

## NOTĂ DE FUNDAMENTARE

<p><b>Secțiunea 1</b> Titlul proiectului de act normativ</p>	<p>Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea <b>Strategiei de consolidare și dezvoltare a Inspectoratului General de Aviație al MAI 2022-2030.</b></p>
<p><b>Secțiunea a 2-a</b> <b>Motivul emiterii actului normativ</b></p>	
<p>2.1. Sursa proiectului de act normativ</p>	<p>Capitolul MAI din Programul de guvernare 2021-2024 – „<i>Coaliția pentru reziliență, dezvoltare și prosperitate</i>”.</p>
<p>2.2. Descrierea situației actuale</p>	<p>Cadrul legal existent este prezentat în cuprinsul capitolului III. <i>Politici și cadrul juridic existente din strategie (anexă la proiectul de hotărâre).</i></p> <p>Siguranța cetățeanului și contribuția la realizarea obiectivelor de securitate națională reprezintă priorități majore ale activității Ministerului Afacerilor Interne (MAI), respectiv ale structurilor subordonate, inclusiv în ceea ce privește activitatea Inspectoratul General de Aviație (IGAv) pentru exploatarea resursei de aviație a MAI.</p> <p>IGAv este unitatea centrală de aviație a MAI, cu personalitate juridică și competență teritorială generală care asigură executarea misiunilor operative sau cu caracter umanitar, independent sau în cooperare cu structurile ministerului, precum și cu alte instituții ale statului, conform competențelor legale.</p> <p>Misiunile IGAv sunt executate, potrivit prevederilor legale în vigoare, în sprijinul forțelor de ordine publică, al comunității, și al altor instituții din arcul guvernamental, totodată, fiind și operatorul aerian medical pentru Ministerul Sănătății.</p> <p>IGAv este componentă a Sistemului Național de Servicii Medicale de Urgență și desfășoară activități în cooperare cu Unitățile de Primiri Urgențe – Serviciul Mobil de Urgență, Reanimare și Descarcerare (UPU-SMURD) și Inspectoratul General pentru Situații de Urgență (IGSU), ca operator aerian medical pentru Ministerul Sănătății.</p> <p>În prezent, IGAv dispune de 28 de aeronave (26 elicoptere și 2 avioane) reprezentând un grad general de asigurare de 50% față de totalul prevăzut în Norma de înzestrare a inspectoratului. Vechimea acestora (a elicopterelor deja existente) se încadrează între 1 și 48 de ani (începând cu anul 1973 – ultima achiziție cu anul de fabricație în 2021), 6 sunt de tip Mi-8/Mi-17 (vechime între 30 și 48 de ani) de producție sovietică, 2 sunt de tip IAR-316B (vechime între 34 și 40 de ani) de producție românească sub patent francezesc, 12 sunt de tip EC-135/H-135 (vechime între 2 ani și 16 ani) produse de Airbus Helicopters și 6 sunt de tip H135 achiziționate în anul 2021.</p> <p>Aeronavele sunt dispuse în 5 unități speciale de aviație</p>

(București, Cluj-Napoca, Caransebeș, Tulcea și Iași) și 8 puncte de operare aeromedicală (București, Craiova, Arad, Jibou, Târgu Mureș, Iași, Galați și Constanța). În acest moment, 3 din cele 5 unități de aviație (Cluj-Napoca, Tulcea și Iași) nu dețin hangare pentru elicoptere și nicio clădire administrativă pentru desfășurarea activităților specifice a unor astfel de structuri. Elicopterele sunt staționate în spațiu deschis pe platforme sumar amenajate indiferent de condițiile meteorologice.

Flota de aeronave existentă în cadrul IGAv asigură efectuarea unei game variate de misiuni, dar cea mai mare parte a acestora o reprezintă intervenția în situații de urgență (80-85% din totalul misiunilor).

Pe de altă parte, dotarea insuficientă cu elicoptere medii/grele cauzează întârzieri semnificative sau chiar imposibilitatea executării misiunilor specifice. Spre exemplu, MAI nu dispune de nicio aeronavă echipată corespunzător care să poată executa misiuni de căutare-salvare deasupra mării.

La nivelul MAI sunt elaborate planuri-cadru anuale privind necesarul de aeronave pentru nevoile MAI și resursa de aviație alocată pentru structurile operative ale ministerului, precum și concepții, la nivelul fiecărei structuri, privind utilizarea resursei de aviație pentru îndeplinirea atribuțiilor și misiunilor, potrivit competențelor legale.

România, ca stat membru UE și NATO, și-a asumat implementarea politicilor comune, participând la efortul comun de asigurare a securității regionale și europene, sens în care IGAv participă în formate de colaborare și/sau misiuni pe domeniul de competență, contribuind astfel la respectarea angajamentelor naționale privind protecția civilă și răspunsul la situații de urgență. Totodată, în perspectiva integrării României în spațiul Schengen, întărirea și managementul integrat privind supravegherea și controlul la frontieră reprezintă un obiectiv major și un angajament cheie asumat în acest proces, mai ales la frontiera externă, pentru limitarea activităților ilegale, de crimă organizată, trafic de persoane și migrație ilegală. La nivel național, sprijinul cu mijloacele aeriene ale IGAv completează misiunile specifice ale structurilor de ordine și siguranță publică, mai ales în zonele greu accesibile, pentru creșterea gradului de securizare a frontierei de stat și siguranța cetățeanului.

În ceea ce privește participarea la misiunile internaționale, din cauza lipsei dotării elicopterelor existente cu echipamente specializate de supraveghere aeriană, IGAv nu și-a mai putut aduce aportul, în anii 2017, 2018, 2020 și 2021, la misiunile de supraveghere aeriană din Grecia și Italia, coordonate de Agenția FRONTEX, desfășurate în contextul creșterii numărului de migranți din Orientul Mijlociu și Nordul Africii la granițele UE. În momentul actual, la nivelul IGAv este operațional un singur

	<p>dispozitiv electrono-optic de supraveghere (FLIR), fiind necesară montarea acestuia pe unul din cele 2 elicoptere destinate misiunilor de ordine publică.</p> <p>În același timp, importanța strategică a Mării Negre, cu relevanță pentru UE, dar și pentru prezența și rolul NATO în regiune, reclamă o atenție deosebită în ceea ce privește supravegherea aeriană a frontierei maritime, inclusiv cu resurse ale IGAv.</p> <p>Analiza documentelor de evaluare<sup>1</sup> a „Strategiei dezvoltării aviației MAI 2010-2020”, precum și a altor rapoarte statistice/de evaluare privind activitatea aviației MAI a relevat următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- insuficiența mijloacelor de mobilitate aeriană, vechimea mare a unor elicoptere din flota existentă, dificultăți în procesul de mentenanță și logistică aferentă acestora;</li> <li>- necesitatea asigurării infrastructurii de zbor – <i>hangare, clădiri administrative, heliporturi în fiecare județ, rezervoare supraterrane pentru alimentarea cu carburant a elicopterelor și heliporturi certificate</i> - pentru creșterea capacității operaționale a IGAv;</li> <li>- lipsa din dotarea elicopterelor, a sistemelor moderne electrono-optice pentru supraveghere aeriană și a sistemelor de navigație aeriană de ultimă generație;</li> <li>- lipsa din dotarea IGAv a aeronavelor de tip UAV (Unmanned Aerial Vehicle) – drone;</li> <li>- lipsa unor aeronave destinate exclusiv procesului de instruire a personalului navigant;</li> <li>- resursă umană diminuată și dificultăți în asigurarea personalului aeronautic calificat;</li> <li>- creștere exponențială a numărului intervențiilor de salvare din zone montane în care sunt solicitate în sprijin elicoptere;</li> <li>- dificultăți/imposibilitatea executării misiunilor de căutare/salvare pe mare.</li> </ul> <p>Acestea sunt doar câteva dintre nevoile componente aeriene a MAI, de a căror rezolvare depinde capacitatea structurii de a asigura eficacitatea intervențiilor, în vederea gestionării optime a misiunilor specifice.</p>
2.3. Schimbări preconizate	<p>Având în vedere că IGAv și-a demonstrat utilitatea și eficiența în sprijinirea structurilor specializate pentru îndeplinirea misiunilor specifice, în scopul asigurării unui climat de ordine și siguranță publică, prin prevenirea și combaterea fenomenului infracțional și gestionarea situațiilor de urgență, se impune aprobarea unei noi strategii pentru:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- asigurarea caracterului de continuitate a dezvoltării aviației MAI, raportat la nevoile actuale privind resursa de aviație a ministerului;</li> <li>- asigurarea necesităților de modernizare, dotare și realizare a</li> </ul>

<sup>1</sup> Rapoartele semestriale de progres către conducerea MAI și Informările anuale cu privire la stadiul implementării Strategiei către Guvern și Consiliul Suprem de Apărare a Țării;

Rapoartele anuale de evaluare a activității Inspectoratului General de Aviație al MAI.

infrastructurii necesare componentei de aviație<sup>2</sup> din MAI pentru creșterea eficienței intervențiilor în situații de urgență, asigurarea managementului integrat al frontierei de stat și îmbunătățirea climatului de ordine și siguranță publică.

#### În domeniul situațiilor de urgență

Completarea deficitului de aeronave, dezvoltarea infrastructurii aeronautice, inclusiv înființarea a 3 puncte de operare aeromedicală pentru operarea în zona montană, concomitent cu îmbunătățirea nivelului de pregătire și instruire a personalului navigant, va duce la eficientizarea și creșterea, cu cel puțin 20% (peste 700 de misiuni), a numărului intervențiilor pentru acordarea asistenței medicale de urgență și transportul mai rapid al victimelor în stare gravă la unitățile spitalicești.

Suportul aerian al misiunilor de cercetare, supraveghere și observare, căutare-salvare, transport aerian, coordonarea din aer a acțiunilor și transmiterea în direct, ziua și noaptea, a imaginilor către centrele operaționale naționale/europene, vor contribui la mecanismele internaționale de sprijin reciproc în caz de dezastre naturale și antropice, precum și la dezvoltarea unui sistem de intervenție rapidă în situații de urgență.

Prin dotarea cu un elicopter mediu/greu a fiecărei unități speciale de aviație și a Detașamentului de Instruire și Perfecționare<sup>3</sup>, va permite IGAv să răspundă într-un timp scurt oricărei solicitări de intervenție aeriană pentru misiunile specifice elicopterelor din această categorie în sprijinul tuturor structurilor subordonate MAI și a agențiilor guvernamentale, pe întreg teritoriul național.

Un avantaj major al achiziției elicopterelor medii/grele multifuncționale îl constituie faptul că acestea pot fi utilizate și în cazul accidentelor cu victime multiple, efectuându-se astfel mai puține transferuri pentru același număr de victime (fiind posibilă transportarea până la 4 victime concomitent), acestea beneficiind mai rapid de transferul la unitățile spitalicești concomitent cu reducerea considerabilă a costului intervenției.

Prin achiziția de avioane pentru transportul pacienților pe distanțe medii și lungi, atât intern cât și internațional, vor putea fi executate în condiții optime următoarele misiuni:

- transportul cazurilor critice aflate internate în unități sanitare care nu pot asigura investigarea și/sau asistența medicală corespunzătoare, fiind necesar transferul pacientului către o unitate sanitară specializată, atât pe plan național cât și internațional (e.g. cazul Colectiv);
- transferul nou-născuților aflați în stare critică care necesită

<sup>2</sup> Inspectoratul General de Aviație

<sup>3</sup> Detașamentul de Instruire și Perfecționare (DIP) este structura subordonată IGAv, responsabilă cu întreg procesul de instruire al personalului aeronavigant.

asistență medicală calificată pe durata transferului, incubator și echipamente speciale de monitorizare și eventual ventilație;

- transportul personalului specializat pentru transplant;
- transportul organelor prelevate în vederea transplantului;
- alte misiuni de natură medicală, fie cu caracter umanitar, fie cu implicații directe în domeniul siguranței publice și/sau al siguranței naționale, ordonate de MAI sau de Ministerul Sănătății și care nu pot fi efectuate în timp util și/sau în siguranță cu alte mijloace.

Achiziția a 2 avioane mediu curier noi, va asigura completarea deficitului actual de înzestrare al IGAv. Cele 2 avioane mediu curier existente în dotarea IGAv, asigură și vor asigura în continuare misiunile de zbor pe distanțe medii și mari până în anul 2030, când resursa de zbor a avionului Piper PA 42 se va apropia de final. Costurile lucrărilor pentru repunerea aeronavei în stare operațională devenind din acel moment greu sustenabile financiar. În această situație, în dotarea IGAv vor rămâne operaționale 3 avioane mediu curier.

Prin achiziția de avioane lung curier, pentru dezvoltarea componentei de mobilitate în domeniul situațiilor de urgență/medical, România va contribui la crearea flotei europene de aeronave, parte a componentei/structurii rescEU. Când aeronavele nu sunt utilizate în misiuni în spațiul UE, acestea vor putea fi utilizate pentru nevoile interne ale României. Finanțarea achiziției va fi asigurată în proporție de 90% de Comisia Europeană, iar România va asigura partea de co-finanțare, precum și costurile de operare și mentenanță pentru nevoile interne. Însă achiziția acestor avioane și numărul acestora depinde de rezultatul discuțiilor/negocierilor cu reprezentanții Comisiei Europene.

Având în vedere evoluția mediului de securitate european, precum și evoluția situației privind pandemia COVID-19, în special la nivel național, au fost identificate vulnerabilități la nivelul capabilităților aeriene ale României, fiind întâmpinate dificultăți în asigurarea transportului, în timp util, de resurse strategice<sup>4</sup> necesare în prevenirea și combaterea răspândirii virusului. Astfel, asigurarea mobilității aeriene, prin capacități de nivel strategic, devine o prioritate a MAI în momentul actual, în vederea creșterii rezilienței în domeniul situațiilor de urgență. Posibilitatea de a transporta resurse sau pacienți în/din orice loc de pe planetă devine astfel esențial pentru eficiența în gestionarea situațiilor de criză.

Prin achiziția de avioane strategice pentru transport, autoritățile și instituțiile statului nu ar mai fi condiționate de factori externi

<sup>4</sup> Vaccinuri, materiale de protecție și echipamente medicale.

în atingerea obiectivelor propuse, în special în situații excepționale, rezultatul final fiind creșterea rezilienței sistemului de intervenție în situații de urgență.

Capacitatea de transport nou înființată va avea impact atât la nivel național, cât și la nivel european, prin participarea acesteia în cadrul Mecanismului European de Protecție Civilă atât în cazul solicitărilor directe ale statelor UE, includerea acestora în ECPP (European Civil Protection Pool) sau punerea lor la dispoziția celui de al treilea nivel, rescEU, dar și pentru a transporta stocuri către sau între depozitele strategice amplasate pe teritoriul european. Astfel, beneficiarii ai investiției nu vor fi doar cetățenii României, ci toți cetățenii Uniunii Europene și ai statelor unde capacitatea va fi solicitată să intervină. Astfel se dorește achiziția unui număr cuprins între 1 și 3 avioane strategice în funcție de bugetul alocat în cadrul viitorului program PODO 2021-2027, ori prin altă formă de finanțare convenită de Comisia Europeană.

#### În domeniul ordinii și siguranței publice

În ceea ce privește sprijinul aerian pentru misiunile de ordine publică, prin Programul de Guvernare 2021-2024, executivul și-a asumat ca obiectiv specific *„La nivelul Inspectoratului General de Aviație vor fi dezvoltate noi capacități de suport aerian (SAOP) care să asigure intervenția rapidă la evenimente din domeniul ordinii publice, inclusiv prin utilizarea aeronavelor fără pilot la bord”*.

Astfel, prin

- achiziția de elicoptere ușoare și medii/grele destinate misiunilor de ordine și siguranță publică și pentru supravegherea frontierei;
- modernizarea aeronavelor<sup>5</sup> existente prin instalarea unor echipamente de comunicații și navigație de ultimă generație și echiparea acestuia cu sisteme electrono-optice;
- operaționalizarea<sup>6</sup> punctelor de sprijin aflate în administrarea IGPF,

va fi redus timpul de intervenție și va crește eficiența operativă a misiunilor de ordine și siguranță publică, precum și a celor pentru securizarea frontierei.

De asemenea, se va răspunde în foarte mare măsură exigențelor obiectivului de supraveghere a frontierei, având în vedere întinderea considerabilă a frontierei de stat, particularitățile situației operative (generată de intensificarea faptelor circumscrise infracționalității transfrontaliere, în special a contrabandei cu produse din tutun), caracteristicile reliefului (zone muntoase greu accesibile cu mijloacele tehnice existente),

<sup>5</sup> 2 elicoptere ușoare de tip EC 135 alate în dorarea U.Sp.Av București.

<sup>6</sup> Încheierea unui protocol între IGAv și IGPE prin care punctele de sprijin să poată fi utilizate de aeronavele IGAv, atât în misiuni pentru securizarea frontierei cât și în misiuni în sprijinul altor structuri ale MAI

căilor de comunicații (rutiere, feroviare, fluviale etc.), vegetației (care îngreunează sau face imposibilă supravegherea cu sistemele de supraveghere din dotare). De asemenea, vor fi respectate și aplicate recomandările și bunele practici prevăzute în *Catalogul Schengen – Frontiere Externe, returnare și readmisie*, cu privire la supravegherea frontierei de stat pe direcțiile și în zonele de risc existente.

Prin revitalizarea resursei tehnice pentru flota de elicoptere Mi-8/17, existentă deja în patrimoniul IGAv, până la ieșirea acestora din serviciu, ca urmare a expirării resursei tehnice totale, se va putea răspunde nevoilor de misiuni ale MAI, până la recepția elicopterelor medii/grele de generație nouă și calificarea unui număr suficient de piloți și tehnici de aviație pentru operarea acestora. Se estimează că elicoptere Mi-8/17 vor ieși din uz în anul 2029, astfel IGAv va rămâne în dotare cu 12 elicoptere medii/grele de generație nouă.

Achiziția de elicoptere ușoare pentru sprijinul aerian al misiunilor de ordine publică (SAMOP) și al altor misiuni din competența structurilor MAI va avea ca rezultat un răspuns prompt și neselectiv la orice solicitare de zbor din partea structurilor MAI concretizat prin intervenții executate în timp util, în condiții de eficiență și eficacitate crescută. După intrarea în operare a noilor elicoptere ușoare destinate misiunilor de ordine publică, cele 2 elicoptere de tip IAR-316B vor fi scoase din uz.

Prin achiziția unei UAVs la nivelul fiecărei unități speciale de aviație, concomitent cu planificarea riguroasă a misiunilor atât pe segmentul de ordine publică, cât și pe segmentul situațiilor de urgență, se va realiza o reducere substanțială a costurilor de exploatare a elicopterelor și menținerea operativității acestora pentru misiunile ce nu pot fi realizate prin intermediul aparatelor de zbor fără pilot. În aceeași măsură, UAVs-urile pot fi folosite și în misiuni de căutare și localizare a persoanelor dispărute.

#### *În domeniul dezvoltării capacității de intervenție*

Dezvoltarea structurii de mentenanță din municipiul București și achiziția de mijloace tehnice de aerodrom pentru asigurarea activităților aeronautice, în raport cu creșterea numărului de aeronave pentru a putea executa lucrări simultane la 2-3 aeronave, va duce la eficientizarea activității de mentenanță și reducerea perioadelor de indisponibilitate a aeronavelor.

Realizarea infrastructurii specifice pentru cele 3 unități speciale de aviație subordonate IGAv, respectiv Cluj-Napoca, Tulcea și Iași, va contribui la operarea în condiții optime, respectiv la protejarea elicopterelor achiziționate.

Atingerea nivelului optim de dotare și deținerea unei

infrastructurii de aviație de ultimă generație sunt insuficiente fără o resursă umană calificată și corect dimensionată, care să ducă la îndeplinirea misiunilor specifice, conform competențelor. Astfel, prin transformarea Detașamentului de Instruire și Perfecționare (DIP) în Centru de Instruire și Perfecționare (CIP), va fi realizată o structură de formare fiabilă, parte a unui sistem modern și eficient de pregătire și perfecționare profesională a personalului aeronautic.

Totodată, prin achiziționarea unor simulatoare de zbor va fi asigurată pregătirea prin antrenament a piloților în vederea creșterii nivelului de siguranță a zborului prin: conștientizarea limitele aeronavei din punct de vedere tehnic, îmbunătățirea vitezei de reacție și a modului de abordare a diferitelor situații speciale ce pot apărea pe timpul zborului (operarea în teren accidentat, zbor în condiții meteorologice deosebite, operarea pe timpul nopții, utilizarea trolului, NVG, etc.), creșterea nivelului de colaborare în cadrul echipajelor (crew resource management), standardizarea abordării misiunilor printr-un antrenament uniformizat, etc.

În plus pe lângă beneficiile incontestabile aduse în procesul de instruire al piloților, investiția pentru achiziția unui simulator al IGA<sub>v</sub> va duce la reducerea costurilor de pregătire a personalului la un operator comercial, de la aproximativ 700 euro/ora de zbor la aproximativ 100 euro/ora de zbor, la reducerea costurilor cu orele de zbor destinate instruirii (aproximativ 1500/ora de zbor), precum și la realocarea resursei de zbor către acoperirea misiunilor reale de zbor.

Cooperarea intra-instituțională la nivelul MAI va avea ca rezultat creșterea capacității operative a instituției, pentru îmbunătățirea climatului de ordine și siguranță publică din România, precum și asigurarea unor servicii publice de înaltă eficiență în domeniul umanitar și al sănătății. În concret, cooperarea va conduce la stabilirea de comun acord a nevoilor de dotare specifice fiecărei structuri, pentru executarea în comun a misiunilor de zbor. Astfel, va fi facilitat procesul de obținere a finanțărilor externe nerambursabile, prin asociere în vederea depunerii în parteneriat a proiectelor necesare, liderii de proiecte fiind entitățile eligibile pentru finanțare (ex. proiectele „VIZIUNE 2020”, respectiv „Transport aerian medical integrat, modern și eficient – AIR AMBULANCE”, ambele în parteneriat cu IGSU).

Totodată, dezvoltarea cooperării internaționale, atât în formatele de cooperare regională, cât și în cele din cadrul UE, va contribui la reducerea efectelor criminalității transfrontaliere și a situațiilor de urgență.

2.4. Alte informații

### Secțiunea a 3-a

#### Impactul socioeconomic

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ

Beneficiarii strategiei vor fi toți cetățenii României și ai statelor membre UE, prin asigurarea capacităților de transport:

- către unitățile medicale unde pot fi tratați corespunzător în cel mai scurt timp;
- de resurse de strictă necesitate pentru populația sinistrată;<sup>7</sup>
- de resurse strategice<sup>8</sup> necesare în gestionarea unor situații de urgență;
- special<sup>9</sup>.

Beneficiile intrării în vigoare a actului normativ sunt prezentate detaliat în cuprinsul capitolului 2.3. *Schimbări preconizate*. Costurile estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ sunt reflectate în *Anexa nr. 2 la strategie*, cu mențiunea faptului că viața umană nu poate fi monetizată/cuantificată.

3.2. Impactul social

Strategia își propune să asigure, în continuitate, acțiunile pentru asigurarea unui climat de ordine și siguranță a cetățenilor, dezvoltarea managementului integrat al frontierei (cu efecte benefice asupra libertății de circulație a persoanelor în spațiu UE, odată cu sprijinirea procesului de aderare a României la spațiul Schengen), prevenirea și combaterea criminalității circumscrise amenințărilor specifice incidente domeniului securității naționale (trafic de persoane, trafic de droguri ilicite, migrație ilegală, terorism, etc.).

De asemenea, facilitarea accesului la asistența medicală de specialitate și eficientizarea transportului pacienților în stare critică în caz de dezastre, vor avea ca rezultat direct și imediat **salvarea de vieți omenești**, fapt cu impact pozitiv semnificativ asupra mediului socio-familial. Mobilitatea în domeniul medical reprezintă o caracteristică esențială a sistemelor de urgență din zilele noastre. Capacitatea de a transporta pacienți în locuri unde pot fi tratați corespunzător în cel mai scurt timp poate salva un număr considerabil de vieți umane. Astfel, în situațiile în care timpul se scurge în defavoarea celor care au nevoie imediată de ajutor, componenta aeriană reprezintă soluția optimă de transport a pacienților.

Totodată, având în vedere prevederile Hotărârii de Guvern nr. 558 din 4 august 2017, privind aprobarea Programului pentru dezvoltarea investițiilor în turism – Masterplanul investițiilor în turism, prin care se vizează realizarea următoarelor activități majore: dezvoltarea turismului de sănătate, dezvoltarea domeniului schiabil, dezvoltarea infrastructurii turistice de agrement, dezvoltarea turistică echilibrată și integrată a zonei turistice din Delta Dunării și a litoralului, dezvoltarea

<sup>7</sup> Ex: alimente, apă, medicamente, combustibil, materiale, etc.

<sup>8</sup> Ex: vaccinuri, materiale de protecție și echipamente medicale, etc.

<sup>9</sup> Ex: muniție, armament, etc.

	<p>infrastructurii turistice de-a lungul Dunării, dezvoltarea infrastructurii turistice din zona montană înaltă, se poate demonstra necesitatea acoperirii zonelor montane, a deltei și a litoralului din punct de vedere al siguranței populației și turismului în creștere. Punerea în aplicare a prezentei strategii va avea ca rezultat asigurarea unui climat de siguranță în rândul beneficiarilor industriei turismului, prin sprijinul aerian acordat în cadrul misiunilor de salvare care pot apărea în zonele de agrement.</p>
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	
3.4. Impactul macroeconomic	
3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	
3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și al domeniului ajutoarelor de stat	
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	
3.6. Impactul asupra mediului	<p>Schimbările climatice bruște – încălziri sau răciri globale – au generat, de-a lungul istoriei Pământului, 4 dezastre globale care au dus la dispariția vieții pe Pământ. Schimbările climatice drastice din ultima perioadă, obligă societatea umană să ia măsuri urgente de intervenție, pentru a-și putea asigura supraviețuirea și nivelul de civilizație actual.</p> <p>Incendiile recente din Grecia, Turcia și Bulgaria (vecinii nostri de la sud), generate de temperaturile extreme înregistrate, pârlănesc mii de hectare de pădure, provocând pagube de mediu incalculabile și greu de recuperat. Așadar, se poate observa faptul incontestabil că pericolul s-a apropiat din ce în ce mai mult și de țara noastră. Evident, nu putem spera că acesta ne va ocoli, fiind doar o chestiune de timp până când pericolul va lovi și România.</p> <p>Dotarea cu mijloace tehnice de intervenție rapidă în situații de urgență va contribui substanțial la reducerea pagubelor uriașe produse asupra mediului înconjurător (faună și floră) de către dezastrele provocate de schimbările climatice. Vor putea fi astfel salvate de la distrugere întinse arii protejate și peisaje, habitate naturale, specii protejate sau ecosisteme de o importanță deosebită pentru mediu și biodiversitate.</p>
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	<p>IGAv pune un accent deosebit pe digitalizarea proceselor interne și optimizarea circuitului intern al documentelor, urmând să beneficieze de un sistem de control managerial intern</p>

	<p>îmbunătățit, un flux informațional al documentelor eficientizat și acces rapid la documente, dar și procese de planificare și coordonare, gestiuni logistice, evidența situațiilor privind activitățile aeronautice, managementul de documente și fluxurile de lucru digitalizate în mod integrat.</p> <p>De asemenea, un alt element important în tranziția către mediul digital, îl constituie implementarea de instrumente de pregătire moderne de tip e-learning, CBT și învățământ on-line la distanță. Astfel, IGAv va beneficia de un personal bine pregătit profesional, din perspectivă multidisciplinară, tehnică și operativă.</p> <p>Costurile estimate pentru obținerea acestor beneficii sunt de cca. 150.000 Euro.</p>
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul se adresează principalelor provocări din domeniul situațiilor de urgență, prin rezultatele și acțiunile sale. Acesta va contribui la strategia UE pentru o dezvoltare inteligentă și durabilă, prin atingerea obiectivului tematic 5 din cadrul Regulamentului UE 1303/2013, și anume promovarea adaptării la schimbările climatice, a prevenirii și gestionării riscurilor.
3.9. Alte informații	

#### **Secțiunea a 4-a**

**Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri**

- în mii lei (RON) -

Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) bugete locale:						
(i) impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
d) alte tipuri de venituri						
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
b) bugete locale:						

(i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii						
d) alte tipuri de cheltuieli						
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat	431.721,0	67.250,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0	100.394,2
b) bugete locale						
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Conform anexei nr. 2 la strategie	Conform anexei nr. 2 la strategie	Conform anexei nr. 2 la strategie	Conform anexei nr. 2 la strategie	Conform anexei nr. 2 la strategie	
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.						
4.8. Alte informații	Pe lângă sumele solicitate de la bugetul de stat, vor mai fi accesate și fonduri externe nerambursabile după cum urmează: 2022 – 1.399,0 2023 – 1.016.250,0 2024 – 850.000,0 2025 – 1.770.750,0 Achiziția de avioane lung curier și de avioane strategice multirol, precum și numărul acestora depinde de rezultatul discuțiilor/negocierilor cu reprezentanții Comisiei Europene.					
<b>Sectiunea a 5-a</b>						
<b>Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare</b>						
5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ						
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice						

5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE)	
5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE	
5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE	
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	
5.6. Alte informații	
<b>Secțiunea a 6-a</b>	
<b>Consultări efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ</b>	
6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Consultarea structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	
6.5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social	Avizarea de către: a. Consiliul Legislativ; b. Consiliul Suprem de Apărare a Țării; c. Consiliu Economic și Social.

d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	
6.6. Alte informații	Avizarea de către: 1. Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației; 2. Ministerul Sănătății; 3. Ministerul Finanțelor; 4. Ministerul Justiției.
<b>Secțiunea a 7-a</b>	
<b>Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ</b>	
7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ	
7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	
<b>Secțiunea a 8-a</b>	
<b>Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ</b>	
8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	Punerea în aplicare a proiectului se va realiza prin Planul de implementare a strategiei ( <i>anexa 1 la strategie</i> )
8.2. Alte informații	Monitorizarea și evaluarea proiectului se vor realiza potrivit capitolului XII din cuprinsul strategiei ( <i>anexa la proiectul de hotărâre</i> )

În forma prezentată, proiectul de act normativ a fost însușit de toate instituțiile interesate.

Față de cele prezentate, a fost elaborată prezenta Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Strategiei de consolidare și dezvoltare a Inspectoratului General de Aviație al MAI 2022-2030, pe care o supunem Guvernului spre adoptare.

**MINISTRUL AFACERILOR INTERNE**

**Lucian Nicolae BODE**



**AVIZĂM FAVORABIL**

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR  
PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI**

**Attila-Zoltán CSEKE**

**MINISTRUL SĂNĂTĂȚII**

**Alexandru RAFILA**

**MINISTRUL FINANȚELOR**

**Adrian CÂCIU**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI**

**Marian-Cătălin PREDOIU**

## **GUVERNUL ROMÂNIEI**

### **HOTĂRÂRE**

#### ***privind aprobarea Strategiei de consolidare și dezvoltare a Inspectoratului General de Aviație al MAI 2022-2030***

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată și al art. 25 lit. e) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre:

Articolul 1 - Se aprobă Strategia de consolidare și dezvoltare a Inspectoratului General de Aviație pentru perioada 2022-2030, denumită în continuare Strategie, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Articolul 2 - Fondurile necesare implementării Strategiei se planifică de către fiecare instituție cu atribuții în realizarea obiectivelor, din bugetele proprii, în raport cu prioritățile, resursele disponibile și etapele de realizare a acestora cu încadrarea în bugetele anuale aprobate, precum și din alte surse legal constituite, potrivit legii.

**PRIM-MINISTRU**

**NICOLAE-IONEL CIUCĂ**

# **STRATEGIA**

**DE CONSOLIDARE ȘI DEZVOLTARE A  
INSPECTORATULUI GENERAL DE AVIAȚIE  
AL  
MINISTERULUI AFACERILOR INTERNE**

**2022-2030**

## I. INTRODUCERE

Prezenta strategie asigură caracterul de continuitate a Strategiei dezvoltării aviației MAI 2010-2020, fiind elaborată în raport cu nevoile actuale privind resursa de aviație a Ministerului Afacerilor Interne (MAI).

Totodată, documentul asigură corelarea obiectivelor specifice aviației MAI cu dezideratele naționale, stabilite prin prevederile altor documente strategice și de politici publice în domeniile securității naționale, ordinii și siguranței publice și situațiilor de urgență/protecție civilă și exprimă liniile directoare în ceea ce privește creșterea capacității operative a aviației MAI, în sprijinul acțiunilor de prevenire și contracarare a riscurilor și amenințărilor ce pot pune în pericol valorile și interesele României și ale UE.

Prin statutul său de stat membru al UE și NATO, România și-a asumat responsabilități în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor europene, respectiv nord atlantice de securitate și de dezvoltare a resurselor de aviație. Astfel, având în vedere faptul că frontiera României reprezintă și frontiera externă a UE, menținerea securității interne a UE devine parte a obiectivelor de securitate națională. Sprijinul aerian pentru misiunile de ordine publică oferit prin intermediul resursei de aviație a Inspectoratului General de Aviație al MAI (IGAv) reprezintă un factor important pentru creșterea capacității operative a structurilor cu atribuții în gestionarea amenințărilor, vulnerabilităților și factorilor de risc la adresa securității naționale – manifestații publice de amploare, infracționalitate transfrontalieră, crimă organizată, migrație ilegală, situații de urgență, etc., fiind circumscris misiunii MAI și efortului național de asigurare a unui climat de ordine, siguranță și încredere publică, de prevenire și gestionare a situațiilor de urgență, de aplicare a politicilor europene și de îndeplinire a obligațiilor ce revin României, în calitate de stat membru al UE și al NATO.

În prezent, IGAv este unitatea centrală de aviație a MAI, cu personalitate juridică și competență teritorială generală, aflată în coordonarea secretarului de stat, șef al Departamentului pentru Situații de Urgență și asigură executarea misiunilor operative sau cu caracter umanitar, independent, în cooperare cu structurile ministerului și/sau cu alte instituții ale statului, conform competențelor legale, precum și pregătirea personalului propriu.

Totodată, IGAv este componentă importantă a Sistemului național de asistență medicală de urgență și de prim-ajutor calificat, așa cum este definit în Legea nr. 95/2006 privind reforma în domeniul sănătății, precum și operator aerian medical pentru Ministerul Sănătății, desfășurându-și activitatea în cooperare cu Unitățile de Primiri Urgențe – Serviciul Mobil de Urgență, Reanimare și Descarcerare (UPU-SMURD) și Inspectoratul General pentru Situații de Urgență (IGSU).

În acest context, independent sau în cooperare cu alte instituții și/sau structuri MAI sunt îndeplinite o gamă variată de misiuni ce privesc în principal:

- Cercetarea, supravegherea și observarea aeriană a zonelor de interes (frontiera de stat – terestră, fluvială și maritimă, zone afectate de dezastre, trafic rutier, mitinguri, marșuri, demonstrații, manifestații de amploare, localizare persoane dispărute, evadați și pentru probarea faptelor infracționale, etc.);
- Coordonarea aeriană a acțiunilor structurilor MAI pe timpul îndeplinirii misiunilor specifice;
- Căutarea și salvarea persoanelor aflate în dificultate în zone greu accesibile (zone montane, maritime etc.);
- Stingerea incendiilor de suprafață cu ajutorul instalațiilor speciale;
- Transporturile umanitare (de persoane sau bunuri de strictă necesitate);
- Transporturile aeriene speciale;
- Misiunile în cadrul SMURD;
- Transporturile aeriene medicalizate, transfer de organe/medicamente și transport personal specializat pentru transplant;
- Însoțirea coloanelor oficiale și transporturile speciale;
- Instruirea personalului navigant și a altor categorii de personal care participă la executarea misiunilor aeriene.

**Gradul sporit de complexitate a misiunilor executate** de către structurile de aviație ale MAI este conferit de faptul că acestea sunt orientate, în principal, pentru asigurarea mobilității aeriene a forțelor de ordine și siguranță publică, a Serviciului Mobil de Urgență, Reanimare și Descarcerare (SMURD), precum și pentru executarea, atât a transporturilor speciale/umanitare, cât și a intervențiilor în situații de urgență, în sprijinul comunităților locale sau al altor instituții publice.

## II. VIZIUNE

Resursa de aviație a MAI are o tradiție aeronautică îndelungată, fiind înființată în iunie 1947. De-a lungul timpului, și-a demonstrat utilitatea în asigurarea suportului aerian pentru desfășurarea misiunilor specifice structurilor ministerului în scopul asigurării unui climat de ordine și siguranță publică, precum și în ceea ce privește gestionarea situațiilor de urgență. Totuși, raportat la cerințele actuale de securitate, au fost înregistrate lipsuri majore privind investițiile în tehnica de zbor modernă sau în infrastructura de zbor și de pregătire a personalului, factori ce au contribuit la apariția unor situații în care misiunile nu s-au putut executa în condiții optime și cu maximă eficacitate.

Astfel, prin:

- dotarea cu aeronave noi;
- dotarea cu aparate moderne de zbor fără pilot;
- dotarea cu echipamente de intervenție performante;
- realizarea unei infrastructuri de zbor adecvate și uniform distribuite la nivel național;
- creșterea capacității de auto mentenanță ridicată a aparatelor de zbor;
- bazele de antrenament și pregătire performante pentru piloți;
- calificarea personalului aeronautic la un nivel superior;
- procedurile de acțiune modernizate,

***IGAv va fi cu adevărat un „furnizor de securitate” capabil să răspundă prompt și la cele mai înalte standarde europene oricăror solicitări privind suportul aerian necesar misiunilor de combatere a fenomenului infracțional, protejarea securității cetățenilor și salvarea multor vieți omenești.***

## III. PRIORITĂȚI, POLITICI ȘI CADRUL LEGAL EXISTENTE

De-a lungul timpului, IGAv a fost implicat în activități desfășurate pentru dezvoltarea cooperării cu structurile de aviație din instituțiile similare existente la nivel european, în scopul realizării interoperabilității, atât în ceea ce privește pregătirea personalului navigant, cât și participarea în cadrul operațiunilor/acțiunilor comune<sup>1</sup>, iar, începând cu anul 2019, personalul DSU și IGAv a participat la întâlniri privind componenta de stingere a incendiilor de pădure și evacuarea medicală de urgență MEDEVAC, în contextul introducerii unui nou element al Mecanismului European de Protecție Civilă – rescEU, al cărui obiectiv este reprezentat de intensificarea protecției cetățenilor în fața dezastrelor și consolidarea managementului riscurilor emergente.

Mai mult, prin rescEU a fost stabilită o nouă rezervă europeană de capacități de răspuns în situații de urgență care include, printre altele, și capacități aeriene de stingere a incendiilor (rescEU AFF). În prezent, dezvoltarea acestei capacități a fost abordată pe două paliere:

- perioada de tranziție (2019-2025), în care rezerva va fi asigurată prin utilizarea capacităților aeriene deja existente la nivelul statelor, costurile necesare operării și menținerii în stare de disponibilitate fiind finanțate prin acorduri de grant dedicate de către UE;
- perioada rescEU AFF (post 2025) în care la nivel european se preconizează crearea unei flote de aeronave special dedicate operațiunilor de stingere a incendiilor. Aceste capacități vor fi administrate de statele membre, costurile fiind finanțate de către Comisia Europeană prin acorduri de grant (fonduri externe nerambursabile).

La întâlnirile desfășurate pe tema dezvoltării capacităților aeriene de stingere a incendiilor (rescEU AFF) au participat experți din Germania, Cipru, Irlanda, Suedia, Finlanda, Norvegia, Danemarca, Letonia, Estonia, Slovenia, Bulgaria și Slovacia.

De asemenea, la primele întâlniri la sediul Comisiei Europene privind dezvoltarea rescEU AFF, statele membre, inclusiv România, și-au prezentat flota aeriană ce poate fi utilizată pentru intervenții în situații de urgență, precum și disponibilitatea de a include aeronave în rezerva rescEU AFF pentru anii 2019 și 2020. Pentru anii 2019 și 2020, România nu a mai pus la dispoziția rescEU nicio aeronavă, momentan elicopterele utilizate pentru acest tip de misiuni fiind insuficiente, situație ce se preconizează că se va menține și pentru anul 2022.

<sup>1</sup> Activități de instruire, desfășurate cu Serviciul de Salvare Aeriană Rega – Elveția, în baza Acordului-cadru între Guvernul României și Consiliul Federal Elvețian:

- în cadrul proiectului „Rega-SMURD Air Rescue Project (RSARP)”, ce a avut ca scop transferul de cunoștințe și experiență în domeniul serviciilor medicale de urgență și operațiuni de salvare aeriană;
- în cadrul proiectului „Consolidarea capacităților Jandarmeriei Române” având scopul de a realiza transferul de cunoștințe și experiență personalului ce își desfășoară activitatea în domeniul serviciilor medicale de urgență, beneficiarii fiind echipajele destinate operațiunilor de salvare aeriană (piloți, operatori troliu, operatori căutare-salvare, medici și asistenți din cadrul UPU și salvamontişti).

Efectuarea de misiuni externe pentru creșterea nivelului de pregătire al echipajelor de zbor, în vederea îmbunătățirii cooperării în cadrul operațiunilor comune FRONTEX, cel mai elocvent exemplu fiind misiunea operațională cu dislocarea mijloacelor și forțelor, în sprijinul FRONTEX, în insula Chios, Grecia.

În această etapă, prin reprezentanții IGAv, mandatați<sup>2</sup> de către Secretarul de Stat pentru Relația cu Parlamentul și Relații Internaționale, precum și de către Secretarul de Stat – Șef al Departamentului pentru Situații de Urgență, România și-a prezentat disponibilitatea/intenția de a gestiona elicoptere multirol medii/grele care să fie incluse în componenta/structura rescEU AFF (perioada estimată de recepție a aeronavelor fiind 2023-2024) precum și avioane lung curier pentru transportul victimelor multiple (rescEU MEDEVAC perioada estimată de recepție a aeronavelor 2022-2023).

În momentul actual, în ceea ce privește Mecanismul European de Protecție Civilă, mai exact elementul rescEU al acestuia, România prin IGAv a susținut/exprimit următoarea poziție:

- pentru perioada 2019-2022 nu va participa cu aeronave pentru rezerva rescEU;
- disponibilitatea de a fi achiziționate elicoptere multirol, prin intermediul granturilor oferite de Comisia Europeană în cadrul rescEU, elicoptere ce vor fi incluse în programul rescEU;
- disponibilitatea de a fi achiziționate avioane lung curier pentru transportul victimelor multiple, prin intermediul granturilor oferite de Comisia Europeană în cadrul rescEU, avioane ce vor fi incluse în programul rescEU.

În majoritatea statelor UE, structurile de aviație ale instituțiilor similare MAI asigură executarea misiunilor specifice structurilor de poliție, poliție de frontieră, jandamerie, pompieri și protecție civilă. Aceste misiuni sunt executate cu preponderență pentru cercetarea și supravegherea zonelor metropolitane, a frontierelor de stat, a traficului rutier pe principalele artere de circulație terestre, fluviale și maritime, intervenția forțelor specializate, precum și în folosul comunităților, pentru stingerea incendiilor de mari proporții și sprijinirea populației afectate pe timpul calamităților și dezastrelor naturale sau tehnologice.

Prin toate acțiunile întreprinse de MAI, pe domeniile de competență, România a demonstrat că își respectă angajamentele și obligațiile în calitate de stat membru al UE și NATO și este consecventă și predictibilă în ceea ce privește respectarea valorilor și principiilor euroatlantice.

*Strategia de consolidare și dezvoltare a Inspectoratului General de Aviație al MAI pentru perioada 2022-2030* reprezintă un document de politici publice prin care România confirmă încă odată că, prin intermediul sprijinului aerian în cadrul misiunilor de ordine publică își propune să continue și să dezvolte acțiunile ce au ca scop asigurarea siguranței cetățenilor, dezvoltarea managementului integrat al frontierei, prevenirea și combaterea criminalității circumscrise amenințărilor specifice, cele din domeniul securității naționale, precum și pentru gestionarea situațiilor de urgență, fapt ce va contribui la consolidarea poziției sale strategice în spațiul european, precum și la apărarea și promovarea intereselor României.

Totodată, strategia include măsuri coerente și unitare, pe termen mediu și lung, în sfera asigurării intervențiilor operative cu mijloacele de mobilitate aeriană, ca suport aerian pentru executarea misiunilor/acțiunilor de prevenire și contracarare a riscurilor și amenințărilor ce pot pune în pericol valorile și interesele României și ale UE.

Având în vedere faptul că misiunile IGAv sunt executate în sprijinul structurilor MAI, al comunității și al altor instituții din arcul guvernamental, la nivelul MAI sunt elaborate planuri-cadru anuale privind necesarul de aeronave pentru nevoile MAI și resursa de aviație alocată pentru structurile operative ale ministerului, precum și concepții, la nivelul fiecărei structuri, privind utilizarea resursei de aviație pentru îndeplinirea atribuțiilor și misiunilor, potrivit competențelor legale.

În anul 2017, Guvernul României, prin Memorandumul cu tema: *„Punerea în stare de disponibilitate, modernizare și dotare a componentei de aviație din MAI și MAPN, pentru executarea în comun a misiunilor în situații de urgență și inițierea unui program de investiții privind achiziția mijloacelor de mobilitate aeriană multirol capabile de intervenții specifice de căutare-salvare la nivel național*”, și-a asumat răspunderea privind modernizarea infrastructurii actuale prin dimensionarea și ridicarea capacității de operare a aeronavelor pentru facilitarea asigurării intervențiilor operative cu mijloacele de mobilitate aeriană a instituțiilor statului din domeniul siguranței naționale, precum și în situații de urgență sau de criză, generate de dezastrelor naturale din România.

Totodată, demersul executivului a fost orientat pentru revitalizarea infrastructurii și componentei aeriene prin distribuția echilibrată în teritoriu și eficientizarea capacității de reacție la executarea misiunilor de căutare-salvare-evacuare în condițiile impuse de reglementările și procedurile specifice de operare, în acord cu normele privind securitatea aeronautică.

În anul 2020, Guvernul României și-a asumat ca prioritate guvernamentală **„Îmbunătățirea intervențiilor în situații de urgență”**, inclusiv prin **dezvoltarea componentei aeriene pentru intervenția în situații de urgență**<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Prin NOTĂ-RAPORT nr.1431/15.01.2020 și NOTĂ-RAPORT nr.1514/17.01.2020.

<sup>3</sup> Prin: operaționalizarea de noi puncte de operare aeriană în zonele montane neacoperite la nivel național în raport cu autonomia aparatelor de zbor (nord-vest, nord-est, sud-vest) și mărirea flotei de elicoptere prin implementarea programelor cu finanțare europeană, precum și demararea unui program de finanțare guvernamentală, prin autoritățile locale, pentru înființarea de heliporturi în parteneriat MLPDA cu IGAv, asigurându-se intervențiile pe timp de noapte în cât mai multe locații (HOTĂRÂRE nr. 451/2020 pentru aprobarea Notei de fundamentare referitoare la necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „VIZIUNE 2020”).

În ceea ce privește sprijinul aerian pentru misiunile de ordine publică, prin Programul de Guvernare 2021-2024<sup>4</sup>, executivul și-a asumat ca obiectiv specific<sup>5</sup> „La nivelul Inspectoratului General de Aviație vor fi dezvoltate noi capacități de suport aerian (SAOP) care să asigure intervenția rapidă la evenimente din domeniul ordinii publice, inclusiv prin utilizarea aeronavelor fără pilot la bord”.

Pe de altă parte, România, ca stat membru UE și NATO, și-a asumat implementarea politicilor comune, participând la efortul comun de asigurare a securității regionale și europene, sens în care IGAv participă în formate de colaborare și/sau misiuni pe domeniul de competență, contribuind astfel la respectarea angajamentelor naționale privind protecția civilă și răspunsul la situații de urgență. Totodată, în perspectiva integrării României în spațiul Schengen, dezvoltarea unui management integrat privind supravegherea și controlul frontierei reprezintă un obiectiv major și un angajament cheie asumat în acest proces, mai ales la frontiera externă<sup>6</sup>, pentru limitarea activităților ilegale, de crimă organizată, trafic de persoane și migrație ilegală. La nivel național, aportul cu mijloacele aeriene ale IGAv asigură sprijinul pentru misiunile specifice ale structurilor de ordine și siguranță publică, mai ales în zonele greu accesibile, pentru creșterea gradului de securizare a frontierei de stat și a siguranței cetățeanului.

În același timp, importanța strategică a Mării Negre, cu relevanță pentru UE, dar și pentru prezența și rolul NATO în regiune, reclamă o atenție deosebită în ceea ce privește supravegherea aeriană a frontierei maritime, IGAv manifestând un rol activ prin resursele deținute.

Din perspectiva sprijinirii parcursului european al statelor vecine, continuarea acordării de asistență specializată Republicii Moldova în gestionarea cu suport aerian a unor situații de urgență, rămâne o prioritate pentru IGAv. În prezent, IGAv efectuează misiuni de transport umanitar de tip SMURD, pe teritoriul Republicii Moldova, aflat în competența Punctelor de Operare Aeromedicală de la Iași și Galați, în baza Acordului încheiat între Guvernul României și Guvernul Republicii Moldova, privind ajutorul reciproc pentru cooperarea și intervenția comună în cazul urgențelor medicale cu mijloace terestre și aeriene, în situații care pun în pericol viața și sănătatea omului, dezvoltat în cadrul proiectului transfrontalier SMURD. În acest sens, a fost elaborat Planul de Intervenție Comun în Situații de Urgență și au fost întocmite procedurile necesare asociate acestuia.

Tot în contextul cooperării cu statele vecine, IGAv va continua activitățile în cadrul proiectului BRIDGE, dezvoltat de instituții din cadrul MAI în parteneriat cu instituții din Ucraina. Prin implementarea acestuia se dorește îmbunătățirea nivelului de pregătire a structurilor cu atribuții în domeniul intervenției în situații de urgență, precum și creșterea capacității operaționale pentru intervenția comună în zona montană transfrontalieră. În cadrul activităților din proiect, se vor realiza un plan de intervenție comun, exerciții și sesiuni de pregătire comune, dezvoltarea bazelor de antrenament din cele două țări, precum și dotarea cu echipamente și accesorii specifice intervenției în zonele înalte.

Pentru perioada următoare, este necesară dezvoltarea capacităților naționale pentru gestionarea oricărui tip de criză de ordin securitar și/sau a situațiilor de urgență, inclusiv în ceea ce privește pregătirea personalului și dezvoltarea componentei aeriene, pentru intervenții profesionale, în caz de dezastre și calamități, astfel încât România să poată participa activ și la misiuni/acțiuni în cadrul UE.

În vederea atingerii acestor obiective, este necesar ca IGAv să își continue procesul de modernizare, adaptare și raliere la progresele tehnologice, la dinamica și turbulențele mediului internațional și la procesele de remodelare a sistemului internațional. În context, este necesar un efort colectiv și susținut, în vederea transformării IGAv într-o instituție publică eficientă cu o infrastructură modernă, în pas cu progresul tehnologic.

Cadrul legislativ din domeniile vizate de către strategie este reprezentat de:

- Legea nr. 95/2006 privind reforma în domeniul sănătății, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian;
- Ordonanța de Urgență nr. 21/2004 privind Sistemul Național de Management al Situațiilor de Urgență, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență nr. 30/2007 privind organizarea și funcționarea Ministerului Afacerilor Interne, aprobată cu modificări prin Legea nr. 15/2008, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență nr. 53/2015 pentru stabilirea unor măsuri aplicabile în cazul apariției la frontiera de stat a României a unui aflus masiv de imigranți;
- Ordonanța de Urgență nr. 1/2014 privind unele măsuri în domeniul managementului situațiilor de urgență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 21/2004 privind Sistemul Național de Management al Situațiilor de Urgență;

<sup>4</sup> HP nr. 42 din 25.11.2021 pentru acordarea încrederii Guvernului.

<sup>5</sup> „Creșterea gradului de siguranță și protecție a cetățeanului”.

<sup>6</sup> Dispunsă geografic pe un culoar de transport relevant spre Europa, România deține 2050 km de frontieră externă și 1090 km de frontieră internă a UE.

- Ordonanța de Urgență nr. 126/2003 privind operarea, funcționarea și finanțarea asistenței de urgență acordate cu elicoptere destinate serviciilor aeromedicale de urgență și pentru simplificarea procedurilor de desemnare ale unităților sanitare ca operatori medicali, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 859/2021 pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor cu aeronave în spațiul aerian național;
- Hotărârea Guvernului nr. 416/2007 privind structura organizatorică și efectivele Ministerului Afacerilor Interne, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 547/2005 pentru aprobarea Strategiei naționale de protecție civilă;
- Hotărârea Guvernului nr. 951/2016 privind aprobarea Strategiei de consolidare și dezvoltare a Inspectoratului General pentru Situații de Urgență pentru perioada 2016-2025;
- Hotărârea Parlamentului nr. 22 din 30 iunie 2020 privind aprobarea Strategiei Naționale de Apărare a Țării pentru perioada 2020-2024;
- Hotărârea Guvernului nr. 557 din 3 august 2016 privind managementul tipurilor de risc;
- O.M.A.I. nr. 94/2010 pentru aprobarea Normelor metodologice privind procedurile de planificare a resursei de aviație, cooperarea și accesul la bordul aeronavelor Ministerului Administrației și Internelor, cu modificările și completările ulterioare;
- O.M.A.I. nr. 155/2019 privind coordonarea activității și delegarea unor competențe în cadrul Ministerului Afacerilor Interne;
- O.M.A.I. nr. 157/2014 pentru modificarea și completarea Normelor metodologice privind procedurile de planificare a resursei de aviație, cooperarea și accesul la bordul aeronavelor Ministerului Afacerilor Interne, aprobate prin Ordinul ministrului administrației și internelor nr. 94/2010;
- O.M.A.I. nr. 181/2010 pentru aprobarea Regulamentului privind gestionarea situațiilor de urgență specifice tipurilor de risc repartizate MAI;
- O.M.A.I. nr. 277/2004 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 126/2003 privind operarea, funcționarea și finanțarea asistenței de urgență acordate cu elicopterele achiziționate de Ministerul Sănătății și repartizate operatorilor medicali Institutul Clinic Fundeni și Spitalul Clinic Județean de Urgență Târgu Mureș, aprobată prin Legea nr. 40/2004.

#### IV. ANALIZA CONTEXTULUI ȘI DEFINIREA PROBLEMEI

Creșterea frecvenței fenomenelor meteorologice extreme, ridicarea nivelului oceanului planetar, perturbarea ecosistemelor etc., pun presiuni imense asupra societății, ca factori generatori a unor situații de urgență, care se resimt în cotidian sub forma daunelor umane și materiale. Amploarea și evoluția acestora din ultimii ani a scos în evidență un nivel din ce în ce mai mare de exigență a cetățenilor față de răspunsul autorităților la nevoile lor, în special în ceea ce privește siguranța, accesul la medicina de urgență și sănătate.

Siguranța cetățeanului și contribuția la realizarea obiectivelor de securitate națională reprezintă priorități majore ale activității MAI, respectiv ale structurilor subordonate, inclusiv în ceea ce privește activitatea IGAv, respectiv utilizarea resursei de aviație a MAI.

Astfel, pentru a contribui eficient la promovarea și protejarea intereselor naționale de securitate, gestionarea riscurilor, amenințărilor și vulnerabilităților specifice domeniului securitar, IGAv se află în plin proces de dezvoltare a unui set de capacități puternice, echilibrate și flexibile astfel încât să dispună de resurse, forțe și mijloace proprii, corespunzător atribuțiilor ce îi revin, potrivit competențelor.

În prezent, în dotarea IGAv există 28 de aeronave (26 elicoptere și 2 avioane), reprezentând un grad general de asigurare de 50% față de totalul prevăzut în Norma de înzestrare a inspectoratului, din care disponibilitatea tehnică medie a **aeronavelor**, în anul 2021, situându-se la **65%**, iar **nivelul de încadrare a personalului aeronavigant fiind de 70%**, din necesarul de 135 de piloți, fiind încadrați 100 de piloți. Totodată, în subordinea IGAv funcționează 5 (cinci) unități speciale de aviație (*USpAv București, USpAv Tulcea, USpAv Iași, USpAv Cluj-Napoca și USpAv Caransebeș*) și 8 puncte de operare aeromedicală (*POA București, POA Târgu-Mureș, POA Iași, POA Arad, POA Craiova, POA Constanța, POA Galați<sup>7</sup> și POA Jibou<sup>8</sup>*), care acoperă operațional întreg teritoriul național.

<sup>7</sup> POA Galați a fost organizat prin O.M.A.I. nr. 1/1819 din 10.03.2016, cu data de 31.03.2016.

<sup>8</sup> POA Jibou a fost inaugurat în data de 10.09.2019, organizat prin O.M.A.I. nr. 1/1805 din 19.02.2020, cu data de 01.03.2020.

Analiza documentelor de evaluare<sup>9</sup> a „Strategiei dezvoltării aviației MAI 2010-2020” precum și a altor rapoarte statistice/de evaluare privind activitatea aviației MAI a relevat următoarele:

- insuficiența mijloacelor de mobilitate aeriană, vechimea mare a unor elicoptere din flota existentă, dificultăți în procesul de mentenanță și logistică aferentă acestora;
- necesitatea asigurării infrastructurii de zbor<sup>10</sup> pentru creșterea capacității operaționale a IGAv;
- lipsa din dotarea elicopterelor, a sistemelor moderne electrono-optice pentru supraveghere aeriană și a sistemelor de navigație aeriană de ultimă generație;
- lipsa din dotarea IGAv a aeronavelor de tip UAV (Unmanned Aerial Vehicle) – drone;
- lipsa unor aeronave destinate exclusiv procesului de instruire a personalului navigator;
- resursa umană diminuată și dificultăți în asigurarea personalului aeronautic calificat;
- creștere exponențială a numărului intervențiilor de salvare din zone montane în care sunt solicitate în sprijin elicoptere;
- dificultăți/imposibilitatea asigurării suportului aerian necesar misiunilor de căutare-salvare pe mare.

Acestea sunt principalele provocări ale componentei aeriene a MAI, de a căror rezolvare depinde capacitatea structurii de a asigura eficacitatea intervențiilor, în vederea gestionării optime a misiunilor specifice.

### **Dimensiunea situațiilor de urgență**

Pandemia actuală de COVID-19 a reliefat o vulnerabilitate importantă a sistemului privind managementul situațiilor de urgență: dificultatea de a transporta echipamente și medicamente din zone cu capacitate ridicată de producție (în cazul de față zona estică a Asiei) către România, de a le distribui în timp util pe teritoriul național și de a transporta pacienții cu complicații către unități medicale unde pot beneficia de tratament adecvat.

Totodată, în contextul pandemiei au fost identificate 2 probleme cu care MAI nu s-a confruntat până în prezent:

1. Necesitatea transportului unei categorii de pacienți înalt contagioși și adaptarea aparatelor de zbor astfel încât să asigure protecția atât a pacienților, cât și a personalului navigator/medical;
2. Inexistența unei aeronave multirol care să aibă posibilitatea introducerii unui modul HID (Highly Infectious Disease).

Mobilitatea în domeniul situațiilor de urgență/medical reprezintă o caracteristică esențială a sistemelor de urgență din zilele noastre. Capacitatea de a transporta pacienți în locuri unde pot fi tratați corespunzător în cel mai scurt timp poate salva un număr semnificativ de vieți, iar în situațiile în care timpul se scurge în defavoarea celor care au nevoie imediată de ajutor, componenta aeriană reprezintă soluția optimă de transport a pacienților.

De asemenea, participarea la mecanismele internaționale de sprijin reciproc în caz de dezastre naturale și antropice și dezvoltarea unui sistem de intervenție rapidă în situații de urgență nu se poate realiza fără a lua în calcul suportul aerian al misiunilor de cercetare, supraveghere și observare, căutare-salvare, transport aerian, coordonarea din aer a acțiunilor și transmiterea în direct, ziua și noaptea, a imaginilor către centrele operaționale naționale/europene.

Potrivit recentelor descoperiri științifice, de-a lungul istoriei Pământului, au avut loc cinci dezastre care au dus la extincția tuturor formelor de viață. Patru dintre ele au fost cauzate de schimbările climatice bruște – încălziri sau răcirii globale – apărute într-o perioadă foarte scurtă de timp, insuficientă pentru Pământ ca să își poată autoregla temperatura optimă pentru viață. Schimbările climatice drastice din ultima perioadă, obligă societatea umană să ia măsuri urgente de intervenție, pentru a-și putea asigura supraviețuirea și nivelul de civilizație.

Incendiiile din Grecia, Turcia și Bulgaria, generate de temperaturile extreme au distrus suprafețe împădurite însemnate, provocând pagube economico-sociale și de mediu incomensurabile și greu de recuperat. Așadar, se poate observa faptul că pericolul s-a apropiat din ce în ce mai mult și de țara noastră, iar riscul ca evenimente similare să se deruleze și pe teritoriul României este plauzibil. Nu putem asista neputincioși la dezastrul care va genera pagube naturale, economice și sociale uriașe. Este imperios necesar să putem interveni prompt și eficient în situațiile de urgență generate de schimbările climatice actuale. Este nevoie să ne dotăm cu mijloacele tehnice de intervenție pentru stingerea incendiilor de pădure, pentru reducerea pagubelor la inundații și pentru salvarea vieții oamenilor direct afectați. În astfel de situații componenta aeriană are un rol primordial prin capacitatea mare de intervenție, cât și prin timpul scăzut de răspuns la astfel de evenimente.

<sup>9</sup> Rapoartele semestriale de progres către conducerea MAI și Informările anuale cu privire la stadiul implementării Strategiei către Guvern și C.S.A.T.;

Rapoartele anuale de evaluare a activității Inspectoratului General de Aviație al MAI.

<sup>10</sup> Hangare, clădiri administrative, heliporturi în fiecare județ, rezervoare suprațereane pentru alimentarea cu carburant a elicopterelor și heliporturi certificate.

Într-un astfel de context, IGA<sub>v</sub> poate juca un rol extrem de important în combaterea efectelor dezastrelor provocate de schimbările climatice. În ceea ce privește **deficitul de aeronave al IGA<sub>v</sub>**, a fost identificată nevoia achiziției de elicoptere multifuncționale ușoare și medii/grele, echipate corespunzător pentru **operare în zona montană**<sup>11</sup> și pentru **intervenții în situații de urgență atât în zona Mării Negre cât și pe teritoriul național**<sup>12</sup>. În acest sens la nivelul IGA<sub>v</sub> și IGSU se află în implementare proiectului de investiții „VIZIUNE 2020” finanțat din fonduri externe nerambursabile și de la bugetul de stat, prin bugetul MAI, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii, care acoperă doar parțial nevoia de dotare cu elicoptere a IGA<sub>v</sub>.

Totodată, în contextul în care elicopterele medii/grele aflate în prezent în dotarea IGA<sub>v</sub> au o vechime foarte mare (între 30 și 48 de ani) și o echipare ce nu permite executarea întregii game de misiuni în sprijinul structurilor MAI, iar cele 2 elicopterele ușoare, de tip IAR-316B sunt elicoptere depășite moral și tehnic, având o vechime mai mare de 30 de ani și a căror prelungire a resursei de zbor se estimează că va fi imposibil de realizat după anul 2020, se impun măsuri urgente pentru rezolvarea acestor probleme.

Un alt aspect, ce a fost conștientizat la nivelul IGA<sub>v</sub>, este acela că instituția nu este în pas cu evoluțiile tehnologice din domeniul Unmanned Aerial Vehicles (UAVs) – dronele, ori recente incendii de pădure din Grecia, au evidențiat faptul că, UAVs-urile pot constitui soluții viabile pentru gestionarea unor misiuni aferente spațiului situațiilor de urgență, acestea fiind folosite cu succes pentru monitorizarea, supravegherea și cartografierea arealelor afectate de incendii sau a unor zone afectate de calamități naturale și tehnologice.

Având în vedere prevederile HG nr. 558/2017<sup>13</sup>, prin care se vizează dezvoltarea turismului de sănătate, dezvoltarea domeniului schiabil, dezvoltarea infrastructurii turistice de agrement, dezvoltarea infrastructurii turistice din zona montană înaltă, se poate demonstra necesitatea acoperirii zonei montane din punct de vedere al siguranței turiștilor.

Din analiza statistică a datelor existente la nivelul IGA<sub>v</sub>, rezultă o medie de 1 oră și 27 min/intervenție, respectiv o „încărcare” medie de 630 ore/elicopter/an. Raportat la suprafața României, în comparație cu alte țări din UE, aria acoperită de un elicopter echipat medical ce poate să intervină la misiuni primare<sup>14</sup>, cât și secundare<sup>15</sup>, este de 29800 km<sup>2</sup>, pe când în Germania media este de 5256 km<sup>2</sup> sau 2429 km<sup>2</sup> în Elveția. Din aceeași analiză se observă că numărul<sup>16</sup> de misiuni executate cu elicopterele SMURD în România este mult mai mic comparativ cu principalele companii care operează în țări precum Germania, Elveția și Franța.

Principalul motiv pentru care elicopterele aflate în serviciu pe teritoriul României nu participă la mai multe misiuni de salvare este aria de acțiune foarte mare pentru misiunile secundare. Din cauza distanțelor mari ce trebuie parcurse în timpul unei misiuni, elicopterul rămâne indisponibil pentru intervenția la accidente cu consecințe grave, până la încheierea misiunii aflate în derulare.

Lipsa unor noi baze aeromedicale în zona montană conduce la creșterea timpilor de reacție și la o disponibilitate redusă de intervenție la accidentele produse în zona deservită, limitând numărul intervențiilor pentru acordarea asistenței medicale de urgență și transportul victimelor în stare gravă la unitățile spitalicești.

Dotarea deficitară a structurilor de aviație din zona Dobrogea, pentru misiuni de salvare pe mare, reduce disponibilitatea tehnică pentru astfel de misiuni cu rază mare de acțiune și crește timpul de intervenție și acoperire eficientă a Deltei Dunării și zonei contigue a României. Totodată, dotarea incompletă restrânge capacitatea de intervenție pe mare a IGA<sub>v</sub>, elicopterele acestuia putând executa, în prezent, numai misiuni de căutare deasupra mării, nu și misiuni de salvare pe mare.

### **Dimensiunea de sprijin aerian pentru misiunile de ordine publică**

Apartenența României la spațiul NATO/UE impune creșterea standardelor serviciului polițienesc pentru atingerea principalelor deziderate legate de îmbunătățirea climatului de siguranță, protejarea vieții și integrității corporale a cetățeanului, precum și protecția proprietății publice și private. Totodată, poziționarea geografică a României la frontiera externă a UE, atrage provocări noi, din sfera amenințărilor hibride, inclusiv cele legate de

<sup>11</sup> Elicoptere multifuncționale ușoare.

<sup>12</sup> Elicoptere multifuncționale medii/grele.

<sup>13</sup> Privind aprobarea Programului pentru dezvoltarea investițiilor în turism – Masterplanul investițiilor în turism.

<sup>14</sup> Intervenție primară – intervenție de urgență la locul incidentului, unde se acordă asistența de urgență și se efectuează transportul victimei/victimelor la cel mai apropiat spital competent pentru cazul respectiv.

<sup>15</sup> Intervenție secundară – intervenție care se desfășoară la solicitarea unei unități sanitare, în vederea transferului unui pacient internat, aflat în stare critică, de la unitatea solicitantă la o altă unitate sanitară, competentă în rezolvarea cazului respectiv, precum și pentru cazurile prevăzute în contractul cadru de reglementare a condițiilor acordării asistenței medicale persoanelor asigurate în sistemul de asigurări de sănătate.

<sup>16</sup> România – 5000 misiuni/an la o flotă de 10 elicoptere, Germania – 55000 misiuni/an la o flotă de 55 elicoptere (ADAC) și 40000 misiuni/an la o flotă de 50 elicoptere (DRF), Elveția – 17000 misiuni/an la o flotă de 17 elicoptere (REGA), Franța – 18000 misiuni/an la o flotă de 40 elicoptere (SAMU).

migrația ilegală, criminalitatea transfrontalieră sau revenirea în țară în contextul pandemiei a unor cetățeni certați cu legea, care au importat noi moduri de operare în comiterea faptelor ilegale.

Astfel, în acest context, sprijinul aerian pentru misiunile de ordine publică, precum și cele pentru supravegherea și controlul la frontieră au o importanță similară misiunilor generate de situațiile de urgență.

În prezent, suportul IGA v pentru componenta de ordine și siguranță publică se realizează prin intermediul a 4 elicoptere ușoare, dintre care 2 de generație nouă (EC-135), iar 2 (IAR-316B) cu o perioadă de exploatare de peste 30 de ani sunt depășite moral și tehnic, scoaterea acestora din funcțiune reprezentând o chestiune de timp<sup>17</sup>.

Atât pentru misiunile de ordine publică, cât și pentru situațiile de urgență, în dotarea IGA v se regăsesc 6 elicoptere de tip Mi 8/17, de producție sovietică. Vechimea foarte mare a acestor aparate de zbor (între 30 și 48 de ani), coroborat cu dificultatea realizării serviciilor de mentenanță, datorită faptului că acestea pot fi executate doar de companii din Federația Rusă, generează întreruperi frecvente și perioade lungi de indisponibilitate (în prezent, din cele 6 elicoptere, doar unul este operațional).

Un element extrem de important pentru activitățile de sprijin aerian în cadrul misiunilor de ordine publică este reprezentat de sistemele electrono-optice de înregistrare și redare în timp real a situației operative. IGA v deține 3 sisteme de tip FSI Ultraforce/LEO2A5, din care unul este funcțional, reparația fiind imposibilă tehnic în cazul celorlalte două.

Inexistența unor heliporturi autorizate în fiecare județ face ca IGA v să nu poată asigura eficient suportul aerian tuturor structurilor MAI atât pe timp de zi cât și pe timp de noapte.

Pe lângă afectarea misiunilor derulate pe teritoriul național, precaritatea și lipsa capacităților specifice misiunilor de ordine publică, atrage imposibilitatea îndeplinirii obligațiilor asumate de România, pentru participarea la activități de cooperare internațională la nivel regional și european, în cadrul UE – Agenția Frontex, Asociației Internaționale „Atlas” sau a altor forme de cooperare. Astfel, similar situațiilor de urgență și în cazul componentei de ordine publică, în anul 2021, România nu a putut pune la dispoziția organismelor europene nicio aeronavă, predicția fiind că, în situația în care nu vor fi realizate investiții, situația se va perpetua și pentru anii următori.

#### **Dimensiunea de asigurare a mentenanței aeronavelor din dotare**

Pentru menținerea în stare operațională a aeronavelor din dotare, mentenanța de linie și cea de nivel intermediar se execută în general la structura specializată<sup>18</sup> din municipiul București, iar în cazul celorlalte unități de aviație este necesară detașarea de personal tehnico-ingineresc de la această structură.

Programul de mentenanță a aeronavelor presupune lucrări periodice care impun indisponibilizarea acestora pentru diferite perioade (de la câteva ore până la câteva zile/săptămâni) în funcție de complexitatea lucrărilor.

Realizarea infrastructurii specifice pentru 3 unități subordonate IGA v este esențială pentru o operare în condiții optime, respectiv pentru protejarea elicopterelor care urmează să fie achiziționate. În acest moment, **3 din cele 5 unități speciale de aviație** subordonate (USpAv Cluj-Napoca, USpAv Iași și USpAv Tulcea) nu dețin hangare pentru elicoptere și nicio clădire administrativă pentru desfășurarea activităților specifice a unor astfel de structuri. Elicopterele sunt staționate în spațiu deschis, pe platforme sumar amenajate, indiferent de condițiile meteorologice. USpAv Tulcea gestionează situațiile de urgență din zona litoralului românesc al Mării Negre și al Deltei Dunării.

În condițiile date, acoperirea întregii zone de responsabilitate, precum și răspunsul prompt la misiunile specifice în cazuri de urgență sau pentru asigurarea suportului aerian necesar misiunilor de căutare-salvare pe mare, respectiv pe uscat, se realizează cu mare dificultate în absența unei infrastructuri suplimentare, în zona municipiului Constanța, similară cu proiectele de investiție în infrastructură care se vor realiza la fiecare unitate specială de aviație. Lipsa unei infrastructuri care să conțină clădiri administrative și hangare pentru elicopterele unităților speciale de aviație menționate, va afecta semnificativ capabilitățile de operare și mentenanță ale IGA v, mai ales în contextul demarării procesului de achiziție de aeronave.

#### **Dimensiunea de pregătire a personalului aeronautic**

În ceea ce privește pregătirea personalului de specialitate pentru nevoile MAI, aceasta se realizează pe mai multe paliere și/sau etape, astfel:

- ✓ **Formarea inițială a personalului aeronautic se realizează, de regulă, în instituții de învățământ ale MApN care școlarizează în beneficiul MAI, după cum urmează:**

<sup>17</sup> Cele 2 elicoptere de tip IAR 316B vor deveni indisponibile pentru zbor, 1 în anul 2023, iar cel de-al 2-lea în anul 2024. Pentru repunerea acestora în stare operațională fiind necesară executarea reparațiilor capitale (RK) pentru celula și motor, cu condiția identificării de furnizori pentru agregatele și subsansamblele necesare acestor operațiuni.

<sup>18</sup> Secția Reparații Aeronave.

- piloții, controlorii de trafic aerian și meteorologii se formează în cadrul Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”;
- inginerii de aviație și inginerii specialiști în domeniul comunicații și tehnologia informației se formează în Academia Tehnică Militară „Ferdinand I”;
- maștrii militari de aviație se formează în Școala de Maștri Militari și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia” – Boboc;
- maștrii militari specialiști în domeniul comunicațiilor și tehnologiei informației se formează în cadrul Școlii de Maștri Militari și Subofițeri „Basarab I” Sibiu.

Prin excepție, personalul aeronautic poate fi încadrat cu recrutare din sursă externă, condiția fiind să fie absolvenți, cu diplomă de licență, ai instituțiilor de învățământ acreditate de Ministerul Educației și Cercetării (ex. Universitatea Politehnică București), care organizează programe universitare de licență în domeniul/specialitatea necesare ocupării funcțiilor de referință vacante.

În aceste condiții, IGAv se confruntă permanent cu un număr limitat de personal încadrat, în contextul în care pentru sesiunile de admitere în instituțiile de învățământ enumerate, numărul de locuri alocate pentru nevoile IGAv este redus.

✓ **Formarea profesională continuă a personalului aeronautic se desfășoară în țară sau în străinătate și se realizează prin:**

- cursuri, în instituții care furnizează programe formative de specialitate, preponderent în cadrul Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu”, Școlii Superioare de Aviație Civilă<sup>19</sup>, dar și în alte instituții abilitate să organizeze cursuri de specialitate (ex.: fabricanții aparatelor de zbor, ori instituții care dețin simulatoare de zbor);
- convocări de pregătire, tabere de instruire, antrenamente, sesiuni de instruire fără scoatere de la locul de muncă, etc. în cadrul Detașamentului de Instruire și Perfecționare (DIP), structură subordonată IGAv.

În ceea ce privește personalul aeronautic, formarea inițială din instituțiile de învățământ nu asigură acestei categorii de personal calificările necesare executării misiunilor de zbor. Pentru obținerea acestor calificări este necesară parcurgerea formelor de pregătire enumerate anterior, aspecte care implică costuri ridicate și pe care IGAv nu le poate acoperi în permanență, pentru tot personalul aeronautic.

Detașamentul de Instruire și Perfecționare (DIP) este structura de specialitate, din cadrul IGAv, responsabilă de procesul de instruire al personalului, în vederea obținerii de noi calificări. În prezent, în cadrul activităților de instruire sunt întâmpinate dificultăți majore, cauzate în special de lipsa unor simulatoare de zbor, precum și a aeronavelor destinate exclusiv pregătirii și instruirii.

### Dimensiunea de cooperare

Din perspectiva cooperării, în vederea îndeplinirii misiunilor din competența MAI, sunt întâmpinate dificultăți generate de suprapunerea, în aceeași perioadă de timp, a solicitărilor de sprijin aerian<sup>20</sup> din partea a două sau mai multe structuri. Pentru executarea acestora, IGAv are disponibilă o singură aeronavă configurată conform specificului misiunilor solicitate. În acest context, relațiile de cooperare se vor eroda treptat, IGAv neputând onora operativ toate solicitările de misiuni.

Pentru asigurarea, în special, a misiunilor de ordine și siguranță publică, precum și a celor de supraveghere a frontierei, a fost identificată o vulnerabilitate generată de insuficiența aeronavelor ce pot executa aceste misiuni<sup>21</sup>.

Această situație se poate datora și faptului că nu au fost stabilite de comun acord nevoile de dotare specifice fiecărei structuri, pentru executarea în comun a misiunilor din competența MAI, totodată scăzând semnificativ șansele obținerii unor finanțări din fonduri externe nerambursabile prin asocierea și depunerea unor proiecte în parteneriat cu una sau mai multe instituții, lideri de proiecte fiind entitățile eligibile pentru finanțare.

De asemenea, în ceea ce privește relația de cooperare cu Republica Moldova, evidențiem faptul că platformele de decolare-aterizare (heliporturi) de pe teritoriul României și Republicii Moldova sunt insuficiente în zona

<sup>19</sup> Activități specifice privind achiziția de servicii pentru revalidarea licențelor civile CPL(H)-IR „Commercial Pilot License with Instrument Rating for Helicopters” și ATPL(A) „Airline Transport Pilot License” și autorizarea piloților de avion pentru operarea în spațiul aerian repartizat aviației civile, sub controlul și dirijarea organelor de trafic aerian civile.

<sup>20</sup> Ex: IGPR – solicitare supraveghere trafic rutier, IGPF – solicitare supraveghere frontieră, IGJR – solicitare supraveghere eveniment cu public numeros cu grad ridicat de risc. Misiuni la care este necesar ca aeronava să fie configurată cu sistem electrono-optic de înregistrare și redare în timp real a situației operative.

<sup>21</sup> Din flota de elicopterele medii / grele, unul singur mai poate executa aproximativ 200 de ore de zbor până se impune reparația capitală, restul elicopterelor din această categorie având resursa de zbor expirată.

Cele 2 elicopterele ușoare, de tip IAR-316B sunt elicoptere depășite moral și tehnic.

transfrontalieră, iar comunicarea informațiilor vitale pentru zbor în situații de urgență (informații meteo, traficul aerian, etc) este deficitară din cauza infrastructurii de comunicații slab dezvoltate.

## V. OBIECTIVE GENERALE ȘI SPECIFICE

Strategia de consolidare și dezvoltare a Inspectoratului General de Aviație al MAI pentru perioada 2022-2030, se axează pe două dimensiuni principale, interconectate între ele, respectiv dimensiunea situațiilor de urgență și dimensiunea de sprijin aerian pentru ordine și siguranță publică. Totodată, strategia prevede alte trei dimensiuni transversale: asigurarea mentenanței aeronavelor din dotare, pregătirea personalului aeronautic și cooperarea intra și interinstituțională națională și internațională.

Îmbunătățirea situației actuale privind efectuarea misiunilor și intervențiilor specifice componentei aeriene, astfel încât să poată fi acoperite nevoile de suport aerian ale MAI, în perioada de referință a strategiei, impune atingerea următoarelor **obiective**:

1. Creșterea capacității operaționale, manageriale și administrative a IGAv;
2. Creșterea capacității logistice a IGAv;
3. Pregătirea și perfecționarea profesională continuă a personalului aeronautic;
4. Consolidarea cooperării operaționale interinstituționale la nivel național și internațional.

### Creșterea capacității operaționale, manageriale și administrative a IGAv

Având în vedere evoluția mediului de securitate european, precum și evoluția situației pandemice COVID-19, în special la nivel național, este necesar ca MAI, prin IGAv, să poată fi în măsură să intervină prompt și eficient pentru executarea misiunilor din competență. Astfel, prin creșterea capacității operaționale, manageriale și administrative a IGAv, va putea fi asigurată eficient mobilitatea structurilor pentru situații de urgență, precum și a celor de ordine și siguranță publică, în vederea unei reacții rapide și eficiente în cazul producerii unor situații speciale și de criză.

De asemenea, având în vedere varietatea misiunilor executate de către IGAv pe întreg cuprinsul țării, pentru creșterea eficienței, reducerea costurilor și exploatarea aeronavelor în condiții de siguranță se impune construcția unor heliporturi autorizate la nivelul fiecărui județ, cu excepția celor în care există aerodromuri (aeroporturi/heliporturi).

### Creșterea capacității logistice a IGAv

Prin **achiziția de avioane pentru transportul pacienților pe distanțe medii și lungi**, atât intern, cât și internațional vor putea fi executate în condiții optime următoarele misiuni:

- transportul cazurilor critice aflate internate în unități sanitare care nu pot asigura investigarea și/sau asistența medicală corespunzătoare, fiind necesar transferul pacientului către o unitate sanitară specializată, atât pe plan național, cât și internațional (e.g. cazul Colectiv);
- transferul nou-născuților aflați în stare critică, care necesită asistență medicală calificată pe durata transferului și necesită incubator și echipamente speciale de monitorizare și eventual ventilație;
- transportul personalului specializat pentru transplant;
- transportul organelor prelevate în vederea transplantului;
- alte misiuni de natură medicală fie cu caracter umanitar, fie cu implicații directe în domeniul siguranței publice și/sau al siguranței naționale, ordonate de Ministerul Sănătății sau de MAI și care nu pot fi efectuate în timp util și/sau în siguranță cu alte mijloace.

Achiziția a 2 avioane mediu curier noi, va asigura completarea deficitului actual de înzestrare al IGAv. Cele 2 avioane mediu curier<sup>22</sup> existente în dotarea IGAv, asigură și vor asigura în continuare misiunile de zbor pe distanțe medii și mari până în anul 2030, când resursa de zbor a avionului Piper PA 42 se va apropia de final. Costurile lucrărilor pentru repunerea aeronavei în stare operațională devenind din acel moment greu sustenabile financiar. În această situație în dotarea IGAv vor rămâne operaționale 3 avioane mediu curier.

Prin **achiziția de avioane lung curier**, pentru dezvoltarea componentei de mobilitate în domeniul situațiilor de urgență/medical, România va contribui la crearea flotei europene de aeronave, parte a componentei/structurii

<sup>22</sup>: 1 avion Piper PA 42 și 1 avion Cessna Citation V

rescEU. Când aeronavele nu sunt utilizate în misiuni în spațiul UE, acestea vor putea fi utilizate pentru nevoile interne ale României. Finanțarea achiziției va fi asigurată în proporție de 90% de Comisia Europeană, iar România va asigura partea de co-finanțare, precum și costurile de operare și mentenanță pentru nevoile interne. Însă achiziția acestor avioane și numărul acestora depinde de rezultatul discuțiilor/negocierilor cu reprezentanții Comisiei Europene.

Prin **achiziția de avioane strategice de tip multirol**, va fi asigurat transportul aerian de persoane (echipe de intervenție, echipe medicale, pacienți, etc), materiale și echipamente specifice, în cazul apariției unor stări excepționale<sup>23</sup> la nivel regional/național/internațional. În costul total al investiției se va include costul de instruire a personalului navigant și tehnico ingineresc necesar operării și construirea infrastructurii necesare hangarării și executării lucrărilor de mentenanță pentru avioane. Se dorește achiziția unui număr cuprins între 1 și 3 avioane strategice în funcție de bugetul alocat în cadrul viitorului program PODD 2021-2027, ori prin altă formă de finanțare convenită de Comisia Europeană.

Prin instalarea pe elicopterele existente<sup>24</sup> a **echipamentelor de comunicații și navigație** de ultimă generație și echiparea acestora cu sisteme electrono-optice, misiunile MAI de ordine și siguranță publică se vor realiza în condiții optime și cu eficacitate ridicată.

Prin **revitalizarea resursei tehnice** pentru flota de elicoptere Mi-8/17, existentă deja în patrimoniul IGAv, până la ieșirea acestora din serviciu, ca urmare a expirării resursei tehnice totale, se va putea răspunde nevoilor de misiuni ale MAI, până la recepția elicopterelor medii/grele de generație nouă și calificarea unui număr suficient de piloți și tehnicieni de aviație pentru operarea acestora. Se estimează că elicoptere Mi-8/17 vor ieși din uz în anul 2029, astfel IGAv va rămâne în dotare cu 12 elicoptere medii/grele de generație nouă.

**Achiziția de elicoptere ușoare** pentru sprijinul aerian al misiunilor de ordine publică (SAMOP) și al altor misiuni din competența structurilor MAI va avea ca rezultat un răspuns prompt și neselectiv la orice solicitare de zbor din partea structurilor MAI concretizat prin intervenții executate în timp util, în condiții de eficiență și eficacitate crescută. După intrarea în operare a noilor elicoptere ușoare destinate misiunilor de ordine publică, cele 2 elicoptere de tip IAR-316B vor fi scoase din uz,

Prin operaționalizarea<sup>25</sup> punctelor de sprijin aflate în administrarea IGPF<sup>26</sup>, astfel încât pentru perioade de timp determinate să se poată opera de pe ele, în special în misiuni pentru securizarea frontierei, se va reduce timpul de intervenție și va crește eficiența operativă.

Pentru eficientizarea activității de mentenanță și reducerea perioadelor de indisponibilitate a aeronavelor se impune **dezvoltarea structurii de mentenanță**<sup>27</sup> și achiziția de mijloace tehnice de aerodrom pentru asigurarea activităților aeronautice, în raport cu creșterea numărului de aeronave pentru a putea executa lucrări simultane la 2-3 aeronave, inclusiv construirea infrastructurii necesare hangarării și executării lucrărilor de mentenanță pentru avioane.

Prin **achiziția unei UAVs la nivelul fiecărei unități speciale de aviație**, concomitent cu planificarea riguroasă a misiunilor atât pe segmentul de ordine publică, cât și pe segmentul situațiilor de urgență, se va realiza o reducere substanțială a costurilor de exploatare a elicopterelor și menținerea operativității acestora pentru misiunile ce nu pot fi realizate prin intermediul aparatelor de zbor fără pilot. În aceeași măsură, UAVs-urile pot fi folosite și în misiuni de căutare și localizare a persoanelor dispărute.

Optimizarea utilizării aeronavelor din dotare, prin exploatarea elicopterelor în misiunile cu un grad ridicat de dificultate și complexitate, se poate realiza de asemenea, prin introducerea în dotarea IGAv a UAVs. În tot mai multe cazuri, organele de urmărire penală apreciază valoarea și utilitatea acestora în misiunile de supraveghere, urmărire și monitorizare a elementelor infractoare. Eficiența acestor noi instrumente este dată de operativitate, eficiență, manevrabilitate, costuri reduse de exploatare, mentenanță și pregătirea personalului de specialitate.

### **Pregătirea și perfecționarea profesională continuă a personalului aeronautic**

Realizarea unei structuri fiabile și a unui sistem modern și eficient de instruire și perfecționare profesională a personalului aeronautic necesită transformarea Detașamentului de Instruire și Perfecționare (DIP) în Centru de Instruire și Perfecționare (CIP), acțiune ce presupune redimensionarea corespunzătoare a statului de funcții în raport

<sup>23</sup> Stare de alertă, stare de urgență, stare de asediu, mobilizare sau război.

<sup>24</sup> 2 elicoptere ușoare de tip EC135.

<sup>25</sup> Încheierea unui protocol între IGAv și IGPF prin care punctele de sprijin să poată fi utilizate de aeronavele IGAv, atât în misiuni pentru securizarea frontierei cât și în misiuni în sprijinul altor structuri ale MAI.

<sup>26</sup> Drobeta Turnu Severin, Oravița, Sighetul Marmăției, Rădăuți și Galați.

<sup>27</sup> Cu încă 1 hangar, 3 platforme de staționare aferente în mun. București.

cu gradul de înzestrare cu aeronave și simulatoare de zbor, formarea instructorilor, precum și implementarea unor metode de pregătire moderne de tip e-learning, CBT și învățământ on-line la distanță.

Examenele pentru obținerea/menținerea licențelor, calificărilor și titlurilor de clasificare se vor realiza, ca și până în prezent, la autoritatea competentă, respectiv Autoritatea Aeronautică Militară Națională (AAMN).

### **Consolidarea cooperării operaționale interinstituționale la nivel național și internațional**

Cooperarea reprezintă un alt obiectiv major al IGAv, conform regulamentului de organizare și funcționare, atributul principal al instituției îl constituie creșterea capacității operative în scopul sprijinirii structurilor MAI și a altor componente din sistemul public pentru îmbunătățirea climatului de ordine și siguranță publică din România, precum și asigurarea unor servicii publice de înaltă eficiență în domeniul umanitar și al sănătății. De asemenea, realizarea unui management performant și unitar la nivelul structurilor IGAv, coroborat cu implementarea instrumentelor<sup>28</sup> de management și performanță, digitalizarea proceselor interne și optimizarea circuitului intern al documentelor<sup>29</sup> rămâne o prioritate pentru IGAv și în perioada 2022-2030.

În ceea ce privește cooperarea cu partenerii (structurile ministerului și/sau cu alte instituții ale statului) este justificată atât prin actele normative specifice care reglementează asistența medicală de urgență și procedurile de planificare a resursei de aviație, cooperarea și accesul la bordul aeronavelor MAI.

Astfel, pentru îmbunătățirea acțiunilor/misiunilor structurilor MAI desfășurate pentru menținerea și asigurarea climatului de ordine și siguranță publică, managementului integrat al frontierei și intervenția în situații de urgență prin utilizarea unei resurse de aviație adaptată la cerințele operaționale actuale, este esențial ca IGAv să își mențină și să dezvolte **relațiile de cooperare cu structurile MAI și instituțiile guvernamentale.**

Totodată, caracterul transfrontalier al criminalității și al situațiilor de urgență crează necesitatea **dezvoltării cooperării internaționale, atât în formatele de cooperare regională, cât și în cele din cadrul UE**, astfel încât să poată fi desfășurate misiuni comune, adaptate nevoilor operaționale, precum și standardelor și procedurilor de intervenție dezvoltate la nivel comunitar.

Acestea reprezintă nevoile stringente ale componentei aeriene a MAI, de a căror rezolvare depinde capacitatea structurii de a asigura eficacitatea intervențiilor, în vederea gestionării optime a misiunilor specifice, precum și de a contribui eficient la asigurarea capacității, coerenței și eficienței sistemelor naționale de prevenire și gestionare a situațiilor de urgență ori de criză, sprijinind astfel funcționarea continuă a instituțiilor statului și a serviciilor esențiale.

Concluzionând, raportat la problemele identificate, descrise anterior, soluțiile propuse, reflectate în cele 4 obiective definite, se prezintă sintetic astfel:

- **Dotarea cu 55 aeronave aflate în stare operațională:**
  - **28 elicoptere ușoare**<sup>30</sup>
  - **17 elicoptere medii/grele**<sup>31</sup>
  - **4 avioane (mediu curier)**<sup>32</sup>
  - **1-3 avioane (lung curier)**<sup>33</sup>
  - **1-3 avioane strategice**<sup>34</sup>
- **Operaționalizarea a 5 unități speciale de aviație;**
- **Dotarea celor 5 unități speciale de aviație cu câte o UAVs;**
- **Operaționalizarea și încadrarea cu personal a 11 puncte de operare aeromedicală;**
- **Dezvoltarea unei structuri destinată instruirii personalului navigant, dotată corespunzător;**
- **Dezvoltarea structurilor de mentenanță în raport cu numărul de aeronave deținut;**
- **Demersuri pe lângă autoritățile județene/locale, precum și pe lângă structurile județene ale MAI în vederea construirii de heliporturi autorizate la nivelul fiecărui județ. În acest sens IGAv, va asigura beneficiarilor, anterior menționați, consultanță tehnică de specialitate.**

<sup>28</sup> CAF (instrumentul de auto-evaluare a modului de funcționare a instituțiilor publice), ISO 9001 și BSC (sistemului de management integrat Balanced- Scorecard).

<sup>29</sup> Prin implementarea unui sistem informatic integrat pentru gestiunea resurselor IGAv și unităților subordonate.

<sup>30</sup> Cele 2 elicoptere de tip IAR 316B vor deveni indisponibile pentru zbor, 1 în anul 2023, iar cel de-al 2-lea în anul 2024. Pentru repunerea acestora în stare operațională fiind necesară executarea reparațiilor capitale (RK) pentru celula și motor. În context se intenționează ca până în anul 2030 IGAv să aibă în dotare 28 de elicoptere ușoare de generație nouă.

<sup>31</sup> elicoptere Mi-8/17 vor ieși din uz în anul 2029, astfel IGAv va rămâne în dotare cu 12 elicoptere medii/grele de generație nouă.

<sup>32</sup> În anul 2030, resursa de zbor a avionului Piper PA 42 se va apropia de final. Costurile lucrărilor pentru repunerea aeronavei în stare operațională devenind din acel moment greu sustenabile financiar. În această situație în dotarea IGAv vor rămâne operaționale 3 avioane mediu curier.

<sup>33</sup> achiziția acestor avioane și numărul acestora depinde de rezultatul discuțiilor/negocierilor cu reprezentanții Comisiei Europene.

<sup>34</sup> Între 1 și 3 avioane strategice în funcție de bugetul aprobat în cadrul viitorului program PODD 2021-2027, ori prin altă formă de finanțare convenită de Comisia Europeană.

## VI. PROGRAME

Pentru atingerea obiectivelor propuse, este necesară parcurgerea următoarelor direcții de acțiune:

### Obiectivul nr. 1: Creșterea capacității operaționale, manageriale și administrative a IGAv

#### Direcții de acțiune:

- 1.1. Dezvoltarea și dotarea structurilor aeromedicale de urgență în zona montană;
- 1.2. Reorganizarea și dotarea structurilor de aviație din zona Dobrogea;
- 1.3. Eficientizarea operațională a tuturor unităților speciale de aviație (USpAv);
- 1.4. Asigurarea resurselor financiare;
- 1.5. Digitalizarea proceselor interne (acolo unde este cazul) și optimizarea circuitului intern al documentelor;
- 1.6. Demersuri<sup>35</sup> în vederea construirii de heliporturi autorizate la nivelul fiecărui județ.

### Obiectivul nr. 2: Creșterea capacității logistice a IGAv

#### Direcții de acțiune:

- 2.1. Dezvoltarea flotei IGAv de aeronave convenționale și de tip UAV;
- 2.2. Modernizarea aeronavelor existente;
- 2.3. Revitalizarea resursei tehnice de elicoptere din dotare;
- 2.4. Realizarea infrastructurii necesare funcționării și operării tuturor USpAv, Centrului de instruire și perfecționare (CIP) și Punctelor de operare aeromedicală (POA);
- 2.5. Dezvoltarea Secției Reparații Aeronave;
- 2.6. Eficientizarea managementului resurselor logistice.

### Obiectivul nr. 3: Pregătirea și perfecționarea profesională continuă a personalului aeronautic

#### Direcții de acțiune:

- 3.1. Crearea Centrului de Instruire și Perfecționare;
- 3.2. Abordarea multidisciplinară a procesului de pregătire și perfecționare a personalului IGAv;
- 3.3. Eficientizarea managementului resurselor umane.

### Obiectivul nr. 4: Consolidarea cooperării operaționale interinstituționale la nivel național și internațional

#### Direcții de acțiune:

- 4.1. Continuarea și dezvoltarea parteneriatelor intra și interinstituționale;
- 4.2. Dezvoltarea imaginii organizaționale.

## VII. REZULTATE AȘTEPTATE

Punerea în aplicare a prezentei strategii va avea ca principal rezultat asigurarea sprijinului aerian pentru misiunile structurilor MAI, contribuind astfel la îndeplinirea obiectivelor naționale de securitate pentru:

- asigurarea suportului necesar realizării/menținerii climatului de ordine și siguranță publică;
- securizarea frontierelor terestre și maritime ale României, în special a celor care sunt frontiere externe ale Uniunii Europene;
- creșterea capacității de intervenție și a mobilității structurilor de ordine și siguranță publică;
- creșterea capacității de răspuns și de gestionare a situațiilor de urgență și a celor de protecție civilă;
- creșterea eficienței sistemelor naționale de prevenire și gestionare a situațiilor de criză;
- reducerea timpului de răspuns la intervenție în cazul situațiilor de urgență, diminuând astfel pierderile de vieți omenești, prin creșterea mobilității și dotarea cu echipamente moderne, raportat la nevoile societății și progresul tehnologic;
- capabilități adecvate de intervenție pentru misiunile de recunoaștere, căutare, salvare pe mare, Dunăre, Delta Dunării;
- dezvoltarea capabilităților de intervenție pentru misiunile de salvare montană;
- asigurarea răspunsului prompt în situațiile de urgență medicală și prim-ajutor calificat în special în cazul evenimentelor soldate cu victime multiple;

<sup>35</sup> pe lângă autoritățile județene/locale, precum și pe lângă structurile județene ale MAI în vederea construirii de heliporturi autorizate la nivelul fiecărui județ, concomitent cu asigurarea de consultanță tehnică de specialitate pentru beneficiari. Eforturile vor fi concentrate la nivelul județelor în care nu există aerodromuri omologate (aeroporturi / heliporturi).

- creșterea calității serviciilor medicale din faza prespitalicească prin îmbunătățirea nivelului de dotare cu echipamente de transport și alte echipamente specifice pentru acordarea asistenței medicale de urgență și primului ajutor calificat;
- cooperarea națională și internațională în domeniul rezilienței eficiente și în acord cu dinamica tipurilor de risc.

## VIII. INDICATORI

Indicatorii asociați acțiunilor, care arată gradul în care au fost atinse rezultatele se regăsesc în planul de implementare al strategiei.

## IX. PROCEDURI DE MONITORIZARE ȘI EVALUARE

Cadrul organizatoric necesar implementării, monitorizării și evaluării strategiei presupune colaborarea tuturor structurilor MAI implicate și interesate pentru a pune în aplicare, într-un mod eficient, direcțiile de acțiune și activitățile prevăzute în cuprinsul planului de implementare a strategiei, care prevede inclusiv termene, responsabilități și indicatori de performanță.

Planul de implementare este un document flexibil cu posibilități de revizuire/modificare/completare anuală, astfel încât să reflecte dinamica schimbărilor de cerințe operaționale, stadiul îndeplinirii sarcinilor prevăzute, precum și noile situații apărute.

Monitorizarea se va realiza pe baza indicatorilor stabiliți pentru fiecare acțiune propusă în planul de implementare prin:

- Rapoarte semestriale de progres către conducerea ministerului;
- Informări anuale cu privire la stadiul implementării strategiei, către Guvern și Consiliul Suprem de Apărare a Țării, la solicitarea acestora.

Evaluarea strategiei se va realiza anual sau ori de câte ori situația o impune, pe baza datelor și informațiilor obținute în urma procesului de monitorizare și va urmări evidențierea obligațiilor în mod sistematic și eficient de către structurile responsabile cu îndeplinirea activităților prevăzute în planul de implementare, indentificarea cauzelor și factorilor care au condus la neîndeplinirea unor obiective și vor formula concluzii și propuneri concrete pentru aplicarea corecțiilor și optimizarea procesului de implementare, cât și pentru a lua în calcul și argumenta eventualele decizii de modificare a strategiei și planului de implementare.

La finalul evaluării, va fi întocmit un raport de evaluare privind stadiul de implementare a strategiei, precum și emiterea/furnizarea unor recomandări privind realizarea acțiunilor ulterioare.

În concordanță cu datele obținute prin rapoartele de monitorizare și evaluare, precum și eventualele modificări ale mecanismelor europene sau a priorităților naționale, obiectivele strategiei pot fi revizuite ori de câte ori se impune.

Procesul de monitorizare și evaluare va asigura permanent o apreciere reală și pertinentă asupra stadiului de realizare a activităților propuse, de îndeplinire a obiectivelor și a indicatorilor de performanță, precum și suport decizional pentru factorii de conducere.

Monitorizarea și evaluarea *Strategiei de consolidare și dezvoltare a Inspectoratului General de Aviație al MAI pentru perioada 2022-2030* revine IGA, iar raportarea rezultatelor obținute către factorii interesați, se face prin structurile superior ierarhice.

## X. INSTITUȚII RESPONSABILE

În vederea implementării strategiei, au fost identificate următoarele instituții responsabile cu punerea în aplicare a sarcinilor stabilite:

- Structurile Ministerului Afacerilor Interne cu responsabilități trasate în cuprinsul Planului de implementare a strategiei;
- Ministerului Sănătății;
- Autorități publice locale.

## XI. IMPLICAȚII BUGETARE ȘI SURSE DE FINANȚARE

Capacitatea de transport a reprezentat dintotdeauna un reper de civilizație pentru orice societate, jucând un rol extrem de important în viața socio-economică a acesteia. Dintre cele 3 mari categorii de transport utilizate de societatea umană, transportul aerian și maritim se diferențiază de cel terestru prin faptul că **nu necesită investiții și în căile de deplasare**. Dacă, pe lângă investițiile în mijloacele de transport terestre, este nevoie de investiții suplimentare substanțiale (de ordinul miliardelor de euro) doar pentru dezvoltarea căilor terestre de rulare – șosele, autostrăzi, căi feroviare, etc – pentru căile aeriene și maritime nu este nevoie de nicio investiție suplimentară în acest sens, ci **doar în mijloacele de transport**. În același timp, pe lângă gradul ridicat de siguranță conferit, transportul aerian este de departe și cel mai rapid, oferind în același timp accesibilitate mare în orice punct de pe glob (pe apă sau pe uscat), indiferent de nivelul de dificultate al zonei accesate (relief dificil, zonă greu accesibilă). Așadar, atunci când se analizează aspectul investițional pentru transportul aerian (cum e cazul strategiei de față), trebuie avut în vedere faptul că investiția se realizează, în principal, pentru mijloacele de zbor, fără să fie nevoie de investiții și în căile de rulare, oferite gratuit de natură. Evident, acest lucru duce la o creștere semnificativă a eficienței utilizării resurselor financiare pentru asigurarea transportului dintr-un punct în altul. De asemenea, pe lângă randamentul costurilor financiare, transportul aerian oferă o competitivitate ridicată și a costurilor de timp, de acces în zone dificile, de monitorizare terestră și de căutare-salvare.

Pentru eficientizarea activității în materie de suport aerian a misiunilor MAI – în domeniul situațiilor de urgență, și al ordinii și siguranței publice – este important să fie recunoscut aportul componentei de aviație în asigurarea succesului acestor misiuni și să se canalizeze fondurile necesare prin intermediul bugetelor ministeriale și finanțării la nivel local, pentru a pune în aplicare strategia.

Pe modelul celor 8 puncte de operare aeromedicală existente și în conformitate cu prevederile<sup>36</sup> Legii nr. 95/2006, a Ordonanței de Urgență nr. 126/2003 și a O.M.A.I. nr. 277/2004, Ministerului Sănătății (prin intermediul operatorilor medicali) și autorităților publice locale le revine sarcina de a realiza totalitatea facilităților de infrastructură aferente înființării altor 3 puncte de operare aeromedicală în zona montană, necesare operării elicopterelor,

Astfel, este esențial să se stabilească și să se asigure bugete dedicate dezvoltării aviației pentru finanțarea activităților de punere în aplicare a strategiei de către principalele părți interesate/responsabile, conform anexelor nr. 1 și 2 ale strategiei, care sunt părți integrante ale acesteia.

Resursele financiare aferente îndeplinirii obiectivelor strategiei se planifică multianual potrivit etapelor de implementare prevăzute în anexele<sup>37</sup> nr. 1 și 2 ale strategiei, din următoarele surse financiare:

- Fonduri alocate de la bugetul de stat, în condițiile legii, inclusiv prin planurile anuale de modernizare;
- Fonduri ale partenerilor (Ministerului Sănătății, autorități publice locale);
- Fonduri externe nerambursabile alocate în cadrul unor programe pentru finanțarea activităților de modernizare/dezvoltare, în funcție de rezultatul discuțiilor/negocierilor cu reprezentanții Comisiei Europene;
- Fonduri externe nerambursabile alocate prin mecanismele UE privind încurajarea investițiilor și creșterea competitivității;
- Fonduri externe nerambursabile accesate prin intermediul proiectelor pentru dezvoltarea și modernizarea infrastructurii și tehnicii de aviație.

## XII. IMPLICAȚII ASUPRA CADRULUI JURIDIC

În vederea implementării măsurilor prevăzute în cuprinsul strategiei, nu a fost identificată necesitatea modificării actelor normative în vigoare sau adoptării de noi acte normative.

<sup>36</sup> - Art. 92 alin. (1) lit. t) și alin. (2) lit. b), art. 96, art. 97 alin. (1), (6) și (8), art. 98 alin. (1), art. 100 alin. (1), art. 105 alin. (1) și (2), art. 108 alin. (8), (9) și (10), art. 119, art. 120 alin. (1) și (4), art. 122 alin. (1) și (2) și art. 123 din Legea nr. 95 / 2006 (\*\*republicată\*\*) privind reforma în domeniul sănătății;

- Art. 1 alin. (1) și (3), art. 4 lit. a), b), e) și f), art. 5, art. 6 alin. (1) lit. a) și art. 7 alin. (3) din O.U.G. nr. 126 / 2003 privind operarea, funcționarea și finanțarea asistenței de urgență acordate cu elicoptere destinate serviciilor aeromedicale de urgență și pentru simplificarea procedurilor de desemnare ale unităților sanitare ca operatori medicali\*\*);

- Pct. I lit. a), b), e), j), n) și p), pct. II.1 alin. (9), pct. II.2., pct. III.1 pct. IV.1 lit. i) din O.m.a.i. nr. 277 / 2004 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 126/2003 privind operarea, funcționarea și finanțarea asistenței de urgență acordate cu elicopterele achiziționate de Ministerul Sănătății și repartizate operatorilor medicali Institutului Clinic Fundeni și Spitalul Clinic Județean de Urgență Târgu Mureș, aprobată prin Legea nr. 40/2004.

<sup>37</sup> Anexa nr. 1 „Planul de implementare a Strategiei de consolidare și dezvoltare a Inspectoratului General de Aviație al MAI 2022-2030” și anexa nr. 2 „Estimarea fondurilor suplimentare necesare pentru implementarea Strategiei de consolidare și dezvoltare a IGAv al MAI 2022-2030” devin părți integrante din Strategia de consolidare și dezvoltare a IGAv al MAI 2022-2030.



ANEXA nr. 1 la  
Strategia de consolidare și dezvoltare a Inspectoratului General de Aviație  
al Ministerului Afacerilor Interne 2022-2030

# PLAN DE IMPLEMENTARE A STRATEGIEI

**DE CONSOLIDARE ȘI DEZVOLTARE A INSPECTORATULUI  
GENERAL DE AVIAȚIE AL  
MINISTERULUI AFACERILOR INTERNE**

**2022-2030**



Obiective	Direcții de acțiune	Activități concrete	Rezultate așteptate	Indicatori de performanță și ținte propuse <sup>1</sup>	Autorități		Termen
					Responsabile	De sprijin	
1.3. Eficientizarea operațională a tuturor unităților speciale de aviație (USpAv)	1.3.2 Încadrarea posturilor vacante cu personal calificat, pentru fiecare USpAv	1.3.1 Achiziția de aeronave aflate permanent în serviciu	Misiunile operaționale din zona de competență executate în regim permanent și în condiții de eficiență crescută	Elicoptere recepționate și date în exploatare=22	IGAV	DGL	Decembrie 2024 (pentru achiziție)
			Condiții asigurate pentru decolarea/aterizarea în siguranță a elicopterelor pe timp de noapte	Procent de încadrare cu echipaje de zbor operaționale/ elicopter= 90%			
			1.3.3 Amenajarea și certificarea tuturor platformelor de decolare/aterizare din cadrul USpAv	Platforme de decolare/aterizare amenajate și certificate=5			
			1.3.4 Operaționalizarea punctelor de sprijin aflate în administrarea IGPf	Puncte de sprijin operaționalizate=5			
1.4. Asigurarea resurselor financiare	1.4.1 Elaborarea și înscrierea de proiecte cu finanțare externă nerambursabilă	Resurse financiare externe nerambursabile atrase	Resurse financiare asigurate de la bugetul de stat	Misiuni executate pentru securizarea frontierei	IGAV	DFEN	Permanent până la 31.12.2030
			1.4.2 Planificarea bugetară multianuală, cu revizuirile ulterioare necesare și prioritizarea activităților în	Proiecte înscrise pentru finanțare din fonduri externe nerambursabile=5			
					IGAV	DGL	Annual

Obiective	Direcții de acțiune	Activități concrete	Rezultate așteptate	Indicatori de performanță și ținte propuse <sup>1</sup>	Autorități		Termen
					Responsabile	De sprijin	
1.5. Digitalizarea proceselor interne (acolo unde este cazul) și optimizarea circuitului intern al documentelor		funcție de impactul acestora		Quantum fonduri de stat asigurate=97600 mii euro			
		1.5.1 Implementare unor soluții IT în cadrul sistemului de control intern managerial	Sistem de control intern managerial îmbunătățit	Soluții IT de management integrat al documentelor implementate și utilizate=1	IGAV		Decembrie 2025
		1.5.2 Arhivare electronică a documentelor (care nu au caracter clasificat)	Flux informațional al documentelor îmbunătățit și acces rapid la documente	Sisteme IT de arhivare electronică implementate și utilizate=1	IGAV		Decembrie 2025
		1.5.3 Implementarea unui sistem informatic integrat pentru gestiunea resurselor IGAV și unităților subordonate	Procesele de planificare și coordonare, gestiunile logistice, evidența situațiilor privind activitățile aeronautice, managementul de documente și fluxurile de lucru digitalizate în mod integrat	Sisteme IT de date implementate și utilizate=1	IGAV		Decembrie 2025
		1.6.1 Acțiuni de conștientizare a autorităților județene/locale și a structurilor județene ale MAI asupra beneficiilor și utilității construirii de heliporturi autorizate la nivelul fiecărui județ	Condiții asigurate pentru decolarea/aterizarea în siguranță a elicopterelor pe timp de zi/noapte și în condiții atmosferice dificile, în toate județele țării	Număr de activități de consultanță tehnică acordată beneficiarilor pentru construirea și autorizarea heliporturi	IGAV		Permanent până în decembrie 2030
	1.6.2 Activități de consultanță tehnică de specialitate acordată beneficiarilor						

Obiective	Direcții de acțiune	Activități concrete	Rezultate așteptate	Indicatori de performanță și ținte propuse <sup>1</sup>	Autorități		Termen			
					Responsabile	De sprijin				
2. Creșterea capacității logistice a IGAV	2.1. Dezvoltarea flotei IGAV de aeronave convenționale și de tip UAV	2.1.1 Achiziția de elicoptere ușoare <sup>2</sup> pentru sprijinul aerian al misiunilor de ordine publică (SAMOP) și al altor misiuni din competența structurilor MAI	Misiuni de zbor executate în condiții de eficiență și eficacitate crescută. Răspuns prompt și neselectiv la orice solicitare de zbor din partea structurilor MAI. Intervenții realizate în timp util, cu aeronave preconfigurate pentru orice tip de misiune de zbor.	Elicoptere ușoare achiziționate și date în exploatare=10  Misiuni executate în sprijinul structurilor MAI  Elicoptere medii/grele achiziționate și date în exploatare=10  Misiuni executate în sprijinul structurilor MAI și pentru situații de urgență	IGAV	DGL și Structuri MAI	Decembrie 2024			
							2.1.2 Achiziția de elicoptere medii/grele <sup>3</sup> pentru suport aerian în sprijinul structurilor MAI și pentru situații de urgență	DSU IGAV IGSU	DFEN DGL și Structuri MAI	Decembrie 2024
							2.1.3 Achiziția de elicoptere medii/grele pentru stins incendii	DSU IGAV	DFEN DGL	Decembrie 2024
							2.1.4 Achiziția de avioane mediu curier <sup>4</sup>	DSU IGAV	IGSU DGL	Decembrie 2023
		2.1.5 Achiziția de avioane lung curier <sup>5</sup> pentru flota UE constituită în cadrul mecanismului de		Avioane lung curier achiziționate și date în exploatare=3	IGAV	DSU DGL	Decembrie 2025			

<sup>2</sup> După intrarea în operare a noulor elicoptere ușoare destinate misiunilor de ordine publică, cele 2 elicoptere de tip IAR-316B vor fi scoase din uz.

<sup>3</sup> Se estimează că elicoptere Mi-8/17 vor ieși din uz în anul 2029, astfel IGAV va rămâne în dotare cu 12 elicoptere medii/grele de generație nouă.

<sup>4</sup> Se estimează că în anul 2030 resursa de zbor a avionului Piper PA 42 se va apropia de final. Costurile lucrărilor pentru repunerea aeronavei în stare operațională devenind din acel moment greu sustenabile financiar. În această situație în dotarea IGAV vor rămâne operaționale 3 avioane mediu curier.

<sup>5</sup> Achiziția acestor avioane și numărul acestora depinde de rezultatul discuțiilor/negocierilor cu reprezentanții Comisiei Europene.

Obiective	Direcții de acțiune	Activități concrete	Rezultate așteptate	Indicatori de performanță și ținte propuse <sup>6</sup>	Autorități		Termen
					Responsabile	De sprijin	
		protecție civilă		Misiuni de protecție civilă executate			
		2.1.6 Achiziția de avioane strategice multirool <sup>6</sup> , calificarea personalului care îl deservește și construirea hangarului pentru staționare și mentenanță	Reziliență crescută a sistemului de intervenție în situații de urgență	Avioane strategice multirool achiziționate și date în exploatare=1 Resurse umane calificate=1 echipaj de zbor; 1 echipă tehnică pentru mentenanță Hangar pentru staționare și mentenanță construit=1 Misiuni pentru situații de urgență executate	DSU IGAV	DGL	Decembrie 2024
		2.1.7 Achiziția de UAVs	Reducerea costurilor de operare/exploatare, și mentenanță și pregătirea personalului	UAVs achiziționate și date în exploatare=5 Misiuni cu UAVs în sprijinul structurilor MAI executate	DSU IGAV	DGL	Decembrie 2023
	2.2. Modernizarea aeronavelor existente	2.2.1 Instalarea pe elicoptere a unor echipamente de comunicații și navigație de ultimă generație și sisteme electrono-optice	Misiuni de supraveghere aeriară executate în parametri optimi <sup>7</sup>	Elicoptere modernizate=2	IGAV	DGL	Decembrie 2023
	2.3. Revitalizarea resursei tehnice de elicoptere din dotare	2.3.1 Reparația capitală a unor elicoptere medii/grele existente în dotare	Perioada de exploatare în condiții optime a resursei tehnice de	Elicoptere reparate=5	IGAV	DGL	2022

<sup>6</sup> Se dorește achiziția unui număr cuprins între 1 și 3 avioane strategice în funcție de bugetul alocat în cadrul viitorului program PODOD 2021-2027, ori pînă altă formă de finanțare convenită de Comisia Europeană.

<sup>7</sup> Atât ziua, cât și noaptea, cu înregistrarea imaginilor și transmiterea acestora în timp real către centrele de comandă

Obiective	Direcții de acțiune	Activități concrete	Rezultate așteptate	Indicatori de performanță și ținte propuse <sup>1</sup>	Autorități		Termen	
					Responsabile	De sprijin		
			elicoptere prelungită cu cca. 8 ani	Hangare construite=4 Clădiri administrative construite=4 Heliporturi construite=4 Heliporturi certificate=10	Unități și CIP care dețin/beneficiază/au fost dotate cu infrastructură de aviație=4			
	2.4. Realizarea infrastructurii necesare funcționării și operării tuturor USpAv, CIP <sup>8</sup> și POA	2.4.1 Construirea de hangare, clădiri administrative și heliporturi certificate pentru fiecare USpAv, CIP și POA	Infrastructură adecvată pentru desfășurarea activităților curente specifice și executarea misiunilor de zbor	Clădiri reabilitate=2	Grad de realizare a lucrărilor de reabilitare/modernizare			
		2.4.2 Reabilitarea/modernizarea hangarului și dependințelor aflate în curs de preluare de la ROMAERO S.A.	Spațiu adecvat pentru hangarare și mentenanță aeronave, capabil să asigure protecția aeronavelor de intemperii, intervenții de mentenanță rapide și permanente și implicit prelungirea duratei de funcționare a acestora	Clădiri reabilitate=100%	Grad de realizare a lucrărilor de reabilitare/modernizare			
	2.5. Dezvoltarea Secției Reparații Aeronave (SRA)	2.5.1 Extinderea spațiilor de lucru ale SRA pentru lucrări de reparații și mentenanță simultane la 3 aeronave	Mentenanță de linie și de nivel intermediar pentru aeronavele din dotare asigurată, inclusiv simultan la 3 aeronave	Infrastructuri dezvoltate pentru lucrări simultane la 3 aeronave=1 hangar; 3 platforme de staționare în mun. București	IGAV	DGL		Decembrie 2025

<sup>8</sup> Centru de Instruire și Perfecționare

Obiective	Direcții de acțiune	Activități concrete	Rezultate așteptate	Indicatori de performanță și ținte propuse <sup>9</sup>	Autorități		Termen
					Responsabile	De sprijin	
	2.6. Eficientizarea managementului resurselor logistice	2.5.2 Încadrarea cu personal tehnic calificat suplimentar care să opereze în spațiile nou create		Resurse calificate pentru mentenanță încadrate=40	IGAV	DGMRU	Decembrie 2025
		2.6.1 Implementarea unor procese performante și eficiente de mentenanță a aeronavelor din dotare	Disponibilitate/pregătire pentru zbor a aeronavelor crescută	Gradul de disponibilitate tehnică >20% anual	IGAV	DGL	Decembrie 2026
3. Pregătirea și perfecționarea profesională a personalului aeronautic	3.1. Crearea Centruului de Instruire și Perfecționare (CIP)	2.6.2 Dotarea tehnică și materială corespunzătoare necesară activităților aeronautice		Tehnică <sup>9</sup> necesară activităților aeronautice achiziționată și dată în exploatare			
		3.1.1 Achiziția unui Simulator de zbor pentru elicopterele H135	Personal navigator competent	Simulator de zbor achiziționat și dat în exploatare=1	IGAV	DGL	Decembrie 2023
		3.1.2 Achiziția unui Simulator de zbor pentru elicopterele medii/grele	Nivel ridicat al siguranței zborului	Simulator de zbor pentru elicopterele medii/grele achiziționat și dat în exploatare=1	IGAV	DGL	Decembrie 2025
3.2. Abordarea multidisciplinară a procesului de pregătire și perfecționare	3.2.1 Participarea la cursuri de perfecționare în Centre de pregătire acreditate/autorizate, naționale și internaționale	3.1.3 Crearea și implementarea unui program de pregătire a piloților de elicoptere prin simulare pentru efectuarea procedurilor normale și de urgență	Personalul IGAV pregătit profesional, din perspectivă multidisciplinară, tehnică și operativă	Sesiuni de antrenament la simulatoarele de zbor efectuate	IGAV		Decembrie 2023
		3.2.2 Participarea la exerciții de perfecționare	Personal navigator care a absolvit cu succes cursuri de perfecționare	Piloți de elicoptere pregătiți prin simulatoare	IGAV		Decembrie 2025

<sup>9</sup> autoalimentatoarele de combustibil, rezervoare de combustibil de aviație supratere, mijloace de tractat aeronave, autospeciale de deservire tehnică, bancuri de verificare tehnică, scări platformă, utilaje de aerodrom

Obiective	Direcții de acțiune	Activități concrete	Rezultate așteptate	Indicatori de performanță și ținte propuse <sup>1</sup>	Autorități		Termen
					Responsabile	De sprijin	
	personalului IGAV	pregătire la nivel național și internațional		care a finalizat cu succes exercițiile de pregătire			
				Personal navigator care a finalizat cu succes exercițiile de antrenament la simulator	IGAV		Annual
				Salvatori calificați pentru operarea cu elicopterul	IGAV		Decembrie 2025
				Convocări anuale și tematic organizate			
				Personal aeronautic participant care a obținut calificarea operațională în zonele montane și deasupra întinderilor mari de apă	IGAV		Annual
		3.2.5 Organizarea și desfășurarea de convocări anuale și tematice pentru operarea în zone montane și deasupra întinderilor mari de apă					
		3.2.6 Implementare de instrumente de pregătire moderne de tip e-learning, CBT și învățământ on-line la distanță		Aplicații informatice implementate și utilizate=2	IGAV		Decembrie 2025
		3.2.7 Participarea la cursuri de calificare și perfecționare a personalului care operează și asigură mentenanța UAVs		Operatori de UAVs care au absolvit cu succes cursurile de calificare=5	IGAV		Decembrie 2023
	3.3. Eficientizarea	3.3.1 Derularea de acțiuni de	Resursă umană	Acțiuni de	IGAV		Annual

<sup>10</sup> În situația în care nu se vor putea achiziționa simulatoarele de zbor pe elicoptere, conform activităților 3.1.1 și 3.1.2

Obiective	Direcții de acțiune	Activități concrete	Rezultate așteptate	Indicatori de performanță și ținte propuse <sup>1</sup>	Autorități		Termen							
					Responsabile	De sprijin								
4. Consolidarea cooperării operaționale interinstituționale la nivel național și internațional	managementului resurselor umane	promovare a activității IGAV în spațiul public, în vederea recrutării de personal	asigurată pentru derularea în condiții de eficiență și eficacitate a tuturor activităților IGAV	promovare a activității IGAV derulate=3/an Personal necesar atras	Personal IGAV care a participat la activități organizate de parteneri	IGAV	Decembrie 2025							
								4.1.1 Participarea anuală la misiuni, conferințe, cursuri organizate de Agenția Frontex și Asociația Internațională „Atlas”, organizație a forțelor speciale din UE care aparține de EuroPol	Relații cu partenerii instituționali ai IGAV realizate și consolidate	Plan comun de intervenție actualizat	IGAV IGSU		Lunie 2022	
								4.1.2 Revizuirea Planului de Intervenție Comun cu Republica Moldova în Situații de Urgență și a procedurilor asociate privind cooperarea în domeniul misiunilor aeromedicale	Cadrul legal pentru executarea misiunilor comune îmbunătățit	Intervenții în situații de urgență, atât pe teritoriul României cât și în Republica Moldova, mai rapide	Intervenții executate în comun cu Republica Moldova	IGAV IGSU	DGL	Lunie 2022
								4.1.3 Construirea unui heliport de decolare-aterizare autorizat în municipiul Botoșani	Cadrul legal stabilit pentru executarea misiunilor în zona tranzfrontalieră cu Ucraina	Documente asumate=1 Protocol de colaborare în domeniul situațiilor de urgență cu Ucraina		IGAV IGSU	DGL	Septembrie 2022
								4.1.4 Elaborarea unui plan de acțiune comun în domeniul situațiilor de urgență în zona tranzfrontalieră cu Ucraina	Interoperabilitatea pe timpul executării misiunilor de zbor realizată	Acorduri de cooperare cu noi parteneri încheiate		IGAV		Permanent
4.2. Dezvoltarea imaginii organizaționale	4.2.1 Participarea reprezentanților IGAV la conferințe, seminarii și emisiuni radio-tv	Imaginea IGAV promovată în rândul factorilor interesați	Conferințe de presă, declarații de presă, seminarii, emisiuni radio-tv la care au	IGAV		Permanent								

Obiective	Direcții de acțiune	Activități concrete	Rezultate așteptate	Indicatori de performanță și ținte propuse <sup>1</sup>	Autorități		Termen
					Responsabile	De sprijin	
		4.2.2 Actualizarea permanentă a conturilor IGAV deschise pe rețelele de socializare cu informații relevante din activitatea instituției	Transparența activității IGAV asigurată	participat reprezentanții IGAV Postări în mediul online	IGAV		Permanent



# **ESTIMAREA FONDURILOR SUPPLEMENTARE NECESARE PENTRU IMPLEMENTAREA STRATEGIEI DE CONSOLIDARE ȘI DEZVOLTARE A INSPECTORATULUI GENERAL DE AVIAȚIE AL MINISTERULUI AFACERILOR INTERNE**

**2022-2030**

Obiective	Direcții de acțiune	Activități concrete	Fonduri suplimentare în mil EURO	2022 mil EURO	2023 mil EURO	2024 mil EURO	2025 mil EURO	2026 mil EURO	2027 mil EURO	2028 mil EURO	2029 mil EURO	2030 mil EURO	
1. Creșterea capacității operaționale, manageriale și administrativ e a IGAV	1.1. Dezvoltarea și dotarea structurilor aeromedicale de urgență în zona montană	1.1.1 Înființarea Punctelor de operare aeromedicală (POA) și inițierea demersurilor către autoritățile publice locale în vederea realizării infrastructurii necesare activităților aeronautice	4.500 Min. Sănătății și Autorități publice locale	-	4.500 buget de stat	-	-	-	-	-	-	-	
		1.1.2 Încadrarea posturilor vacante din cadrul Detașamentului Aeromedical	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		1.1.3 Amenajarea și certificarea tuturor platformelor de decolare/aterizare din cadrul POA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1.2. Reorganizarea și dotarea structurilor de aviație din zona Dobrogea	1.2.1 Înființarea unui punct de lucru în Constanța	Fondurile specifice au fost cuprinse la activitatea 2.4.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		1.2.2 Achiziția primelor elicoptere medii/grele	Fondurile specifice au fost cuprinse la activitatea 2.1.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		1.2.3 Redimensionarea USpAv Tulcea	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1.3. Eficientizarea operațională a tuturor unităților speciale de aviație (USpAv)	1.3.1 Achiziția de aeronave aflate permanent în serviciu	Fondurile specifice au fost cuprinse la activitățile 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3 și 2.1.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		1.3.2 Încadrarea posturilor vacante cu personal calificat, pentru fiecare USpAv	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		1.3.3 Amenajarea și certificarea tuturor platformelor de decolare/aterizare din cadrul USpAv	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		1.3.4 Operaționalizarea punctelor de sprijin aflate în administrarea IGPF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Obiective	Direcții de acțiune	Activități concrete	Fonduri suplimentare în mii EURO	2022 mii EURO	2023 mii EURO	2024 mii EURO	2025 mii EURO	2026 mii EURO	2027 mii EURO	2028 mii EURO	2029 mii EURO	2030 mii EURO
	1.4. Asigurarea resurselor financiare	1.4.1 Elaborarea și înscrierea de proiecte cu finanțare externă nerambursabilă 1.4.2 Planificarea bugetară multianuală, cu revizuirile ulterioare necesare și prioritizarea activităților în funcție de impactul acestora	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1.5. Digitalizarea proceselor interne (acolo unde este cazul) și optimizarea circuitului intern al documentelor	1.5.1 Implementare unor soluții IT în cadrul sistemului de control intern managerial 1.5.2 Arhivare electronică a documentelor (care nu au caracter clasificat) 1.5.3 Implementarea unui sistem informatic integrat pentru gestiunea resurselor IGAV și unităților subordonate	100 fen	-	-	-	100 fen	-	-	-	-	-
	1.6. Demersuri în vederea construirii de heliporturi autorizate la nivelul fiecărui județ	1.6.1 Acțiuni de conștientizare a autorităților județene/locale și a structurilor județene ale MAI asupra beneficiilor și utilității construirii de heliporturi autorizate la nivelul fiecărui județ 1.6.2 Activități de consultanță tehnică de specialitate acordată beneficiarilor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Creșterea capacității logistice a IGAV	2.1. Dezvoltarea flotei IGAV de aeronave convenționale și de tip UAV	2.1.1 Achiziția de elicoptere ușoare <sup>1</sup> pentru sprijinul aerian al misiunilor de ordine publică (SAMOP) și al altor misiuni din competența structurilor MAI 2.1.2 Achiziția de elicoptere medii/grele <sup>2</sup> pentru suport	85.000 buget de stat și fen surse de finanțare neidentificate	-	-	85.000	-	-	-	-	-	-
			250.000 buget de stat și fen	30.000 buget de stat	150.000 fen	70.000 fen	-	-	-	-	-	-

<sup>1</sup> După intrarea în operare a noilor elicoptere ușoare destinate misiunilor de ordine publică, cele 2 elicoptere de tip IAR-316B vor fi scoase din uz  
<sup>2</sup> Se estimează că elicoptere Mi-8/17 vor ieși din uz în anul 2029, astfel IGAV va rămâne în dotare cu 12 elicoptere medii/grele de generație nouă.

Obiective	Direcții de acțiune	Activități concrete	Fonduri suplimentare în mil EURO	2022 mil EURO	2023 mil EURO	2024 mil EURO	2025 mil EURO	2026 mil EURO	2027 mil EURO	2028 mil EURO	2029 mil EURO	2030 mil EURO
		internațional										
		3.2.3 Participarea de sesiuni de antrenament la simulator de zbor cu avioane și elicoptere <sup>7</sup> pentru efectuarea procedurilor normale și de urgență	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		3.2.4 Efectuarea de cursuri de atestare a personalului navigator auxiliar pentru misiuni de salvare cu elicopterul	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		3.2.5 Organizarea și desfășurarea de convocări anuale și tematice pentru operarea în zone montane și deasupra întinderilor mari de apă	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		3.2.6 Implementare de instrumente de pregătire moderne de tip e-learning, CBT și învățământ on-line la distanță	50 fen	-	-	-	-	50 fen	-	-	-	-
		3.2.7 Participarea la cursuri de calificare și perfecționare a personalului care operează și asigură mentenanța UAVs	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		3.3.1 Derularea de acțiuni de promovare a activității IGAV în spațiul public, în vederea recrutării de personal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Consolidarea cooperării operaționale interinstituționale la nivel național și internațional	3.3. Eficacientizarea managementului resurselor umane	4.1. Continuarea și dezvoltarea parteneriatelor intra și interinstituționale										
		4.1.1 Participarea anuală la misiuni, conferințe, cursuri organizate de Agenția Frontex și Asociația Internațională „Atlas”, organizație a forțelor speciale din Uniunea Europeană care aparține de Europol	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		4.1.2 Revizuirea Planului de	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

<sup>7</sup> În situația în care nu se vor putea achiziționa simulatoarele de zbor pe elicoptere, conform activităților 3.1.1 și 3.1.2

Obiective	Direcții de acțiune	Activități concrete	Fonduri suplimentare în mii EURO	2022 mii EURO	2023 mii EURO	2024 mii EURO	2025 mii EURO	2026 mii EURO	2027 mii EURO	2028 mii EURO	2029 mii EURO	2030 mii EURO
		Intervenție Comun cu Republica Moldova în Situații de Urgență și a procedurilor asociate privind cooperarea în domeniul misiunilor aeromedicale										
		4.1.3 Construirea unui heliport de decolare-aterizare autorizat în municipiul Botoșani	424 34% - buget de stat 66% - fen	144,2 - buget de stat 279,8 - fen	-	-	-	-	-	-	-	-
		4.1.4 Elaborarea unui plan de acțiune comun în domeniul situațiilor de urgență în zona tranfrontalieră cu Ucraina		-	-	-	-	-	-	-	-	-
		4.1.5 Încheierea de acorduri de cooperare cu noi parteneri		-	-	-	-	-	-	-	-	-
		4.2.1 Participarea reprezentanților IGAV la conferințe, seminarii și emisiuni radio-tv		-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.2. Dezvoltarea imaginii organizaționale	4.2.2 Actualizarea permanentă a conturilor IGAV deschise pe rețelele de socializare cu informații relevante din activitatea instituției		-	-	-	-	-	-	-	-	-
		<b>TOTAL FONDURI</b>	<b>958.574,0</b>	<b>86.624,0</b>	<b>216.700</b>	<b>255.200</b>	<b>399.850</b>	<b>200</b>	-	-	-	-
		BUGET DE STAT	100.394,2	86.344,2	13.450	200	200	200	-	-	-	-
		FEN	727.679,8	279,8	203.250	170.000	354.150	-	-	-	-	-
		Din care: surse de finanțare neidentificate	130.500,0	0	0	85.000	45.500	-	-	-	-	-