



MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

Direcția Generală Aviație Civilă

REFERAT DE APROBARE

În temeiul art. 10 din Ordonanța Guvernului nr. 29/1997, privind Codul aerian, aprobată cu modificări și completări, prin Legea nr. 130/2000, republicată, și al prevederilor hotărârii 412/2004 cu modificările ulterioare, în timp de pace, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, împreună cu Ministerul Apărării Naționale, organizează spațiul aerian național și stabilește principiile și regulile de folosire a acestuia pentru activitățile aeronautice civile sau militare, după caz.

Colaborarea civil/militară în domeniul managementului traficului aerian este un factor esențial pentru asigurarea dezvoltării traficului aerian civil în condiții optime de siguranță și eficiență și, în același timp, pentru îndeplinirea fără constrângeri a misiunilor Forțelor Aeriene. Datorită faptului că spațiul aerian este o resursă limitată, iar cerințele de utilizare a acestuia sunt tot mai mari ca urmare a creșterii spectaculoase a traficului aerian civil și în același timp, a necesităților militare pentru asigurarea suveranității naționale și a implicării în activități militare internaționale, singura soluție de rezolvare a acestei situații complexe rămâne o mai bună gestionare a spațiului aerian și a resurselor tehnice necesare.

Evoluția actuală și caracterul internațional al transportului aerian, precum și obligațiile asumate de România ca stat semnatar al unor tratate internaționale (Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională și Convenția EUROCONTROL privind siguranța navigației aeriene în Europa) necesită actualizarea reglementărilor aeronautice naționale la standardele, cerințele de armonizare și practicile recomandate emise de OACI și EUROCONTROL, în conformitate și cu Strategia Spațiului Aerian pentru statele membre ale Conferinței Europene a Aviației Civile (ECAC).

Urmare a faptului că, la nivel european, structurile spațiului aerian inferior sub nivelul de zbor (FL)195 sunt complexe dar în mod discontinuu și neuniform, introducând constrângeri pentru toate categoriile de utilizatori ai spațiului aerian, programul EUROCONTROL de convergență și integrare (ECIP) în domeniul managementului traficului aerian, în conformitate cu principiile strategice și obiectivele Strategiei EUROCONTROL ATM 2000+, cu Planul Global de Navigație Aeriană OACI pentru sistemele CNS/ATM și cu Strategia Spațiului Aerian pentru Statele ECAC, și-a propus simplificarea și armonizarea la nivel pan-european a structurilor spațiului aerian inferior controlat prin reclassificarea spațiului aerian inferior astfel încât să se asigure aplicarea uniformă și simplificată a claselor de spațiu aerian conform OACI (preluate și în reglementările aeronautice civile naționale) și furnizarea serviciilor de trafic aerian sub FL 195. Programul respectiv a urmărit, printre altele:

- ca organizarea spațiului aerian controlat și serviciile ATS furnizate să răspundă mai sigur și mai eficient cerințelor utilizatorilor spațiului aerian;
- uniformizarea structurilor de spațiu aerian și reclassificarea acestora în Europa, astfel încât impactul și constrângerile asupra utilizatorilor spațiului la survolarea actualelor

granițe naționale și între diferitele structuri de spații aeriene controlate să se reducă în cât mai mare măsură;

- promovarea utilizării cât mai flexibile a spațiului aerian;
- extinderea libertății de mișcare pentru toți utilizatorii spațiului aerian.

La nivel național, obiectivele EUROCONTROL codificate AOM14 (Implementarea reorganizării spațiului aerian ECAC pentru a asigura aplicarea unei clasificări OACI uniforme și simplificate între un nivel minim comun și FL195) și AOM15 (Implementarea reorganizării spațiului aerian ECAC pentru a asigura aplicarea unei clasificări OACI uniforme și simplificate sub un nivel minim comun) din documentul Planul Local de Convergență și Implementare – LCIPD România, au prevăzut acțiunea OI-2A de reclasificare a spațiului aerian sub nivelul FL195 prevăzută în Strategia Spațiului Aerian. Reglementările propuse în ordinul supus aprobării prin prezentul Referat de aprobare sunt în conformitate cu următoarele documente de referință internaționale:

- **Strategia EUROCONTROL privind Managementul Traficului Aerian pentru anii 2000+, vol. 1 și 2, ed. ianuarie 2000, (*Air Traffic Management Strategy for the Years 2000+*), cu amendamentele aprobate de Comisia Permanentă în 10.04.2003;**
- **Conceptul Operațional EUROCONTROL, ed.1.1, (*Operational Concept Document*);**
- **Strategia EUROCONTROL pentru Navigația Aeriană pentru Statele Membre ECAC, ed. 2.0, (*Navigation Strategy for the ECAC States*);**
- **Strategia EUROCONTROL pentru Spațiul Aerian pentru Statele Membre ECAC, ed. 1.0, (*Airspace Strategy for the ECAC States*);**
- **Documentațiile de îndrumare elaborate de EUROCONTROL împreună cu statele membre în desfășurarea activităților legate de acțiunea OI-2A de reclasificare a spațiului aerian sub nivelul FL195 în perioada 2003-2006 și agreeate de state în Grupul EUROCONTROL pentru Spațiul Aerian și Navigație (ANT – *Airspace and Navigation Team*), cu obiectivul implementării în anul 2006 de către statele respective, inclusiv de România, a unor măsuri de armonizare specificate.**

Acțiunile necesare în România în conformitate cu rezultatele programului EUROCONTROL de reclasificare a spațiului aerian național sub nivelul de zbor 195 au fost coordonate în mod sistematic între AACR, ROMATSA și SMFA/COAP iar concluziile acestor coordonări și evoluția acțiunilor în România au fost prezentate de către AACR în cadrul ședințelor Consiliului pentru Managementul Spațiului Aerian, CMSA/5 din data de 14.12.2004 și CMSA/6 din data de 5.12.2005, obținându-se cu fiecare ocazie acordul unanim al membrilor Consiliului pentru continuarea în mod coordonat a activităților pregătitoare în vederea implementării reclasificării.

În perioada 18.02.2004 - 8.11.2005 au avut loc întâlniri sistematice între reprezentanții SMFA, AACR și ROMATSA care au analizat aspectele și implicațiile semnificative ale reclasificării din punct de vedere operațional și organizațional, fără ca să se identifice riscuri sau impedimente majore în ceea ce privește implementarea efectivă. Dimpotrivă, analizele efectuate au indicat faptul că reclasificarea va aduce un număr semnificativ de avantaje și beneficii din punct de vedere operațional.

Față de cele de mai sus, vă propunem și vă rugăm să aprobați ***proiectul de Ordin comun al ministrilor transporturilor, construcțiilor și turismului și apărării naționale pentru aprobarea reclasificării spațiului aerian național sub nivelul de zbor 195***, anexat.

Menționăm că prevederile proiectului de ordin se vor aplica începând cu cea de-a doua dată specifică din sistemul Organizației Aviației Civile Internaționale de regularizare și control al distribuirii informațiilor aeronautice – dată de ciclu AIRAC – după data publicării prezentului ordin în Monitorul Oficial al României, Partea I (11 mai 2006) motiv pentru care **solicităm exceptarea de la procedura normală de promovare a documentelor conform Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică și urgentarea procedurii, astfel încât acesta să fie introdus cât mai curând posibil în cadrul Comisiei de Dialog Social pentru a putea fi avizat/aprobat de urgență la nivelul MTCT**

Director General

Dan ANDREI

ORDINUL COMUN

pentru aprobarea reclassificării spațiului aerian național sub nivelul de zbor 195

Pentru îndeplinirea atribuțiilor ce revin Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului și Ministerului Apărării Naționale, potrivit prevederilor programului EUROCONTROL de integrare și convergență ECIP, cu aplicabilitate pan-europeană, de reorganizare a spațiului aerian al statelor membre, în scopul asigurării unei aplicări uniforme și simplificată a claselor OACI de spațiu aerian și a serviciilor de trafic aerian furnizate în aceste spații aeriene, în deplină conformitate cu reglementările de aeronautică civilă naționale privind regulile aerului și serviciile de trafic aerian aplicabile traficului aerian general

Având în vedere prevederile Ordonanței Guvernului nr. 21/1999 pentru ratificarea Protocolului armonizând Convenția internațională privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene EUROCONTROL din 13 decembrie 1960, după efectuarea unor modificări, adoptat la Bruxelles la 27 iunie 1997, și a Protocolului adițional privind trecerea de la regimul Acordului multilateral privind tarifele de rută din 12 februarie 1981 la regimul Anexei IV (“Dispoziții privind sistemul comun de tarife de rută”) la Convenția internațională privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene EUROCONTROL, armonizată prin Protocolul adoptat la Bruxelles la 27 iunie 1997, aprobată prin Legea 97/1999,

În temeiul prevederilor art. 12 lit. b) și j) din Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 197/1998, republicată cu modificările și completările ulterioare, ale art. 4 lit. b), f) și art. 10 din Ordonanța Guvernului nr. 29/1997 privind Codul aerian aprobată cu modificări și completări, prin Legea nr. 130/2000, republicată, ale art. 2 și art. 7 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 14/2001 privind organizarea și funcționarea Ministerului Apărării Naționale, aprobată cu modificări prin Legea nr. 389/2001, ale art. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, cu modificările ulterioare, ale art. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 74/1991 privind înființarea Regiei Autonome “Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian” – ROMATSA, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 412/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, cu modificările și completările ulterioare,

Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului și ministrul apărării naționale emit următorul

ORDIN:

Art. 1. Spațiul aerian național inferior, de la nivelul de zbor (FL)195 inclusiv și până la sol, se reclassifică, astfel:

- a) Spațiul aerian național inferior de la nivelul de zbor (FL)195 inclusiv până la nivelul de zbor (FL)105 se reclassifică devenind spațiu aerian controlat continuu de clasă C; se exceptează de la această prevedere porțiunea de spațiu aerian între aceste niveluri limită,

aferentă zonei terminale (TMA) București care rămâne clasificată de Clasă A până la noi prevederi.

- b) Spațiul aerian de la nivelul de zbor (FL) 105 inclusiv până la inclusiv nivelul minim de zbor pe căile aeriene cuprinse în Publicația de Informare Aeronautică (AIP) România la data intrării în vigoare a prevederilor prezentului ordin se reclassifică în spațiu aerian controlat de clasă C doar pe căile aeriene, spațiul aerian din afara căilor aeriene respective păstrându-se de clasă G, cu excepția porțiunii de spațiu aerian între FL 105 și limita inferioară a zonei terminale TMA București care rămâne clasificată de Clasă A până la noi prevederi.
- c) Spațiul aerian de sub nivelul minim de zbor pe căile aeriene și sub limita inferioară a TMA București, până la sol, se reclassifică devenind spațiu aerian necontrolat continuu de clasă G; se exceptează de la această prevedere porțiunile de spațiu aerian definite ca zone de control de aerodrom (CTR) și publicate în AIP România la data intrării în vigoare a prevederilor prezentului ordin, care rămân clasificate de Clasă C.

Art. 2. Serviciile de trafic aerian civile, respectiv militare, furnizate în spațiile aeriene prevăzute la art. 1, au obligația să respecte reglementările aeronautice naționale civile sau militare aferente traficului aerian general, respectiv traficului aerian operațional deservit de aceste servicii, după caz.

Art. 3. (1) Pătrunderea unui zbor efectuat ca trafic aerian general (GAT) după reguli de zbor la vedere (VFR) în interiorul spațiului aerian controlat de clasă C prevăzut la art. 1 se permite de către serviciile de trafic aerian numai:

- a) în conformitate cu o autorizare emisă de o unitate de control al traficului aerian (autorizare ATC);
- b) în cadrul unor zone rezervate de spațiu aerian în mod specific în acest scop, zone care se definesc, se publică, se activează și se dezactivează în conformitate cu prevederile aplicabile ale reglementărilor aeronautice civile sau militare, după caz; o asemenea zonă poate fi un coridor de spațiu aerian stabilit în acest scop în mod permanent sau temporar de către Regia Autonomă "Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian" – ROMATSA, cu avizul Regiei Autonome „Autoritatea Aeronautică Civilă Română” (AACR); sau
- c) conform procedurilor de colaborare încheiate de către un operator aerian cu Regia Autonomă "Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian" – ROMATSA, cu avizul AACR.

(2) Alocarea unui spațiu aerian sub forma unei zone reglementate în condițiile prevăzute la alin. (1) se face de către Grupa civil-militară pentru managementul spațiului aerian (AMC România), la solicitarea operatorului în cauză care trebuie să îndeplinească procedura și instrucțiunile publicate în AIP România, în conformitate cu reglementările aeronautice civil-militare aplicabile.

(3) Agenții aeronautici civili operatori de aviație generală și lucru aerian care își desfășoară activitatea de zbor în alte zone decât cele prevăzute la art. 1 și care necesită în acest scop rezervarea unui spațiu aerian specificat trebuie să solicite acest lucru Grupei civil-militară pentru managementul spațiului aerian (AMC România) și să obțină o asemenea rezervare de spațiu aerian în conformitate cu reglementările aeronautice civil-militare aplicabile, îndeplinind procedura și instrucțiunile publicate în AIP România.

Art. 4. (1) Accesul traficului aerian general după regulile de zbor la vedere în interiorul spațiului aerian de Clasă C este permis numai aeronavelor echipate cu echipamente de radiocomunicație aer-sol în banda de frecvențe foarte înalte (VHF) pentru realizarea comunicației cu unitățile de control al traficului aerian și transponder operațional în mod C. Îndeplinirea acestor condiții intră în responsabilitatea operatorului.

(2) Funcție de trafic al aerian din zona proprie de responsabilitate și în perioade de timp determinate, unitățile de control al traficului aerian de aerodrom pot aproba operarea unor aeronave care zboară după regulile de zbor la vedere fără a fi echipate cu transponder.

Art. 5. Coordonarea zborurilor civile și militare se execută în conformitate cu prevederile reglementării aeronautice civil-militare române privind managementul spațiului aerian (ASM) și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian (FUA) în România (RACMR-ASM/FUA) și cu prevederile procedurilor încheiate în acest sens între unitățile civile și militare de control al traficului aerian.

Art. 6. AACR va publica spre știința utilizatorilor spațiului aerian în AIP România informațiile și instrucțiunile necesare conformării acestora cu prevederile ce le revin potrivit prezentului ordin, cu respectarea standardelor specifice serviciilor de informare aeronautică.

Art. 7. Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului prin Direcția Generală Aviație Civilă, Ministerul Apărării Naționale, Regia Autonomă “Autoritatea Aeronautică Civilă Română”, Regia Autonomă “Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian” – ROMATSA, Statul Major al Forțelor Aeriene și Comandamentul Aerian Operațional Principal vor lua măsurile necesare aducerii la îndeplinire a prevederilor prezentului ordin.

Art. 8. Prezentul ordin va intra în vigoare după 60 de zile de la data publicării acestuia în Monitorul Oficial al României, Partea I.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR
CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI**

GHEORGHE DOBRE

**MINISTRUL APĂRĂRII
NAȚIONALE**

TEODOR ATANASIU

SECRETAR DE STAT

ALEXANDROS GALIATATOS

SECRETAR GENERAL

EUGEN ISPAS

**D.G.J.
DIRECTOR GENERAL**

ELENA PETRAȘCU

**D.G.Av.C.
DIRECTOR GENERAL**

DAN ANDREI