

STRATEGIA

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

2025 - 2030

CUPRINS

LISTĂ ABREVIERI	3
I. INTRODUCERE.....	4
II. VIZIUNE	5
III. PRIORITĂȚI, POLITICI ȘI CADRUL LEGAL EXISTENTE	6
IV. ANALIZA CONTEXTULUI ȘI DEFINIREA PROBLEMEI.....	10
V. OBIECTIVE SPECIFICE	16
VI. PROGRAME	20
VII. REZULTATE AȘTEPTATE	21
VIII. INDICATORI	22
IX. PROCEDURI DE MONITORIZARE ȘI EVALUARE	22
X. INSTITUȚII RESPONSABILE.....	23
XI. IMPLICAȚII BUGETARE ȘI SURSE DE FINANȚARE.....	23
XII. IMPLICAȚII ASUPRA CADRULUI JURIDIC.....	24

LISTĂ ABREVIERI

Nr. crt.	Abreviere	Termen abreviat
1.	AAMN	Autoritatea Aeronautică Militară Națională
2.	CIP	Centru de Instruire și Perfecționare
3.	DFEN	Direcția Fonduri Externe Nerambursabile
4.	DGL	Direcția Generală Logistică
5.	DGMRU	Direcția Generală Management Resurse Umane
6.	DIP	Detășamentul de Instruire și Perfecționare
7.	DSU	Departamentul Pentru Situații De Urgență
8.	HID	Highly Infectious Disease - Boală extrem de infecțioasă
9.	IGAv	Inspectoratul General de Aviație al MAI
10.	IGPF	Inspectoratul General al Poliției de Frontieră
11.	IGSU	Inspectoratul General pentru Situații de Urgență
12.	MAI	Ministerul Afacerilor Interne
13.	MApN	Ministerul Apărării Naționale
14.	MEDEVAC	Medical evacuation - Evacuare medicală pe calea aerului
15.	NATO	North Atlantic Treaty Organization - Organizația Tratatului Atlanticului de Nord
16.	POA	Punct de Operare Aeromedicală
17.	resceEU AFF	Mecanism de protecție civilă al UE - Componenta aeriană de stingere a incendiilor de pădure
18.	SAMOP	Sprijinul Aerian al Misiunilor de Ordine Publică
19.	SMURD	Serviciul Mobil de Urgență, Reanimare și Descarcerare
20.	UAV	Unmanned Aerial Vehicles - Drone
21.	UE	Uniunea Europeană
22.	UPU	Unitate de Primiri Urgențe
23.	USpAv	Unitate Specială de Aviație

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, infraționalitate transfrontalieră, crimă organizată, migrație ilegală, situații de urgență și altele asemenea, 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, republicată, 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 cu 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 și altele asemenea);
- 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;
- baze de antrenament și pregătire performante pentru piloți;
- calificarea personalului aeronautic la un nivel superior;
- procedurile de acțiune modernizate,

IGAv va fi 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 unui număr semnificativ de 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 comune¹, 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 ale UE, 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 UE, 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 perioada 2019-2024, România nu a mai pus la dispoziția rescEU nicio aeronavă, însă această situație urmează a se schimba odată cu achiziția unui elicopter mediu/greu destinat stingerii incendiilor.

În această etapă, prin reprezentanții IGAv, România și-a prezentat disponibilitatea/intenția de a gestiona elicoptere multirol medii/grele care să fie incluse în componenta/structura rescEU AFF, precum și avioane lung curier pentru transportul victimelor multiple.

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

- 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.

¹ 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 trolu, operatori căutare-salvare, medici și asistenți din cadrul UPU și salvamontiști).

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

În majoritatea statelor UE, structurile de aviație ale instituțiilor similare MAI asigură executarea misiunilor specifice structurilor de poliție, poliție de frontieră, jandarmerie, 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 2025-2030 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, 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 dezastrele 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.

Prin programul sectorial aferent MAI din programul de guvernare 2024-2028, Guvernul României și-a asumat ca prioritate guvernamentală *„Continuarea dezvoltării capacității de intervenție în situații de urgență, protecție civilă și intervenție la dezastre”*, *„Consolidarea răspunsului integrat la urgențe”*, respectiv *modernizarea și îmbunătățirea capacității operaționale*².

² 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”).

Ulterior, executivul și-a reconfirmat angajamentul pentru dezvoltarea componentei aeriene, în special în ceea ce privește sprijinul aerian pentru misiunile de ordine publică, stabilindu-și ca obiectiv specific³ că „La nivelul Inspectoratului General de Aviație vor fi dezvoltate capacitățile de suport aerian, 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, prin integrarea României în totalitate în Spațiul Schengen, utilizarea mijloacelor aeriene rămâne esențială pentru dezvoltarea unui management integrat privind supravegherea și controlul frontierei, aspect ce reprezintă un obiectiv major și un angajament cheie asumat, mai ales la frontiera externă⁴, 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 a desfășurat, până la finalul anului 2023, activități în cadrul proiectului BRIDGE, dezvoltat de instituții din cadrul MAI în parteneriat cu instituții din Ucraina. Prin implementarea acestuia s-a urmărit 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, s-au realizat 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, pe viitor avându-se în vedere depunerea altor proiecte comune.

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.

³ „Eficientizarea activităților de prevenire și combatere a fenomenului infracțional”.

⁴ Dispusă geografic pe un culoar de transport relevant spre Europa, România deține 2050 km de frontieră externă și 1090 km de frontieră internă a 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, republicată;
- Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Parlamentului nr. 33/2024 pentru acordarea încrederii Guvernului;
- Hotărârea Parlamentului nr. 22/2020 privind aprobarea Strategiei Naționale de Apărare a Țării pentru perioada 2020-2024;
- 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 Guvernului nr. 1.081/2023 pentru aprobarea Strategiei naționale de ordine și siguranță publică 2023-2027;
- Hotărârea Guvernului nr. 776/2024 pentru aprobarea Strategiei de consolidare și dezvoltare a rolului Departamentului pentru Situații de Urgență în cadrul Sistemului Național de Management al Situațiilor de Urgență 2024-2030;
- Hotărârea Guvernului nr. 557/2016 privind managementul tipurilor de risc, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 859/2021 pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor cu aeronave în spațiul aerian național, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 21/2004 privind Sistemul Național de Management al Situațiilor de Urgență, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 30/2007 privind organizarea și funcționarea Ministerului Afacerilor Interne, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 53/2015 pentru stabilirea unor măsuri aplicabile în cazul apariției la frontiera de stat a României a unui aflux masiv de imigranți;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului 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, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului 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;

- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 110/2023 privind modalitatea de operare a sistemelor de aeronave fără pilot la bord în cadrul Ministerului Afacerilor Interne, precum și pentru desemnarea Inspectoratului General de Aviație al Ministerului Afacerilor Interne ca unitate de achiziții centralizată pentru achiziția centralizată de sisteme de aeronave fără pilot la bord;
- OMAI nr. 94/2010 pentru aprobarea Normelor metodologice privind procedurile de planificare a resursei de aviație, cooperarea și accesul la bordul aeronavelor MAI, cu modificările și completările ulterioare;
- OMAI 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;
- OMAI nr. 181/2010 pentru aprobarea Regulamentului privind gestionarea situațiilor de urgență specifice tipurilor de risc repartizate MAI;
- Ordin comun MAI nr. 277/2004 și MS nr. 777/2004 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 și altele asemenea, pun presiuni imense asupra societății, ca factori generatori ai 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 IGA_v, 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, IGA_v 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 IGA_v există 32 de aeronave (28 elicoptere⁵ și 4 avioane), reprezentând un grad general de asigurare de 65% față de totalul prevăzut în Norma de înzestrare a inspectoratului, din care disponibilitatea tehnică medie a **aeronavelor**, în anul 2023, situându-se la **65%**, iar **nivelul de încadrare a personalului aeronavigant fiind de 63%**, din necesarul de 202 de piloți, fiind încadrați 127 de piloți. Totodată, în subordinea IGA_v funcționează 5 (cinci) unități speciale de aviație (*USpAv București, USpAv Tulcea, USpAv Iași, USpAv Cluj-Napoca și USpAv Caransebeș*) și 10 puncte de operare aeromedicală (*POA București, POA Târgu-Mureș, POA Iași, POA Arad, POA Craiova, POA Constanța, POA Galați⁶, POA Jibou⁷, POA Caransebeș⁸ și POA Brașov⁹*), care acoperă operațional întreg teritoriul național.

⁵ 7 elicoptere medii/grele de tip Black Hawk și 21 elicoptere ușoare de tip EC 135.

⁶ POA Galați a fost organizat prin OMAI nr. I/1819 din 10.03.2016, cu data de 31.03.2016.

⁷ POA Jibou a fost inaugurat în data de 10.09.2019, organizat prin OMAI nr. I/1805 din 19.02.2020, cu data de 01.03.2020.

⁸ POA Caransebeș a fost inaugurat în data de 24.12.2021, organizat prin OMAI nr. I/1950 din 01.09.2022.

⁹ POA Brașov a fost inaugurat în data de 21.12.2022, organizat prin OMAI nr. I/1950 din 01.09.2022.

Analiza documentelor de evaluare¹⁰ 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 zbor¹¹ pentru creșterea capacității operaționale a IGA v;
- lipsa din dotarea elicopterelor, a sistemelor moderne electrono-optice pentru supraveghere aeriană și a sistemelor de navigație aeriană de ultimă generație;
- lipsa din dotarea IGA v a aeronavelor de tip UAV (Unmanned Aerial Vehicle) – drone;
- lipsa unor aeronave destinate exclusiv procesului de instruire a personalului navigant;
- 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 generate de 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 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 navigant/medical;
2. Inexistența unei aeronave multiroz 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.

¹⁰ Rapoartele semestriale de progres către conducerea MAI și Informările anuale cu privire la stadiul implementării Strategiei către Guvern și CSAT; Rapoartele anuale de evaluare a activității Inspectoratului General de Aviație al MAI.

¹¹ Hangare, clădiri administrative, heliporturi în fiecare județ, rezervoare supraterane pentru alimentarea cu carburant a elicopterelor și heliporturi certificate.

Potrivit recentelor descoperiri științifice, de-a lungul istoriei Pământului, au avut loc 5 dezastre care au afectat în mod semnificativ formele de viață. Patru dintre ele au fost cauzate de schimbările climatice bruște – încălziri sau răciri 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.

Incendiile din Grecia, Turcia, Bulgaria și Spania, generate de temperaturile extreme, au distrus suprafețe împădurite însemnate, provocând pagube economico-sociale și de mediu incomensurabile și greu de recuperat.

Cutremurul de 7,8 pe scara Richter, produs la 6 februarie 2023, a fost cel mai puternic cutremur din Turcia. Acesta a fost resimțit până în Egipt, Israel, Palestina, Liban, Cipru și pe coasta turcă a Mării Negre. În cele trei săptămâni care au urmat au avut loc peste 10.000 de replici. Pagubele s-au extins pe o suprafață de aproximativ 350.000 km pătrați. Se estimează că au fost afectate 14 milioane de persoane, adică 16% din populația Turciei. Experții în dezvoltare din cadrul Organizației Națiunilor Unite au estimat că aproximativ 1,5 milioane de persoane au rămas fără adăpost.

Pericolul s-a apropiat și de țara noastră, în 2024 fiind înregistrate incendii de pădure și de vegetație în Munții Almăjului, județul Mehedinți și la Olănești, județul Vâlcea, pentru stingerea cărora a fost necesară intervenția aeriană a IGAv, având în vedere zona greu accesibilă. Așadar, este imperios necesar să putem interveni prompt și eficient în situațiile de urgență generate de schimbările climatice actuale. Este nevoie să ne dotăm cu mijloace 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 atât prin capacitatea mare de intervenție, cât și prin timpul scăzut de răspuns la astfel de evenimente.

Într-un astfel de context, IGAv joacă un rol extrem de important în combaterea efectelor dezastrelor provocate de schimbările climatice. În ceea ce privește **deficitul de aeronave al IGAv**, a fost identificată nevoia achiziției de elicoptere multifuncționale ușoare și medii/grele, echipate corespunzător pentru **operare în zona montană**¹² și pentru **intervenții în situații de urgență atât în zona Mării Negre cât și pe teritoriul național**¹³. În acest sens, IGAv și IGSU au implementat proiectul 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 IGAv.

Un alt aspect, ce a fost conștientizat la nivelul IGAv, este acela că instituția nu este în pas cu evoluțiile tehnologice din domeniul Unmanned Aerial Vehicles (UAVs) – drone, ori recente incendii de pădure din Grecia, au evidențiat faptul că, UAVs-urile pot constitui soluții viabile pentru gestionarea unor misiuni aferente domeniului 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. 558/2017¹⁴, 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.

¹² Elicoptere multifuncționale ușoare.

¹³ Elicoptere multifuncționale medii/grele.

¹⁴ Privind aprobarea Programului pentru dezvoltarea investițiilor în turism – Masterplanul investițiilor în turism, cu modificările și completările ulterioare.

Din analiza statistică a datelor existente la nivelul IGAv, 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 primare¹⁵, cât și secundare¹⁶, este de 29.800 km², pe când în Germania media este de 5.256 km² sau 2.429 km² în Elveția. Din aceeași analiză se observă că numărul de misiuni¹⁷ 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 IGAv. Până anul acesta, elicopterele IGAv au executat 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 migrația ilegală, criminalitatea transfrontalieră sau mișcarea necontrolată a populației în contextul războiului Ruso-Ucrainean.

Astfel, 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.

Suportul IGAv pentru componenta de ordine și siguranță publică se realizează prin intermediul a 5 elicoptere ușoare, de tip EC-135, dintre care 3 pot fi utilizate doar pentru supravegherea traficului rutier.

Atât pentru misiunile de ordine publică, cât și pentru situațiile de urgență, în dotarea IGAv se regăseau 6 elicoptere de tip Mi - 8/17, de producție sovietică, cu vechime cuprinsă între 32 și 50 de ani. La finele anului 2021 doar unul se mai afla în stare operațională. Pentru readucerea acestora în stare operațională au fost încheiate în același an contracte pentru lucrări de reparație capitală, cu o companie din Federația Rusă. În contextul războiului din Ucraina și a sancțiunilor impuse, contractele au fost anulate, iar reluarea demersurilor de reparație capitală a elicopterelor este imposibilă, având în vedere că respectivele lucrări pot fi executate doar de companii ruse.

¹⁵ 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.

¹⁶ 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.

¹⁷ România – 5.000 misiuni/an la o flotă de 10 elicoptere, Germania – 55.000 misiuni/an la o flotă de 55 elicoptere (ADAC) și 40.000 misiuni/an la o flotă de 50 elicoptere (DRF), Elveția – 17.000 misiuni/an la o flotă de 17 elicoptere (REGA), Franța – 18.000 misiuni/an la o flotă de 40 elicoptere (SAMU).

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. IGAv deținea până în anul 2023 doar 3 sisteme de tip FSI Ultraforce/LEO2A5, din care numai unul era funcțional, reparația fiind imposibilă din punct de vedere tehnic în cazul celorlalte două.

Inexistența unor heliporturi autorizate în fiecare județ face ca IGAv 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, Asociația Internațională „Atlas” sau alte forme de cooperare. Astfel, similar situațiilor de urgență și în cazul componentei de ordine publică, începând cu 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 în 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 specializată¹⁸ din 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 IGAv este esențială pentru o operare în condiții optime, respectiv pentru protejarea elicopterelor care au fost și 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 IGAv¹⁹ sunt staționate în spațiu deschis, pe platforme sumar amenajate, indiferent de condițiile meteorologice. De asemenea, cele 2 avioane Bombardier Learjet 75²⁰, destinate misiunilor aeromedicale, sunt staționate în aer liber, în incinta aeroporturilor. Acest fapt generează o problemă cât se poate de importantă, mai ales în contextul în care aceste aeronave, achiziționate cu eforturi financiare substanțiale, sunt expuse permanent intemperiilor și șocurilor mecanice care degradează rapid starea fizică a acestora. Raportat la costurile de achiziție a acestor aeronave, costurile de construcție/achiziție a hangarelor reprezintă un efort financiar minimal, care ajută, însă, la reducerea costurilor de mentenanță a aeronavelor și asigură o stare corespunzătoare de operare.

USpAv Tulcea gestionează situațiile de urgență atât în zona litoralului românesc al Mării Negre, cât și al Deltei Dunării, o arie de acoperire mare, care necesită un timp de intervenție semnificativ crescut. Pentru a scădea timpul de intervenție, este necesară realizarea unor infrastructuri aeronautice²¹ atât la Tulcea, pentru zona Deltei Dunării, cât și la Constanța, pentru zona Mării Negre.

¹⁸ Secția Reparații Aeronave.

¹⁹ 6 elicoptere de tip Black Hawk, având un cost total de achiziție de cca. 167 milioane EURO; 6 elicoptere ușoare de tip EC135, având un cost total de achiziție de 46 milioane EURO.

²⁰ Având un cost total de achiziție de cca. 30 milioane EURO.

²¹ Clădiri administrative și hangare pentru elicopterele din dotarea unităților speciale de aviație.

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:**
 - 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 alocat 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 Civilă²², 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 Detașamentul 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.

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.

²² 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.

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 aerian²³ 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 misiuni²⁴.

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 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 SPECIFICE

Strategia de consolidare și dezvoltare a Inspectoratului General de Aviație al MAI 2025-2030, 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.**

²³ Ex: IGPR – solicitare supraveghere trafic rutier, IGPF – solicitare supraveghere frontieră, IGJR – solicitare supraveghere eveniment cu public numeros cu grat ridicat de risc. Misiuni la care este necesar ca aeronava să fie configurată cu sistem electrono-optice de înregistrare și redare în timp real a situației operative.

²⁴ Flota de elicoptere medii / grele de tip Mi – 8/17 au resursa de zbor expirată, iar repartia capitală a acestora este aproape imposibilă. Cele 2 elicopterele ușoare, de tip IAR-316B sunt indisponibile pentru zbor neexistând perspective pentru readucerea acestora în stare operațională.

1. Creșterea capacității operaționale, manageriale și administrative a IGAv

Având în vedere evoluția mediului de securitate european și noile realități climatice 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 securitară sau climatică.

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).

2. 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 (ex. cazul Colectiv, explozia de la Crevedia);
- 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 în august 2023 a 2 avioane mediu curier noi prin programul AIRAMBULANCE, asigură parțial completarea deficitului de înzestrare a IGAv. Cele 2 avioane mediu curier²⁵, care existau în dotarea IGAv, 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 repararea 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 cofinanțare, 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.

²⁵ 1 avion Piper PA 42 și 1 avion Cessna Citation V

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 excepționale²⁶ 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 programelor de finanțare europeană, ori prin altă formă de finanțare convenită de Comisia Europeană.

Prin instalarea pe elicopterele existente²⁷ 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.

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.

Prin operaționalizarea²⁸ punctelor de sprijin aflate în administrarea IGPF²⁹, 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**³⁰ și achiziția de mijloace tehnice de aerodrom pentru asigurarea activităților aeronautice, în raport cu creșterea numărului de aeronave, în vederea executării de lucrări simultane la 2-3 aeronave, inclusiv construirea infrastructurii necesare hangarării și executării lucrărilor de mentenanță pentru avioane.

Prin **achiziția a două UAV 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. Eficiența acestor noi instrumente este dată de operativitate (timp redus de răspuns), eficacitate (acuratețea și complexitatea datelor colectate nu poate fi asigurată cu elicoptere sau cu tehnologia satelitară), manevrabilitate (pătrunderea în locurile cu acces dificil sau periculos), costuri reduse de exploatare (de până la 10 ori), mentenanță și pregătirea personalului de specialitate.

De asemenea, prin aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 110/2023, IGAv și-a extins competența de funcționare cu o componentă de sprijin aerian cu aeronave fără pilot pentru ministere și organe centrale de specialitate subordonate Guvernului sau ministerelor ca acestea să poată colecta date și informații specifice zonei lor de competență. În baza aceluiași act normativ a fost dezvoltat un program pilot de cooperare, între Ministerul Afacerilor Interne și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru achiziționarea unor sisteme de aeronave fără pilot la bord – UAS.

²⁶ Stare de alertă, stare de urgență, stare de asediu, mobilizare sau război.

²⁷ 2 elicoptere ușoare de tip EC135.

²⁸ 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.

²⁹ Drobeta Turnu Severin, Oravița, Sighetul Marmăției, Rădăuți și Galați.

³⁰ Cu încă 1 hangar, 3 platforme de staționare aferente în mun. București.

Ulterior sistemul de cooperare se va extinde, astfel încât IGAv va putea asigura resursa umană de zbor în vederea executării unor misiuni de zbor cu aeronave fără pilot la bord pentru acoperirea necesarului de colectare a unor date specifice atribuțiilor autorităților administrației publice centrale.

3. 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 DIP în Centru de Instruire și Perfecționare (CIP), acțiune ce presupune redimensionarea corespunzătoare a statului de funcții în raport 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 în prezent, la autoritatea competentă, respectiv Autoritatea Aeronautică Militară Națională (AAMN).

4. Consolidarea cooperării operaționale interinstituționale la nivel național și internațional

Având în vedere noua politică europeană de securitate, potrivit căreia cooperarea reprezintă principalul mecanism de asigurare a unei securități europene eficiente, IGAv își propune, ca obiectiv major al său, să participe intensiv la toate mecanismele de cooperare internă și externă, care vizează domeniul propriu de activitate.

Cooperarea cu partenerii interni (structurile ministerului și/sau cu alte instituții ale statului) este justificată atât prin actele normative specifice care reglementează asistența medicală de urgență, cât și procedurile de planificare a resursei de aviație. 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, pot 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 51 aeronave aflate în stare operațională:***
 - ***27 elicoptere ușoare***
 - ***14 elicoptere medii/grele***
 - ***4 avioane (mediu curier)***³¹
 - ***1-3 avioane (lung curier)***³²
 - ***1-3 avioane strategice***³³

³¹ 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.

³² Achiziția acestor avioane și numărul acestora depinde de rezultatul discuțiilor/negocierilor cu reprezentanții Comisiei Europene.

- *Operaționalizarea a 5 unități speciale de aviație;*
- *Dotarea celor 5 unități speciale de aviație cu câte 2 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.*

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. Demersuri³⁴ 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. Realizarea infrastructurii necesare funcționării și operării tuturor USpAv, Centrului de instruire și perfecționare (CIP) și Punctelor de operare aeromedicală (POA);
- 2.4. Dezvoltarea Secției Reparații Aeronave;
- 2.5. Eficientizarea managementului resurselor logistice.

³³ Între 1 și 3 avioane strategice în funcție de bugetul aprobat în cadrul viitoarelor programe de finanțare europeană ori prin altă formă de finanțare convenită de Comisia Europeană.

³⁴ 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).

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 IGA;
- 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 și europene 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 UE;
- 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 securitară și climatică;
- 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;
- 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 acțiune 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 acțiune al strategiei, care prevede inclusiv termene, responsabilități și indicatori de performanță.

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 acțiune, identificarea 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 acțiune.

La finalul evaluării, va fi întocmit un raport de evaluare privind stadiul de implementare a strategiei, precum și formularea/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 2025-2030* revine IGA_v, 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 acțiune pentru implementarea strategiei;
- Ministerul Sănătății;
- autoritățile 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 sunt necesare investiții suplimentare 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 10 puncte de operare aeromedicală existente și în conformitate cu prevederile³⁵ Legii nr. 95/2006, a Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 126/2003 și a Ordinului comun MAI nr. 277/2004 și MS nr. 777/2004, Ministerului Sănătății (prin intermediul operatorilor medicali) și autorităților publice locale le revine sarcina de a realiza totalitatea facilităților de infrastructură aferente înființării ultimului punct de operare aeromedicală în zona montană, necesar 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 anexele³⁶ nr.1 și 2 ale strategiei, din următoarele surse financiare:

- Fonduri MAI 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 aviației.

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.

³⁵ - 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 OUG 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;

- 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 Ordinul comun MAI nr. 277/2004 și MS nr. 777/2004 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.

³⁶ Anexa nr. 1 „Planul de acțiune al Strategiei de consolidare și dezvoltare a Inspectoratului General de Aviație al MAI 2025-2030” și anexa nr. 2 „Estimarea fondurilor suplimentare necesare pentru implementarea Strategiei de consolidare și dezvoltare a IGAv al MAI 2025-2030” devin părți integrante din Strategia de consolidare și dezvoltare a IGAv al MAI 2025-2030.