/urmărirea managementului regiei, contribuind astfel la îndeplinirea obiectivelor specifice/generale ale regiei, precum și acela de a furniza conducerii o asigurare independentă că implementarea recomandărilor formulate în rapoartele de audit intern elaborate în perioada 2018 – 31 iulie 2021 și avizate de directorul general, a condus la îmbunătățirea activităților auditate.

Obiectivul misiunii de audit intern – evaluarea/analiza efectuată la nivelul lunii august 2021 a acțiunilor întreprinse de către structurile de specialitate responsabile, pentru punerea în aplicare în cadrul ROMATSA a recomandărilor/măsurilor însușite de conducerea regiei în urma misiunilor de audit extern sau acțiunilor de control/audit intern derulate.

Concluzie: aspectele menționate în raport, referitor la o anumită situație organizatorică la unele structuri de specialitate (n.b. – care, în unele cazuri, datează de cca 4-5ani), și-a pus amprenta inclusiv asupra posibilității reale de implementare de către unele structuri, a recomandărilor formulate.

De asemenea, ca urmare a analizei efectuate în cadrul misiunii, pe baza datelor furnizate de structurile de specialitate auditate referitor la stadiul implementării recomandărilor formulate de Compartimentul Audit Intern în cadrul misiunilor derulate în perioada 2018 – semestrul I din 2021, putem consemna următoarele:

- volumul activității curente ale acestor structuri (deseori fiind necesar lucrul peste program), nu au permis realizarea și a unor sarcini suplimentare;
- formularea unor părți a recomandărilor, a fost greu de înțeles și aplicat de unele structuri de specialitate (n.b. – deși, la momentul respectiv, acestea au fost însoțite) și pe alocuri redundantă;
- formularea unor recomandări către mai multe structuri s-a folosit în situațiile în care au fost implicate două sau mai multe structuri pe aceeași temă, însă, acest aspect a fost folosit, uneori, de către aceste structuri ca argument de neimplementare;
- o parte dintre aspectele semnalate de auditul intern, pentru care s-au formulat recomandări, în opinia structurilor auditate „nu au fost suficient de relevante, așa încât să ne ajute în luarea unor decizii menite să elimine deficiențele constatate”;
- numărul recomandărilor a fost mare, activitatea de implementare fiind anevoioasă, raportat la motivele menționate la prima liniuță.

Aspecte privind unele argumente ale structurilor de specialitate în motivarea amânării implementării recomandărilor.

Unele structuri au precizat/motivat în adresele (emailurile) de răspuns către Compartimentul Audit Intern, cu referire la situația privind implementarea recomandărilor formulate de către auditorii interni în cadrul rapoartelor de audit elaborate sau de către CFG, ANAF, Curtea de Conturi că principalele obstacole care au condus la solicitarea de amânare a implementării recomandărilor, au fost:

- consecințele pandemiei COVID-19 atât la nivel personal cât și instituțional;
- insuficiența resurselor umane (adăugarea de sarcini suplimentare salariaților existenți poate conduce la nerealizarea atribuțiilor curente, cu consecințe în ceea ce privește angajarea răspunderii regiei, de exemplu, în cauzele aflate în instanță), inclusiv numărul mare de dosare care trebuie susținute în instanță de consilieri juridici (timpul de lucru insuficient);
- recomandările formulate sunt de amploare iar implementarea acestora necesită un volum foarte mare de muncă, care trebuie eșalonat în timp, corelat cu activitățile curente;

- au existat obstacole în procesul de implementare a recomandărilor, cauzate de lipsa de continuitate la conducerea unor structuri de specialitate, situație perpetuă până în prezent;
- unele structuri de specialitate se confruntă cu un deficit de resurse umane, numărul de personal fiind insuficient, motiv pentru care responsabilizarea salariaților care desfășoară activitatea la nivelul unor servicii/direcții cu sarcini suplimentare care țin de implementarea recomandărilor, nu a fost posibilă, consecința acestui fapt fiind atât supraîncărcarea acestora cât și neimplementarea recomandărilor;
- la nivelul regiei se lucrează la modificarea structurii organizatorice, aspect care poate influența major modalitatea de implementare (recomandările referitoare la revizuirea ROF-ului/Fișelor de compartiment/Fișelor de post).

Concluzii

- concluziile au fost exprimate în contextul în care, percepția Compartimentului Audit Intern, alături de Controlul Financiar de Gestiune, vizavi de activitățile specifice derulate, au devenit componentă importantă în structura de control intern managerial al regiei, constituind o garanție în plus în respectarea standardelor de guvernanță corporativă;
- echipa de audit intern opinează că, analiza gradului de implementare a recomandărilor/măsurilor dispuse de diverse organisme de control (CCR, ANAF – DGAMC), precum și a cauzelor neîndeplinirii acestora, redată în prezentul raport, va conduce la implicarea mai activă a responsabililor structurilor auditate, împreună cu echipa de audit intern, în eliminarea dificultăților întâmpinate, fără depășirea limitelor de competență sau prelucrarea sarcinilor managementului de a lua decizii de corecție a abaterilor sau înlăturare a riscurilor;
- stabilirea, împreună cu structurile de specialitate auditate, a unor termene de implementare rezonabile a recomandărilor și respectarea acestora, reprezintă o condiție pentru dezvoltarea unor instrumente/pârghii de control intern adecvate îmbunătățirii activității. Acest fapt va conduce și la o mai bună gestionare a riscurilor care pot apărea, permițând o derulare corespunzătoare a tuturor proceselor la nivelul R.A. ROMATSA;
- identificarea dificultăților întâmpinate, va permite Compartimentului Audit Intern să acorde mai multă atenție modului în care formulează recomandările, pentru a asigura relevanța, fundamentarea pe baze concrete și exprimarea concisă a acestora;
- de asemenea, se va urmări prezentarea, în funcție de nivelul de prioritate, dar și eliminarea redundanței, a lipsei de claritate și a caracterului interpretabil;

- punerea accentului pe aspectele calitative, respectiv ca acestea să fie fezabile și economice, este un alt deziderat al echipei de audit intern;
- echipa de audit și-a formulat/întemeiat constatările din Raport, pe informațiile furnizate de responsabilii structurilor supuse auditării în perioada 2013-2018 în documentul intitulat „Situația centralizatoare a recomandărilor Compartimentului Audit Intern urmare a misiunilor de audit intern derulate în perioada 2013-2018”;
- activitățile de colectare și prelucrare a informațiilor din etapa pregătirii misiunii, precum și de colectare și analiză a probelor de audit din etapa intervenției la fața locului, s-au concretizat în analiza informațiilor și formularea constatărilor. De asemenea, s-au purtat discuții cu cei implicați în implementarea recomandărilor, pentru clarificarea unor aspecte;
- referitor la aspectele care necesită îmbunătățiri sesizate în urma analizei și interpretării probelor de audit, echipa de audit intern nu a întocmit FIAP-uri, deoarece recomandările formulate fac parte dintr-o activitate de consiliere însă, având în vedere progresele înregistrate și eliminarea dificultăților întâmpinate, implementarea trebuie finalizată;
- misiunea de audit s-a desfășurat în conformitate cu legislația în vigoare privind auditul intern, Standardele internaționale pentru practica profesională a auditului intern, Normele, Procedurile și Carta Auditului Intern, specifice activității de audit intern desfășurată în cadrul Compartimentului Audit Intern al R.A. ROMATSA;
- menționăm faptul că, toate datele din documentele prezentate echipei de audit de către reprezentanții structurilor auditate, sunt responsabilitatea acestora. Responsabilitatea echipei de audit intern este ceea ce exprimă o opinie asupra informațiilor legate de modul de implementare a recomandărilor, ce rezultă din analiza acestora, recomandările făcute având menirea de a adăuga valoare activităților auditate.

Astfel, ca urmare a celor constate și stipulate în acest document, echipa de audit intern menționează următoarele:

- urmărirea/monitorizarea implementării recomandărilor se efectuează periodic de către structurile responsabile și de către Compartimentul Audit Intern.

Au existat situații în care structurile auditate nu au transmis în termenul precizat în raport pentru implementarea recomandărilor și s-a solicitat de către acestea, decalarea termenului.

De aceea,

- contextul european și internațional în care regia își desfășoară activitatea care este într-o continuă schimbare, punându-se accent pe separarea funcțională a tipurilor de activități și servicii de către prestatorii de servicii de navigație aeriană sunt responsabili, orientarea spre nevoile clienților și, nu în ultimul rând, pe creșterea performanțelor,

faptul că pe parcursul perioadei luate în evaluare:

- la nivelul conducerii superioare, respectiv a Consiliului de Administrație, a funcției de director general, a celei de Director Economic, factori cheie, în cadrul actului managerial al regiei există o conducere provizorie,
- dar și la nivelul unor structuri de specialitate care sunt fără conducere (coordonate de directorul departamentului și/sau direcției, fiind numit tot provizoriu),
- există structuri de specialitate fără personal angajat,
- structuri de specialitate al căror șef direct a fost numit la conducerea provizorie a altor structuri de specialitate din cadrul regiei, coordonând astfel, ambele structuri de specialitate;
- grupuri de lucru constituite prin Decizii ale managerului regiei, care duc la îndeplinire unele responsabilități aferente structurilor de specialitate depopulate dar și alte atribuții;
- un factor deloc neglijabil: pandemia de COVID-19

Toate acestea au constituit cauze reale/obstacole care au contribuit la implementarea parțială/neimplementarea unor recomandări, cu termen depășit, ulterior unele dintre ele devenind caduce.

De asemenea, așa cum s-a menționat în cuprinsul acestui raport, unele recomandări cu privire la amendarea/actualizarea regulamentului de Organizare și Funcționare, nu s-a realizat motivat de faptul că nu a fost aprobată o nouă schemă organizatorică în termenul propus, acest aspect având influențe asupra implementării recomandărilor.

În cadrul contextual menționat mai sus, coroborat și cu contextul generat de pandemia de COVID-19, echipa de audit intern a constatat că managementul regiei și-a concentrat/îndreptat eforturile, preponderent:

- în direcția în care personalul să fie conștientizat și ancorat prioritar în relațiile profesionale și în celelalte create în cadrul regiei, prin proceduri/instrucțiuni/norme interne aprobate la nivelul managementului, prin aderarea la valori și care pot defini și/sau statua acel caracter integru al angajatului și/sau calități caracterizate de onestitate, cinste, probitate, inclusiv crearea sentimentului demnității, dreptății și conștinciozității, care servesc drept clauză în conduita angajatului;
- în abordarea procesuală a activității în general și în mod particular, de către managementul regiei, în direcția menținerii unui echilibru în ceea ce privește atitudinea generală a personalului raportat la conduita responsabilă a acestora, demonstrat și de existența scăzută a incidentelor de integritate raportat la întreaga organizație;
- în identificarea/accesarea surselor de finanțare a activității regiei în contextul efectelor generate de pandemie;
- în armonizarea/corelarea cadrului național de reglementare cu cel european, privind veniturile și cheltuielile R.A. ROMATSA;

- dezvoltarea unei serii de responsabilități multiple privind politica de personal a regiei, gestionarea și organizarea carierei profesionale a angajaților, existența unei strategii de personal care să prevadă schimbările care vor interveni în structura acestuia pe termen mediu sau lung (inclusiv modul de acțiune în cazul aspectelor fortuite care implică continuarea activității în situațiile în care o structură de specialitate se confruntă, din varii motive, cu lipsa acută de personal) și/sau măsuri de participare la programe de perfecționare profesională, chiar și adaptarea activității unui specialist, în vederea ocupării/promovării acestuia într-o anumită funcție în cadrul regiei, într-un viitor mai mult sau mai puțin apropiat;
- nu în ultimul rând, spre dezvoltarea unei culturi organizaționale specifice și a politicilor elaborate și implementate de management, (n.b. – există în cadrul regiei politica de calitate, de mediu, de siguranță, de securitate aeronautică și informatică), prin care se promovează atașamentul față de regie, respectul față de funcțiile de conducere (ocupate de persoane competente și responsabile de procesul coordonat), exigențele cerute în domeniile proprii de activitate. Toate aceste aspecte pot permite manifestarea creativității personalului angajat, respectiv utilizarea energiilor acestora în vederea atingerii obiectivelor propuse.

În baza analizei informațiilor și a documentelor prezentate de structurile auditate, echipa de audit intern dă asigurare directorului general al R.A. ROMATSA că procesul de implementare/monitorizare a recomandărilor formulate în rapoartele de audit intern elaborate în perioada 2018 – semestrul I 2021 se desfășoară în limite acceptabile și a condus la îmbunătățirea activităților auditate, condiția esențială fiind aceea de continuare și intensificare a procesului de monitorizare și implementare a acestor recomandări.

B. Realizarea altor acțiuni

În anul 2021, experții de audit intern au întreprins următoarele acțiuni:

- potrivit ROF-ului Comitetului de Audit al Consiliului de Administrație al ROMATSA, specialiștii în audit intern au asigurat activitățile de secretariat ale Comitetului de Audit, aceste activități fiind permanente, concretizându-se în cel puțin o ședință lunar, această activitate fiind derulată adiacent activităților specifice compartimentului;
- monitorizarea permanentă a stadiului implementării de către structurile responsabile a recomandărilor Curții de Conturi, ca urmare a auditului de performanță desfășurat la R.A. ROMATSA, îndeplinind și rolul de integrator al răspunsului către CCR:
 - informare privind stadiul implementării recomandărilor formulate în raportul de audit ca urmare a derulării misiunii de audit „Performanța activității specifice desfășurate de către Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic

- Aerian” – ROMATSA – derulată de Curtea de Conturi a României la luna iunie 2021 – nr. 11724/30.06.2021;
- informare privind stadiul implementării recomandărilor formulate în raportul de audit ca urmare a derulării misiunii de audit „Performanța activității specifice desfășurate de către Regia Autonomă Administrația Română a serviciilor de Trafic Aerian” – ROMATSA – derulată de Curtea de Conturi a României la luna decembrie 2021- nr. 21630/03.12.2021 și informarea Consiliului de Administrație;
 - participarea, în calitate de invitat, la Ședințele Comisiei de monitorizare, coordonare și îndrumare metodologică a implementării și dezvoltării sistemului de control intern managerial, prilej cu care, pentru fiecare dintre subiectele incluse în ordinea de zi, atunci când a fost cazul, a contribuit la analiza problemelor în discuție și găsirea unor soluții optime de tratare;
 - consilierea specifică aferentă activităților de implementare și dezvoltare a Sistemului de Control Intern Managerial;
 - consilierea specifică aferentă activităților de implementare a Strategiei Naționale Anticorupție 2016 – 2020;
 - acțiuni de consiliere pe teme punctuale, concretizate în următoarele documente;
 - sprijin/consiliere în identificarea riscurilor aferente activităților/proceselor de management și suport, ori de câte ori Compartimentul Audit Intern a fost solicitat;
 - sprijin/consiliere în activitatea de autoevaluare a stadiului de implementare a standardelor de control intern managerial;
 - în toate cazurile când au fost consultați, Compartimentul Audit Intern a prezentat terțelor persoane din cadrul R.A. ROMATSA, soluții sau informații în aplicarea prevederilor legale, la condițiile specifice regiei.

În cadrul legal permis, au realizat o serie de acțiuni de consiliere informală sau consiliere formalizată, pe aspecte referitoare la editarea unor proceduri specifice, materiale ale managementului direct, puncte de vedere privind fundamentarea unor posturi din cadrul Administrației Centrale, reprezentarea regiei în fața echipelor de control ale Curții de Conturi sau Corpului de Control al Prim-ministrului, care au condus la o înțelegere mai corectă din partea structurilor de specialitate auditate, a unor responsabilități specifice dar și la îmbunătățirea acestora, inclusiv prin recomandările/soluțiile propuse.

EVOLUȚIA INDICATORILOR DE PERFORMANȚĂ ÎN ANUL 2021

1) Evoluția indicatorilor de performanță conform cerințelor Regulamentului (UE) nr. 317/2019

La nivelul anului 2021 evoluția indicatorilor de performanță stabiliți pentru ROMATSA prin Planul de Performanță al României pentru perioada 2020-2024 se prezintă astfel:

1.1. Domeniul cheie de performanță privind siguranța

Pentru domeniul cheie de performanță privind siguranța au fost respectate valorile țintă stabilite prin Planul de Performanță și au fost depășite țintele în ceea ce privește managementul riscurilor la adresa siguranței; asigurarea siguranței; promovarea siguranței și cultura siguranței.

	2021A	2021
	Actual	Target
Safety policy and objectives	C	C
Safety risk management	D	C
Safety assurance	D	C
Safety promotion	D	C
Safety culture	D	C

1.2. Domeniul cheie de performanță privind mediul

În cadrul domeniului cheie privind mediul indicatorul cheie de performanță este eficiența medie a zborului de rută pe orizontală corespunzătoare traiectoriei efective.

România	Țintă 2021	Realizat
KEA	2,10%	2,22%

Conform analizei operaționale, în ciuda reducerii semnificative a traficului, zonele evitate de operatorii aerieni au fost menționate (Marea Neagră, Ucraina de Est, zona Crimeea), precum și restricțiile aferente (RAD) și interdicțiile de trafic aplicabile (între Ucraina și Rusia) în zonă.

Toate cele menționate mai sus au continuat să mențină distanța parcursă artificial crescută, chiar și pentru un număr mai mic de zboruri, cu efecte vizibile asupra indicatorului KEA. Acest fapt dovedește încă o dată că

metodologia de calcul KEA ar trebui revizuită pentru a elimina influența factorilor externi, în afara controlului ROMATSA.

Distanța parcursă este, de asemenea, rezultatul preferinței operatorilor aerieni de a traversa zone sigure și stabile din punct de vedere geopolitic și din perspectiva fiecărei companii și a procedurilor de planificare, chiar dacă acest lucru înseamnă să zboare pe traiectorii mai lungi decât cele optime din perspectiva mediului.

Conflictele sau situațiile incerte din Orientul Mijlociu (de exemplu Siria)/Ucraina pot determina operatorii companiilor aeriene să ocolească aceste zone și, ca urmare, să călătorească deja pe distanțe și traiectorii mai lungi/atipice încă înainte de a intra în spațiul aerian românesc. De asemenea, în contextul COVID-19, România a făcut parte din procesul de relaxare a restricțiilor RAD la nivelul rețelei ATM europene din cauza traficului aerian redus dar există anumite RAD-uri care sunt încă menținute pentru a gestiona fluxurile de trafic care planifică zborurile astfel încât să evite, de exemplu, zona Mării Negre.

Pentru reducerea impactului asupra mediului, România a continuat implementarea Free Route Airspace. Astfel, pe 7 noiembrie 2019 au fost extinse operațiunile FRA în regim H24 la nivelul inițiativei SEE FRA între România, Bulgaria și Ungaria, la care s-au adăugat, începând cu 28 ianuarie 2021 și Slovacia, iar din luna februarie 2022 și Republica Moldova, fiind implementate în același timp și operațiuni transfrontaliere între Baltic FRA și SEE FRA. În concluzie, ROMATSA a luat toate măsurile care sunt în aria sa de responsabilitate pentru acest domeniu de performanță iar neîndeplinirea indicatorului nu este cauzată de serviciile de navigație aeriană ci unor factori exogeni.

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 la nivelul regiei:

ROMATSA	Țintă 2021	Realizat
Numărul mediu de minute de întârziere ATFM (managementul fluxului de trafic aerian) pe rută per zbor	0,02 min/zbor	0 min/zbor

ROMATSA a realizat 0 minute de întârzieri ATFM, atât pentru serviciile de navigație aeriană de rută, cât și pentru cele de terminal reglementat, la aeroporturile București Otopeni și Băneasa.

Reducerea semnificativă a traficului în contextul pandemiei a permis în cursul anului 2021 fluxuri de trafic optimizate însă, în perspectiva redresării viitoare a traficului, ROMATSA continuă procesul de îmbunătățire a spațiului aerian, prin sprijinirea extinderii SEEFRA, prin eliminarea rutelor ATS deasupra FL105 în cadrul CTA București în sezonul de vară 2021 și prin îmbunătățiri de sectorizare (planificate pentru T1 2023). Începând cu 15 octombrie 2021, ROMATSA s-a raliat inițiativei pan-europene CCAMS – Centralised Code Assignment and Management System, confirmându-și angajamentul pentru cele mai înalte standarde de siguranță și pentru îmbunătățirea indicatorilor de performanță în domeniul capacității.

CCAMS își propune să depășească atât deficitul actual, cât și pe cel viitor de coduri pentru Radarele Secundare de Supraveghere (SSR) utilizate în controlul traficului aerian și oferă un cod SSR unic pentru fiecare zbor care operează în țările care utilizează serviciul. CCAMS optimizează eficiența gestionării codurilor SSR la nivel european prin introducerea alocării dinamice a codurilor pentru transponder, permițând utilizarea simultană a aceluiași cod în volume de spațiu aerian separate de o anumită zonă tampon.

Această abordare asigură utilizarea optimă a codurilor SSR și reduce deficitul și conflictele de coduri SSR din regiunea CCAMS.

Prin aplicarea CCAMS în FIR București gestionarea codurilor SSR va fi mai eficientă, crescând siguranța. Aceasta va determina, de asemenea, o reducere a schimbărilor de cod SSR, diminuând astfel volumul de lucru ATC și permițând gestionarea mai multor zboruri.

În contextul crizei COVID-19, capacitatea așa cum a fost planificată anterior și publicată în cadrul Network Operations Plan (NOP) a fost adaptată în consecință prin planurile de capacitate NOP Rolling Seasonal, pe baza cererii de trafic așteptate furnizată în mod regulat de Network Manager EUROCONTROL. ACC București a asigurat un plan stabil de deschidere a sectoarelor, fără reducerea capacității în această perioadă dificilă, cu posibilitatea de creștere a numărului de sectoare, în cazul în care traficul este în creștere.

Conform celor prevăzute în Planul de Performanță al României pentru cea de-a treia perioadă de referință (2020-2024), pentru indicatorii de capacitate se aplică un mecanism de stimulare financiară pentru cauze dependente de activitate ATC („capacity”, „routing”, „staffing”, „equipment”), managementul spațiului aerian și evenimente speciale (cod C, R, S, T, M și P prin manualul ATFCM).

Conform articolului 3, paragraful 3 litera a) din Regulamentul (UE) 2020/1627 pentru anii 2020-2021 nu se aplică aceste scheme de stimulare financiară.

1.4. Domeniul cheie de performanță privind eficiența costurilor

Pentru serviciile de navigație aeriană de rută costurile înregistrate în anul 2021 au fost la un nivel de 96,6% față de cele din 2019, în termenii reali în lei 2017, în linie cu ținta stabilită prin Decizia Comisiei Europene nr. 891/2021. Acesta este rezultatul măsurilor de reducere a costurilor luate pentru conservarea lichidităților financiare ale regiei și asigurarea continuității furnizării serviciilor de navigație aeriană în condiții de siguranță, în contextul reducerii cu -44% a unităților de servicii facturate din cauza impactului pandemiei COVID-19. În termeni normali, costurile cu personalul au înregistrat o creștere față de nivelul determinat, ca urmare atât efectul dinamicii de personal pentru recrutarea de noi controlori de trafic aerian care să asigure înlocuirea celor peste 55 de ani, cât mai ales prin creșterea costurilor înregistrate pentru pensii. De asemenea, pentru amortizare și costul capitalului se înregistrează o creștere a costurilor, datorată în principal, intrării în funcțiune în 2019 și a recepției finale în 2020 a noului sistem ATM.

Pentru serviciile de navigație aeriană de terminal reglementat, costurile înregistrate în anul 2021 au fost, față de cele din anul 2020, cu 1% mai mari în termeni reali în lei 2017. În termeni nominali, costurile totale au fost cu 4% mai mici decât cele determinate, chiar dacă s-au înregistrat costuri mai mari pentru pensii, amortizare și costul capitalului. Acestea au fost compensate prin scăderea altor costuri de funcționare și nerealizare integrală a cheltuielilor cu personalul.

Tabelele următoare prezintă costurile aferente activității de rută, respectiv terminal reglementat, înregistrate la nivelul anului 2021, defalcate per tip de costuri în raport cu costurile determinate conform Planului de Performanță revizuit pentru cea de-a treia perioadă de referință (2020-2024).

Categorie cost	Determinat (`000 lei)	Actual (`000 lei)	Diferență (valoric) (`000 lei)	Diferență (%)
Personal	640.759	677.959	37.200	6%
din care pensii	47.868	104.432	56.564	118%
Alte costuri de funcționare	87.218	63.762	-23.456	-27%
Amortizare	40.189	41.047	858	2%
Costul capitalului	41.385	43.796	2.411	6%
Costuri excepționale	0	0	0	
Costuri totale	809.552	826.565	17.013	2%

Tabel 1- Evoluție costuri servicii de navigație aeriană de rută în anul 2021

Categorie cost	Determinat (`000 lei)	Actual (`000 lei)	Diferență (valoric) (`000 lei)	Diferență (%)
Personal	69.264	68.511	-753	-1%
din care pensii	4.425	9.770	5.345	121%
Alte costuri de funcționare	9.862	7.208	-2.654	-27%
Amortizare	4.565	4.641	76	2%
Costul capitalului	4.335	4.443	108	2%
Costuri excepționale	0	0	0	
Costuri totale	88.027	84.803	-3.224	-4%

Tabel 2 – Evoluție costuri servicii de navigație aerian/ de terminal reglementat în anul 2021.

2) Procesul de consultare formală a utilizatorilor spațiului aerian

În conformitate cu prevederile reglementărilor europene (Regulamentul de punere în aplicare (UE) 317/2019 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european) precum și cu reglementările naționale, ROMATSA asigură anual consultarea reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian. Consultările sunt organizate de două ori pe an, la nivelul ansamblului statelor membre EUROCONTROL, în cadrul Comitetului lărgit 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 tarifare precum și în procedurile și documentele EUROCONTROL.

În anul 2021 au avut loc următoarele sesiuni de consultări:

- 23-24 iunie, în cadrul celei de-a 116-a sesiuni a Comitetului Lărgit pentru Tarife de Rută EUROCONTROL au fost realizate consultări multilaterale asupra estimărilor inițiale privind bazele de cost și tarifele unitare de rută pentru anul 2022 și raportării bazelor de cost pentru anul 2020;
- 22-23 noiembrie- au fost realizate consultări multilaterale asupra estimărilor finale privind bazele de cost și tarifele unitare de rută pentru anul 2022 în cadrul celei de-a 117-a sesiuni a Comitetului Lărgit pentru Tarife de Rută EUROCONTROL.

Pentru serviciile de navigație aeriană terminală prestate pe aeroporturile supuse legislației europene (Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 317/2019 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european), 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 tarifare.

În cursul anului 2021, Comisia Europeană nu a organizat consultări multilaterale asupra bazelor de cost și tarifelor unitare pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru anul 2021.

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

În cadrul procesului de revizuire a Planului de Performanță conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1627/2020 al Comisiei din 3 noiembrie 2020 privind măsurile excepționale pentru a treia perioadă de referință (2020-2024) a sistemului de performanță și de tarifare din cadrul Cerului Unic European luate în contextul pandemiei de COVID-19, în data de 25 august s-au desfășurat consultările cu utilizatorii spațiului aerian asupra proiectului care urma a fi înaintat de România. Au fost prezentate date privind impactul pandemiei COVID-19 asupra activității ROMATSA și măsurile luate pentru a asigura continuitatea furnizării serviciilor de navigație aeriană în condiții de siguranță. De asemenea, au fost oferite informații detaliate asupra ipotezelor actualizate care stau la baza Planului de Performanță revizuit pentru a treia perioadă de referință 2020-2024.

COOPERARE INTERNĂ ȘI INTERNAȚIONALĂ

A. Activități în domeniul organizării

În funcție de necesitățile din domeniul organizatoric care au apărut la nivelul regiei, s-a continuat procesul de actualizare a Regulamentelor de Organizare și Funcționare ale subunităților ROMATSA. Pe tot parcursul anului, s-a asigurat secretariatul ședințelor de negociere între Patronat și Sindicatul ATSR, activitate care constă în asigurarea suportului privind întocmirea și gestionarea proceselor verbale, încheiate după fiecare întâlnire a celor două comisii de negociere.

B. Activități în domeniul relațiilor

Cooperare internă și externă

1. principalele evenimente/manifestări organizate la inițiativa regiei sau la care au participat membrii delegați ai regiei, în plan intern:

- în anul 2021, R.A. ROMATSA a colaborat cu direcțiile de specialitate din Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, respectiv Direcția Transport Aerian, Direcția Comunicare, Relația cu Sindicatul, 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.

2. deplasări în exterior la conferințe, evenimente, întâlniri de lucru etc. în domeniul transporturilor aeriene:

Din cauza pandemiei de COVID-19 nu au fost organizate aceste tipuri de evenimente.

3. obiective atinse sau alte rezultate în domeniu

În conformitate cu reglementările MTI privind relațiile mass-media și cu aprobarea Consiliului de Administrație, managementul regiei a acordat o atenție deosebită promovării imaginii regiei și a României pe plan intern și extern.

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

Totodată, în consens cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 373/2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011, în anul 2021 a fost publicată a 20-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.

POLITICA RESURSELOR UMANE

Furnizarea serviciilor de navigație aeriană de o manieră sigură, eficientă și continuă este susținută de implementarea celor mai bune practici în vederea utilizării resurselor umane și integrării factorului uman în operarea sistemului ATM.

În spiritul cerințelor de implementare accelerată a obiectivelor Cerului Unic European într-un mod eficient și eficace și cu scopul de a ne menține ca unul din cei mai performanți furnizori de servicii de navigație aeriană din punct de vedere al siguranței, eficienței și protecției mediului utilizăm cele mai avansate sisteme și tehnologii și ne asigurăm de motivarea și formarea profesională continuă a personalului.

Activitățile din domeniul resurselor umane – complexe și extinse ca urmare a numărului mare de angajați, a modificărilor intervenite în legislația națională în materie și a specificului obiectului de activitate (care induce cerințe suplimentare pentru personal în interesul siguranței navigației aeriene) au fost realizate cu respectarea prevederilor legale și a reglementărilor aeronautice naționale și internaționale.

Ca urmare a declarării pandemiei cu COVID-19 și a stării de alertă, a fost necesară continuarea organizării activității personalului ROMATSA prin luarea următoarelor măsuri:

- flexibilizarea programului de lucru în funcție de activitățile desfășurate, astfel încât să se asigure continuitatea activității regiei; planificarea activității de telemuncă în cadrul fiecărei structuri în cadrul regiei pe grupe alternative, cu asigurarea prezenței la sediul unității a minimum unui salariat PAD aferent fiecărui compartiment/serviciu;
- încheierea actelor adiționale la Contractul Individual de Muncă în vederea desfășurării activității în regim de telemuncă;
- suspendarea participării la cursuri externe cu excepția celor care se vor desfășura pe platforme de acces de la distanță;
- sistarea deplasărilor în străinătate;
- sistarea organizării concursurilor externe pentru ocuparea funcțiilor vacante, acestea urmând a fi reluate la o dată ce va fi stabilită ulterior.

În anul 2021 și-au încetat contractul individual de muncă un număr de 79 de salariați prin pensionare pentru limită de vârstă, invaliditate sau prin deces.

Structura personalului ROMATSA la data de 31 decembrie 2021 se prezenta astfel:

- 44,58% CTA (controlori de trafic aerian)
- 5,33% CITA (controlori informare trafic aerian)
- 20,45% PNA (personal protecția navigației aeriene)
- 8,02% MET (personal meteorologic aeronautic)
- 21,62% PAD (personal administrație).

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. Deși 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, în anul 2021 au fost efectuate numai școlarizările posibil a fi efectuate online sau cu respectarea condițiilor impuse de pandemia COVID-19.

Au fost planificate și monitorizate acțiunile necesare privind controlul pentru revalidarea aptitudinii medicale a personalului ROMATSA cu statut de personal aeronautic ne-navigant (din controlul traficului aerian, protecția tehnică și meteorologică a navigației aeriene și de telecomunicații aeronautice), precum și controalele medicale anuale de sănătate pentru ceilalți salariați, prevăzute de lege, în condițiile impuse de pandemie.

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, în condițiile impuse de pandemie.

La nivelul regiei s-a aplicat principiul egalității de șanse și tratamentul echitabil față de toți salariații, fiind astfel interzisă orice formă de discriminare, fie ea directă sau indirectă, ce s-ar putea baza pe criterii de sex, orientare sexuală, caracteristici genetice, vârstă, apartenență națională, rasă, etnie, religie, opțiune politică, origine socială, dizabilități, situație sau responsabilitate materială, apartenența ori activitatea sindicală.

Toți salariații s-au bucurat de drepturi și șanse egale pe parcursul derulării relațiilor de muncă.

EXERCITIUL FINANCIAR

SITUATII FINANCIARE ÎNTOCMITE PENTRU EXERCITIUL FINANCIAR ÎNCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 2021

Raportul auditorului independent

Opinie cu rezerve

1. Am auditat situațiile financiare anexate ale Administrației Române a Serviciilor de Trafic Aerian – R.A. ROMATSA („regia”), cu sediul social în Municipiul București, Bdul. Ion Ionescu de la Brad nr. 10, Sector 1, identificată prin codul unic de înregistrare fiscală RO1589932, care cuprind situația poziției financiare la data de 31 decembrie 2021, situația rezultatului global, situația modificărilor capitalului propriu și situația fluxurilor de trezorerie pentru exercițiul financiar încheiat la această dată, precum și un sumar al politicilor contabile semnificative și notele explicative.
2. Situațiile financiare la 31 decembrie 2021 se identifică astfel:
 - Activ net/Total capitaluri proprii: 422.392.171 lei
 - Rezultat net al exercițiului financiar-profit: 50.302.057 lei
3. În opinia noastră, cu excepția efectelor ajustărilor necesare asupra situațiilor financiare ale aspectelor prezentate în paragraful 4, din secțiunea Baza pentru opinia cu rezerve a raportului nostru, situațiile financiare anexate prezintă fidel, sub toate aspectele semnificative, poziția financiară a Regiei la data de 31 decembrie 2021 și performanța sa financiară și fluxurile sale de trezorerie aferente exercițiului încheiat la data respectivă, în conformitate cu Ordinul Ministrului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 pentru aprobarea Reglementărilor contabile conforme cu Standardele Internaționale de Raportare Financiară („OMFP 2844/2016”).

Baza pentru opinia cu rezerve

4. Așa cum este prezentat în Nota 10 Regia a înregistrat la 31 decembrie 2021 venituri din servicii prestate în sumă de 335.343.607 RON și creanțe de încasat de la clienți în sumă de 735.907.997 RON, reprezentând estimări contabile rezultate din aplicarea mecanismelor de împărțire a riscurilor în execuția anului 2020 și 2021 pentru activitatea de rută și terminal, în cadrul ciclului de reglementare ce acoperă perioada 2020-2024 conform Regulamentelor de punere în aplicare (UE) 2019/317 și 2020/1627 al Comisiei Europene privind măsurile excepționale pentru a treia perioadă de referință (2020-2024) a sistemului de performanță și de tarifare din cadrul Cerului Unic European luate în contextul pandemiei COVID-19. Aceste valori reprezintă ajustări privind nerealizarea unităților de servicii prognozate în perioada de referință și

sunt determinate pe baza coștruilor globale înregistrate, conform criteriilor stabilite de regulamentele europene aplicabile. Înregistrarea activului reprezentat de creanțele de încasat de la clienți pe baza celor menționate anterior nu îndeplinește criteriile de recunoaștere prevăzute de Standardele Internaționale de Raportare Financiară adoptate de Uniunea Europeană cu modificările ulterioare, aprobate prin Ordinul Ministrului Finanțelor Publice nr. 2844/2016. Prin urmare, veniturile din serviciile prestate ale anului financiar 2021 sunt supraevaluate cu 335.343.607 RON, creanțele de încasat de la clienți sunt supraevaluate cu suma de 735.907.997 RON, iar rezultatul reportat al anului 2021 este supraevaluat cu suma de 400.564.390 RON.

5. Am desfășurat auditul nostru în conformitate cu Standardele Internaționale de Audit („ISA”), Regulamentul UE nr. 537 al Parlamentului și al Consiliului European (în cele ce urmează „Regulamentul”) și Legea nr. 162/2017 („Legea”). Responsabilitățile noastre în baza acestor standarde sunt descrise detaliat în secțiunea „Responsabilitățile auditorului într-un audit al situațiilor financiare” din raportul nostru. Suntem independenți față de Societate, conform Codului Etic al Profesioniștilor Contabili emis de Consiliul pentru Standarde Internaționale de Etică pentru Contabili (codul IESBA), conform cerințelor etice care sunt relevante pentru auditul situațiilor financiare în România, inclusiv Regulamentul și Legea, și ne-am îndeplinit responsabilitățile etice conform acestor cerințe și conform Codului IESBA. Credem că probele de audit pe care le-am obținut sunt suficiente și adecvate pentru a furniza o bază pentru opinia noastră cu rezerve.

Aspecte cheie de audit

6. Aspectele cheie de audit sunt acele aspecte care, în baza raționamentului nostru profesional, au avut cea mai mare importanță pentru auditul situațiilor financiare ale perioadei curente. Aceste aspecte au fost abordate în contextul auditului situațiilor financiare în ansamblu și în formarea opiniei noastre asupra acestora și nu oferim o opinie separată cu privire la aceste aspecte cheie.

Pe lângă aspectele descrise în paragraful 4 din Baza pentru opinia cu rezerve, am considerat ca și aspecte cheie următoarele aspecte:

ASPECT CHEIE DE AUDIT

Obligații privind beneficiile angajaților

Regia acordă salariaților, conform prevederilor contractului de muncă, beneficii în bani în funcție de vechimea în muncă și, respectiv, la pensionare.

Aceste beneficii reprezintă un număr variabil de salarii, diferențiate în funcție de categoria profesională a salariatului.

Nivelul acestor beneficii este de 509.619.551 RON, respectiv de 517.679.545 RON la 31 decembrie 2020.

Datorită nivelului semnificativ al valorii acestor beneficii și a ipotezelor folosite, considerăm că acestea reprezintă un aspect cheie de audit.

Recunoașterea veniturilor

Regia înregistrează venituri în baza Convenției Internaționale privind cooperarea pentru siguranța spațiului de navigare ce asigură statelor membre un sistem comun de taxare a rutelor (o taxare unică a zborului).

EUROCONTROL reprezintă autoritatea care asigură implementarea acestei Convenții oferind tuturor statelor

MODUL DE ABORDARE AL AUDITULUI CU PRIVIRE LA ASPECTELE CHEIE

Procedurile noastre de audit au inclus, printre altele:

- înțelegerea raționamentelor și ipotezelor aplicate de conducere pentru fiecare din categoriile de beneficii;
- discuții cu reprezentanții departamentelor de specialitate, respectiv experții externi care au furnizat asistență în calculul acestor beneficii pentru a înțelege și a confirma ipotezele folosite în calcul;
- revizuirea modelelor de calcul pregătite de actuarul extern al Regiei și evaluarea rezonabilității variabilelor incluse în calcul;
- evaluarea adecvării informațiilor prezentate comparativ cu informațiile statistice istorice;
- înțelegerea controlului intern existent cu privire de modul de determinare și acordare a beneficiilor pentru salariați, inclusiv verificarea prevederilor incluse în contractul de muncă;

Procedurile noastre de audit au inclus, printre altele:

- înțelegerea și evaluarea metodologiei utilizate, respectiv a consecvenței aplicării acesteia de la un exercițiu financiar la altul;
- înțelegerea controlului intern existent cu privire de modul de determinare a regularizărilor de venituri;
- revizuirea acurateței și

ASPECT CHEIE DE AUDIT

membre servicii de calculare, facturare și colectare prin intermediul Oficiului Central de Tarife de Rută.

Veniturile astfel obținute sunt reglementate, pe cicluri de reglementare, periodic, la finalul fiecărui ciclu se procedează la regularizarea nivelului acestora, respectiv recuperarea supra/sub tarifărilor. Ciclul de reglementare curent acoperă perioada 2020-2024 pentru care la acest moment nu există un Plan de Performanță în vigoare aprobat de Comisia Europeană la data opiniei noastre de audit, dar care va fi submis spre aprobare.

Regia a analizat regularizările de venituri obținute de la EUROCONTROL pentru activitatea de rută și estimate a se produce la finalul ciclului de reglementare.

Datorită aspectelor prezentate mai sus am considerat recunoașterea veniturilor pentru activitatea de rută un aspect cheie de audit.

MODUL DE ABORDARE AL AUDITULUI CU PRIVIRE LA ASPECTELE CHEIE

completitudinii veniturilor înregistrate pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie 2021 (inclusiv proceduri de confirmare a tranzacțiilor în relația cu EUROCONTROL);

- evaluarea adecvării modului de prezentare a informațiilor în notele explicative la situațiile financiare;
- înțelegerea și analizarea Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/1627 al Comisiei Europene privind măsurile excepționale pentru a treia perioadă de referință (2020-2024) a sistemului de performanță și tarifare din cadrul Cerului unic european luate în contextul pandemiei de COVID-19.

Alte aspecte

7. Situațiile financiare ale Regiei pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie 2020 au fost auditate de un alt auditor independent care a exprimat o opinie cu rezerve în legătură cu supraestimarea veniturilor de servicii prestate și ale creanțelor de încasat de la clienți în sumă de 400.564.390 RON, datorită neîndeplinirii criteriilor de recunoaștere

prevăzute de Standardele Internaționale de Raportare Financiară, aprobate prin Ordinul Ministrului Finanțelor Publice nr. 2844/2016.

Alte informații – Raportul Administratorilor și Declarația nefinanciară

8. Administratorii sunt responsabili pentru întocmirea și prezentarea altor informații în conformitate cu Ordinul Ministrului Finanțelor Publice nr. 2844/2016, punctele 15-19. Administratorii sunt de asemenea responsabili și pentru acel control intern pe care îl consideră necesar pentru a permite întocmirea și prezentarea Raportului Administratorilor și a Declarației nefinanciare care să nu conțină denaturări semnificative datorate fraudei sau erorii.
9. Aceste informații cuprind Raportul administratorilor, care include și declarația nefinanciară, dar nu cuprind situațiile financiare și raportul auditorului cu privire la acestea.
10. Opinia noastră cu privire la situațiile financiare nu acoperă și aceste alte informații și cu excepția cazului în care se menționează explicit în raportul nostru, nu exprimăm nici un fel de concluzie de asigurare cu privire la acestea;
11. În legătură cu auditul situațiilor financiare pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie 2021, responsabilitatea noastră este să citim acele informații și, în acest demers, să apreciem dacă acele alte informații sunt semnificativ inconsecvente cu situațiile financiare, sau cu cunoștințele pe care noi le-am obținut în timpul auditului, sau dacă ele par a fi denaturate semnificativ.
12. În ceea ce privește Raportul Administratorilor și Declarația nefinanciară, am citit și raportăm dacă acestea au fost întocmite, sub toate aspectele semnificative, în conformitate cu cerințele OMFP nr. 2844/2016, punctele 15-19.
În baza exclusiv a activităților care trebuie desfășurate în cursul auditului situațiilor financiare, în opinia noastră:
 - a) Informațiile prezentate în Raportul administratorilor și Declarația nefinanciară pentru exercițiul financiar pentru care au fost întocmite situațiile financiare sunt în concordanță, în toate aspectele semnificative, cu situațiile financiare;
 - b) Raportul administratorilor și Declarația nefinanciară au fost întocmite, sub toate aspectele semnificative, în conformitate cu informațiile prevăzute la punctele 15-19 din OMFP nr. 2844/2016.În plus, în baza cunoștințelor și înțelegerii noastre cu privire la Regie și la mediul acesteia, dobândite în cursul auditului situațiilor financiare pentru exercițiul financiar încheiat la data de 31 decembrie 2021, ni se cere să raportăm dacă am identificat denaturări semnificative în Raportul administratorilor și Declarația financiară. Cu excepția efectelor aspectelor descrise în secțiunea *Baza pentru opinia cu rezerve* din raportul nostru, nu avem nimic de raportat cu privire la acest aspect.

Responsabilitățile conducerii și ale persoanelor responsabile cu guvernanta pentru situațiile financiare

13. Conducerea este responsabilă pentru întocmirea și prezentarea fidelă a situațiilor financiare în conformitate cu OMFP nr. 2844/2016 și pentru acel control intern pe care conducerea îl consideră necesar pentru a permite întocmirea de situații financiare lipsite de denaturări semnificative, cauzate fie de fraudă, fie de eroare.
14. În întocmirea situațiilor financiare, conducerea este responsabilă pentru evaluarea capacității Regiei de a-și continua activitatea, prezentând, dacă este cazul, aspectele referitoare la continuitatea activității și utilizând principiul continuității activității ca bază a contabilității, cu excepția cazului în care conducerea fie intenționează să lichideze Regia sau să oprească operațiunile, fie nu are nicio altă alternativă realistă în afara acestora.
15. Persoanele responsabile cu guvernanta sunt responsabile pentru supravegherea procesului de raportare financiară al Regiei.

Responsabilitățile auditorului într-un audit al situațiilor financiare

16. Obiectivele noastre constau în obținerea unei asigurări rezonabile privind măsura în care situațiile financiare, în ansamblu, sunt lipsite de denaturări semnificative, cauzate fie de fraudă, fie de eroare, precum și în emiterea unui raport al auditorului care include opinia noastră. Asigurarea rezonabilă reprezintă un nivel ridicat de asigurare, dar nu este o garanție a faptului că un audit desfășurat în conformitate cu Standardele Internaționale de Audit va detecta întotdeauna o denaturare semnificativă, dacă aceasta există. Denaturările pot fi cauzate fie de fraudă, fie de eroare și sunt considerate semnificative dacă se poate preconiza, în mod rezonabil, că acestea, individual sau cumulat, vor influența deciziile economice ale utilizatorilor, luate în baza acestor situații financiare.
17. Ca parte a unui audit în conformitate cu Standardele Internaționale de Audit, exercităm raționamentul profesional și menținem scepticismul profesional pe parcursul auditului. De asemenea:
 - identificăm și evaluăm riscurile de denaturare semnificativă a situațiilor financiare, cauzată fie de fraudă, fie de eroare, proiectăm și executăm proceduri de audit ca răspuns la respectivele riscuri și obținem probe de audit suficiente și adecvate pentru a furniza o bază pentru opinia noastră. Riscul de nedetectare a unei denaturări semnificative cauzate de fraudă este mai ridicat decât cel de nedetectare a unei denaturări semnificative cauzate de eroare, deoarece fraudă

poate presupune înțelegeri secrete, fals, omisiuni intenționate, declarații false și evitarea controlului intern;

- înțelegem controlul intern relevant pentru audit, în vederea proiectării de proceduri de audit adecvate circumstanțelor, dar fără a avea scopul de a exprima o opinie asupra eficacității controlului intern al Societății;
- evaluăm gradul de adecvare a politicilor contabile utilizate și caracterul rezonabil al estimărilor contabile și al prezentărilor aferente de informații realizate de către conducere;
- formulăm o concluzie cu privire la gradul de adecvare a utilizării de către conducere a contabilității pe baza continuității activității și determinăm, pe baza probelor de audit obținute, dacă există o incertitudine semnificativă cu privire la evenimente sau condiții care ar putea genera îndoieli semnificative privind capacitatea Societății de a-și continua activitatea. În cazul în care concluzionăm că există o incertitudine semnificativă, trebuie să atragem atenția în raportul auditorului asupra prezentărilor aferente din situațiile financiare sau, în cazul în care aceste prezentări sunt neadecvate, să ne modificăm opinia. Concluziile noastre se bazează pe probele de audit obținute până la data raportului auditorului. Cu toate acestea, evenimente sau condiții viitoare pot determina Societatea să nu își mai desfășoare activitatea în baza principiului continuității activității;
- evaluăm prezentarea, structura și conținutul general al situațiilor financiare, inclusiv al prezentărilor de informații și, în măsura în care situațiile financiare reflectă tranzacțiile și evenimentele de baza acestora într-o manieră care realizează prezentarea fidelă.

18. Comunicăm persoanelor responsabile cu guvernanta, printre alte aspecte, aria planificată și programarea în timp a auditului, precum și principalele constatări ale auditului, inclusiv orice deficiențe semnificative ale controlului intern, pe care le identificăm pe parcursul auditului.

19. De asemenea, furnizăm persoanelor responsabile cu guvernanta o declarație că am respectat cerințele etice relevante privind independența și că le-am comunicat toate relațiile și alte aspecte despre care s-ar putea presupune, în mod rezonabil, că ne afectează independența și, acolo unde este cazul, măsurile de protecție aferente.

20. Dintre aspectele pe care le-am comunicat persoanelor însărcinate cu guvernanta, stabilim acele aspecte care au avut o mai mare importanță în cadrul auditului asupra situațiilor financiare din perioada curentă și, prin urmare, reprezintă aspecte cheie de audit. Descriem aceste aspecte în raportul nostru de audit, cu excepția cazului în care legislația sau reglementările împiedică prezentarea publică a aspectului respectiv sau a cazului în care, în circumstanțe extrem de rare, considerăm că un aspect nu ar trebui comunicat în raportul nostru

deoarece se preconizează în mod rezonabil ca beneficiile interesului public să fie depășite de consecințele negative ale acestei comunicări.

Raport cu privire la alte dispoziții legale și de reglementare

21. Am fost numiți de Consiliul de Administrație prin Hotărârea nr. 22942 din data de 21.12.2021 să audităm situațiile financiare ale R.A. ROMATSA pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie 2021. Durata totală neîntreruptă a angajamentului nostru este de 3 ani, acoperind exercițiile financiare încheiate la 31 decembrie 2021 până la 31 decembrie 2023.

Confirmăm că:

- Opinia noastră de audit este în concordanță cu raportul suplimentar prezentat Comitetului de Audit al Regiei, pe care l-am emis în aceeași dată în care am emis și acest raport. De asemenea, în desfășurarea auditului nostru, ne-am păstrat independența față de entitatea auditată.
- Nu am furnizat pentru Regie serviciile non audit interzise, menționate la articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul UE nr. 537/2014.

TGS Romania Assurance and Advisory Business Services SRL

Înregistrată în Registrul Public Electronic ASPAAS cu nr. FA 91

SITUAȚIA POZIȚIEI FINANCIARE PENTRU EXERCITIUL FINANCIAR ÎNCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 2021

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

ACTIVE	31 decembrie 2021	31 decembrie 2020
ACTIVE IMOBILIZATE		
Imobilizări corporale	312.563.243	315.132.464
Imobilizări necorporale	70.073.779	80.005.656
Drepturi de utilizare a activelor în leasing	22.516.510	23.783.610
Investiții în entități asociate	-	-
Alte investiții	109.091.90	1.292.023
Creanțe privind impozitul amânat	=	=
Total active immobilizate	<u>514.245.433</u>	<u>420.213.753</u>
Active curente		
Alte investiții	-	146.082.000
Stocuri	12.113.681	12.114.439

ACTIVE	31 decembrie 2021	31 decembrie 2020
Clienți și conturi asimilate (creanțe comerciale)	875.719.853	546.354.605
Cheltuieli înregistrate în avans	18.680.094	18.022.842
Alte active circulante	16.812.979	17.992.282
Impozit pe profit de recuperat	-	-
Numerar și echivalente de numerar	<u>15.812.812</u>	<u>23.123.848</u>
Total active curente	<u>939.139.419</u>	<u>763.690.016</u>
Total active	<u>1.453.384.852</u>	<u>1.183.903.769</u>
CAPITALURI PROPRII ȘI DATORII		
Capitaluri proprii		
Patrimoniu	376.954.042	376.954.042
Rezerve legale	37.148.815	34.633.712
Rezultat reportat și alte rezerve	8.289.314	(42.878.599)
Total capitaluri proprii	<u>422.392.171</u>	<u>368.709.155</u>
Datorii pe termen lung		
Venituri înregistrate în avans	10.708.651	10.205.844
Obligații privind beneficiile angajaților	467.677.150	461.867.077
Alte datorii pe termen lung	<u>340.113.432</u>	<u>154.725.068</u>
Total datorii pe termen lung	<u>818.499.233</u>	<u>626.797.989</u>
Datorii curente		
Datorii comerciale	39.479.966	37.413.506
Datorii privind impozitul pe profit curent	-	-
Obligații curente privind beneficiile angajaților	106.222.315	94.136.980
Provizioane	56.758.768	45.395.310
Alte datorii curente	<u>10.032.399</u>	<u>11.450.829</u>
Total datorii curente	<u>212.493.448</u>	<u>188.396.625</u>
Total datorii	<u>1.030.992.581</u>	<u>815.194.614</u>
Total capitaluri proprii și datorii	<u>1.453.384.852</u>	<u>1.183.903.769</u>

SITUAȚIA REZULTATULUI GLOBAL PENTRU EXERCITIUL FINANCIAR ÎNCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 2021

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

Nr. crt.	2021	2020
Cifra de afaceri	995.854.688	879.104.097
Alte venituri din exploatare	6.953.425	4.469.924
Salarii și alte drepturi de personal	(728.838.986)	(682.202.224)
Depreciere și amortizare	(51.633.828)	(50.522.921)
Contribuția la EUROCONTROL	(39.032.420)	(34.251.746)
Contribuția la planuri de contribuții determinate	(32.681.625)	(18.782.047)
Alte servicii efectuate de terți	(25.432.800)	(26.847.156)
Alte cheltuieli de exploatare	<u>(72.654.205)</u>	<u>(102.107.343)</u>
Rezultat din exploatare	<u>52.534.249</u>	<u>(31.139.416)</u>

Nr. crt.	2021	2020
(Cheltuieli financiare)/Venituri financiare, net	<u>(2.232.192)</u>	<u>8.877.660</u>
Profit/(Pierdere) înainte de impozitul pe profit	<u>50.302.057</u>	<u>(22.261.756)</u>
Cheltuiala cu impozitul pe profit	=	=
Profitul/(Pierderea) perioadei atribuibil Proprietarului Regiei	<u>50.302.057</u>	<u>(22.261.756)</u>
Alte elemente ale rezultatului global		
Elemente care nu vor fi niciodată reclasificate în profit sau pierdere:		
Câștiguri/(Pierderi) actuariale privind planurile de beneficii determinate, net de taxe	3.380.959	(51.307.196)
Alte mișcări	=	=
Efectul impozitului asupra altor elemente ale rezultatului global	=	=
Alte elemente ale rezultatului global, net de taxe	<u>3.380.959</u>	<u>(51.307.196)</u>
Total rezultat global	<u>53.683.016</u>	<u>(73.568.952)</u>

SITUAȚIA MODIFICĂRILOR CAPITALURILOR PROPRII PENTRU EXERCIȚIUL FINANCIAR ÎNCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 2021

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

	Patrimoniu	Rezerve legale	Rezultatul reportat și alte rezerve	Total
Sold la 1 ianuarie 2021	376.954.042	34.633.712	(42.878.599)	368.709.155
Rezultatul global aferent perioadei				
Profitul/(Pierderea) exercițiului	-	-	50.302.057	50.302.057
Alte mișcări	-	-	-	-
Alte elemente ale rezultatului global, din care:				
Recunoaștere câștig/(pierdere) actuarial, net de taxe	-	-	3.380.959	3.380.959
Creșterea rezervei legale	=	<u>2.515.103</u>	<u>(2.515.103)</u>	=
Total rezultat global al perioadei	-	<u>2.515.103</u>	<u>51.167.913</u>	<u>53.683.016</u>
Total contribuții de la și distribuiri către Statul Român:				
Distribuirea profitului către Statul Român	=	=	=	=
Total tranzacții cu Statul Român	=	=	=	=
Sold la 31 decembrie 2021	<u>376.954.042</u>	<u>37.148.815</u>	<u>8.289.314</u>	<u>422.392.171</u>

SITUAȚIA MODIFICĂRILOR CAPITALURILOR PROPRII PENTRU EXERCIȚIUL FINANCIAR ÎNCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 2020

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

	Patrimoniu	Rezerve legale	Rezultatul reportat și alte rezerve	Total
Sold la 1 ianuarie 2020	376.954.042	34.633.712	30.690.353	442.278.107
Rezultatul global aferent perioadei:				
Profitul/(Pierdere) exercițiului	-	-	(22.261.756)	(22.261.756)
Alte mișcări	-	-	-	-
Alte elemente ale rezultatului global, din care:				
Recunoaștere câștig/(pierdere) actuarial, net de taxe	-	-	(51.307.196)	(51.307.196)
Creșterea rezervei legale	=	=	=	=
Total rezultat global al perioadei	-	-	(73.568.952)	(73.568.952)
Total contribuții de la și distribuiri către Statul Român				
Distribuirea profitului către Statul Român	=	=	=	=
Total tranzacții cu Statul Român	=	=	=	=
Sold la 31 decembrie 2020	<u>376.954.042</u>	<u>34.633.712</u>	<u>(42.878.599)</u>	<u>368.709.155</u>

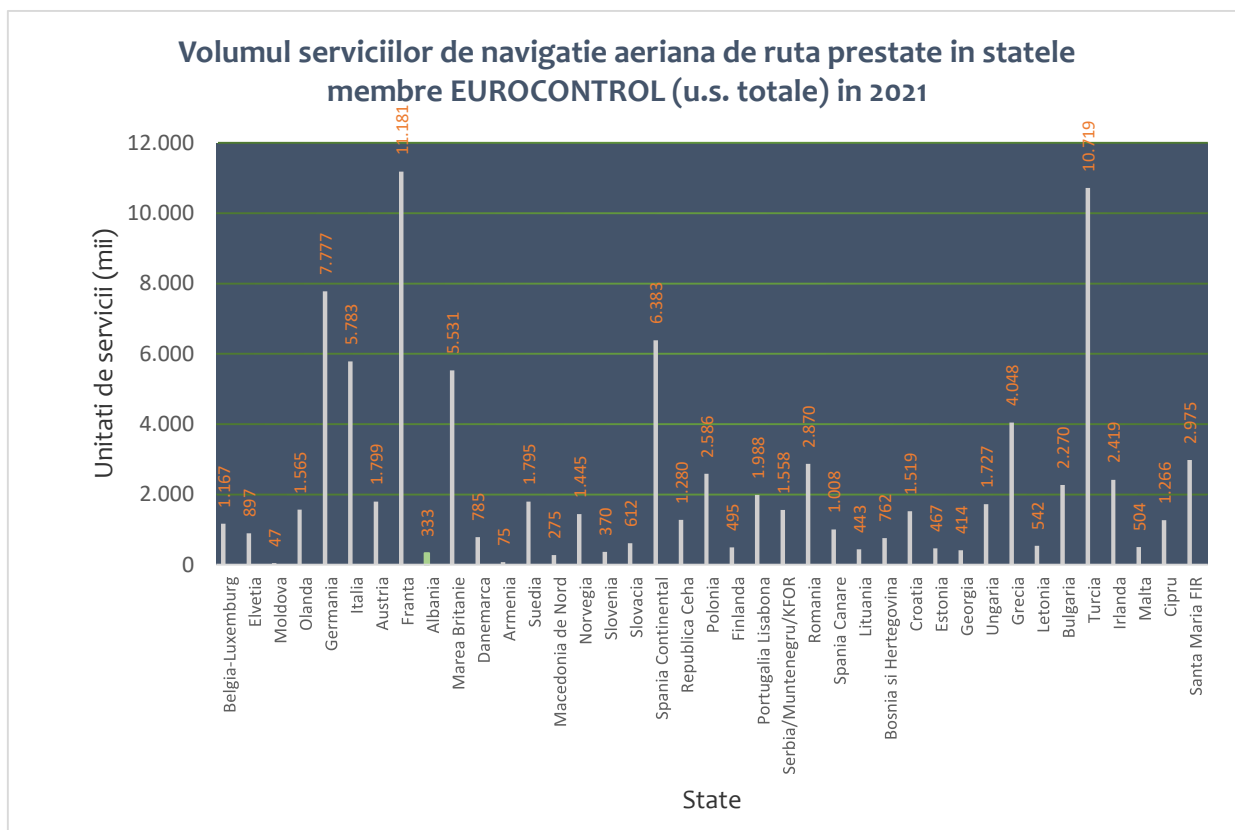
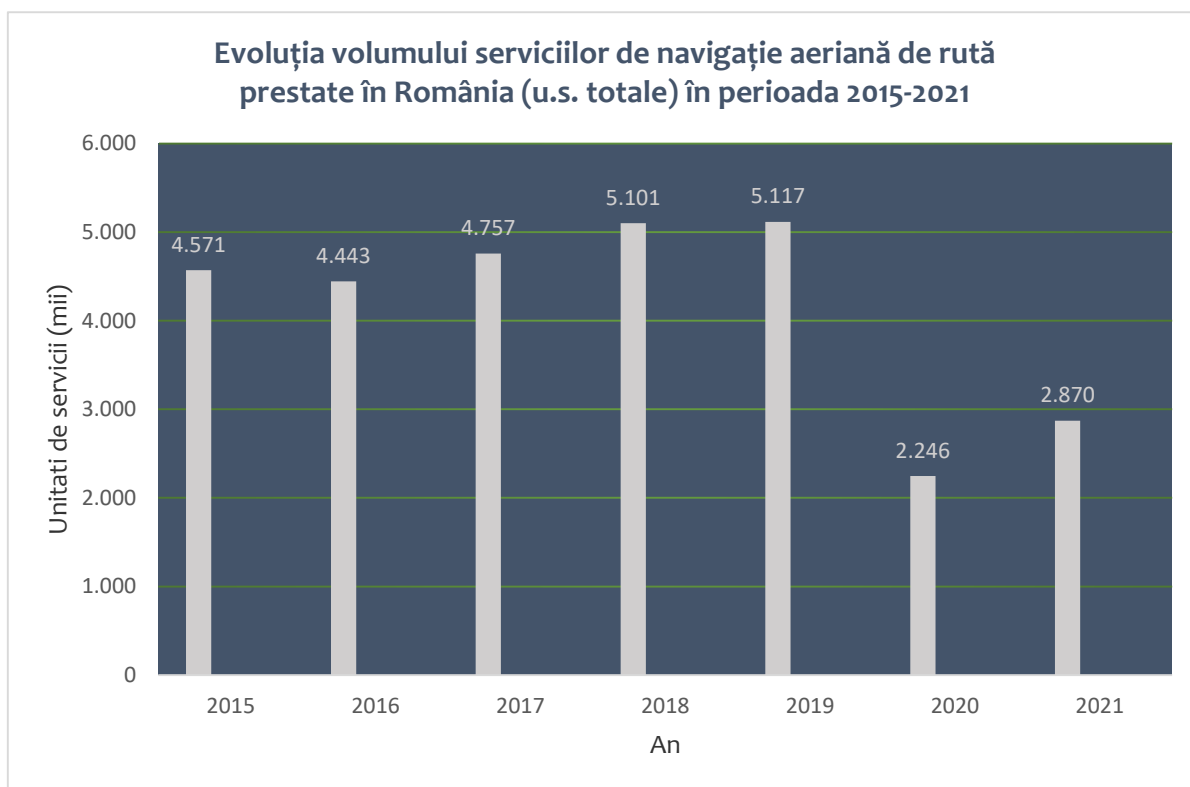
**SITUAȚIA FLUXURILOR DE TREZORERIE PENTRU EXERCITIUL FINANCIAR
ÎNCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 2021**

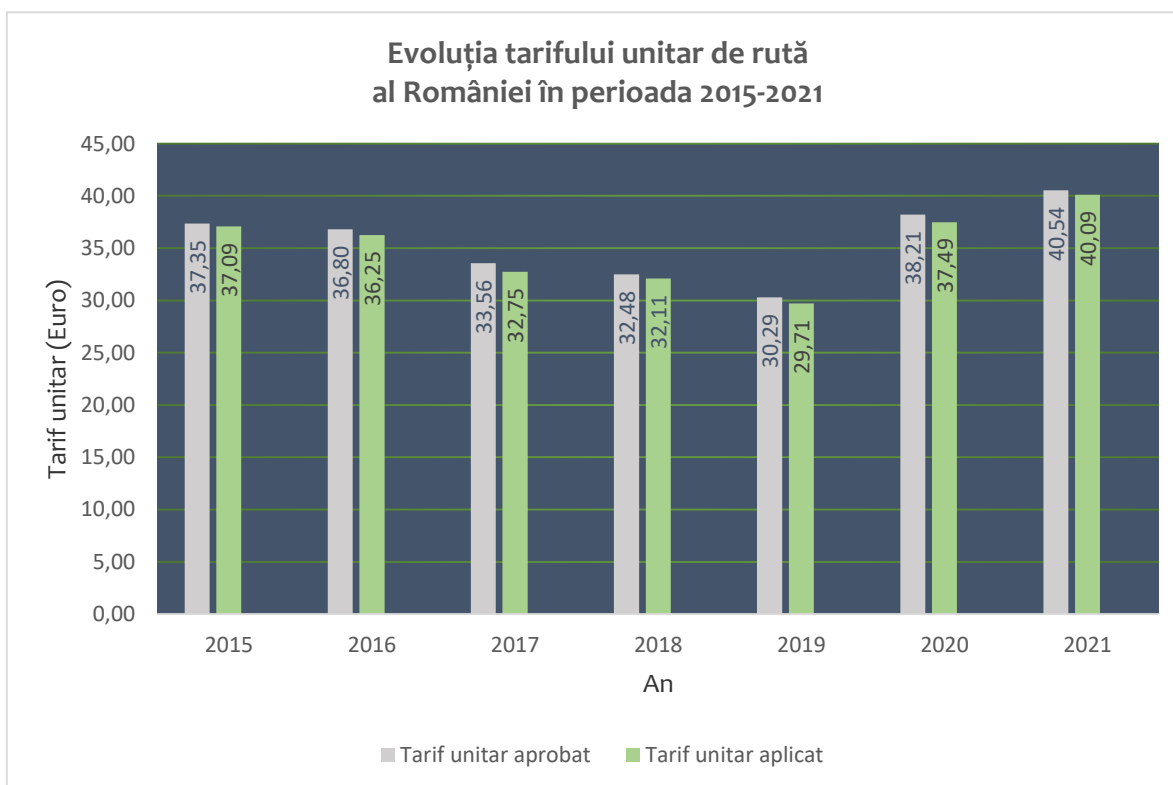
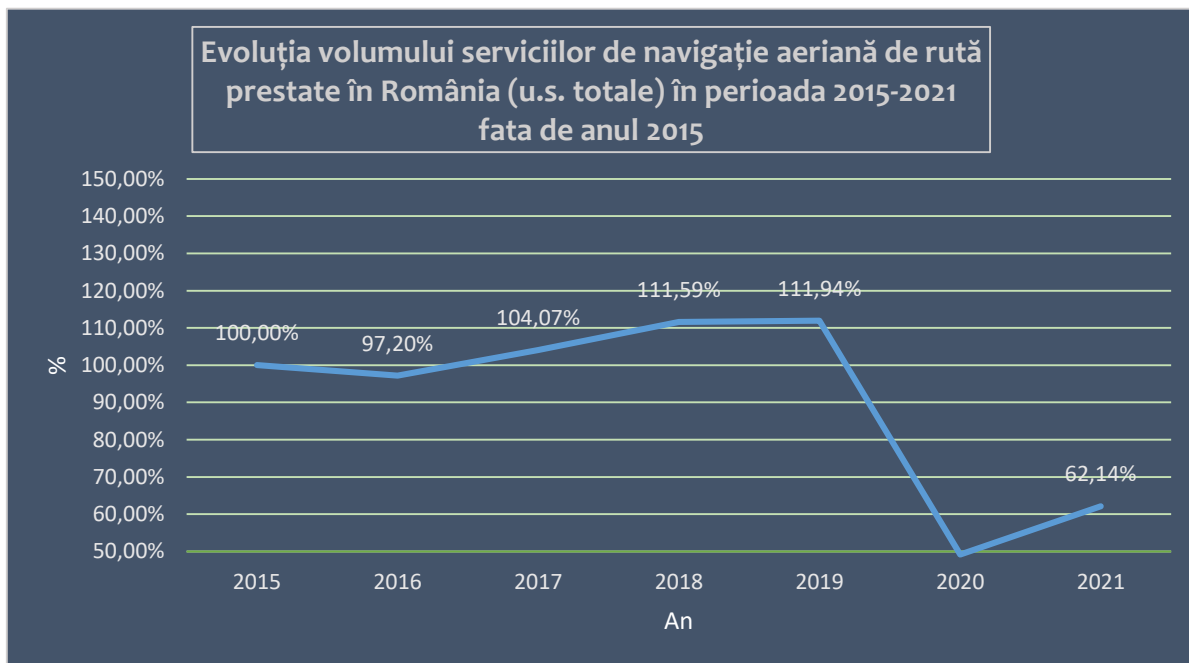
(toate sumele sunt exprimate în LEI, dacă nu este indicat altfel)

	2021	2020
Fluxuri de trezorerie din activitatea de exploatare:		
Profitul/(Pierdere) exercițiului înaintea impozitării	<u>50.302.057</u>	<u>(22.261.756)</u>
Ajustări pentru elementele nemonetare:		
Cheltuieli de exploatare privind deprecierea și amortizarea	48.662.084	47.547.565
Amortizare aferentă dreptului de utilizare active în leasing	2.971.745	2.875.356
(Câștig)/Pierdere netă din vânzarea de imobilizări corporale	372.405	266.434
Deprecierea/(reversare provizion) clienților și conturilor asimilate, net	(13.401.239)	10.370.418
Venituri din dobânzi	(926.469)	(4.236.847)
Cheltuieli cu dobânzi	6.126.265	1.201.266

	2021	2020
Fluxuri de trezorerie din activitatea de exploatare:		
Provizioane	6.684.423	12.681.923
Venituri din subvenții	<u>(3.713.488)</u>	<u>(2.403.461)</u>
Fluxuri de numerar înainte de modificările capitalului circulant	97.069.654	46.140.897
Modificări în stocuri	758	(1.105.163)
Modificări în clienți și conturi asimilate	(291.322.970)	(424.697.157)
Modificări în cheltuieli înregistrate în avans	(657.252)	(3.891.751)
Modificări în alte active circulante	-	-
Modificări în datorii	(1.372.900)	10.169.615
Modificări în venituri în avans	502.807	(12.143.673)
Modificările capitalului circulant	<u>(195.779.903)</u>	<u>(385.527.232)</u>
Impozit pe profit plătit	-	-
Dobânzi plătite	(6.126.265)	(1.201.266)
Numerar net utilizat în/(generat din) activitatea de exploatare	<u>(201.906.169)</u>	<u>(386.728.497)</u>
Fluxuri de numerar utilizate în activitatea de investiții:		
Achiziții de imobilizări	(29.547.758)	(59.291.172)
Încasări din vânzarea imobilizărilor	720	166.350
Împrumuturi (acordate)/restituite și imobilizări financiare (Achiziții de)/Încasări din obligațiuni și titluri de trezorerie, depozite cu scadența peste 3 luni	38.282.122	(3.773.805)
Dobânzi încasate	2.201.930	4.251.995
Numerar net generat în/(utilizat în) activitatea de investiții	<u>10.937.014</u>	<u>(58.646.632)</u>
Fluxuri de numerar utilizate în activitatea de finanțare:		
Plăți aferente leasing Finanțare primită/(Plăți) aferente leasing	<u>(3.288.081)</u>	<u>(2.975.062)</u>
Împrumuturi primite	186.946.200	132.100.000
Numerar net generat în activitatea de finanțare	<u>183.638.119</u>	<u>129.124.938</u>
Creșterea/(Scăderea) netă a numerarului și a echivalentelor de numerar	<u>(7.311.036)</u>	<u>(316.250.192)</u>
Numerar și echivalente de numerar la 1 ianuarie	<u>23.123.848</u>	<u>339.374.040</u>
Numerar și echivalente de numerar la 31 decembrie	<u>15.812.812</u>	<u>23.123.848</u>

GRAFICE





*începând cu anul 2008 tariful unitar de rută este stabilit în moneda națională. Tarifele unitare efectiv aplicate în perioada 2015-2021 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.

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	Autoritatea Națională pentru Administrare și Reglementare în Comunicații 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	Serviciu de Informare Automată în Format Digital pentru Zona de Terminal 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
SESAR	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 Tehnologie de Supraveghere în Vederea Asigurării
Eșalonării Aeronavelor
Wide Area Multilateration