



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Anexă la OMTI nr.....

PROIECT SCRISOARE DE AȘTEPTĂRI NECESARĂ SELECȚIEI MEMBRILOR CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE, RESPECTIV DIRECTORILOR, PENTRU PERIOADA 2025 - 2028, LA REGIA AUTONOMĂ ADMINISTRAȚIA ROMÂNĂ A SERVICIILOR DE TRAFIC AERIAN ROMATSA (ACTUALIZATĂ)

Prezenta Scrisoare de așteptări este o formă actualizată a Scrisorii de așteptări necesară selecției membrilor Consiliului de Administrație, respectiv directorilor, pentru perioada 2022-2026 la Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian ROMATSA, aprobată prin OMTI nr. 1590/21.09.2022.

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de Autoritate Publică Tutelară pentru Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian - ROMATSA (denumită în continuare Regia sau ROMATSA), cu sediul social în București, Sector 1, Bd. Ion Ionescu de la Brad nr. 10, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. J1991001012402, cod unic de înregistrare RO 1589932, a actualizat Scrisoarea de așteptări necesară selecției membrilor consiliului de administrație, respectiv directorilor, pentru perioada 2025 - 2028, la Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian ROMATSA, prin care se stabilesc performanțele așteptate de la organele de administrare și conducere ale Regiei pentru perioada rămasă până la finalizarea mandatului consiliului de administrație în funcție, respectiv până la data de 30.05.2028, conform procedurii de selecție derulate anterior.

Prezentul document a fost elaborat, în temeiul prevederilor *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare* (denumită în continuare O.U.G. nr. 109/2011) și ale *Hotărârii Guvernului nr. 639/2023 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice* (denumită în continuare H.G. nr. 639/2023), ale *Legii nr. 187/2023 și Ordonanței de urgență nr. 22/2025 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, a Legii nr. 187/2023 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, precum și pentru abrogarea unor dispoziții din acte normative.*

Potrivit art. 1, alin. (1) din Anexa nr. 1b la H.G. nr. 639/2023, „Scrisoarea de așteptări face parte din setul de documente obligatorii cu care începe procesul de selecție a membrilor consiliului pentru întreprinderile publice și este parte din componenta inițială a planului de selecție”, iar alin. (3) precizează că „Scrisoarea de așteptări cuprinde obiectivele întreprinderii publice, care stau la baza stabilirii criteriilor specifice de selecție a candidaților aflați pe lista scurtă”.

În conformitate cu prevederile art. 2, alin. (2) și (3) din Anexa nr. 1b la H.G. nr. 639/2023, „Scrisoarea de așteptări conține o sinteză a obiectivelor financiare și nonfinanciare ale societății, stabilite de către autoritatea publică tutelară, în consultare cu acționarii, după caz, reprezentând individual sau împreună minimum 5% din capitalul social al întreprinderii publice” și „ Scrisoarea de așteptări descrie rezultatele generale preconizate, cu indicarea unor valori orientative, care sunt recomandate organelor de administrare și conducere ale întreprinderii publice, și recomandă o serie de indicatori de performanță pentru întreprinderea publică”. Pe baza elementelor din Scrisoarea de așteptări, candidații pentru postul de administrator al Regiei, selectați și înscriși în Lista scurtă, își prezintă viziunea sau programul privind dezvoltarea întreprinderii publice.

Scrisoarea de așteptări va fi adusă la cunoștința persoanelor interesate prin publicarea pe paginile de internet ale Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, ale Regiei Autonome Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian ROMATSA și ale Agenției pentru Monitorizarea și Evaluarea Performanțelor Întreprinderilor Publice (denumită în continuare AMEPIP).

I. SINTEZA STRATEGIEI GUVERNAMENTALE ÎN DOMENIUL ÎN CARE ACȚIONEAZĂ ÎNTEPRINDEREA PUBLICĂ

În ceea ce privește sectorul aviației, obiectivul principal al Strategiei Guvernului în domeniul transporturilor îl reprezintă asigurarea unui transport aerian performant și accesibil, care respectă standardele, reglementările aplicabile și cerințele de siguranță și securitate, prin implementarea de noi programe pentru creșterea nivelului de securitate și siguranță pe toate aeroporturile și aerodromurile din România.

În conformitate cu reglementările europene privind schema de performanță și tarification în contextul Cerului Unic European, Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian - ROMATSA aplică un model de business specific, neaplicabil altor companii din România.

Principalele diferențe pe care legislația europeană le impune în raport de cerințele de guvernare corporativă la nivel național:

- **Responsabilitate față de obiectivele de performanță:** ROMATSA trebuie să aibă mecanisme interne clare de luare a deciziilor, aliniate la obiectivele SES privind:
 - o siguranța
 - o capacitatea

- o mediul
- o rentabilitatea

și nu doar eficiență economică și control corporativ al statului.

- **Planificare strategică:** ROMATSA trebuie să aibă obligatoriu un plan de performanță multi-anual, validat de Comisia Europeană, monitorizat prin KPI-uri, cu consultarea utilizatorilor spațiului aerian și supervizare internațională, iar Planul de administrare aprobat de CA trebuie să se conformeze cu acesta; Există obligația de a publica planul de performanță, date financiare detaliate, indicatori de performanță și rapoarte anuale, toate supuse auditului autorității naționale de supervizare și validării Comisiei Europene, iar performanța (pozitivă sau negativă) este corelată cu implementarea unui **sistem de stimulente** legate de performanță. Planurile de performanță sunt elaborate în **consultare cu utilizatorii spațiului aerian** (ex. companiile aeriene), ceea ce introduce o **dimensiune de guvernare participativă**, neîntâlnită în legislația națională clasică.
- **Sanțiuni:** Spre deosebire de cerințele de guvernare corporativă care impun răspundere administrativă internă, legislația europeană are efecte directe asupra veniturilor și tarifelor aplicate, independent de guvernarea corporativă a statului, impunând penalizări financiare, respingerea planurilor, ajustarea tarifelor, cu efecte directe asupra veniturilor regiei.

Concluzie: Modelul de gestionare a unui furnizor de servicii ATM/ANS impus de legislația SES2+ și Regulamentul 2019/317:

- Este mai tehnocratic, mai transparent și orientat spre rezultate măsurabile;
- Implică mecanisme de control multi-nivel (național + european);
- Impune o cultură de responsabilitate față de utilizatori și nu doar față de statul acționar.

Prin contrast, OUG 109/2011 oferă un cadru util, dar mai flexibil și centrat pe interesele autorității tutelare, fără exigențe de performanță comparabile cu cele europene.

Prin Hotărârea Consiliului de Administrație nr. 27/11.12.2024 a fost aprobat Planul de Performanță al României pentru a patra perioadă de referință 2025-2029 (RP4), inclusiv costurile aferente, plan care a fost avizat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și transmis pentru evaluare către Comisia Europeană. Acesta se încadrează în criteriile de evaluare în domeniul cheie de performanță "eficiența costurilor" stabilite prin anexa IV la Regulamentul (UE)2019/317 și respectă țintele de performanță stabilite prin Decizia de punere în aplicare (UE)2024/1688 a Comisiei din 12 iunie 2024 de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii privind rețeaua de management al traficului aerian pentru a patra perioadă de referință, care începe la 1 ianuarie 2025 și se încheie la 31 decembrie 2029.

Prin Decizia nr. 2025/1049, Comisia Europeană a stabilit că obiectivele de performanță incluse în planul de performanță prezentat de România pentru cea de a patra perioadă de referință

(“PR4”), sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4 prevăzute în Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

În condițiile în care cererea pasagerilor pentru transportul aerian a cunoscut o creștere accelerată, în special după perioada pandemiei COVID, făcând din transportul aerian un factor-cheie al activității economice, operațiunile eficiente ale serviciilor de navigație aeriană și de Management al Traficului Aerian (ATM/ANS) reprezintă un indicator de performanță în domeniul aviației. În acest context, pentru a atinge obiectivele stabilite pentru implementarea Cerului Unic European, respectiv îmbunătățirea siguranței, a capacității, a eficienței și a performanței de mediu pentru spațiul aerian UE, România a anunțat că sprijină dezvoltarea unei Strategii Naționale pentru Spațiul Aerian.

II. VIZIUNEA AUTORITĂȚII PUBLICE TUTELARE, MISIUNEA ȘI OBIECTIVELE REGIEI, DERIVATE DIN POLITICA GUVERNAMENTALĂ DIN DOMENIUL DE ACTIVITATE ÎN CARE OPEREAZĂ ÎNTREPRINDEREA PUBLICĂ

Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian - ROMATSA a fost înființată și funcționează în baza Hotărârii Guvernului nr. 74/1991, cu modificările și completările ulterioare, ca persoană juridică română, pe bază de gestiune economică și autonomie financiară, putând beneficia de subvenții de la bugetul de stat.

Din anul înființării, obiectivul prioritar al ROMATSA constă în furnizare ATM/ANS pentru aeronave care execută zboruri GAT (trafic aerian general) în spațiul aerian al României, precum și orice alt spațiu aerian delegate României prin acorduri internaționale.

Serviciile de trafic aerian sunt asigurate atât aeronavelor civile care survolează spațiul aerian național, cât și aeronavelor care aterizează sau decolează de pe aeroporturile din România. Serviciile prestate se referă la activitatea de dirijare din zona aeroportului (de terminal și de apropiere - APP) și de rută (ACC).

Sarcina ROMATSA este să creeze și să mențină un mediu sigur de operare pentru traficul aerian în spațiul aerian al României, în contextul dezvoltării dinamice a industriei aviației civile și schimbărilor permanente înregistrate în transportul internațional.

România și-a asumat obligația de a furniza servicii de navigație aeriană în spațiul aerian național și în zona de mare liberă (Regiunea de informare a zborurilor (FIR) București) potrivit acordurilor regionale la care este parte, în baza Convenției de la Chicago, ratificată de România.

Astfel, Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian - ROMATSA asigură:

- furnizarea de servicii de management al spațiului aerian;
- furnizarea de management al fluxurilor de trafic aerian;

- furnizarea de servicii de navigație aeriană, incluzând servicii de trafic aerian, servicii de comunicații, navigație și supraveghere în domeniul aeronautic, servicii meteorologice aeronautice, servicii de informare aeronautică;
- furnizarea serviciilor-suport pentru misiunile de căutare a aeronavelor aflate în pericol;
- furnizarea de servicii de pregătire a personalului serviciilor de navigație aeriană;
- asigurarea, direct sau prin contracte încheiate cu terți, a proiectării, întreținerii și revizuirii periodice a procedurilor de zbor și a structurilor de spațiu aerian, pentru zonele de spațiu aerian unde este desemnată să asigure servicii de control al traficului aerian;
- prestări de servicii privind operarea armonizată a aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian U-space desemnat;
- activități de consultanță și prestări de servicii în domeniul său de activitate;
- activități de cercetare-dezvoltare, inclusiv faza de realizare și comercializare de produse specifice domeniului serviciilor de navigație aeriană;
- activități de transport în interes propriu.

Conform articolului 2, alineatul 3 din HG 74/1991, cu modificările și completările ulterioare, “serviciile de navigație aeriană furnizate de ROMATSA în spațiul aerian național reprezintă servicii non-economice de interes general, așa cum sunt definite acestea în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, legate de exercitarea atribuțiilor statului de control al traficului aerian în spațiul aerian național.”

Totodată, ROMATSA asigură îndeplinirea obligațiilor internaționale asumate de statul român ca membru al Organizației Aviației Civile Internaționale, EUROCONTROL, NATO și ca partener strategic pentru state UE, precum și pentru Statele Unite ale Americii. În acest sens, ROMATSA colaborează cu celelalte structuri naționale pentru îndeplinirea funcției statului de apărare a spațiului aerian prin furnizarea de informații esențiale necesare controlului acestuia (identificarea utilizatorilor spațiului aerian, prevenirea intrărilor neautorizate sau chiar agresive) și aplicarea operativă asupra traficului aerian civil a măsurilor ce se impun în baza coordonării în timp real cu partenerii militari români și străini din cadrul NATO.

De asemenea, ROMATSA este desemnată prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr.1606/2014 ca furnizor de servicii de trafic aerian pentru traficul aerian general în cuprinsul FIR București de clasa C, respectiv clasă A în spațiul TMA București, cu excepția sectorului transfrontalier de spațiu aerian „Sector DF1” din cadrul blocului de spațiu aerian „DANUBE FAB”, și ca furnizor de servicii meteorologice aeronautice în FIR București. În plus, prin „Actul privind desemnarea comună a furnizorilor de servicii de trafic aerian certificați în cadrul blocului de spațiu aerian DANUBE”, ROMATSA este desemnată ca furnizor de servicii de trafic aerian în sectorul transfrontalier „Sector DF2” din FIR Sofia.

Pentru derularea activității, ROMATSA se auto-finanțează exclusiv prin tarifele încasate de la companiile aeriene pentru serviciile de navigație aeriană prestate și nu a beneficiat, de la înființarea sa în 1991 și până în prezent, de niciun fel de subvenții de la bugetul de stat. Tarifele

sunt stabilite în totală transparență în plan național și internațional, cu respectarea strictă a Regulamentului (UE) 2019/317 de instituire a unui sistem de performanță și de tarificare în cadrul cerului unic european, exclusiv pentru acoperirea costurilor de furnizare a serviciilor de navigație aeriană. Astfel, zonele de tarificare care intră sub incidența reglementărilor europene sunt cea de rută (survolul spațiului aerian) și cea de terminal reglementat (dirjare în zona aeroportului) București Otopeni și Băneasa.

Începând cu anul 2011, performanța și eficiența din punct de vedere economic a furnizorilor de navigație aeriană (ANSP - air navigation service provider) precum ROMATSA sunt evaluate prin schema de performanță și tarificare în cadrul Cerului Unic European.

Potrivit acesteia, statele membre ale Uniunii Europene au obligația elaborării unor planuri de performanță care includ o serie de obiective pentru perioade de timp predefinite de câte 5 ani (denumite "perioade de referință"), aplicabile serviciilor de navigație aeriană de rută și pentru terminal reglementat. Astfel, tarifele practicate de ANSP-uri se stabilesc pe baza planurilor de performanță în deplină transparență la nivel național și internațional, în concordanță cu prevederile Regulamentului (UE) 2019/317, exclusiv pentru a acoperi costurile de furnizare a serviciilor de navigație aeriană.

Obiectivele de performanță sunt stabilite prin intermediul indicatorilor de performanță specifici domeniilor siguranței, capacității, mediului și eficienței costurilor. Acesta din urmă presupune, printre altele, stabilirea costurilor multianuale, a previziunilor și a ipotezelor pe întreaga perioadă de referință, în transparență și cu consultarea operatorilor aerieni. În ceea ce privește eficiența costurilor, aceasta este interdependentă cu îndeplinirea obligațiilor pentru domeniile siguranță, capacitate și mediu prin asigurarea resurselor financiare și umane. Totodată, prin schema de performanță sunt stabilite atât mecanismele prin care Comisia Europeană și Eurocontrol evaluează periodic îndeplinirea obiectivelor de performanță, cât și o serie de sancțiuni și stimulente în funcție de rezultatele ANSP-urilor.

Viziunea și misiunea sunt concretizate în strategia ROMATSA de implementare a obiectivelor Cerului Unic European într-un mod eficient și eficace, pentru consolidarea poziției de furnizor de servicii performant în plan regional cât și în plan european, prin valorificarea maximă a expertizei operaționale și tehnice disponibile.

În contextul Cerului Unic European, viziunea R.A. ROMATSA este de a se menține drept unul dintre cei mai performanți furnizori de servicii de navigație, la standarde înalte de siguranță și calitate, respectând cerințele aplicabile în domeniu, contribuind la îndeplinirea obiectivelor de performanță, utilizând cele mai avansate tehnologii și consolidându-și poziția în regiune, prin parteneriate cu ceilalți furnizori de servicii de navigație aeriană.

Pentru aceasta, misiunea este de a furniza servicii de navigație aeriană sigure și fără întreruperi, eficiente și prietenoase cu mediul, prin personal înalt calificat, folosind tehnologii avansate și respectând Standardele ICAO și reglementările europene.

În urma analizei punctelor tari și a punctelor slabe identificate la nivelul ROMATSA precum și a oportunităților și amenințărilor din mediul economic în care își desfășoară activitatea, au fost identificate patru direcții prioritare de acțiune, respectiv performanță, interoperabilitate, parteneriat și profesionalism. Pe baza acestora, au fost identificate obiective strategice necesare dezvoltării regiei, după cum urmează:

ID	DOMENIU	OBIECTIV
OS1	Siguranță	Îmbunătățirea nivelului de siguranță în conformitate cu cerințele naționale și internaționale
OS2	Calitate	Menținerea recertificarea Sistemului de Management al Calității (SMC), în conformitate cu cerința Standardului ISO 9001:2015 și îmbunătățirea continuă a SMC, în toate domeniile de activitate
OS3	Eficiență	Îmbunătățirea nivelului de performanță necesar pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană conform cerințelor europene și realizarea obiectivelor din punct de vedere al raportului cost/beneficiu
OS4	Capacitate	Menținerea unui nivel minim al întârzierilor și a capacității optime, în linie cu țintele de performanță stabilite la nivel European pentru rețeaua de management a traficului aerian pentru a patra perioadă de referință (RP 4) 2025-2029.
OS5	Financiar	Creșterea continuă a veniturilor din activitatea de furnizare a serviciilor de navigație aeriană și din activități conexe
OS6	Securitate	Îndeplinirea cerințelor privind securitatea aeronautică și informatică în colaborare cu autoritățile competente
OS7	Mediu	Menținerea certificării Sistemului de Management de Mediu (SMM), în conformitate cu cerințele standardului ISO 14001:2015 și îmbunătățirea continuă a SMM, în toate domeniile sale de activitate
OS8	Resurse	Menținerea unui nivel înalt de profesionalism și flexibilitate în rândul tuturor angajaților prin creșterea motivației și satisfacției profesionale, menținerea unui mediu de lucru stimulat și promovarea unei culturi bazate pe rezultate
OS9	Parteneriate	Îndeplinirea obiectivelor Cerului Unic European, implementarea DANUBE FAB și implicarea activă în SESAR

III. MENȚIUNEA PRIVIND ÎNCADRAREA REGIEI ÎNTR-UNA DIN CATEGORIILE DE SCOPURI ALE ÎNȚEPRINDERII PUBLICE

Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian - ROMATSA este întreprindere publică în sensul art. 2, pct. 2, lit. a) din O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare și se află sub autoritatea Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Forma juridică: persoană juridică română organizată sub formă de regie autonomă care își desfășoară activitatea în conformitate cu prevederile legislației aplicabile și regulamentului propriu de organizare și funcționare.

Astfel că, în conformitate cu prevederile art. 6, lit. c), din Anexa 1b la Normelor metodologice pentru stabilirea criteriilor de selecție a membrilor consiliilor de administrație/supraveghere ale întreprinderilor publice, de întocmire a listei scurte pentru fiecare post, a clasamentului acestora, a procedurii privind numirile finale, precum și pentru stabilirea altor măsuri necesare implementării prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, aprobate prin H.G. nr. 639/2023 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian - ROMATSA se încadrează în categoria de monopol reglementat.

Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian - R.A. ROMATSA, are ca obiect principal de activitate, furnizarea de servicii de management al spațiului aerian, de management al fluxurilor de trafic și de servicii de navigație aeriană, incluzând servicii de trafic aerian, servicii de comunicații, navigație și supraveghere în domeniul aeronautic, servicii meteorologice aeronautice, servicii de informare aeronautică, precum și furnizarea serviciilor-suport pentru misiunile de căutare a aeronavelor aflate în pericol, cu respectarea tratatelor internaționale la care România este parte în domeniul aviației civile, a regulamentelor europene în domeniul serviciilor de navigație aeriană și în conformitate cu Regulamentul de organizare și funcționare al Regiei Autonome Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian - ROMATSA.

Sistem de administrare: Unitar

Activitatea principală a regiei o reprezintă 5223 - Activități de servicii anexe transporturilor aeriene.

Patrimoniul regiei la data de 31.12.2024 este în valoare de 214.684.295 lei.

Obiectul de activitate al Regiei Autonome Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian - ROMATSA cuprinde și asigurarea, direct sau prin contracte încheiate cu terți, a proiectării, întreținerii și revizuirii periodice, în conformitate cu reglementările europene și/sau naționale specifice aplicabile, a procedurilor de zbor și a structurilor de spațiu aerian, pentru zonele de spațiu aerian unde este desemnată să asigure servicii de control al traficului aerian, prestări de servicii privind operarea armonizată a aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian U-space desemnat, activități de consultanță și prestări de servicii în domeniul său de activitate,

activități de cercetare-dezvoltare, inclusiv faza de realizare și comercializare de produse specifice domeniului serviciilor de navigație aeriană, precum și activități de transport în interes propriu, conform dispozițiilor Legii nr. 21/2020 privind Codul aerian, cu modificările și completările ulterioare.

Serviciile de navigație aeriană furnizate de Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian – ROMATSA în spațiul aerian național reprezintă servicii non-economice de interes general, așa cum sunt definite acestea în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, legate de exercitarea atribuțiilor statului de control al traficului aerian în spațiul aerian național. Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian - ROMATSA este organizată și funcționează ca „regie autonomă” în conformitate cu regulamentul prevăzut în Anexa nr. 2 la H.G. nr. 74/1991.

Principalele acte normative care reglementează organizarea și funcționarea ROMATSA:

- H.G. nr. 74/26.01.1991 privind înființarea Regiei Autonome “Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian - ROMATSA” cu modificările și completările ulterioare;
- H.G. nr. 741/09.07.2008 pentru aprobarea Regulamentului privind gestionarea situațiilor de urgență generate de producerea unui accident de aviație civilă, precum și pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 74/1991 privind înființarea Regiei autonome “Administrația română a serviciilor de trafic aerian - ROMATSA”, publicată în Monitorul Oficial nr. 529 din 14 iulie 2006, modificat și completat cu HG nr. 1234/17.11.2021;
- Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian;
- Legea nr. 44/27.05.1996 pentru aderarea României la Convenția internațională EUROCONTROL privind cooperarea pentru securitatea navigației aeriene, încheiată la 13 decembrie 1960, și la Acordul multilateral privind tarifele de rută aeriană, semnat la Bruxelles la 12 februarie 1981;
- Legea nr. 15/07.08.1990 privind reorganizarea unităților de stat ca regii autonome și societăți comerciale - cu modificările și completările ulterioare;
- H.G. nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr. 46 din 30 iulie 1998 (“republicată”) pentru stabilirea unor măsuri în vederea îndeplinirii obligațiilor asumate de România prin aderarea la convenția internațională EUROCONTROL privind cooperarea pentru securitatea navigației aeriene și la Acordul multilateral privind tarifele de rută aeriană, precum și a unor obligații care rezultă pentru România din regulamentele adoptate la nivelul Uniunii Europene în domeniul serviciilor de navigație aeriană;
- Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului nr. 549/2004, cu modificările și completările ulterioare Regulamentul cadru pentru crearea Cerului Unic European;
- Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului nr. 550/2004, cu modificările și completările ulterioare Regulament privind furnizarea serviciilor de navigație aeriană în Cerul Unic European (Regulamentul furnizării serviciilor);

- Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului.
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2017/373 al Comisiei din 1 martie 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;
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarificare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013;
- OMT nr. 1.606 din 2 decembrie 2014 privind desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian pentru traficul aerian general și de servicii meteorologice aeronautice în Regiunea de Informare a Zborurilor București;
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627 al Comisiei din 3 noiembrie 2020 privind măsurile excepționale pentru a treia perioadă de referință (2020-2024) a sistemului de performanță și de tarificare din cadrul Cerului unic european luate în contextul pandemiei de COVID-19;
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116 al Comisiei din 1 februarie 2021 privind instituirea primului proiect comun care sprijină punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 409/2013 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014 al Comisiei.
- Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului european și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european (reformare).
- Convenția privind Aviația Civilă Internațională semnată în 1944 la Chicago la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 194/24.04.1965, publicat în Buletinul Oficial nr. 14/24.04.1965;
- Acordul pentru stabilirea DANUBE FAB;
- Legea nr. 139/2000 privind activitatea de meteorologie [a se vedea art. 3 alin (1) lit.b)];
- Legea nr. 190/2012 privind răspunderea furnizorilor de servicii de trafic aerian;
- Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic European (reformare);
- Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de

- aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei;
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2015/1018 al Comisiei din 29 iunie 2015;
 - Regulamentul (CE) nr. 2150/2005 al Comisiei din 23.12.2005 de stabilire a unor norme comune pentru utilizarea flexibilă a spațiului aerian;
 - Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25.03.2010 (consolidat) de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian;
 - Regulamentul (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26.09.2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010;
 - Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului;
 - Regulamentul (UE) nr. 2015/340 al Comisiei din 20.02.2015 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la licențele și certificatele controlorilor de trafic aerian în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 805/2011 al Comisiei;
 - Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1048 al Comisiei din 18 iulie 2018 de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe;
 - Regulamentul delegat (UE) 2023/1768 al Comisiei din 14 Iulie 2023 de stabilire a unor norme detaliate pentru certificarea și declararea sistemelor de management al traficului aerian/de servicii de navigație aeriană și a componentelor managementului traficului aerian/serviciilor de navigație aeriană;
 - Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1769 al Comisiei din 12 septembrie 2023 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative pentru aprobarea organizațiilor implicate în proiectarea sau producția de sisteme și componente de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/203;
 - Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1770 al Comisiei din 12 septembrie 2023 de stabilire a unor dispoziții privind echipamentele aeronavelor necesare pentru utilizarea spațiului aerian al cerului unic european și a unor reguli de operare legate de utilizarea spațiului aerian al cerului unic european și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 29/2009 și a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1206/2011, (UE) nr. 1207/2011 și (UE) nr. 1079/2012;
 - Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1771 al Comisiei din 12 septembrie 2023 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 în ceea ce privește

sistemele și componentele managementului traficului aerian și ale serviciilor de navigație aeriană și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 1032/2006, (CE) nr. 633/2007 și (CE) nr. 262/2009;

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1772 al Comisiei din 12 septembrie 2023 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 în ceea ce privește regulile de operare referitoare la utilizarea sistemelor și componentelor managementului traficului aerian/serviciilor de navigație aeriană în spațiul aerian al cerului unic european și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1033/2006.

Politica tarifară în raport de serviciile de navigație aeriană furnizate este potrivit cerințelor Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarificare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013.

IV. AȘTEPTĂRI PRIVIND POLITICA DE VĂRSĂMINTE DIN PROFITUL NET

Conducerea executivă împreună cu Consiliul de Administrație vor aplica o politică de vărsăminte din profitul net în conformitate cu legislația în vigoare.

Autoritatea publică tutelară se așteaptă să fie menținut un echilibru între investiții și vărsăminte, precum și la o performanță îmbunătățită a afacerii în conformitate cu prevederile Schemei de performanță și tarificare.

În contextul scăderii abrupte a încasărilor în perioada de pandemie, pe lângă utilizarea rezervelor existente, ROMATSA a fost obligată să acceseze un credit cu garanția statului, în valoare de 466 de milioane de lei, cu rambursare în 2023-2029. Conform reglementărilor europene privind schema de performanță și tarificare, ROMATSA aplică un model de business specific, neaplicabil celorlalte companii aflate în subordinea MTI. Astfel, prin schema de performanță și tarificare, pentru creșterea/scăderea de trafic aerian față de prognoza inițială se aplică un mecanism de împărțire a riscurilor între furnizorii de servicii de navigație aeriană și companiile aeriene.

Astfel, în conformitate cu prevederile art. 27 alin. (2), (3) și (4) din Regulamentul (UE) 2019/317:

“(2) În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii se abate de la previziunile incluse în planul de performanță pentru anul n respectiv cu maximum 2 %, veniturile suplimentare sau pierderea de venituri care rezultă se suportă integral de către furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză.

(3) În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii depășește previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză cu mai mult de 2 %, 70 % din veniturile suplimentare obținute de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 2 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se transferă utilizatorilor spațiului aerian prin ajustarea

ratelor unitare în anul $n + 2$. În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii este inferior previziunilor în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză cu mai mult de 2 %, 70 % din pierderile de venituri suferite de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 2 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul $n + 2$.

(4) În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii este mai mic de 90 % din previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză, pierderile de venituri suferite de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 10 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se recuperează integral de la utilizatorii spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul $n + 2$.”

Din acest punct de vedere, deciziile în privința politicii de vărsăminte din profitul net sunt fundamentate pe prevederile Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 referitoare la mecanismele de ajustare aplicabile, concomitent cu cele prevăzute de art. 10 din OG 46/1998 cu modificările și completările ulterioare, astfel încât eventuale venituri suplimentare din creșterea de trafic să fie restituite utilizatorilor spațiului aerian, cât și pe necesitatea alocării resurselor necesare pentru noi investiții și reconstituirii rezervelor financiare ale regiei necesare pentru îndeplinirea obligațiilor contractuale, atât față de angajați, cât și față de terți.

Astfel, deciziile conducerii executive sunt adoptate în scopul promovării interesului economic al regiei și a obiectivului de reducere a gradului de îndatorare și vor ține cont de interesul social pentru finanțarea activității. În situația în care se constată riscuri de devieri semnificative de la țintele de performanță previzionate, directorul general informează și se consultă cu Consiliul de Administrație și cu autoritatea tutelară în timp util, pentru preîntâmpinarea acestora.

Dacă, totuși, se constată că rezultatele financiare așteptate sunt sub cele previzionate pentru o perioadă de timp, conducerea executivă, împreună cu Consiliul de Administrație, va contribui la elaborarea unui plan de acțiuni pentru îmbunătățirea performanțelor regiei.

În situații temeinic justificate, Regia poate proceda la rectificarea bugetului de venituri și cheltuieli, astfel cum prevede art. 4, alin. (10) al OG 46/1998, cu modificările și completările ulterioare.

V. AȘTEPTĂRI PRIVIND POLITICA DE INVESTIȚII APLICABILĂ REGIEI

Prin politica de investiții Regia trebuie să asigure utilizarea celor mai eficiente tehnologii pentru furnizarea serviciilor de navigație aeriană și să susțină dezvoltarea unor soluții inovatoare, la un raport cost-beneficiu favorabil.

În contextul implementării inițiativei Cerul Unic European, prioritatea ROMATSA trebuie să fie optimizarea costurilor și eficientizarea furnizării serviciilor de navigație aeriană prin

implementarea unor noi tehnologii și concepte operaționale, astfel încât să poată îndeplini indicatorii de performanță și cerințele de interoperabilitate stabilite la nivel european.

Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian ROMATSA va furniza servicii de navigație aeriană la un înalt nivel de siguranță și calitate, respectând cerințele aplicabile în domeniu, contribuind la îndeplinirea obiectivelor de performanță, consolidându-și poziția în regiune prin parteneriate cu ceilalți furnizori de servicii de navigație aeriană.

Una dintre direcțiile prioritare de acțiune este politica de investiții, prin care sunt create premisele utilizării resurselor pentru atingerea obiectivelor prioritare, stabilind legătura dintre strategia de dezvoltare și bugetele anuale, precum și dintre programarea financiară și cea de execuție a obiectivelor de investiții.

Astfel, o importanță deosebită se acordă prognozei veniturilor și cheltuielilor aferente bugetului regiei și ierarhizării proiectelor de investiții, în funcție de rolul pe care îl au în atingerea obiectivelor strategice.

Prioritară este finalizarea investițiilor programate, precum și realizarea unei planificări pe termen lung, multianual, a proiectelor de investiții împreună cu alocarea de resurse financiare suficiente, în conformitate cu prevederile Regulamentelor (UE) 373/2017 și 317/2019.

În conformitate cu noul cadru legislativ SES2+, perioada următoare va fi caracterizată de o serie de măsuri de accelerare a implementării Cerului Unic European, printr-o mai bună definire a rolurilor instituțiilor responsabile, diversificarea indicatorilor de performanță în furnizarea de servicii de navigație aeriană, o mai mare implicare a utilizatorilor spațiului aerian în procesul de consultare, aplicarea uniformă a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, includerea regulilor de transparență în selectarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană și introducerea aspectelor de securitate cibernetică.

În acest context, ROMATSA a făcut deja pași importanți pentru optimizarea costurilor și eficientizarea furnizării serviciilor de navigație aeriană, prin implementarea unor noi tehnologii și concepte operaționale, astfel încât să poată îndeplini indicatorii de performanță și cerințele de interoperabilitate stabilite la nivel european. Astfel, prin implementarea sistemului ROMATSA ATM 2015+ a fost asigurat un sistem de ultimă generație pentru managementul traficului aerian (sistemul de procesare a datelor de zbor, a datelor radar și interfața om-mașină).

Conducerea executivă va promova continuarea acestui proces de modernizare a sistemului ATM în concordanță cu Planul european de management al traficului aerian prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 550/2004 pentru îndeplinirea obligațiilor care derivă din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116 al Comisiei din 1 februarie 2021 privind instituirea primului proiect comun care sprijină punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului de punere în

aplicare (UE) nr. 409/2013 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014 al Comisiei și existența resurselor financiare și umane necesare pentru mentenanța sistemului ATM și a celorlalte sisteme vitale pentru prestarea de către Regie a serviciilor de navigație aeriană incluse în obiectul de activitate.

VI. AȘTEPTĂRILE AUTORITĂȚII PUBLICE TUTELARE CU PRIVIRE LA COMUNICAREA CU ORGANELE DE ADMINISTRARE ȘI CONDUCERE ALE REGIEI

Autoritatea publică tutelară are în vedere să întărească răspunderea organelor de administrare și conducere cu scopul de a asigura gestionarea eficientă a patrimoniului regiei. În acest sens, se va urmări îmbunătățirea comunicării bidirecționale cu organele de administrare și conducere ale Regiei, în vederea susținerii și asigurării unei înțelegeri a așteptărilor autorității publice tutelare.

Competența luării deciziilor de administrare și a deciziilor de conducere a regiei și răspunderea, în condițiile legii, pentru efectele acestora revine consiliului de administrație și directorilor, dacă le-au fost delegate atribuțiile de conducere a regiei în condițiile legii și ale actului constitutiv.

ROMATSA este administrată de un consiliu de administrație format din 5 membri (administratori). Mandatul administratorilor este stabilit prin actul de înființare, neputând depăși 4 ani. Mandatul membrilor consiliului de administrație poate fi reînnoit o singură dată, în condițiile prevăzute de OUG nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare.

Consiliul de administrație este condus de către un președinte, ales de către consiliul de administrație din rândul membrilor săi. Președintele consiliului de administrație nu poate fi numit și în funcția de director general al regiei. Consiliul de administrație poate delega atribuții de conducere a regiei, directorilor. Directorul general va reprezenta regia în relația cu terții și în justiție, conform atribuțiilor sale.

Transmiterea documentelor de raportare în termenele prevăzute de lege și de actele administrative emise de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, precum și a oricăror altor informații pe care autoritatea publică tutelară le consideră necesare reprezintă exemple de bună comunicare între ROMATSA și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Directorul general are obligația să transmită autorității publice tutelare ori de câte ori se solicită, fundamentări, analize, situații, raportări și orice alte informații referitoare la activitatea întreprinderii publice, în formatul și la termenele stabilite prin ordine sau circulare ale autorității publice tutelare.

Directorul general va informa Consiliul de Administrație și autoritatea publică tutelară ori de câte ori există deviații ale indicatorilor de performanță față de valorile planificate, atât din perspectiva operațională, cât și financiară, de îndată ce organele de administrare și conducere ale întreprinderii publice determină că o astfel de deviere este foarte probabilă.

Așteptările Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în ceea ce privește comunicarea cu Consiliul de Administrație sunt să colaboreze îndeaproape cu autoritatea publică tutelară pentru a asigura informarea în timp util și comunicarea constantă cu privire la direcțiile strategice ale ROMATSA, transmiterea în termenele prevăzute de lege și actele administrative emise de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a rapoartelor elaborate de Consiliul de Administrație/directorul general, realizarea indicatorilor de performanță prevăzuți în contractele de mandat în vederea monitorizării acestora și a oricăror alte informații pe care autoritatea publică tutelară le consideră necesare.

Consiliul de administrație împreună cu directorul general trebuie să continue să acorde o atenție deosebită promovării unei imagini pozitive a ROMATSA și a României atât în plan intern cât și în cel extern.

VII. AȘTEPTĂRILE AUTORITĂȚII PUBLICE TUTELARE PRIVIND SIGURANȚA, SECURITATEA, CALITATEA ȘI MEDIUL SERVICIILOR OFERITE DE ÎNTREPRINDEREA PUBLICĂ

Siguranța serviciilor oferite

ROMATSA urmărește să își îmbunătățească constant nivelul de siguranță, cu scopul de a preveni creșterea numărului de accidente și incidente, asigurând că siguranța rămâne prioritatea absolută în toate aspectele activității sale.

În conformitate cu decizia Comisiei Europene (EU) 2024/1688, ROMATSA a adoptat țintele de performanță unificate la nivelul Uniunii pentru perioada 2025-2029, iar măsurile de îmbunătățire vor fi derivate din cerințele ce trebuie îndeplinite, alături de activitățile continue de îmbunătățire a sistemului de management al siguranței (SMS).

ROMATSA se angajează să dezvolte în continuare sistemul de management al siguranței, să consolideze cultura justă și de siguranță în organizație, să asigure eficiența proceselor de gestionare a riscurilor și a schimbărilor, precum și să promoveze raportarea și investigarea evenimentelor de siguranță. Se va menține o monitorizare atentă a aplicării politicii de cultură justă în toate departamentele, iar prioritizarea siguranței va rămâne fundamentală, conform politicii DANUBE FAB care subliniază că siguranța primează asupra presiunilor comerciale sau economice.

Toate persoanele implicate în furnizarea serviciilor să beneficieze de o pregătire continuă și riguroasă, menită să asigure menținerea și dezvoltarea competențelor la cele mai înalte niveluri. Aceasta este esențială pentru susținerea eficientă a Sistemului de Management al Siguranței, prin asigurarea că fiecare angajat este bine pregătit să identifice, gestioneze și să răspundă adecvat la riscurile de siguranță, contribuind astfel la îmbunătățirea continuă a performanței de siguranță a organizației.

Managementul riscurilor de siguranță reprezintă obiectivul principal și prioritar al ROMATSA în următorii ani, cu un angajament ferm al conducerii pentru atingerea nivelului D. Toate

activitățile, inclusiv formarea personalului și implementarea soluțiilor tehnologice conforme cu cele mai bune practici din industrie, vor susține această direcție strategică, asigurând un mediu de lucru sigur și eficient.

Securitatea serviciilor oferite

De asemenea, prioritară este continuarea procesului de integrare a Sistemelor de Management al Calității și de Management al Mediului și consolidarea Sistemului de Management al Siguranței prin aplicarea în mod sistematic a standardelor și practicilor recomandate. În acest scop, conducerea executivă va urmări implementarea și certificarea unui Sistem de Management al Securității Informației (SMSI) al ROMATSA, în conformitate cu reglementările naționale și internaționale.

De asemenea, în contextul actual, o atenție deosebită se va acorda dezvoltării tehnologiei informațiilor, atât din perspectiva îmbunătățirii / definirii politicilor și procedurilor pe zona IT, cât și în ceea ce privește implementării unei strategii de digitalizare care să susțină dezvoltarea regiei, cât și pentru o bună monitorizare și reducere a riscurilor de securitate cibernetică.

Calitatea serviciilor oferite

În domeniul calității, prioritatea imediată constă în menținerea certificării și îmbunătățirea continuă a Sistemului de Management al Calității, în conformitate cu cerințele standardului de calitate ISO 9001 și ale regulamentelor UE, în toate domeniile sale de activitate, cu anumite obiective specifice, respectiv:

- creșterea credibilității și a încrederii în calitatea serviciilor furnizate;
- disponibilitatea informațiilor în timp real cu privire la gradul de satisfacție a beneficiarilor serviciilor Regiei, în vederea fundamentării deciziilor, inclusiv prin realizarea de studii de piață pentru colectarea riguroasă a feedback-ului de la clienți și a consultării cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian conform cerințelor legislației Cerului Unic European;
- definirea clară a responsabilităților și autorităților, comunicarea internă și externă îmbunătățită, utilizarea mai eficientă a resurselor și reducerea costurilor de neconformitate.

Protecția mediului înconjurător

La nivelul ROMATSA, prioritatea imediată va consta în menținerea certificării și îmbunătățirea continuă a Sistemului de Management de Mediu, în conformitate cu cerințele standardului ISO 14001 și cu cerințele de performanță stabilite la nivel European prin Schema de performanță și tarificare.

Totodată, regia are în vedere obținerea, până la finalul anului 2025, a acreditării CANSO Green ATM, respectiv recunoașterea faptului că ROMATSA respectă o serie de standarde ridicate privind managementul sustenabil al traficului aerian, în linie cu obiectivele de mediu

promovate de CANSO, cu privire la aplicarea bunelor practice, contribuția la obiectivele de mediu UE și ICAO, implicarea active în reducerea amprente de carbon a aviației civile, etc.

Prin Cerul Unic European, Uniunea Europeană vizează o mai bună coordonare a proiectării, managementului și reglementării spațiului aerian prin organizarea acestuia pe bază de eficiență operațională și integrarea managementului traficului aerian civil și militar, dar și prin susținerea unui program integrat de cercetare și dezvoltare de noi tehnologii. Pe lângă acțiunile la nivel operațional, unde ROMATSA deja a întreprins toate demersurile prin implementarea și extinderea spațiului Free Route Airspace și eliminarea rutelor ATS peste nivelul de zbor FL105, sunt necesare proiecte pentru asigurarea unei mai mari eficiențe energetice.

Conducerea executivă va susține și promova utilizarea fondurilor nerambursabile pentru extinderea proiectelor de instalare de centrale fotovoltaice la sediile ROMATSA, pentru reducerea consumului de energie electrică din surse convenționale, contribuind astfel la reducerea impactului asupra mediului.

VIII. AȘTEPTĂRI ÎN DOMENIUL ETICII, INTEGRITĂȚII ȘI GUVERNANȚEI CORPORATIVE

Așteptările autorității publice tutelare în domeniul eticii, integrității și guvernancei corporative au drept fundament câteva valori și principii care trebuie să guverneze comportamentul etic și profesional al organelor de conducere:

- **Profesionalismul** - toate atribuțiile de serviciu care revin administratorilor și directorilor trebuie îndeplinite cu maximum de eficiență și eficacitate, conform competențelor deținute și în cunoștință de cauză în ceea ce privește reglementările legale;
- **Imparțialitatea și nediscriminarea** - principiu conform căruia administratorii și directorii sunt obligați să aibă o atitudine obiectivă, neutră față de orice interes politic, economic, religios sau de altă natură, în exercitarea atribuțiilor funcției;
- **Integritatea morală** - principiu conform căruia administratorilor și directorilor le este interzis să solicite sau să accepte, direct ori indirect, pentru ei sau pentru altul, vreun avantaj ori beneficiu moral sau material, sau să abuzeze de funcția pe care o dețin;
- **Libertatea de gândire și exprimare** - principiu conform căruia administratorii și directorii pot să-și exprime și să-și fundamenteze opiniile, cu respectarea ordinii de drept și a bunelor moravuri;
- **Onestitatea, cinstea și corectitudinea** - principiu conform căruia administratorii și directorii în exercitarea mandatului trebuie să respecte, cu maximă seriozitate, legislația în vigoare;
- **Deschiderea și transparența** - principiu conform căruia activitățile desfășurate de administratori și directori în exercitarea funcțiilor lor sunt publice și pot fi supuse monitorizării cetățenilor;

- **Confidențialitatea** - principiu conform căruia administratorii și directorii trebuie să garanteze confidențialitatea informațiilor care se află în posesia lor, în condițiile legii;
- **Conflictul de interese** - referitor la interese financiare sau de altă natură, ce pot corupe sau afecta major luarea deciziilor corecte și imparțiale de către acea persoană sau organizație pentru ca deciziile să nu fie influențate de interese secundare;
- **Prudența** - principiul independenței exercițiului, în vederea evitării unei supraevaluări sau subevaluări a oricărei situații care s-ar putea răsfrânge asupra actului decizional;
- **Obiectivitatea** - principiul care obligă organele de conducere să dețină abilitățile profesionale corespunzătoare și necesare emiterii celor mai bune decizii în interesul ROMATSA care se încadrează în dezideratul așteptărilor autorității publice tutelare.

Consiliul de administrație și conducerea executivă trebuie să acorde o importanță deosebită implementării Codului de etică care stabilește principiile și standardele de conduită și care reglementează situațiile privind conflictele de interese și incompatibilitate la nivelul regiei, inclusiv la nivelul Consiliului de Administrație.

Având în vedere că politicile adecvate de audit intern și control intern contribuie semnificativ la buna funcționare a ROMATSA se subliniază necesitatea revizuirii și continuarea consolidării rolului acestei funcții de către Consiliul de Administrație, suplimentare de auditori, dat fiind faptul că activitatea Regiei este complexă și necesită timp de audit intern alocat, precum și a sistemelor de audit intern și control intern.

O atenție sporită se pune pe comunicarea dintre structura de audit intern și comitetul de audit al entităților de interes public, prin transformarea celor mai bune practici recunoscute în dispozițiile legale. În cazul ROMATSA, structura de audit intern va raporta direct Comitetului de Audit constituit la nivelul Consiliului de Administrație.

În acest sens, Comitetul de Audit va proceda la optimizarea planificărilor viitoare de audit și la o comunicare strânsă între auditorul statutar și reprezentanții Comitetului de audit pe tot parcursul procesului de audit pentru a identifica zonele de risc care necesită atenție sporită din partea Regiei.

Astfel, Comitetul de Audit va asista Consiliul cu scopul de a se asigura că R.A. ROMATSA menține sisteme corespunzătoare de raportare financiară, audit intern și extern, control intern, conformitate și gestiune a riscului.

Consiliul de Administrație va asigura conformarea cu bunele practici privind guvernanța corporativă și obligațiile ce revin membrilor Consiliului de Administrație, dar și conducerii executive în aplicarea legislației naționale în acest domeniu (raportările, realizarea indicatorilor de performanță, transparența privind rezultatele economico-financiare, respectarea termenelor și a obligațiilor de publicare prevăzute etc.).

Tranzacțiile cu părțile afiliate, așa cum sunt menționate la art. 52 din O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, reprezintă un alt aspect important ce ține de etica ROMATSA, iar adoptarea de către

regie a unor reglementări interne cu privire atât la acestea, cât și la gestionarea conflictelor de interese, sunt așteptări pe care Ministerul Transporturilor și Infrastructurii le are de la administratori și conducerea executivă.

Gestionarea conflictului de interese în situația tranzacțiilor cu părțile afiliate

Angajații, membrii Consiliului de Administrație și directorii trebuie să informeze conducerea regiei atunci când ei sau membri ai familiilor lor au un interes major într-o tranzacție pe care regia o negociază.

Angajații, membrii Consiliului de Administrație și directorii aflați în conflict de interese față de partea afiliată nu vor face parte din comisia de evaluare constituită pentru atribuirea contractului, nu vor participa la discuții și deliberări în cadrul procesului de luare a deciziei, nu vor semna documente privind atribuirea contractului respectiv, vor respecta prevederile politicii interne cu privire la protecția informațiilor privilegiate. Membrii Consiliului de Administrație trebuie să se asigure de evitarea unui conflict de interese direct sau indirect cu regia, iar în cazul apariției unui astfel de conflict se vor abține de la dezbaterile și votul asupra chestiunilor respective, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Membrii Consiliului de Administrație exercită orice act care este legat de administrarea regiei în interesul acesteia, în limita drepturilor care li se conferă prin contractul de mandat și a prevederilor legale în vigoare. Membrii Consiliului de Administrație al ROMATSA își desfășoară activitatea cu respectarea legilor, actelor normative și de reglementare din România, precum și a celor din Uniunea Europeană.

Pentru exercitarea echitabilă a autorității în procesul de administrare, precum și în relația cu partenerii ROMATSA, de la autorități publice, la furnizori de servicii, echipamente, lucrări și până la personalul regiei, membrii CA se angajează să asigure exercitarea autorității într-o manieră corespunzătoare, obiectivă și corectă, fără niciun fel de abuz, sau încălcare a drepturilor legale.

IX. AȘTEPTĂRI PRIVIND CHELTUIELILE DE CAPITAL, REDUCERILE DE CHELTUIELI ȘI ALTE ASPECTE ALE ACTIVITĂȚII

Așteptările autorității publice tutelare cu privire la cheltuielile de capital și eficientizarea cheltuielilor operaționale sunt:

- Cheltuielile de capital: o analiză a investițiilor programate având drept scop prioritizarea cheltuielilor de capital și realizarea costurilor cu investițiile (costul capitalului și amortizarea) incluse în Planul de Performanță;
- În execuția bugetelor de venituri și cheltuieli ce vor fi aprobate anual, Regia trebuie să se încadreze în limitele maxime aprobate pentru cheltuielile de natură salarială și să efectueze cheltuieli totale proporțional cu gradul de realizare a veniturilor totale, cu încadrarea în indicatorii de eficiență aprobați, în conformitate cu prevederile OG nr. 46/1998, cu modificările și completările ulterioare;
- Se va urmări menținerea unui flux monetar pozitiv care să asigure nevoile de numerar

- curente și protejarea regiei de eventualele riscuri;
- Implementarea măsurilor corespunzătoare pentru eficientizarea costurilor, creșterea productivității muncii și creșterea performanței regiei, în conformitate cu reglementările Cerului Unic European;
- Implementarea metodelor corespunzătoare legate de calitatea serviciilor și/sau modul de administrare a infrastructurii.

X. MEDIUL DE AFACERI ÎN CARE OPEREAZĂ ȘI RISCURILE LA CARE ESTE EXPUSĂ ÎNTREPRINDEREA PUBLICĂ

Managementul riscului

Consiliul de Administrație împreună cu conducerea executivă trebuie să identifice principalii factori de risc cu referire la activitatea Regiei și să monitorizeze acești factori de risc permanent cu scopul de a reduce gradul de expunerea al Regiei la efectele unor riscuri inerente (economic, operațional, valutar, comercial, legal etc.)

Printre categoriile de riscuri posibile asociate activității Regiei sunt următoarele:

- Operaționale;
- Financiare (venituri, cheltuieli);
- Siguranță (tehnice și operaționale);
- Securitate Aeronautică / Securitatea Informației;
- Procese/Activități de management și suport;
- Organizațional (resurse umane, decizionale, de organizare, etc.).

Riscuri operaționale

Riscurile operaționale sunt reprezentate de reducerea traficului aerian din motive necontrolabile și imprevizibile, așa cum a fost pandemia COVID-19 sau modificarea fluxurilor de trafic ca urmare a unor situații de conflict (de exemplu Ucraina, Iran, Israel etc.). De asemenea riscul unor fenomene meteo grave și imprevizibile poate influența prestarea serviciilor de navigație aeriană, prin reducerea numărului de zboruri până la întreruperea totală și/sau rerutarea acestora. Gestionarea inadecvată a unor situații critice este un alt posibil risc operațional.

Riscuri financiare

➤ Riscul de trafic

Managementul riscului de trafic, reprezentat de variația între unitățile de servicii prognozate și cele efectiv realizate, va fi gestionat prin intermediul mecanismului de împărțire a riscului de trafic conform Regulamentului (UE) 2019/317, precum și prin măsuri de monitorizare a cheltuielilor.

➤ Riscul privind creșterea cheltuielilor datorate unor factori externi

Factorii externi R.A. ROMATSA ce pot determina creșterea cheltuielilor sunt:

- elemente de cost neprevăzute, ce pot decurge din acțiuni ale unui terț și îndreptate în mod justificat sau nu, asupra regiei, inclusiv penalizări/sanctiuni economice aplicabile României și care pot afecta R.A. ROMATSA;
- modificări neprevăzute ale reglementărilor naționale și contabile în materie de pensii;
- modificări neprevăzute ale dreptului fiscal național;
- elementele de cost pot fi asumate sau neasumate prin Planul de Performanță (a se vedea costurile cu serviciile de meteorologice spațiale);
- modificări pot fi prevăzute sau neprevăzute, acordurile internaționale putând suferi modificări pe parcursul unei perioade de referință;
- modificări semnificative ale ratelor dobânzii creditoare.

Managementul riscului privind creșterea cheltuielilor datorate unor factori externi R.A. ROMATSA mai sus identificați va fi realizat prin intermediul mecanismului de împărțire a riscului de cost conform Regulamentului (UE) 2019/317.

➤ Riscul privind realizarea cheltuielilor de capital

Riscuri care pot influența realizarea cheltuielilor de capital, respectiv generarea resurselor financiare din amortizare necesare dezvoltării infrastructurii ATM, provin din modul cum sunt gestionate programele și proiectele aferente obiectivelor de investiții.

Conform Regulamentului (UE) 2019/317, pentru investițiile noi sau existente atunci când "costurile reale se situează sub costurile determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză rambursează diferența utilizatorilor spațiului aerian, printr-o reducere a ratei unitare în anul $n + 2$ sau în următoarea perioadă de referință".

Nerealizările la Planul de Investiții vor fi reflectate într-un cost al capitalului mai mic în anul respectiv și costuri cu amortizarea mai mici în anii următori și vor trebui returnate utilizatorilor spațiului aerian. Prin monitorizarea constantă a Planului de Investiții și a Planurilor de Achiziții și stabilirea pentru responsabilii de derularea investițiilor a unor indicatori de performanță în acest sens, va putea fi mitigat acest risc. De asemenea, prin aplicarea sistematică a unei metodologii de management de proiect se pot evita principalele cauze ale disfuncționalităților în derularea proiectelor în general, ce pot avea influențe majore asupra eficienței și performanțelor înregistrate: întârzieri în realizarea proiectelor, modificări necontrolate, atingerea parțială a obiectivelor stabilite sau slaba utilizare a sistemelor/proceselor implementate.

➤ Riscul aferent unui Consiliu de Administrație

- Alocarea inadecvată a resurselor financiare pentru mentenanță, investiții sau formare profesională;

- Modificări legislative la nivel general national care afectează modul de planificare a cheltuielilor sau decizii strategice care pot compromite echilibrul între siguranță și eficiență economică.

Riscuri de siguranță

Metodologia prin care ROMATSA se asigură că identificarea pericolelor, precum și evaluarea și reducerea riscurilor sunt realizate în mod sistematic pentru modificările aduse acelor părți ale sistemului funcțional ANS/ATM și pentru aranjamentele conexe aflate sub controlul său managerial, că sunt în concordanță cu Politica de Siguranță ROMATSA și că documentează Sistemul de Management al Siguranței, este descrisă în documentul "Procedură generală privind evaluarea și reducerea riscului în ANS/ATM" (DGRDSC- PIN 1220-RISK.MNG, ediția în vigoare), ce conține Anexa 1 - Lista de verificări pentru stabilirea impactului asupra siguranței a modificării (stabilirea categoriei modificării) și Anexa 2 - Fișa de identificare și evaluare a riscurilor.

În plus riscurile de siguranță pot fi:

- Deficiențe în aplicarea și monitorizarea conformării organizației și Sistemului de Management al Siguranței (SMS) cu cerințele legale aplicabile;
- Rezistența la schimbare sau la raportarea netransparentă a incidentelor;
- Comunicarea deficitară între departamente sau între management și personalul operațional;
- Nerespectarea cerințelor de reglementare și a standardelor internaționale de siguranță;
- Modificări legislative rapide fără pregătirea adecvată a organizației;
- Deficiențe în relația cu autoritățile de supraveghere și în implementarea recomandărilor acesteia.

Riscuri de securitate cibernetică

Evoluțiile din ultimii ani în plan tehnologic prin multiplicarea formelor și intensității atacurilor cibernetice au impus noi priorități pentru agenda de reglementare a siguranței și securității în domeniul aviației civile. Managementul riscului de securitate pentru sistemele informatice și de comunicații ale ROMATSA este un proces continuu și complex, care se desfășoară pe toată durata Ciclului de Viață al unui Sistem (CVS), începând cu faza de inițiere a proiectului unei modificări/unui sistem nou și până la scoterea din uz.

Conform Sistemului de Management al Securității Informației, modificările prezente sau viitoare în sistemul informatic și/sau de comunicații utilizat de ROMATSA pentru furnizarea serviciilor ATM/ANS, vor fi evaluate din punct de vedere al impactului acestora asupra siguranței, capacității și datelor de business prin asigurarea integrității și disponibilității datelor și sistemelor operaționale, conform Procedurii privind managementul riscului de securitate pentru sistemul informatic și de comunicații (DSC - SAI - PIN 4612 - RISK.MNG).

Obiectivul urmărit prin realizarea managementului riscului de securitate este îndeplinirea misiunii sistemului informatic prin implementarea eficientă a obligațiilor ce revin ROMATSA conform prevederilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/203 al Comisiei de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele referitoare la managementul riscurilor în materie de Securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației.

Evaluarea riscurilor de securitate se efectuează în următoarele cazuri:

- pentru sisteme tehnice ce vehiculează date operaționale ATM (CNS/DPS/MET/AIS);
- pentru modificări ale sistemelor tehnice ce vehiculează date operaționale ATM (CNS/DPS/MET/AIS/RDP/FDP);
- pentru modificări ale procedurilor tehnice/operaționale;
- pentru proiecte de dezvoltare care conțin produse hardware/software utilizate în furnizarea serviciilor de navigație aeriană.
- decizii greșite în privința implementării tehnologiilor noi sau actualizării infrastructurii critice;
- vulnerabilități în sistemele IT și comunicații, care pot afecta funcționarea serviciilor de navigație;
- lipsa planurilor de continuitate a activității în cazul unor incidente tehnologice.

Riscuri privind procesele/activitățile de management și suport

Riscurile din această categorie sunt riscurile identificate pe procesele din Harta proceselor ce se regăsește în Manualul Sistemului de Management Integrat Calitate și Mediu (DGR-DSC MAN0001-SMI, ediția în vigoare) și în activitățile specifice fiecărui proces din ROMATSA.

Metodologia de identificare, evaluare și gestionare a riscurilor aferente proceselor/activităților de management și suport din cadrul R.A. ROMATSA este descrisă în Procedura Managementul Riscurilor (DGR-DSC-PIN1516-MNG/RISC, ediția în vigoare). Astfel, au fost elaborate: Registrul de Riscuri ROMATSA (DGR-DSC-PIN1518-REGISTRU/RISCURI, ediția în vigoare) care cuprinde riscurile semnificative la nivelul întregii regii și Registre de gestionare a riscurilor elaborate la nivelul fiecărei structuri ale regiei care cuprind, atât riscurile semnificative, cât și cele care nu necesită măsuri de control.

Riscurile organizaționale

- *Riscuri legate de resurse umane*
 - Instruirea și competențele insuficiente ale personalului implicat în furnizarea serviciilor;
 - Fluctuația personalului cheie și lipsa planurilor de succesiune;
 - Oboseala, stresul angajaților implicat în furnizarea serviciilor cu impact asupra performanței și siguranței.
- *Riscuri organizatorice*
 - Neadaptarea organizării interne la schimbările legislative sau reglementările impuse de autoritățile europene sau internaționale privind siguranța traficului aerian,

- Întârzierea actualizării procedurilor operaționale ca urmare a noilor reglementări sau recomandări ale autorităților de supraveghere.

Responsabilitate socială

Regia trebuie să mențină și să dezvolte o cultură a responsabilității sociale bazată pe etică în afaceri, respect pentru drepturile clienților, echitate socială și economică, tehnologii prietenoase față de mediu, corectitudine în relațiile de muncă, transparență față de autoritățile publice, integritate și investiții în comunitate.

Serviciile Regiei trebuie să fie orientate spre îndeplinirea tuturor cerințelor și așteptărilor îndreptățite ale părților interesate. Consiliul de Administrație și conducerea executivă a Regiei trebuie să continue dialogul social cu reprezentanții partenerilor sociali și să mențină o relație bazată pe încredere reciprocă și deschidere față de solicitările acestora.

Indicatori de performanță

În conformitate cu prevederile art. 2, alin. (3) din Anexa nr. 1b la Anexa nr. 1 din H.G. nr. 639/2023, „Scrisoarea de așteptări descrie rezultatele generale preconizate, cu indicarea unor valori orientative, care sunt recomandate organelor de administrare și conducere ale întreprinderii publice și recomandă o serie de indicatori de performanță pentru întreprinderea publică”.

Nivelul minim al indicatorilor de performanță financiari și nefinanciari pentru Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian ROMATSA a fost stabilit prin Ordinul Președintelui AMEPIP nr. 651/24.12.2024, publicat în Monitorul Oficial al României nr. 187/04.03.2025.

Categoriile de indicatori de performanță financiari obligatorii și aplicabili tuturor întreprinderilor publice, potrivit prevederilor cuprinse în art. 4⁷ alin. (2) din O.U.G. nr. 109/2011 sunt următoarele:

- politica de investiții
- finanțarea
- operațiuni
- rentabilitatea
- rata de distribuție a profitului sub formă de dividende.

Indicatori de performanță nefinanciari

Indicatorii de performanță specifici ROMATSA trebuie corelați cu schema de performanță stabilită prin *Regulamentul 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarificare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013.*

Regulamentul (UE) 2019/317 stabilește patru domenii de performanță pentru serviciile de navigație aeriană:

- Siguranță (Safety)
- Mediu (Environment)
- Capacitate (Capacity)
- Rentabilitate (Cost-efficiency)

Propunere de indicatori de performanță specifici pentru ROMATSA

A. Siguranță

Indicator: Nivelul minim al eficacității managementului siguranței care trebuie atins

Țintă anuală: respectarea țintei descrise în PP RP4, 3.1.1.a)

Alți Indicatori posibili:

- Îmbunătățirea nivelului de siguranță astfel încât numărul accidentelor, incidentelor grave sau cu potențial de risc induse de serviciile de navigație aeriană furnizate de ROMATSA să nu crească
 - *Indicator 1:* Numărul incidentelor atribuibile serviciilor ATS
 - Unitate: incidente/milion zboruri
 - *Țintă anuală:* ≤ 0.5
- Implementarea măsurilor corective în urma rapoartelor de siguranță și de supraveghere ale autorității competente
 - *Indicator 2:* Numărul de acțiuni corective și corecții asumate și aprobate
 - Unitate: % realizare
 - *Țintă:* 100%
- Îndeplinirea măsurilor din Planul național de siguranță pentru aviația civilă
 - *Indicator 3:* Numărul de măsuri aprobate atribuite ROMATSA
 - Unitate: % realizare
 - *Țintă:* 100%

B. Mediu

Indicator: Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale (KEA)

Țintă anuală: respectarea țintei descrise în PP RP4, 3.2.1.a)

C. Capacitate

Indicator 1: Numărul mediu de minute de întârziere ATFM pe rută per zbor imputabile serviciilor de navigație aeriană

Țintă anuală: respectarea țintei descrise în PP RP4, 3.3.1.a)

Indicator 2: Numărul mediu de minute de întârziere ATFM la sosire per zbor imputabile serviciilor de navigație aeriană ATFM per zbor, în zona terminală și la aeroport

Țintă anuală: respectarea țintei descrise în PP RP4, 3.3.2.a)

D. Rentabilitate

Indicator 1: Costului unitar determinat (DUC) pentru serviciile de navigație aeriană pe rută

Țintă anuală: respectarea țintei descrise în PP RP4, 3.4.1.a)

Indicator 2: Costului unitar determinat (DUC) pentru serviciile de navigație aeriană terminal

Țintă anuală: respectarea țintei descrise în PP RP4, 3.4.2.a)

Alți indicatori posibili:

Performanță tehnică și operativă

- *Indicator 1:* Disponibilitatea sistemelor CNS/ATM critice
 - Unitate: %
 - *Țintă:* $\geq 99\%$
- *Indicator 2:* Timpul mediu de remediere pentru defecțiuni critice
 - Unitate: ore
 - *Țintă:* $\leq 2h$

Resurse umane și formare

- *Indicator 3:* Număr sesiuni anuale de perfecționare profesională
 - Unitate: sesiuni/an
 - *Țintă:* $\geq 4/an/funcție critică$

Alți indicatori posibili, în plus față de propunerile legate de Planul național de performanță pentru serviciile de navigație aeriană pentru a patra perioadă de referință (RO-PP-RP4):

- *Indicator:* Realizarea investițiilor necesare dezvoltării activităților Regiei și creșterii performanței acestora
 - Unitate: Grad de finalizare a investițiilor în termenele aprobate = (nr. recepții finalizate) / (Nr. investiții aprobate în BVC pe anul în curs)
 - *Țintă:* 100%

Nr. crt.	Categorie de indicatori financiari	Indicatori de performanță financiari	Nivel minim	2024	2025	2026	2027	2028
1.	Politica de investiții	rata cheltuielilor de capital	1,86%	1,86%	1,86%	1,86%	1,86%	1,86%
2.	Finanțare	rata lichidității curente	1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
		rata lichidității imediate (Testul acid)	0,80	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
		Levierul	>0 - <1	0<=1	0<=1	0<=1	0<=1	0<=1
3.	Operațiuni	raportul dintre datorii și EBITDA	>0	0<=4	0<=4	0<=4	0<=4	0<=4
		rata de rotație a activelor	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
		rata de rotație a stocurilor	31,37	31,37	31,37	31,37	31,37	31,37
4.	Rentabilitate	rata de rotație a creanțelor	1,37	1,37	1,37	1,37	1,37	1,37
		Rata de creștere a cifrei de afaceri nete	2.48%	2.51%	2.51%	2.51%	2.51%	2.51%
Nr. crt.	Categorie de indicatori nefinanciari	Indicatori de performanță nefinanciari	Nivel minim	2024	2025	2026	2027	2028
1.	Indicatori de mediu	Consumul de energie	-1.30%	-1.30%	-1.30%	-1.30%	-1.30%	-1.30%
		E emisiile din domeniul de aplicare1	-1.20%	-1.20%	-1.20%	-1.20%	-1.20%	-1.20%
		E emisiile din domeniul de aplicare2	-0.80%	-0.80%	-0.80%	-0.80%	-0.80%	-0.80%
2.	Indicatori referitori la clienți	Scorul satisfacției clienților	89%	95%	95%	95%	95%	95%

3.	Indicatori referitori la angajați	Numărul mediu de ore de formare per angajat	18	18	18	18	18	18	18
		Instituirea unui sistem de siguranță a angajaților	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA
		Numărul de instruiți în materie de siguranță	4	2	2	2	2	2	2
		Frecvența totală a vătărilor înregistrate	0	0	0	0	0	0	0
		Frecvența vătărilor grave	0	0	0	0	0	0	0
4.	Indicatori legați de guvernanta corporativă	rata membrilor independenți în CA	>50%	>50%	>50%	>50%	>50%	>50%	>50%
		Pondere componentelor fixe în remunerarea directorilor executivi	66.67%	66.67%	66.67%	66.67%	66.67%	66.67%	66.67%
		Pondere componentelor variabile în remunerarea directorilor executivi	0%	Mai mare de 0%	Mai mare de 0%	Mai mare de 0%	Mai mare de 0%	Mai mare de 0%	Mai mare de 0%
		Numărul de reuniuni ale consiliului de administrație	4	4	4	4	4	4	4
		Rata de participare la reuniunile consiliului de administrație	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
		stabilirea politicilor de gestionare a riscurilor	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA

		Rata membrilor de sex feminin în consiliul de administrație	33,33%	conform legii	33,33%	conform legii	33,33%	conform legii	33,33%
		Valoarea totală a pachetului de remunerație	conform legii	conform legii	conform legii	conform legii	conform legii	conform legii	conform legii
		Număr de angajați cu echivalent normă întreagă	monitoriz	monitoriz	monitoriz	monitoriz	monitoriz	monitoriz	monitoriz
		Noi locuri de muncă adăugate în cursul anului	monitoriz	monitoriz	monitoriz	monitoriz	monitoriz	monitoriz	monitoriz
		Procent de angajați cu handicap	Cu resp. în legisl. în vigoare	Cu resp. în legisl. în vigoare	Cu resp. în legisl. în vigoare	Cu resp. în legisl. în vigoare	Cu resp. în legisl. în vigoare	Cu resp. în legisl. în vigoare	Cu resp. în legisl. în vigoare
		Rata cadrelor superioare de conducere de sex feminin	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
		Diferența de remunerație dintre angajații de sex feminin și cei de sex masculin	%	0	0	0	0	0	0
5.	Crearea de locuri de muncă								
6.	Egalitate de gen								

MENTIUNEA REGIEI

Evaluarea performanței ROMATSA trebuie adaptată la specificul instituțional, reglementările internaționale și obligațiile asumate de statul român. Astfel, indicatorii financiari sau de piață tipici pentru entități orientate spre profit nu reflectă misiunea și scopul regiei, iar aplicarea acestora ar fi nejustificată și contrară cadrului normativ aplicabil.

Conform Hotărârii guvernului nr. 74/1991, serviciile oferite de ROMATSA sunt clasificate ca servicii non-economice de interes general, esențiale pentru siguranța și capacitatea traficului aerian. Acest statut presupune că prioritatea regiei constă în furnizarea continuă de servicii publice critice, nu obținerea de profit.

Finanțarea ROMATSA se realizează exclusiv prin tarife de navigație aeriană stabilite conform principiilor ICAO (Organizația Aviației Civile Internaționale) și reglementărilor europene aplicabile, cum ar fi Regulamentul (UE) 2019/317 privind schema de performanță și tarify. Tarifele sunt calculate pe baza costurilor reale necesare pentru furnizarea serviciilor (inclusiv investițiile și întreținerea infrastructurii), fără a include marje de profit. În plus, Ordonanță Guvernului nr. 46/1998 prevede că ROMATSA trebuie să îndeplinească obligațiile asumate de România prin aderarea la convențiile internaționale în domeniul aviației, ceea ce implică furnizarea continuă și neîntreruptă a serviciilor de navigație aeriană, indiferent de considerentele comerciale.

Astfel, impunerea unor *indicatori de performanță pentru rentabilitate calculați pe baza profitului brut/net/din exploatare* ar contraveni:

- politicilor ICAO, care stabilesc că serviciile de navigație aeriană oferite pe principii de recuperare a costurilor, fără generarea de profituri comerciale;
- reglementărilor europene, care impun respectarea Țintelor de performanță în domeniile siguranței, mediului, capacității și eficienței;
- angajamentelor internaționale asumate de România prin Convenția ICAO, care prioritizează siguranța traficului aerian.

Totodată, *rata de plată a dividendelor* nu poate constitui un indicator de performanță pentru ROMATSA, având în vedere regimul juridic al regiei. În conformitate cu prevederile art. 10(2) din OG 46/1998, "ROMATSA va repartiza din diferența dintre venituri și cheltuieli aferentă fiecărui an (surplus), în rezerve, o sumă până la nivelul veniturilor rezultate din aplicarea mecanismelor de ajustare prevăzute de regulamentele europene în vigoare privind schema de performanță și tarify în contextul Cerului Unic European, precum și al veniturilor din cedarea activelor, pentru utilizarea acestora exclusiv pentru acoperirea obligațiilor regiei conform acestor reglementări."

În ceea ce privește indicatorii precum *cota de piață și rata de retenție a clienților*, aceștia sunt, de asemenea, inaplicabili în cazul ROMATSA. Regia funcționează ca monopol natural, conform cadrului legal național și internațional în vigoare. Prin Decretul nr. 194/1965, România

și-a asumat obligația de a furniza servicii de navigație aeriană în spațiul aerian național conform prevederilor Convenției privind aviația civilă internațională (ICAO), încheiată la Chicago, la 07.12.1944. ROMATSA este desemnată prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1606/2014 ca furnizor de servicii de trafic aerian pentru traficul aerian general în cuprinsul FIR București de clasa C, respectiv clasă A în spațiul TMA București, cu excepția sectorului transfrontalier de spațiu aerian "sector DF1" din cadrul blocului de spațiu aerian "DANUBE FAB", și ca furnizor de servicii meteorologice aeronautice în FIR București. În plus, prin „Actul privind desemnarea comună a furnizorilor de servicii de trafic aerian certificați în cadrul blocului de spațiu aerian DANUBE”, ROMATSA este desemnată ca furnizor de servicii de trafic aerian în sectorul transfrontalier "Sector DF2" din FIR Sofia.

Prin urmare, în calitate de furnizor de servicii de navigație aeriană, ROMATSA îndeplinește o funcție esențială a statului, având responsabilitatea de a menține spațiul aerian deschis și de a întreține infrastructura necesară pentru funcționarea întregului sistem al aviației, în mod continuu, independent de considerente comerciale.