

Hotarire 536 22.06.2000

Aprobarea Conceptului operational si a Strategiei Romaniei privind managementul traficului aerian pentru perioada 2000-2015

Publicatie: Monitorul Oficial nr. 337 din 20.07.2000

Emitent: Guvernul

In temeiul prevederilor art. 107 din Constitutia Romaniei, precum si ale art. 4 lit. a) si ale art. 10 din O.G. 29/1997 privind Codul aerian,

Guvernul Romaniei adopta prezenta hotarare.

Art. 1.

Se aproba Conceptul operational si Strategia Romaniei privind managementul traficului aerian pentru perioada 2000-2015, prevazute in anexa care face parte integranta din prezenta hotarare.

Art. 2.

In baza conceptului si strategiei prevazute la art. 1, in termen de 30 de zile de la data intrarii in vigoare a prezentei hotarari Ministerul Transporturilor si Ministerul Apararii Nationale vor aproba "Programul national de dezvoltare a colaborarii civile/militare in managementul traficului aerian" si "Proiectul de modernizare a sistemului ATM din Romania".

Art. 3.

Pentru a realiza trecerea la implementarea conceptului operational ATM 2000 in Romania, organele de trafic aerian din cadrul Ministerului Apararii Nationale isi vor modifica structura si competentele pentru a corespunde cerintelor rezultate din "Programul national de dezvoltare a colaborarii civile/militare in managementul traficului aerian" si "Proiectul de modernizare a sistemului ATM din Romania", care se aproba conform prevederilor prezentei hotarari.

ANEXA

CONCEPTUL OPERATIONAL SI STRATEGIA ROMANIEI privind managementul traficului aerian pentru perioada 2000-2015

1. Abrevieri, termeni si definitii

1.1. ACC- centrul regional de dirijare si control

1.2. APP- organul de dirijare si control de apropiere

1.3. ATM- managementul traficului aerian

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

1.5. CNS - sistemele de comunicatie, navigatie si supraveghere de la sol si de la bordul aeronavei

1.6. TWR- organul de dirijare si control de aerodrom

1.7. 2000+- perioada anilor 2000-2015

1.8. Reteaua ATM consta in sistemul de relatii dintre prestatorii de servicii de trafic aerian, operatorii aeriени, aeroporturile si alte organizatii de aviatie care detin prerogative si responsabilitati in ceea ce priveste utilizarea spatiului aerian.

1.9. Capabilitatea de esalonare autonoma - capacitatea unei aeronave de a satisface cerintele functionale si de performanta ale CNS, care ii permit pilotului sa isi asume responsabilitatea pentru esalonarea fata de alt trafic

1.10. Traiecte nerestrictionate - zborul in cadrul unei autorizari din partea organului de trafic, fara restrictii in ceea ce priveste traiectul preferat de pilot, catre un punct determinat

1.11. Modul de zbor autonom-operatiunile care cuprind atat traiectele nerestrictionate, cat si esalonarea autonoma

1.12. Regimul unui spatiu aerian - clasificare atribuita unui anumit volum de spatiu aerian in conformitate cu modalitatile de organizare, reglementare si utilizare, care include si metoda de esalonare aplicata in interiorul acestuia

1.13. Succesiunea corelata a operatiunilor unui zbor incepe in momentul in care utilizatorul de spatiu aerian interactioneaza pentru prima data cu sistemul ATM si inceteaza o data cu finalizarea procesului de tarifare a serviciilor ATM ce au fost furnizate utilizatorului

1.14. Planificare - totalitatea activitatilor si actiunilor Intreprinse in cadrul retelei ATM, prin care este pregatita si asigurata succesiunea corelata a operatiunilor unui zbor

1.15. Faza strategica de planificare - faza initiala care se incheie cu doua zile inainte de efectuarea zborului

1.16. Faza pretactica de planificare - faza intermediara care se incheie cu doua ore inainte de efectuarea zborului

1.17. Faza tactica de planificare - faza finala care se incheie o data cu terminarea zborului.

2. Cerinte generale pentru noua retea ATM din Romania

2.1. Reteaua ATM va furniza servicii catre toti utilizatorii spatiului aerian al Romaniei.

2.2. Reteaua ATM:

a) va asigura servicii de management al zborurilor prin operatiuni succesive corelate, coordonate in mod continuu, in toate fazele de zbor din cadrul retelei ATM;

b) va deservi diversitatea capacitatilor tehnicooperationale ale utilizatorilor, asigurand niveluri diferite de servicii, in conformitate cu cerintele acestora;

c) va permite proceduri care sa asigure posibilitatea traiectoriilor dinamice si flexibile cerute de utilizatori;

d) va mentine operatorul aerian ca factor principal de decizie in planificarea si in operarea zborului;

e) va asigura coexistenta operatiunilor de trafic aerian general (GAT) cu cele de trafic aerian operational (OAT).

2.3. Reteaua ATM va contribui la reducerea impactului aviatiei asupra mediului inconjurator prin:

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

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

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

2.4. Reteaua ATM va deservi aeronave cu capacitati tehnico-operationale diferite.

2.5. Reteaua ATM va atenua restrictiile legate de capacitatea aeroporturilor prin asigurarea utilizarii optime a infrastructurii aeroportuare in orice conditii meteorologice.

2.6. Serviciile asigurate de retea ATM se vor realiza printr-un proces fluent si omogen, care incepe in faza de pregatire a zborului, continua pe parcursul executarii acestuia si se termina prin tarifarea serviciilor care au fost furnizate.

2.7. Conceptul operational va imbunatati eficienta intregii retele ATM pentru a genera capacitati suplimentare de trafic aerian si pentru a creste nivelul de siguranta a zborurilor, simultan cu cresterea calitatii serviciilor si cu mentinerea gradului de incarcare a muncii controlorului de trafic aerian si a pilotului, in limite de siguranta.

Simultan cu reducerea costurilor directe si indirecte, conceptul operational trebuie sa asigure:

a) imbunatatirea nivelului de siguranta a traficului aerian;

b) utilizarea eficienta a capacitatii de trafic actuale;

c) capacitate de trafic suplimentara, pentru a satisface cererea marita in zonele si in aeroporturile cu trafic aerian congestionat.

3. Definirea conceptului operational ATM 2000+ in Romania

3.1. Conceptul operational ATM 2000+ consta dintr-un sistem de planificare in cadrul retelei ATM din Romania, sustinut de sisteme computerizate performante si bazat pe definirea a 3 regimuri de spatiu aerian, care implica modificarea rolurilor si a responsabilitatilor privind asigurarea esalonarii. Sistemul de planificare trebuie sa fie stratificat si bazat pe colaborare, sa asigure coordonarea inca din faza strategica, succesiunea corelata a operatiunilor, precum si managementul capacitatii aeroporturilor si organelor de trafic aerian.

3.2. Organizarea spatiului aerian trebuie sa se bazeze pe 3 regimuri, dupa cum urmeaza:

3.2.1. spatiu aerian negestionat, cu urmatoarele caracteristici principale:

a) aeronavele evolueaza intr-un mediu in care situatia de trafic aerian nu este cunoscuta;

b) aeronavele nu au obligatia interactiunii cu organe de dirijare sau de management al capacitatii;

c) aeronavele evolueaza in conformitate cu regulile aerului, stabilite pentru acest spatiu;

d) responsabilitatea asigurarii esalonarii revine pilotului;

3.2.2. spatiu aerian gestionat, cu urmatoarele caracteristici principale:

a) aeronavele evolueaza intr-un mediu in care situatia de trafic aerian este cunoscuta;

b) aeronavele au obligatia interactiunii cu organele de dirijare si control si cu organele de management al capacitatii;

c) aeronavele evolueaza in conformitate cu regulile aerului, stabilite pentru acest spatiu;

d) responsabilitatea asigurarii esalonarii revine organelor de dirijare si control;

3.2.3. spatiu aerian pentru modul de zbor autonom, cu urmatoarele caracteristici principale:

a) aeronavele evolueaza intr-un mediu in care situatia de trafic aerian este cunoscuta;

b) aeronavele au obligatia interactiunii cu organele de dirijare si control si cu organele de management al capacitatii;

c) aeronavele evolueaza in conformitate cu regulile aerului, stabilite pentru acest spatiu;

d) responsabilitatea asigurarii esalonarii revine pilotului, in baza capabilitatilor de esalonare autonoma.

3.3. Modificarile rolurilor si ale responsabilitatilor trebuie sa mentina omul ca factor final de decizie pentru asigurarea esalonarii tactice, indiferent de modul in care:

a) sunt revizuite rolurile individuale si in echipa (la sol si in aer);

b) este implementata planificarea pe baza mai multor sectoare;

c) este utilizat suportul computerizat extensiv.

3.4. Asigurarea esalonarii trebuie sa fie in conformitate cu regimul spatiului aerian. Responsabilitatea asigurarii esalonarii trebuie sa revina, in mod explicit, fie organului de dirijare si control, fie pilotului.

3.5. Prin stratificare si colaborare sistemul de planificare a activitatilor retelei ATM din Romania trebuie sa asigure schimbul de date curente necesare dintre organele de dirijare, control si informare a traficului aerian, organele de management al capacitatii, aeroporturi, precum si dintre CCO si aeronave, pentru a permite diferitelor niveluri ale sistemului sa sustina flexibilitatea deciziilor. In acest scop sistemul trebuie sa beneficieze de mijloace computerizate avansate care sa permita utilizarea in comun si in timp real a informatiilor de interes general pentru retea ATM, de echipamente performante si de proceduri operationale elaborate pentru a mari siguranta, capacitatea si eficienta traficului aerian.

3.6. Coordonarea activitatilor in faza strategica se realizeaza prin participarea tuturor componentelor retelei ATM din Romania, cu scopul de a echilibra si dimensiona capacitatea de trafic si cererea utilizatorilor.

3.7. Succesiunea corelata a operatiunilor trebuie realizata pentru toate fazele zborului, din momentul in care utilizatorul de spatiu aerian interactioneaza pentru prima data cu sistemul ATM si pana la finalizarea procesului de tarificare a serviciilor ATM ce au fost furnizate utilizatorului.

3.8. Managementul capacitatii aeroporturilor si organelor de trafic aerian se realizeaza prin intermediul unor seturi de functii de planificare stratificata, precum si pe baza unor acorduri ce se vor incheia intre participantii din retea ATM cu privire la siguranta si calitatea serviciilor.

3.9. Conceptul operational ATM 2000+ trebuie sa se realizeze pe baza dezvoltarii:

a) managementului informatic integrat al datelor;

b) mijloacelor computerizate avansate;

c) utilizarii in comun si in timp real a informatiilor de interes general pentru retea ATM;

d) unui CNS precis si perfectonat;

e) capacitatii de management al sistemelor aeronavelor;

f) comunicatiilor de date aer-aer si aer-sol;

g) unui management al spatiului aerian bazat pe colaborare;

h) tehnicilor de management al capacitatii.

4. Definirea Strategiei Romaniei pentru implementarea conceptului operational ATM 2000+ in Romania

4.1. Obiectivul general al retelei ATM din Romania este de a facilita, in conditii de siguranta si in toate fazele zborului, un flux al traficului aerian ritmic, fluent si economic, prin furnizarea de servicii ATM adaptabile si conforme cerintelor tuturor utilizatorilor. Serviciile ATM trebuie sa fie global interoperabile, sa satisfaca volumul cererilor, sa opereze dupa principii uniforme, sa respecte cerintele de protectie a mediului inconjurator si sa indeplineasca cerintele de securitate nationala.

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

4.2.1. Principiul spatiului aerian unitar si omogen:

In realizarea scopurilor ATM si cu respectarea suveranitatii si cerintelor de securitate nationala, spatiul aerian al Romaniei trebuie sa fie considerat unitar si omogen, ca parte integranta a unui spatiu aerian

european continuu; organizarea si utilizarea spatiului aerian al Romaniei trebuie sa reflecte acest principiu strategic.

4.2.2. Principiul strategic al sigurantei:

- a) in reseaua ATM din Romania trebuie aplicate standardele si practicile uniformizate pe plan european cu privire la siguranta si la managementul factorilor de risc;
- b) reglementarea sigurantei in reseaua ATM este o functie separata de cea de asigurare a serviciilor;
- c) nivelul de performanta a sigurantei in reseaua ATM trebuie monitorizat.

4.2.3. Principiul strategic al economiei:

- a) activitatile si serviciile retelei ATM trebuie sa fie accesibile din punct de vedere economic pentru utilizatori;
- b) costurile directe si indirecte ale unitatii de servicii ATM, care includ prestarea serviciilor, intarzierile, eficienta zborurilor si costurile de dotare cu echipament, trebuie sa scada atunci cand este posibil;
- c) in scopul stabilirii si monitorizarii obiectivelor nivelului de performanta economica trebuie cuantificat.

4.2.4. Principiul strategic al suveranitatii:

Toate activitatile retelei ATM trebuie sa respecte suveranitatea deplina si exclusiva a Romaniei asupra spatiului aerian de deasupra teritoriului sau.

4.2.5. Principiul strategic al securitatii nationale si al apararii nationale:

Toate activitatile retelei ATM trebuie sa indeplineasca cerintele de securitate nationala, precum si cerintele de aparare nationala si internationala.

4.2.6. Principiul strategic al protectiei mediului inconjurator:

In dezvoltarea si functionarea retelei ATM trebuie sa se respecte prevederile legale privitoare la protectia mediului inconjurator. Impactul asupra mediului inconjurator al zgomotului si emisiilor de gaze produse de aeronave trebuie luat in considerare atunci cand se definesc imbunatatirile operationale ATM. Masurile pe linie de CNS si ATM, asociate unor astfel de imbunatatiri, trebuie sa fie aplicate astfel incat sa rezulte solutii benefice pentru mediul inconjurator ori de cate ori este posibil.

4.2.7. In conditiile respectarii celorlalte principii strategice toti utilizatorii trebuie sa aiba drept egal de acces la spatiul aerian si sa beneficieze de servicii ale caror natura si calitate sa le satisfaca cerintele. In acest scop se vor stabili si se vor monitoriza nivelurile de asigurare a calitatii.

5. Obiectivele strategice pentru implementarea

Conceptului operational ATM 2000+ in Romania

5.1. Obiectivul strategic al sigurantei consta in imbunatatirea nivelurilor de siguranta, astfel incat numarul accidentelor si al incidentelor grave sau cu factor de risc, provocate de ATM, sa nu creasca, ci, oriunde este posibil, sa scada.

5.2. Obiectivul strategic al economiei consta in reducerea costurilor directe si indirecte, incluse in valoarea unitatii de servicii ATM.

5.3. Obiectivul strategic al managementului capacitatii consta in:

- a) asigurarea unei capacitati suficiente pentru a satisface volumul cererii in perioade tipice de trafic aglomerat, fara a impune, in conditii normale, penalizari importante operationale, economice si de mediu inconjurator;
- b) utilizarea optima a capacitatii aeroporturilor in functie de infrastructura acestora, de restrictiile politice si de mediu, de prelucrarea volumului cererii de trafic si de folosirea economica a resurselor.

5.4. Obiectivul strategic al protectiei mediului Inconjuratol consta in coniucrearea cu Organizatia internationala a Aviatiei Civile (OACI), Organizatia Europeana pentru Siguranta Navigatiei Aeriene (EUROCONTROL) si cu statele membre ale acestor organizatii, pentru a obtine imbunatatiri in reseaua ATM, in mod special prin accelerarea implementarii conceptelor, procedurilor si sistemelor ATM, care ajuta la diminuarea impactului aviatiei asupra mediului inconjurator.

5.5. Obiectivul strategic al securitatii nationale si al apararii nationale consta in:

- a) determinarea noilor mecanisme, criterii si structuri, pentru a dezvolta cooperarea si coordonarea civila/militara;
- b) asigurarea accesului in spatiul aerian, in scopuri militare, atunci cand este cazul, prin implementarea unor proceduri speciale.

5.6. Obiectivul strategic in privinta uniformizarii consta in:

- a) asigurarea conformitatii operatiunilor ATM cu programele OACI si EUROCONTROL in domeniul CNS;
- b) furnizarea in orice moment a unor servicii omogene;

c) operarea pe baza unor criterii de uniformitate adoptate pentru intreaga zona a tarilor membre ale Conferintei Europene a Aviatiei Civile (C.E.A.C.)

5.7. Obiectivul strategic al asigurarii calitatii consta in sprijinirea, promovarea si intensificarea utilizarii standardelor de calitate ISO 9000 sau a unor standarde similare si recunoscute pentru managementul calitatii, pentru a asigura succesiunea corelata a operatiunilor in domeniul serviciilor ATM.

5.8. Obiectivul strategic in privinta factorului uman consta in implicarea si angajarea acestuia in sustinerea procesului de schimbare a sistemului ATM, astfel incat personalul operational, tehnic si auxiliar sa poata sa isi desfasoare activitatea in mod efectiv, eficient si in siguranta, in limitele capacitatii sale, sa fie motivat si sa obtina satisfactia muncii.

5.9. Atunci cand indeplinirea simultana a cerintelor utilizatorilor si a obiectivelor strategice nu este posibila, se vor aplica solutii optimizate, in cadrul carora obiectivul strategic al sigurantei are prioritate maxima si nu poate fi exclus.

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

6.1. Evolutia tehnica a retelei ATM din xRomania trebuie sa aiba loc sub forma unei schimbari graduale si controlate, cu mentinerea permanenta a coeziunii si functionalitatii operationale.

6.2. Fiecare proiect pentru realizarea liniilor de actiune se va integra in reseaua ATM, iar perioada de valabilitate, cerintele si consecintele fiecarui proiect se vor identifica si vor evalua in timp util.

6.3. Fiecare faza a dezvoltarii retelei ATM si a elementelor sale trebuie monitorizata pentru a mentine continuitatea, bugetul si termenele preonizate, precum si pentru a asigura o baza pentru deciziile de continuare, redirectionare, suspendare sau incetare.

6.4. Participantii din reseaua ATM trebuie sa fie implicati in timp util in procesele de schimbare de care sunt interesati.

6.5. Solutiile tehnice si operationale, resursele si prioritatile trebuie determinate pe baza factorilor de siguranta si a costurilor, pentru a genera cat mai curand posibil beneficii operationale.

6.6. Nivelul de complexitate nu trebuie sa depaseasca cerintele de performanta a obiectivelor preconizate.

6.7. De fiecare data cand exista avantaje operationale sau din punct de vedere al costurilor, in zonele in care se au in vedere aceleasi niveluri de performanta trebuie luata in considerare uniformizarea in definirea obiectivelor, a functionalitatii si echipamentelor necesare, a procedurilor si pregatirii personalului.

6.8. Dezvoltarea si schimbarea echipamentelor si/sau procedurilor trebuie sa se efectueze in mod sincronizat.

6.9. Pentru a asigura trecerea la realizarea conceptului operational ATM 2000+ in Romania, organele de trafic aerian din cadrul Regiei Autonome "Administratia Romana a Serviciilor de Trafic Aerian" - ROMATSA vor asigura serviciile de trafic aerian si activitatile ATM conexe, dupa cum urmeaza:

6.9.1. ACC Bucuresti:

a) serviciul de dirijare si control regional in spatiul aerian al intregii Regiuni de informare a Zborurilor (FIR) Bucuresti;

b) serviciul de informare a zborurilor in spatiul aerian al intregii Regiuni de informare a Zborurilor (FIR) Bucuresti;

c) serviciul de alarmare, precum si managementul capacitatii de trafic aerian pentru intreaga Regiune de informare a Zborurilor (FIR) Bucuresti;

d) atributiile partii civile in coordonarea civila/militara pentru intregul FIR Bucuresti.

6.9.2. APP Bucuresti:

a) serviciul de dirijare si control de apropiere, precum si serviciul de informare a zborurilor, pentru aerodromurile Bucuresti-Otopeni, Bucuresti-Baneasa, Craiova;

b) serviciul de alarmare pentru zona de responsabilitate repartizata;

c) atributiile partii civile in coordonarea civila/militara pentru zona de responsabilitate repartizata.

6.9.3. APP Arad:

a) serviciul de dirijare si control de apropiere, precum si serviciul de informare a zborurilor pentru aerodromurile Arad, Timisoara, Oradea, Caransebes;

b) serviciul de alarmare pentru zona de responsabilitate repartizata;

c) atributiile partii civile in coordonarea civila/militara pentru zona de responsabilitate repartizata.

6.9.4. APP Cluj-Napoca:

a) serviciul de dirijare si control de apropiere, precum si serviciul de informare a zborurilor pentru aerodromurile Cluj-Napoca, Targu Mures, Baia Mare, Satu Mare, Sibiu;

- b) serviciul de alarmare pentru zona de responsabilitate repartizata;
- c) atributiile partii civile in coordonarea civila/militara pentru zona de responsabilitate repartizata.

6.9.5. APP Bacau:

- a) serviciul de dirijare si control de apropiere, precum si serviciul de informare a zborurilor pentru aerodromurile Bacau, Iasi, Suceava;
- b) serviciul de alarmare pentru zona de responsabilitate repartizata;
- c) atributiile partii civile in coordonarea civila/militara pentru zona de responsabilitate repartizata.

6.9.6. APP Constanta:

- a) serviciul de dirijare si control de apropiere, precum si serviciul de informare a zborurilor pentru aerodromurile Constanta si Tulcea;
- b) serviciul de alarmare pentru zona de responsabilitate repartizata;
- c) atributiile partii civile in coordonarea civila/militara pentru zona de responsabilitate repartizata.

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

- a) serviciul de dirijare si control de aerodrom, precum si serviciul de informare a zborurilor pentru aerodromul la care este localizat organul TWR respectiv;
- b) serviciul de alarmare pentru zona de responsabilitate repartizata;
- c) atributiile partii civile in coordonarea civila/militara pentru zona de responsabilitate repartizata.

6.10. Responsabilitatile precise in ceea ce priveste asigurarea serviciilor de dirijare si control al apropierei, delimitarea zonelor de responsabilitate repartizate APP si TWR, precum si interfatarea operationala dintre aceste organe de dirijare si control si ACC Bucuresti vor fi stabilite, pentru fiecare APP sau TWR, de catre Regia Autonoma "Administratia Romana a Serviciilor de Trafic Aerian" - ROMATSA, cu avizul Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautica Civila Romana", in baza criteriilor de siguranta, operationale, tehnice si de management al capacitatii traficului aerian, precum si in conformitate cu prevederile cap. 3 pct. 3.2 din anexa 11 "Serviciile de trafic aerian" la Conventia privind aviatia civila internationala, semnata la Chicago la 7 decembrie 1944 (OACI), la care Romania a aderat prin Decretul 194/1965.

6.11. Pentru asigurarea tehnica a interfetelor dintre AC,C Bucuresti, APP si TWR, Regia Autonoma "Administratia Romana a Serviciilor de Trafic Aerian" - ROMATSA va realiza un sistem integrat de comunicatii vocale si de date, precum si un sistem informatic integrat.

6.12. Pentru asigurarea in cazuri de forta majora a continuitatii serviciilor de trafic aerian civile, Regia Autonoma "Administratia Romana a Serviciilor de Trafic Aerian" - ROMATSA va realiza doua centre de rezerva (CR-1/2) pentru dirijarea, controlul si informarea traficului aerian civil, pe baza "Sistemului integrat de comunicatii vocale si de date" si a "Sistemului informatic integrat". CR-1 va fi situat in Centrul de dirijare a zborurilor Bucuresti, iar CR-2 va fi situat intr-un amplasament desemnat printr-un acord ce se va incheia in acest sens intre Regia Autonoma "Administratia Romana a Serviciilor de Trafic Aerian" - ROMATSA si Statul Major al Fortelor Aeriene.