



DCP 172/08.06.2016

Către: Ziare.com

În atenția doamnei Alexandra Șandru,

Stimată doamnă,

Ca urmare a solicitării dumneavoastră adresate Departamentului Comunicare Publică, vă transmitem următoarele:

1. Reprezentantul Administrației Prezidențiale în *Comisia interinstituțională pentru coordonarea activităților necesare constituirii unei capabilități aeriene destinate executării zborurilor speciale*, înființată prin *Decizia Prim-ministrului nr. 192/23.05.2016*, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, din 23.05.2016, este domnul George Vladimir Duhan, Consilier de Stat, șef al Departamentului Managementul Resurselor. Același reprezentant al Administrației Prezidențiale a făcut parte, începând cu luna mai 2015, și din *Comisia interministerială pentru negocierea achiziționării unei aeronave, a produselor și serviciilor aferente în scopul constituirii unei capabilități destinate executării zborurilor speciale*, care a funcționat în baza *Deciziei Prim-ministrului nr. 472/2013*, cu modificările și completările ulterioare.
2. Administrația Prezidențială nu are cerințe privind modelul aeronavei care execută zborurile speciale. Singurele cerințe avute în vedere sunt cele de capacitate de transport, rază de acțiune (scurt, mediu sau lung curier), în funcție de specificul misiunii, și mai ales respectarea condițiilor de siguranță impuse de legislația aferentă executării zborurilor speciale.
3. Înainte de a detalia situația particulară a operării zborurilor speciale cu TAROM, facem o scurtă prezentare a formatului de operare a zborurilor speciale după 1990.

Până în anul 2010, zborurile speciale au fost asigurate de Regia Autonomă Compania Română de Aviație ROMAVIA, înființată în baza Hotărârii Guvernului nr. 244/1991, structură abilitată să execute zborurile în folosul protocolului de stat. Din anul 2010, ROMAVIA a intrat în procedură de insolvență și nu a mai fost capabilă să execute zboruri speciale.

Ulterior, zborurile au fost asigurate prin contractarea de servicii de la TAROM sau alți operatori aerieni români existenți pe piață, conform *Hotărârii Guvernului nr. 755/1998*, cu modificările și completările ulterioare, fapt ce a determinat probleme în asigurarea de aeronave disponibile și costuri mari pentru beneficiari.

Referitor la deplasările efectuate cu operatorul național TAROM, costurile cu transportul aerian aferente deplasărilor delegațiilor oficiale conduse de Președintele României variază în funcție de ruta de zbor, perioada deplasării, dar mai ales de programul și gradul de încărcare al curselor TAROM în care sunt implicate aeronavele care vor executa zborul special.

Întrucât nu există o aeronavă destinată zborurilor speciale, beneficiarii acestora, în cazul nostru Administrația Prezidențială, solicită către TAROM o ofertă comercială pentru efectuarea deplasării, în conformitate cu legislația specifică, respectiv *Hotărârea Guvernului nr. 755/1998*, cu modificările și completările ulterioare.

În cazurile în care există o aeronavă disponibilă sau care poate fi scoasă din programul de zboruri al companiei și pusă la dispoziția instituției prezidențiale, care solicită realizarea zborului special, TAROM răspunde cu o ofertă comercială în care sunt incluse costurile efective pentru călătorie, dar și penalitățile pe care le achită TAROM pentru disponibilizarea aeronavei. Aceste penalități, adăugate de TAROM în factura finală emisă pe numele beneficiarului, reprezintă cheltuieli financiare conexe determinate de modificările făcute de companie pentru poziționări/repoziționări aeronave, anulări și modificări capacitate, rambursări, DBC – Denied Boarding Compensation), precum și o marjă comercială contractuală de 5% din valoarea contractului. Astfel, prin acest mecanism, se generează incertitudine privind posibilitatea efectuării deplasării, dar mai ales disfuncționalități în privința costurilor pe care le suportă beneficiarul în final.

În fapt, având în vedere imposibilitatea suprapunerii programului de lucru al TAROM cu agenda de vizite oficiale care presupun efectuarea de zboruri speciale, se ajunge în situația în care costurile unor deplasări către locații identice, pe coordonate similare, variază semnificativ și pot depăși cu mult valoarea normală pentru călătoria respectivă.

Ca exemplu oferim o cursă operată de TAROM către Bruxelles în anul 2015, cu ocazia Consiliului European din 19-20 martie 2015. În acest caz, Administrația Prezidențială a efectuat plăți pentru următoarele categorii de cheltuieli, regăsite în oferta comercială și factura finală emisă de TAROM:

- cheltuieli cu realizarea efectivă a zborului – suma de 280.546 lei;
- marja contractuală de 5% - suma de 14.027 lei;
- cheltuieli financiare suplimentare – 60.780 lei;

Costul total pentru efectuarea cursei respective a fost de 355.353 lei, din care 74.807 lei reprezintă cheltuieli conexe, cu o pondere de 21% din totalul cheltuielilor.

4. Aeronava despre care se face vorbire în Decizia Prim-ministrului nr. 192/23.05.2016 nu este o aeronavă proprie a Administrației Prezidențiale.

Administrația Prezidențială, alături de Guvern și de alte instituții determinate de legislația specifică, se vor regăsi printre beneficiarii curselor care vor fi realizate de capabilitatea aeriană destinată exclusiv executării zborurilor speciale, care urmează a fi constituită în urma demersurilor *Comisiei interinstituționale* înființate prin *Decizia Prim-ministrului nr. 192/23.05.2016*.

În acest moment, estimarea pe care o pot face toți beneficiarii, în cazul în care deplasările oficiale ar fi efectuate cu aeronave destinate strict acestui scop, este că aceștia vor achita doar costurile efective de operare pentru zborul special realizat, fără a mai exista costuri suplimentare percepute de operator, conform detalierei de la punctul 3.

Astfel, în ipoteza în care ar exista o capabilitate destinată executării zborurilor speciale, economiile pe care le poate realiza fiecare instituție publică beneficiară sunt substanțiale și pot ajunge chiar și până la 40-50% din costul total al unei curse, în funcție de perioada, durata deplasării, precum și de distanțele parcurse de aeronavele speciale.

5. Având în vedere și normele de protecție specifică pentru Președintele României, conform uzanțelor și procedurilor Serviciului de Protecție și Pază, menționăm că utilizarea avioanelor de linie implică riscuri și, în mod evident, măsuri ridicate de protecție pentru demnitar.

Necesitatea executării zborurilor speciale cu o aeronavă destinată strict acestui scop este data de următoarele aspecte de securitate și siguranță a zborului, precum și de elemente operaționale importante pentru posibilitatea exercitării continue a prerogativelor Președintelui României.

În acest context, facem referire și la reprezentarea națională a României. Pe aeroporturile de destinație, o aeronavă specială purtând însemnele naționale - numele statului, stemă, tricolor - reprezintă România. Mai mult decât atât, activitățile de protocol, obligatorii la nivel de șefi de state și de vizite oficiale, la aterizare/decolare (întâmpinare, gardă de onoare, covor roșu, etc.), nu se pot realiza decât în situația utilizării unei aeronave speciale și nu atunci când este folosită o aeronavă de linie.

Dintre elementele care justifică necesitatea executării zborurilor cu o aeronavă specială, detaliem următoarele aspecte:

5.1. Aspecte de securitate și siguranță a zborului:

a. Executarea zborului de control și evaluare al aeronavei:

Conform prevederilor legale, aeronava utilizată pentru executarea unui zbor special, trebuie să fie verificată, din punct de vedere tehnic, cu cel mult 24 de ore înainte de începerea zborului special, printr-un zbor de control și evaluare. Această activitate nu poate fi executată la zborurile comerciale de linie, mai ales dacă operatorul aerian este extern.

b. Controlul tehnic antiterorist al bagajelor și al aeronavei:

La zborurile executate cu aeronave de linie nu se poate asigura controlul din punct de vedere antiterorist la nivelul corespunzător prezenței în aeronavă a unui înalt demnitar. Chiar și accesul personalului de securitate la bordul aeronavei, pentru executarea controalelor, este foarte dificil, mai ales în cazul operatorilor aeriени externi și ale aeroporturilor externe.

c. Asigurarea securității pe timpul zborului:

Într-o aeronavă de linie, există probabilitatea de apariție a unui incident de securitate, având în vedere numărul și diversitatea pasagerilor aflați la bord. La un zbor executat cu o aeronavă specială, persoanele care se află la bord sunt cunoscute, verificate și controlate corespunzător.

d. Dotări necesare ale aeronavei:

Aeronava cu care se execută zborurile speciale, trebuie să fie dotată astfel încât să asigure un înalt grad de siguranță a zborurilor, și securitate aeronautică. În mod cert, o aeronavă de linie, nu poate să aibă dotările necesare asigurării securității (comunicații criptate, spațiu pentru depozitare armament, etc.).

Prezența la bordul aeronavei speciale a unei echipe tehnice asigură și intervenția operativă în cazul apariției unor eventuale defecte, acestea putând fi remediate în timp util.

În acest moment, operatorii aeriени români, alții decât compania națională TAROM, sunt în imposibilitatea de a satisface cerințele legislative, cu resursele disponibile.

În ceea ce privește echipajul de zbor (piloți) și cel de cabină (însoțitori de bord), având în vedere situarea acestora în proximitatea demnitarului, trebuie luate în considerare aspecte profesionale (experiența, pregătirea, capacitatea de a gestiona situații anormale, de urgență dar și situații de criză), dar și de securitate (informații clasificate, etc.).

5.2. Aspecte operaționale:

- a. Nevoia de informare și comunicare, reprezintă unul din cele mai importante motive. Pe timpul deplasării cu o aeronavă de linie, demnitarul este complet privat de posibilitatea comunicării cu instituțiile țării, aspect inacceptabil având în vedere responsabilitatea

acestor funcții și a nevoii contactului și conducerii permanente. Dacă demnitarul se află într-o aeronavă de line, angajat într-un zbor (care poate fi și de 10 ore), iar în țară apare o situație excepțională, nu va exista posibilitatea informării și luarea deciziilor corespunzătoare;

- b. Managementul timpului, aspect extrem de important pentru un demnitar. Un demnitar nu trebuie să își stabilească programul după orarul de zbor al unei curse de line, să staționeze (chiar și câteva ore) pe un aeroport pentru realizarea unei escale. Există foarte multe destinații pentru care operatorii aerieni români nu au prevăzute zboruri regulate sau acestea sunt programate la ore neconvenabile din punctul de vedere al programului și protocolului stabilit pentru deplasarea respectivă.

Departamentul Comunicare Publică