

**DECIZIA  
DIRECTORULUI GENERAL AL  
AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE ROMÂNE**

Nr. D 960 din 05.12.2014

În temeiul prevederilor Hotărârii Guvernului României nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, cu modificările și completările ulterioare,

În conformitate cu Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 1185/2006 privind desemnarea Autorității Aeronautice Civile Române ca autoritate națională de supervizare, organism tehnic specializat pentru îndeplinirea funcției de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă, la nivel național,

În baza competențelor acordate prin Hotărârea Consiliului de Administrație nr. 5/18.02.2013 pct.6 lit.b) privind delegarea atribuțiilor de conducere executivă a RA-AACR și stabilite prin Contractul de mandat nr. 13057/22.04.2013 al Directorului General,

În conformitate cu prevederile reglementării RACR-AD-AADC privind autorizarea aerodromurilor civile, ediția 01/2010 aprobată prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 479/2010, cu modificările și completările ulterioare și ale reglementării RACR-AD-PETA privind proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor, ediția 01/2008 aprobată prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1148/2008, cu modificările și completările ulterioare,

Directorul General al Autorității Aeronautice Civile Române

**DECIDE:**

**Art. 1.** Începând cu data prezentei decizii, se aprobă și intră în vigoare Procedurile și Instrucțiunile de Aeronautică Civilă PIAC-AD-CSMS: Cerințe de implementare a sistemului de management al siguranței pe aerodromurile civile, ediția 02/2014.

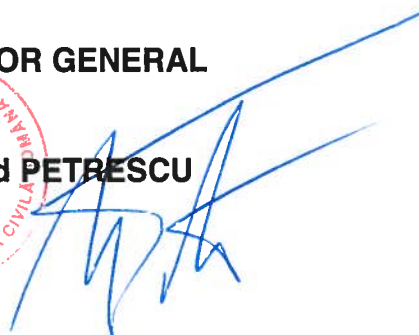
**Art. 2.** Începând cu data prezentei decizii, se abrogă Decizia DG al AACR nr. D1227 din 24.12.2010 privind aprobarea Procedurilor și Instrucțiunilor de Aeronautică Civilă PIAC-AD-CSMS: Sisteme de management al siguranței. Cerințe pentru aerodromurile civile, ediția 01/2010 și Decizia DG al AACR nr. D279 din 31.03.2010 privind aprobarea Procedurilor și Instrucțiunilor de Aeronautică Civilă PIAC-AD-SISMS: Supravegherea implementării SMS pe aerodromurile civile, ediția 01/2010.

**Art. 3.** Direcția Supervizare și administratorii aerodromurilor civile vor lua măsuri pentru ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei decizii, în părțile care le revin.

**DIRECTOR GENERAL**



**Armand PETRESCU**



**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ  
ROMÂNĂ**

**Proceduri și  
Instrucțiuni de  
Aeronautică  
Civilă**

**PIAC - AD - CSMS**

**Cerințe de implementare a sistemului de  
management al siguranței pe aerodromurile civile**

**Ediția 02 / 2014**

PAGINĂ LĂSATĂ INTENȚIONAT LIBERĂ

---

**CUPRINS**

	Pagina
<b>CAPITOLUL 1 – GENERALITĂȚI</b>	1-1
1.1. Introducere	1-1
1.2. Scop și aplicabilitate	1-1
1.3. Documente de referință	1-2
1.4. Definiții și abrevieri	1-3
1.4.1. Definiții	1-3
1.4.2. Abrevieri	1-4
1.5. Cadrul SMS	1-4
<b>CAPITOLUL 2 – POLITICA ȘI OBIECTIVELE SIGURANȚEI</b>	2-1
2.1. Generalități	2-1
2.2. Angajamentul și răspunderea managementului	2-1
2.3. Răspunderi privind siguranța	2-2
2.4. Nominalizarea personalului cheie privind siguranța	2-4
2.5. Planificarea coordonării acțiunilor în situații de urgență	2-7
2.6. Documentația SMS	2-7
<b>CAPITOLUL 3 – MANAGEMENTUL RISCURILOR PRIVIND SIGURANȚA</b>	3-1
3.1. Generalități	3-1
3.2. Identificarea pericolelor	3-1
3.3. Evaluarea și diminuarea riscurilor privind siguranța aviației civile	3-4
<b>CAPITOLUL 4 – ASIGURAREA SIGURANȚEI</b>	4-1
4.1. Generalități	4-1
4.2. Monitorizarea și măsurarea performanței siguranței	4-1
4.3. Managementul schimbării	4-3
4.4. Îmbunătățirea continuă a SMS	4-4

---

	Pagina
<b>CAPITOLUL 5 – PROMOVAREA SIGURANȚEI</b>	5-1
5.1. Generalități	5-1
5.2. Instruirea în domeniul siguranței	5-1
5.3. Comunicarea privind siguranța	5-2
<b>CAPITOLUL 6 – IMPLEMENTAREA SMS PE AERODROMURILE CIVILE</b>	6-1
6.1. Descrierea sistemului	6-1
6.2 Integrarea sistemelor de management	6-1
6.3 Integrarea SMS și QMS	6-1
6.4 Analiza gap	6-1
6.5 Planul de implementare a SMS	6-2
6.6 Indicatori de performanță a siguranței	6-3
6.7 Abordarea în faze a implementării	6-3

---

## CAPITOLUL 1 – GENERALITĂȚI

### 1.1 Introducere

(1) Siguranța aviației civile (SAC) este starea în care posibilitatea vătămării persoanelor sau deteriorării bunurilor materiale este redusă la, și menținută la sau sub un nivel acceptabil, printr-un proces continuu de identificare a pericolelor și prin managementul riscului privind siguranța.

(2) Sistemul de management al siguranței (SMS) este un sistem care asigură operarea în siguranță a aeronavelor prin managementul eficient al riscului privind siguranța zborului. Acest sistem este conceput astfel încât să îmbunătățească continuu siguranța prin colectarea și analiza datelor, identificarea pericolelor și evaluarea permanentă a riscurilor asociate. SMS urmărește să limiteze sau să diminueze proactiv riscurile, înainte ca acestea să conducă la evenimente de aviație civilă. Este un sistem proporțional cu obligațiile organizației și obiectivele sale privind siguranța.

(3) SMS este necesar pentru ca organizațiile de aviație, în particular aerodromurile, să identifice pericolele și să gestioneze riscurile privind siguranța apărute în timpul derulării operațiunilor/activităților specifice. SMS include elemente-cheie esențiale pentru identificarea pericolelor și managementul riscului privind siguranța, asigurând că:

- a) Informațiile necesare sunt disponibile;
- b) Instrumentele corespunzătoare sunt disponibile în vederea utilizării lor de către organizație;
- c) Instrumentele sunt adecvate sarcinilor care trebuie îndeplinite;
- d) Instrumentele sunt proporționale cu necesitățile și constrângerile organizației; și
- e) Deciziile sunt adoptate luând în considerare pe deplin riscul privind siguranța.

### 1.2 Scop și aplicabilitate

- (1) Prezenta procedură stabilește cadrul și cerințele generale de elaborare, implementare și îmbunătățire continuă a unui sistem de management al siguranței (SMS) pe aerodromurile civile din România.
- (2) Prevederile prezentei proceduri se aplică tuturor administratorilor aerodromurilor civile autorizate, precum și administratorilor aerodromurilor civile înregistrate care se angajează să elaboreze și să implementeze un SMS.
- (3) Prevederile prezentei proceduri se aplică de către administratorii aerodromurilor civile menționați la alin. (2), adaptate la particularitățile fiecărui aerodrom (varietatea și complexitatea operațiunilor/activităților de aerodrom, volumul și structura traficului aerian, diversitatea utilizatorilor aerodromului, interfețele specifice) și corelate cu cerințele și recomandările actelor normative aplicabile în vigoare.

(4) SMS tratează activitățile de aviație ale unui aerodrom civil, care sunt legate de operarea în siguranță a aeronavelor. Domeniul de aplicare a SMS poate include, indirect, și alte activități ale organizației, care sprijină dezvoltarea operațională, cum ar fi: activități financiare, privind resursele umane sau aferente domeniului juridic. Este esențial ca SMS să implice utilizatorii/părțile interesate, cu potențial impact asupra performanței organizației în domeniul siguranței.

(5) Trebuie luate în considerare date potențiale încă din stadiul inițial al implementării SMS și pe tot parcursul evaluărilor interne ulterioare ale SMS. Următoarele părți interesate pot furniza date aerodromurilor civile, în funcție de impactul lor potențial asupra performanței privind siguranța:

- a) Profesioniști din domeniul aviației;
- b) Autorități de reglementare și administrative din domeniul aviației;
- c) Asociații și federații de profesioniști;
- d) Organizații internaționale de aviație;
- e) Subcontractanți; și
- f) Pasageri/Publicul călător.

### 1.3 Documente de referință

(1) Ordonanța Guvernului României nr. 29/1997 privind Codul aerian civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

(2) Programul Național de Siguranță în Aviația Civilă și de numire a directorului general al Autorității Aeronautice Civile Române ca manager responsabil pentru implementarea și monitorizarea funcționării Programului Național de Siguranță în Aviația Civilă, aprobat prin Ordinul MTI nr. 64/2012;

(3) Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE, cu modificările și completările ulterioare;

(4) Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului;

(5) RACR-AD-PETA: Proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor (ediția curentă);

(6) RACR-AD-AADC: Autorizarea aerodromurilor civile (ediția curentă);

- 
- (7) PIAC-AD-AADC: Autorizarea aerodromurilor civile (ediția curentă);
  - (8) Anexa 19 ICAO: Managementul siguranței (ediția curentă);
  - (9) ICAO Doc 9859: Manual de management al siguranței (ediția curentă);
  - (10) ICAO Doc 9734: Manual de supraveghere a siguranței (ediția curentă).

## 1.4 Definiții și abrevieri

### 1.4.1 Definiții

**Diminuarea riscurilor.** Procesul de încorporare a acțiunilor de apărare sau controalelor preventive pentru reducerea severității și/sau probabilității consecinței prevăzute a unui pericol.

**Erori.** Acțiuni sau inacțiuni ale unei persoane operaționale, care conduc la abateri de la intențiile sau așteptările organizației sau de la cele ale sale.

**Indicator al performanței siguranței.** Un parametru al siguranței bazat pe date, utilizat pentru monitorizarea și evaluarea performanței privind siguranța.

**Indicatori de consecințe ridicate.** Indicatori de performanță a siguranței referitori la monitorizarea și măsurarea evenimentelor cu consecințe importante, cum ar fi accidentele și incidentele grave. Indicatorii de consecințe ridicate sunt uneori referiți ca indicatori reactivi.

**Indicatori de consecințe scăzute.** Indicatori de performanță a siguranței referitori la monitorizarea și măsurarea evenimentelor sau activităților cu consecințe scăzute, cum ar fi: incidentele, constatările privind neconformarea sau abaterile. Indicatorii de consecințe scăzute sunt uneori referiți ca indicatori proactivi / predictivi.

**Managerul responsabil.** O anumită persoană, identificabilă, care are responsabilitate asupra punerii în aplicare și derulării eficiente a SSP al Statului sau a SMS-ului aerodromului civil.

**Managementul schimbării.** Un proces formal de gestionare a modificărilor dintr-o organizație într-o manieră sistematică, astfel încât modificările care pot avea un impact asupra pericolelor identificate și strategiilor de diminuare a riscurilor să fie luate în considerare înainte de implementarea lor.

**Mijloace de apărare.** Acțiuni specifice de diminuare, controale preventive sau măsuri de redresare puse în aplicare pentru a preveni materializarea unui pericol sau escaladarea lui într-o consecință nedorită.



**Nivel acceptabil al performanței siguranței (ALoSP).** Nivelul minim al performanței siguranței aviației civile dintr-un stat, așa cum este definit în Programul de Siguranță al Statului (SSP) sau al unui furnizor de servicii, așa cum este definit în SMS-ul său, exprimat ca obiective de performanță și ca indicatori de performanță privind siguranța.

**Programul de siguranță al statului (SSP).** Set integrat de reglementări și activități care vizează îmbunătățirea siguranței în aviația civilă, la nivelul statului.

**Performanța siguranței.** O realizare în domeniul siguranței a Statului sau a furnizorului de servicii, așa cum este definită în obiectivele și indicatorii de performanță privind siguranța.

**Risc privind siguranța.** Probabilitatea și severitatea estimate ale consecințelor sau rezultatelor unui pericol.

**Sistemul de management al siguranței (SMS).** O abordare sistematică a gestionării siguranței, ce include structurile, responsabilitățile, politicile și procedurile organizaționale necesare.

#### 1.4.2 Abrevieri

- ERP** - planul de acțiune în cazul situațiilor de urgență  
**FDA** - analiza datelor de zbor  
**MOR** - raport obligatoriu de eveniment  
**PNSAC** - Programul Național de Siguranță în Aviația Civilă  
**QMS** - sistem de management al calității  
**SAC** - siguranța aviației civile  
**SAG** - grupuri de acțiune privind siguranța  
**SMS** - sistem de management al siguranței  
**SOP** - proceduri standard de operare  
**SRC** - comitet de evaluare a siguranței

#### 1.5 Cadrul SMS

(1) Cadrul SMS include patru componente și douăsprezece elemente, reprezentând cerințele minime pentru elaborarea și implementarea SMS.

(2) Cele patru componente și douăsprezece elemente care compun cadrul SMS sunt următoarele:

- a. Politica și obiectivele privind SAC
  - (i) Angajamentul și responsabilitatea managementului
  - (ii) Răspunderi privind siguranța
  - (iii) Nominalizarea personalului cheie privind siguranța
  - (iv) Planificarea coordonării acțiunilor în situații de urgență
  - (v) Documentația SMS
  
- b. Managementul riscurilor privind SAC
  - (i) Identificarea pericolelor
  - (ii) Evaluarea și reducerea riscurilor privind SAC
  
- c. Asigurarea SAC
  - (i) Monitorizarea și măsurarea performanței SAC
  - (ii) Managementul schimbării
  - (iii) Îmbunătățirea continuă a SMS
  
- d. Promovarea siguranței
  - (i) Instruirea în domeniul siguranței
  - (ii) Comunicarea privind siguranța

**PAGINĂ LĂSATĂ INTENȚIONAT LIBERĂ**

---

## CAPITOLUL 2 – POLITICA ȘI OBIECTIVELE SIGURANȚEI

### 2.1 Generalități

Politica privind siguranța evidențiază principiile, procesele și metodele SMS al unui aerodrom civil în vederea atingerii rezultatelor dorite în domeniul siguranței. Politica stabilește angajamentul managementului superior de a încorpora și îmbunătăți continuu siguranța în toate aspectele activităților sale. Managementul superior dezvoltă la nivelul organizației obiective măsurabile și realizabile în domeniul siguranței.

### 2.2 Angajamentul și răspunderea managementului

- (1) Administratorul aerodromului civil trebuie să definească politica în domeniul siguranței, în conformitate cu cerințele internaționale și naționale.
  - (2) Politica în domeniul siguranței trebuie:
    - a) să reflecte angajamentul organizației privind siguranța;
    - b) să includă o declarație clară cu privire la asigurarea resurselor necesare pentru implementarea politicii în domeniul siguranței;
    - c) să includă proceduri de raportare privind siguranța;
    - d) să indice, în mod clar, ce tipuri de comportamente nu sunt acceptabile cu privire la activitățile aeronautice ale aerodromului și să includă circumstanțele în care nu s-ar aplica măsuri disciplinare;
    - e) să fie semnată de către managerul responsabil;
    - f) să fie comunicată, cu aprobare vizibilă, în întreaga organizație; și
    - g) să fie revizuită periodic, pentru a se asigura că rămâne relevantă și adecvată organizației.
  - (3) Managementul aerodromului civil trebuie să reducă riscurile asociate domeniului siguranței prin:
    - a) stabilirea priorităților și sarcinilor organizației;
    - b) prevederea procedurilor privind modalitatea de a efectua activități sau procese;
    - c) angajarea, pregătirea și supravegherea angajaților;
    - d) achiziționarea echipamentelor care sprijină operațiunile/activitățile de aerodrom;
    - e) utilizarea abilităților personalului propriu; și
    - f) alocarea resurselor necesare.
  - (4) Managementul aerodromului civil trebuie să asigure că:
    - a) directivele și controalele privind siguranța sunt încorporate în SOP-uri;
    - b) angajații respectă SOP-urile și directivele de siguranță; și
    - c) echipamentele rămân în stare de funcționare.
  - (5) Managementul superior dezvoltă și sprijină politica de siguranță, care este semnată de către managerul responsabil.
-

(6) După elaborarea politicii de siguranță, managementul superior trebuie:

- a) să accepte politica (în mod vizibil, pe document);
- b) să comunice politica întregului personal corespunzător;
- c) să stabilească obiective de performanță privind siguranța pentru SMS și organizație; și
- d) să stabilească obiective de siguranță care identifică ce anume intenționează organizația să realizeze în ceea ce privește managementul siguranței.

(7) Politica privind siguranța trebuie să includă un angajament al managementului aerodromului cu privire la:

- a) atingerea celor mai înalte standarde de siguranță;
- b) conformarea cu toate cerințele de reglementare aplicabile;
- c) conformarea cu standardele internaționale;
- d) adoptarea celor mai bune practici dovedite, adecvate activității;
- e) furnizarea tuturor resurselor necesare;
- f) asigurarea faptului că siguranța este responsabilitatea principală a tuturor managerilor;
- g) urmărirea politicii disciplinare; și
- h) asigurarea că politica privind siguranța este înțeleasă, pusă în aplicare și menținută la toate nivelurile organizației.

(8) Politica disciplinară trebuie utilizată pentru a determina dacă a avut loc o încălcare care necesită adoptarea unor măsuri dincolo de cerințele de analiză ale sistemelor de management al riscului. Este esențial să se asigure că persoanele responsabile pentru efectuarea determinării respective au expertiza tehnică necesară pentru a considera în totalitate contextul raportării, diminuând astfel probabilitatea ca personalul și aerodromul civil să poată fi expuși unor situații nedrepte sau necorespunzătoare.

(9) O politică de protejare adecvată a datelor privind siguranța, precum și a raporturilor acestor date, poate avea un efect pozitiv important asupra culturii de raportare. În momentul în care se stabilește că un raport nu implică o încălcare, aerodromul civil și AACR trebuie să permită efectuarea unei analize de siguranță semnificative fără implicarea personalului sau anumitor utilizatori/subcontractanți. O astfel de politică poate îmbunătăți considerabil calitatea datelor colectate.

### **2.3 Răspunderi privind siguranța**

(1) Administratorul aerodromului civil trebuie:

- a) să identifice managerul responsabil care, independent de alte funcții deținute, are responsabilitatea principală și răspunderea finală, în numele organizației, de a implementa și menține SMS-ul;

- 
- b) să definească, în mod clar, liniile de răspundere pentru siguranță în întreaga organizație, incluzând o răspundere directă pe linie de siguranță din partea managementului superior;
  - c) să identifice răspunderile tuturor membrilor managementului, indiferent de alte funcții, precum și pe cele ale angajaților, cu privire la performanța SMS în domeniul siguranței;
  - d) să documenteze și să comunice în întreaga organizație responsabilitățile, răspunderile și autoritatea referitoare la siguranță;
  - e) să definească nivelurile de management care au autoritatea de a lua decizii cu privire la toleranța la risc a siguranței.

(2) Managerul responsabil identificat de către administratorul aerodromului civil este singura persoană care are responsabilitatea finală pentru SMS, inclusiv responsabilitatea de a furniza resursele esențiale pentru implementarea și menținerea acestuia. Autoritatea și responsabilitățile managerului responsabil includ, dar nu se limitează la, următoarele:

- a) furnizarea și alocarea de resurse umane, tehnice, financiare sau a altor resurse necesare pentru performanța eficientă și eficientă a SMS;
- b) responsabilitatea directă pentru conducerea afacerilor organizației;
- c) autoritatea finală asupra operațiunilor efectuate în baza certificatului de autorizare a aerodromului civil;
- d) stabilirea și promovarea politicii privind siguranța;
- e) stabilirea obiectivelor organizației privind siguranța;
- f) să acționeze ca un campion al organizației în domeniul siguranței;
- g) responsabilitatea finală pentru soluționarea tuturor problemelor legate de siguranță; și
- h) stabilirea și menținerea abilității organizației de a învăța din analiza datelor colectate prin intermediul sistemului său de raportare cu privire la siguranță.

(3) În funcție de dimensiunea, structura și complexitatea aerodromului civil, managerul responsabil poate fi:

- a) directorul general al aerodromului civil;
- b) președintele consiliului de administrație;
- c) un partener (asociat); sau
- d) proprietarul (dacă este aplicabil).

(4) Managerul responsabil trebuie să aibă atributele necesare pentru îndeplinirea acestei funcții. Deși managerul responsabil are multe funcții în organizație, atributul său principal este de a inculca ideea că siguranța este o valoare de bază în cadrul organizației și de a asigura că SMS-ul este implementat și menținut în mod corespunzător prin alocarea resurselor și a sarcinilor necesare.

(5) Toate pozițiile, responsabilitățile și autoritatea legate de SAC trebuie definite, documentate și comunicate în întreaga organizație. Răspunderile pe linie de siguranță ale

fiecărui manager superior (șef de departament sau persoană responsabilă de o unitate funcțională) sunt componente integrante ale fișei postului său.

(6) Răspunderile, responsabilitățile și autoritatea referitoare la SMS ale tuturor managerilor superiori corespunzător trebuie descrise în documentația SMS a aerodromului civil. Funcțiile obligatorii legate de siguranță, efectuate de managerul siguranței, biroul de siguranță, grupuri de acțiune privind siguranța, etc. pot fi încorporate în fișele posturilor, procesele și procedurile existente.

(7) Managerul siguranței răspunde în fața managerului responsabil pentru performanța SMS și furnizarea serviciilor de siguranță altor departamente din cadrul organizației.

(8) Administratorul unui aerodrom civil este responsabil de performanța în domeniul siguranței activităților proprii derulate sau a serviciilor furnizate în legătură cu operarea în siguranță a aeronavelor de subcontractanți care nu necesită certificare sau autorizare separate în privința siguranței. Administratorul aerodromului trebuie să se asigure că propriile sale cerințe de performanță în domeniul siguranței sunt îndeplinite. Este esențial ca SMS-ul aerodromului să interacționeze cu sistemele privind siguranța ale subcontractanților implicați. Interfața dintre SMS-ul organizației și cel al sistemelor privind siguranța ale subcontractanților trebuie să trateze coordonat identificarea pericolelor, evaluarea riscului și dezvoltarea strategiilor de reducere a riscului, acolo unde este aplicabil. Administratorul aerodromului civil trebuie să se asigure că:

- a) există o politică ce stabilește în mod clar un flux al răspunderii și autorității privind siguranța între aerodrom și subcontractant;
- b) subcontractantul are un sistem de raportare privind siguranța, proporțional cu dimensiunea și complexitatea organizației sale, care facilitează identificarea din timp a pericolelor și a cedărilor sistemelor de interes pentru aerodrom;
- c) comitetul de evaluare a siguranței al aerodromului include reprezentarea subcontractantului, acolo unde este cazul;
- d) sunt dezvoltati indicatori de siguranță/calitate pentru monitorizarea performanței subcontractantului, dacă este cazul;
- e) personalul subcontractantului beneficiază de metodele de comunicații disponibile ale organizației privind siguranța; și
- f) sunt dezvoltate și testate rolurile, responsabilitățile și funcțiile subcontractantului relevante pentru planul de răspuns în situații de urgență al aerodromului.

#### **2.4 Nominalizarea personalului cheie privind siguranța**

(1) În cadrul aerodromului civil trebuie nominalizat un manager al siguranței calificat pentru această funcție. Managerul siguranței poate avea denumiri diferite în organizații diferite, însă, în scopurile acestui PIAC, se utilizează termenul generic de „manager al siguranței”.

---

(2) Managerul siguranței este, de regulă, persoana responsabilă pentru elaborarea și menținerea unui SMS eficace. Managerul siguranței îi consiliază de asemenea pe managerul responsabil și pe managerii ierarhici în chestiunile de management al siguranței și este responsabil de coordonarea și comunicarea chestiunilor privind siguranța în interiorul organizației, precum și cu părțile interesate din exterior.

(3) Funcțiile managerului siguranței trebuie să includă, dar să nu se limiteze neapărat doar la următoarele:

- a) gestionarea planului de implementare a SMS în numele managerului responsabil;
- b) efectuarea/facilitarea identificării pericolelor și analiza riscului privind siguranța;
- c) monitorizarea acțiunilor corective și evaluarea rezultatelor acestora;
- d) furnizarea rapoartelor periodice privind performanța organizației în domeniul siguranței;
- e) menținerea înregistrărilor și a documentației cu privire la siguranță;
- f) planificarea și facilitarea instruirii personalului din domeniul siguranței;
- g) oferirea consilierii independente în chestiuni privind siguranța;
- h) monitorizarea problemelor privind siguranța din industria aeronautică și impactul perceput al acestora asupra operațiunilor/activităților organizației;
- i) coordonarea și comunicarea (în numele managerului responsabil) cu autoritatea de supraveghere a statului și alte agenții ale statului, după cum este necesar, cu privire la chestiuni legate de siguranță; și
- j) coordonarea și comunicarea (în numele managerului responsabil) cu organizațiile internaționale cu privire la chestiuni legate de siguranță.

(4) Criteriile de selecție pentru managerul siguranței trebuie să includă, dar să nu se limiteze la, următoarele:

- a) experiență în managementul siguranței/calității;
- b) experiență operațională;
- c) instruire tehnică, pentru a înțelege sistemele care sprijină operațiunile aerodromului;
- d) abilități bune de socializare;
- e) abilități analitice și de rezolvare a problemelor;
- f) abilități în managementul proiectelor; și
- g) abilități de comunicare verbală și scrisă.

(5) Managerul siguranței este persoana responsabilă de colectarea și analizarea datelor privind siguranța și de distribuirea informațiilor cu privire la siguranță managerilor ierarhici.

(6) Este necesar un proces formal de evaluare a eficacității și eficienței oricăror strategii de reducere a riscului, folosite pentru a atinge obiectivele convenite de performanță în domeniul siguranței ale organizației. Un posibil proces include crearea unui comitet de evaluare a siguranței (SRC). SRC oferă platforma care contribuie la realizarea obiectivelor



de alocare a resurselor și evaluarea eficacității și eficienței strategiilor de reducere a riscului. SRC este un comitet la un nivel foarte înalt, prezidat de către managerul responsabil și compus din manageri superiori, inclusiv manageri ierarhici responsabili de zonele funcționale, precum și cei din departamente administrative relevante. Managerul siguranței participă în SRC doar în calitate de consultant. Întâlnirile SRC pot să nu aibă o frecvență prestabilită, cu excepția cazurilor în care circumstanțe excepționale o impun diferit.

(7) SRC trebuie:

- a) să monitorizeze eficacitatea SMS;
- b) să monitorizeze luarea în timp util a oricărei măsuri corective necesare;
- c) să monitorizeze performanța în domeniul siguranței în raport cu politica și obiectivele privind siguranța ale organizației;
- d) să monitorizeze eficacitatea proceselor de management al siguranței ale organizației;
- e) să monitorizeze eficacitatea supervizării siguranței operațiunilor subcontractate; și
- f) să asigure alocarea resurselor corespunzătoare, în scopul atingerii unei performanțe în domeniul siguranței, dincolo de cea impusă de respectarea reglementărilor.

(8) Grupurile de acțiune privind siguranța (SAG) sunt compuse din manageri ierarhici și personal din linia întâi și sunt conduse, în mod normal, de către un manager ierarhic desemnat. SAG sunt entități tactice care se ocupă de chestiuni specifice de implementare conform indicației SRC.

(9) SAG trebuie:

- a) să supravegheze performanța operațională în domeniul siguranței din zonele funcționale ale organizației și asigură că sunt efectuate activități adecvate de management al riscului privind siguranța, cu implicarea necesară a personalului în scopul creșterii conștientizării cu privire la siguranță;
- b) să coordoneze rezolvarea strategiilor de reducere a riscurilor pentru consecințele identificate ale pericolelor și se asigură că există aranjamente satisfăcătoare pentru captarea datelor cu privire la siguranță și feedback-ul angajaților;
- c) să evalueze impactul asupra siguranței legat de introducerea modificărilor operaționale sau a noilor tehnologii;
- d) să coordoneze implementarea planurilor de acțiuni corective și asigură întreprinderea acțiunilor corective în timp util;
- e) să analizeze eficacitatea recomandărilor anterioare privind siguranța; și
- f) să supravegheze activitățile de promovare a siguranței, în măsura în care este necesar, pentru a crește conștientizarea personalului cu privire la probleme legate de siguranță și pentru a se asigura că acesta beneficiază de oportunități corespunzătoare de participare la activități de management al siguranței.

---

## 2.5 Planificarea coordonării acțiunilor în situații de urgență

(1) Administratorul aerodromului civil trebuie să se asigure că planul de acțiune în cazul situațiilor de urgență (ERP) este coordonat în mod adecvat cu ERP ale organizațiilor cu care trebuie să interacționeze în timpul derulării operațiunilor/activităților sale.

(2) ERP trebuie să documenteze acțiunile ce urmează a fi întreprinse de către întreg personalul responsabil în timpul situațiilor de urgență din domeniul aviației. ERP trebuie să asigure că există o tranziție ordonată și eficientă de la operațiunile normale la cele de urgență, inclusiv alocarea responsabilităților în situații de urgență și delegarea autorității. Autorizația personalului-cheie de a acționa este de asemenea cuprinsă în plan, precum și mijloacele de coordonare a eforturilor necesare pentru a face față situației de urgență. Obiectivul general îl constituie salvarea vieților, continuarea în siguranță a operațiunilor și revenirea la operațiuni normale cât mai curând posibil.

(3) Aplicabilitatea planificării răspunsului în cazul situațiilor de urgență se extinde la utilizatorii/subcontractanții cărora le poate fi imputabil sau care pot fi afectați de un eveniment legat de siguranța aeronautică.

## 2.6 Documentația SMS

(1) Administratorul aerodromului civil trebuie să dezvolte un plan de implementare a SMS, avizat oficial de organizație, care definește abordarea organizației cu privire la managementul siguranței, într-o manieră care îndeplinește obiectivele de siguranță ale organizației.

(2) Administratorul aerodromului civil trebuie să elaboreze și să mențină o documentație SMS care să descrie:

- a) politica și obiectivele privind siguranța;
- b) cerințele SMS;
- c) procesele și procedurile SMS;
- d) răspunderile, responsabilitățile și autoritatea pentru procesele și procedurile SMS;
- și
- e) rezultatele SMS.

(3) Administratorul aerodromului civil trebuie să elaboreze și să mențină un manual SMS ca parte a documentației sale SMS.

(4) Documentația SMS trebuie să includă un document care descrie SMS-ul organizației. Acest document servește și ca o comunicare (declarație) a SMS-ului organizației către AACR, în scopul acceptării, evaluării și supravegherii ulterioare a SMS. Acest document SMS la nivel înalt poate fi un document de sine stătător sau poate fi o "secțiune/ un capitol SMS" distinct dintr-un document existent aprobat de organizație sau de AACR. În cazul în care detalii privind procesele SMS ale organizației sunt deja tratate în documente existente, este suficientă trimiterea corespunzătoare la aceste documente. Acest

document SMS trebuie actualizat și, în cazul în care se intenționează sau se fac modificări semnificative, acestea pot avea nevoie de aprobarea AACR, dacă este necesar.

(5) Documentația SMS trebuie să cuprindă toate elementele și procesele SMS și să includă:

- a) O descriere consolidată a componentelor și elementelor SMS, cum ar fi:
  - (i) gestionarea documentelor și înregistrărilor;
  - (ii) cerințe de reglementare a SMS;
  - (iii) cadru, domeniu și integrare;
  - (iv) politica privind siguranța și obiectivele privind siguranță;
  - (v) răspunderi pe line de siguranță și personal-cheie;
  - (vi) sistem de raportare voluntară a pericolelor;
  - (vii) proceduri de raportare și investigare a incidentelor;
  - (viii) procese de identificare a pericolelor și de evaluare a riscului;
  - (ix) indicatori de performanță a siguranței;
  - (x) instruire și comunicare în domeniul siguranței;
  - (xi) îmbunătățire continuă și audit SMS;
  - (xii) managementul schimbării; și
  - (xiii) planificarea de contingență a operațiunilor sau pentru situațiile de urgență;
- b) Înregistrările și documentele cu privire la SMS-ul curent, cum ar fi:
  - (i) registru de rapoarte cu privire la pericole și modele de rapoarte propriu-zise;
  - (ii) Indicatori de performanță în domeniul siguranței și hărți aferente;
  - (iii) evidența evaluărilor complete sau în curs de desfășurare cu privire la siguranță;
  - (iv) înregistrări ale analizei interne sau ale auditurilor SMS;
  - (v) înregistrări privind promovarea siguranței;
  - (vi) înregistrările privind instruirea personalului în domeniul SMS/siguranței;
  - (vii) minutele întâlnirilor comitetului siguranței/SMS; și
  - (viii) planul de implementare a SMS.

---

**CAPITOLUL 3 – MANAGEMENTUL RISCURILOR PRIVIND SIGURANȚA****3.1 Generalități**

(1) Pentru a-și atinge obiectivele de performanță în domeniul siguranței, administratorii aerodromurilor civile trebuie să se asigure că riscurile pentru siguranță întâlnite în activitățile aeronautice sunt controlate. Acest proces este cunoscut drept managementul riscurilor pentru siguranță și include identificarea pericolelor, evaluarea riscurilor asociate și implementarea măsurilor corespunzătoare de remediere. Procesul de management al riscului privind siguranța este ilustrat în Figura 1.

(2) Componenta de management al riscului privind siguranța identifică în mod sistematic pericolele care există în contextul derulării operațiunilor/activităților de aerodrom. Pericolele pot fi rezultatul sistemelor care sunt defectuoase din punct de vedere al proiectării, funcțiilor tehnice, interfeței umane sau interacțiunilor cu alte procese sau sisteme. Acestea pot rezulta, de asemenea, din eșecul proceselor sau sistemelor existente de a se adapta la schimbările din mediul operațional al aerodromului civil. Analiza atentă a acestor factori în timpul fazelor de planificare, proiectare și implementare poate adesea identifica posibile pericole înainte ca sistemul să devină operațional.

(3) Înțelegerea sistemului și a mediului lui de funcționare este de asemenea esențială pentru atingerea unei performanțe înalte în domeniul siguranței. Pericolele pot fi descoperite în timpul ciclului de viață operațional, cu ajutorul rapoartelor angajaților sau prin investigarea incidentelor. Analiza acestor pericole trebuie efectuată în contextul sistemului. Acest context este esențial pentru a se evita atribuirea evenimentelor „erorii umane”, în cazul în care defectele din sistem pot fi neglijate, rămânând latente până la apariția evenimentelor viitoare, posibil mai periculoase.

**3.2 Identificarea pericolelor**

(1) Administratorul aerodromului civil trebuie să elaboreze și să mențină un proces formal care să asigure identificarea pericolelor asociate operațiunilor/activităților sale aeronautice.

(2) Identificarea pericolelor trebuie să se bazeze pe o combinație de metode reactive, proactive și predictive de colectare a datelor cu privire la siguranță.

(3) În sistemele dezvoltate de management al siguranței, identificarea pericolelor este continuă și este o parte integrantă a proceselor organizaționale ale aerodromului civil. Diferite condiții declanșează activități mai profunde și de anvergură de identificare a pericolelor și pot include:

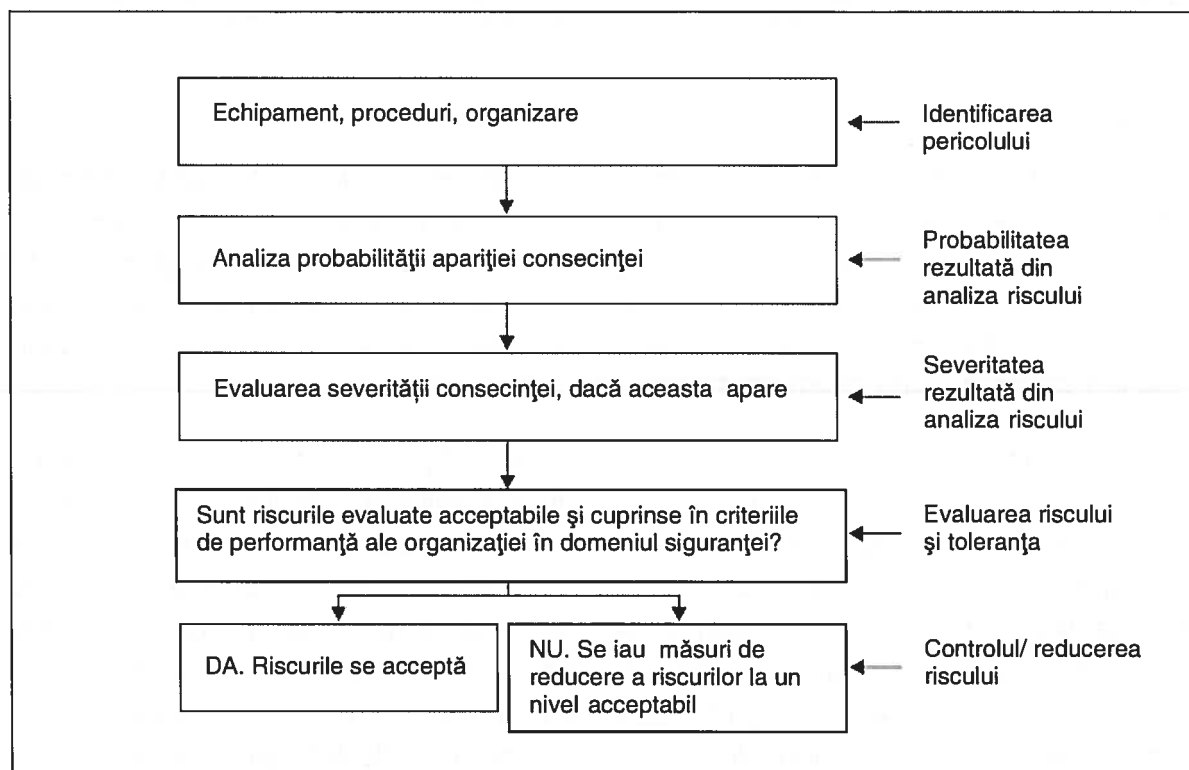


Figura 1. Procesul de management al riscului privind siguranța

- cazuri în care organizația trece printr-o creștere inexplicabilă de evenimente aeronautice legate de siguranță sau de neconformare cu reglementările;
- schimbări operaționale semnificative, inclusiv schimbări anticipate în personalul-cheie sau alte componente majore ale sistemului; și
- schimbări organizaționale semnificative, inclusiv creșterea și contracția anticipate, fuziuni sau achiziții instituționale.

(4) Sistemul de management al informațiilor de siguranță al aerodromului civil trebuie să includă documentația de evaluare a siguranței, care conține descrierile pericolelor, consecințele asociate, probabilitatea și gravitatea evaluate ale riscului privind siguranța, precum și metodele necesare de control al riscului privind siguranța. Evaluările existente ale siguranței trebuie revizuite ori de câte ori sunt identificate pericole noi și sunt anticipate propuneri pentru controale suplimentare ale riscului privind siguranța.

(5) Figura 2 ilustrează documentația cu privire la pericole și procesul de management al monitorizării riscului. Pericolele sunt identificate constant prin intermediul unor surse diferite de date. Organizația trebuie să identifice pericolele, să elimine aceste pericole sau să reducă riscurile asociate acestora. În cazul pericolelor identificate la subcontractanți, o metodă de reducere a riscului ar putea fi cerința ca aceste organizații să implementeze un SMS sau un proces echivalent de identificare a pericolelor și management al riscului.

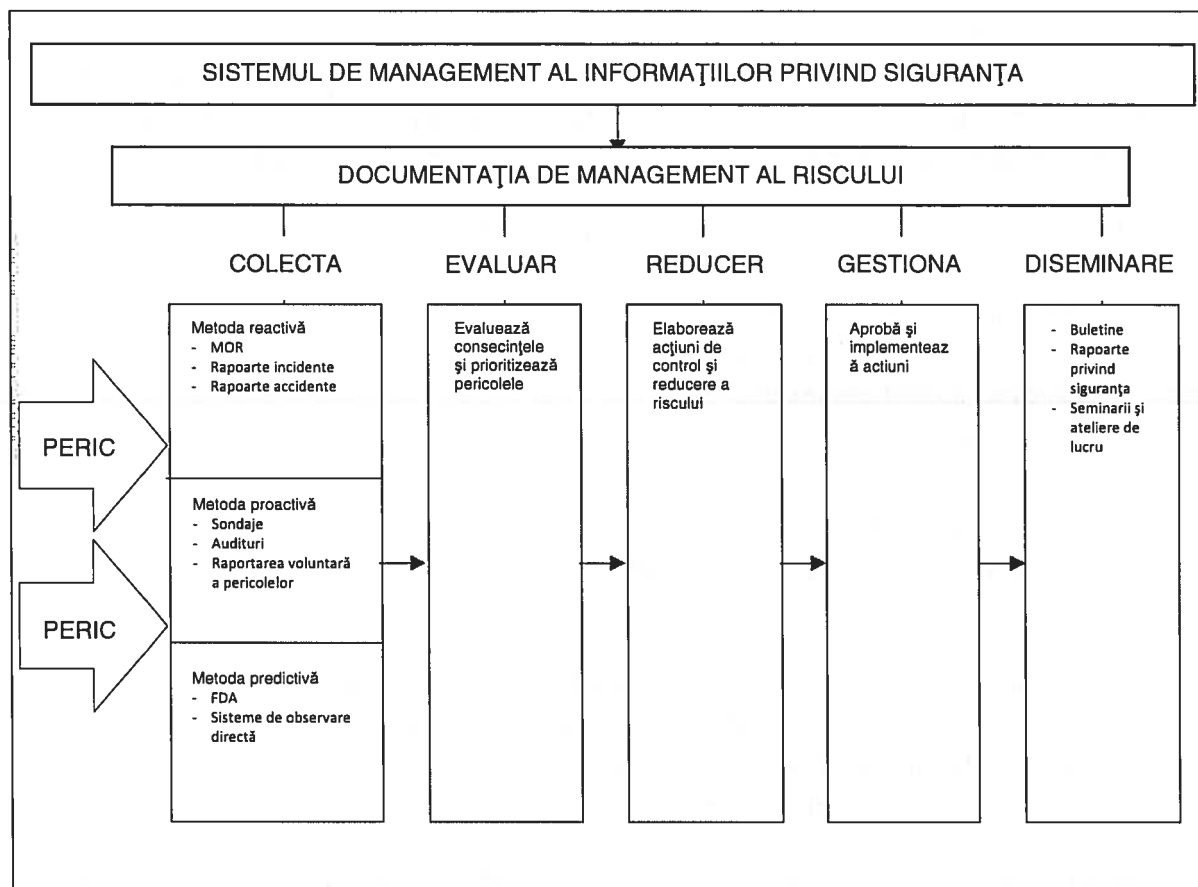


Figura 2. Documentația cu privire la pericole și procesul de management al monitorizării riscului

- (6) În timpul procesului de identificare a pericolelor pot fi luate în considerare următoarele:
- factori de proiectare, inclusiv proiectarea echipamentelor și a sarcinilor;
  - limitări ale performanțelor umane (ex. fiziologice, psihologice și cognitive);
  - proceduri și practici operaționale, inclusiv documentarea acestora și listele de verificare și validarea acestora în condiții de operare concrete;
  - factori de comunicare, inclusiv media, terminologie și limbă;
  - factori organizaționali, cum ar fi cei legați de recrutarea, instruirea și păstrarea personalului, compatibilitatea dintre obiectivele producției și cele ale siguranței, alocarea resurselor, presiunile operaționale și cultura cu privire la siguranță a instituției;
  - factori legați de mediul operațional al sistemului aviației (ex. zgomot ambiental și vibrații, temperatura, iluminarea și disponibilitatea echipamentului și îmbrăcămintei de protecție);
  - factori de supraveghere de reglementare, inclusiv aplicabilitatea și impunerea reglementărilor și certificarea echipamentelor, personalului și procedurilor;
  - sisteme de monitorizare a performanței, care pot detecta abaterea practică sau abaterile operaționale; și

i) factori ai interfeței om-mașină.

(7) Pericolele pot fi identificate prin metodologii proactive și predictive sau ca rezultat în urma investigării unui accident sau incident. Există o diversitate a surselor de date privind identificarea pericolelor, care pot fi atât interne, cât și externe organizației.

a) Exemple de surse interne de date privind identificarea pericolelor includ:

- (i) scheme normale de monitorizare a operațiunilor (ex. analiza datelor de zbor pentru operatorii de aeronave);
- (ii) sisteme de raportare voluntară și obligatorie;
- (iii) sondaje privind siguranța;
- (iv) audituri privind siguranța;
- (v) feedback rezultat din instruire; și
- (vi) rapoarte de investigare și urmărire a accidentelor/incidentelor.

b) Exemple de surse externe de date pentru identificarea pericolelor includ:

- (i) rapoarte de accidente din industrie;
- (ii) sisteme de stat de raportare obligatorie a incidentelor;
- (iii) sisteme de stat de raportare voluntară a incidentelor;
- (iv) audituri de supraveghere ale statului; și
- (v) sisteme de schimb de informații.

(8) Tipul tehnologiilor utilizate în procesul de identificare a pericolelor depinde de dimensiunea și complexitatea aerodromului civil și a activităților sale aeronautice. Procesul de identificare a pericolelor este descris în mod clar în documentația SMS/de siguranță a aerodromului civil. Procesul de identificare a pericolelor trebuie să ia în considerare toate pericolele posibile care pot exista în domeniul de activități aeronautice al aerodromului civil, inclusiv interfețele cu alte sisteme, atât din interiorul, cât și din exteriorul organizației. Odată ce pericolele sunt identificate, trebuie determinate și consecințele lor (ex. orice evenimente sau rezultate specifice).

### 3.3 Evaluarea și diminuarea riscurilor privind siguranța

(1) Administratorul aerodromului civil trebuie să dezvolte și să mențină un proces care să asigure analiza, evaluarea și controlul riscurilor privind siguranța asociate pericolelor identificate.

(2) Figura 3 prezintă întregul proces de management al riscurilor privind siguranța. Procesul începe cu identificarea pericolelor și a consecințele potențiale ale acestora. Riscurile privind siguranța sunt apoi evaluate în termeni de probabilitate și severitate, pentru a defini nivelul riscului privind siguranța (indicele riscului privind siguranța). Dacă riscurile evaluate privind siguranța sunt considerate tolerabile, este luată măsura corespunzătoare și operațiunea continuă. Procesul finalizat de identificare a pericolului și de evaluare și diminuare a riscului privind siguranța este documentat și aprobat ca fiind

---

corespunzător și face parte din sistemul de management al informațiilor cu privire la siguranță.

(3) Dacă riscurile pentru siguranță sunt evaluate ca fiind intolerabile, următoarele întrebări devin relevante:

- a) Pot fi eliminate pericolele și riscul (riscurile) asociat(e) privind siguranța? Dacă răspunsul este da, atunci se iau măsuri corespunzătoare și se documentează. Dacă răspunsul este nu, următoarea întrebare este:
- b) Pot fi diminuate riscurile privind siguranța? Dacă răspunsul este nu, activitățile asociate trebuie anulate. Dacă răspunsul este da, sunt luate măsuri de diminuare corespunzătoare, iar următoarea întrebare este:
- c) Există riscuri reziduale privind siguranța? Dacă răspunsul este da, atunci trebuie evaluate riscurile reziduale pentru a li se determina nivelul de tolerabilitate, precum și dacă pot fi eliminate sau reduse în mod corespunzător pentru a se asigura un nivel acceptabil al performanței în domeniul siguranței.

(4) Evaluarea riscului privind siguranța implică o analiză a pericolelor identificate care include două componente:

- a) severitatea rezultatului cu privire la siguranță; și
- b) probabilitatea ca acesta să aibă loc.

(5) După evaluarea riscurilor, organizația trebuie să se angajeze într-un proces de luare a deciziilor pentru a determina necesitatea implementării măsurilor de diminuare a riscului. Procesul de luare a deciziilor implică utilizarea unui instrument de clasificare a riscurilor pe categorii, care poate lua forma unei matrice de evaluare. În Figura 4 este prezentat un exemplu al unei matrice de evaluare a (indicelui) riscului privind siguranță.

(6) În baza acestui exemplu de matrice, riscurile considerate inacceptabile (categoriile cu galben și roșu) trebuie diminuate în scopul reducerii severității și/sau probabilității lor. Administratorul aerodromului civil trebuie să ia în considerare suspendarea oricăror activități care continuă să expună organizația la riscuri intolerabile privind siguranța, în absența unor acțiuni de reducere a riscului la un nivel acceptabil.

(7) După evaluarea riscurilor privind siguranța, pot fi implementate măsuri de diminuare corespunzătoare. Măsurile de diminuare a riscului pot include un anumit număr de alternative, cum ar fi, dar nelimitându-se doar la acestea, introducerea de noi proceduri operaționale, programe de pregătire a personalului, tehnologii noi sau controale de supraveghere.



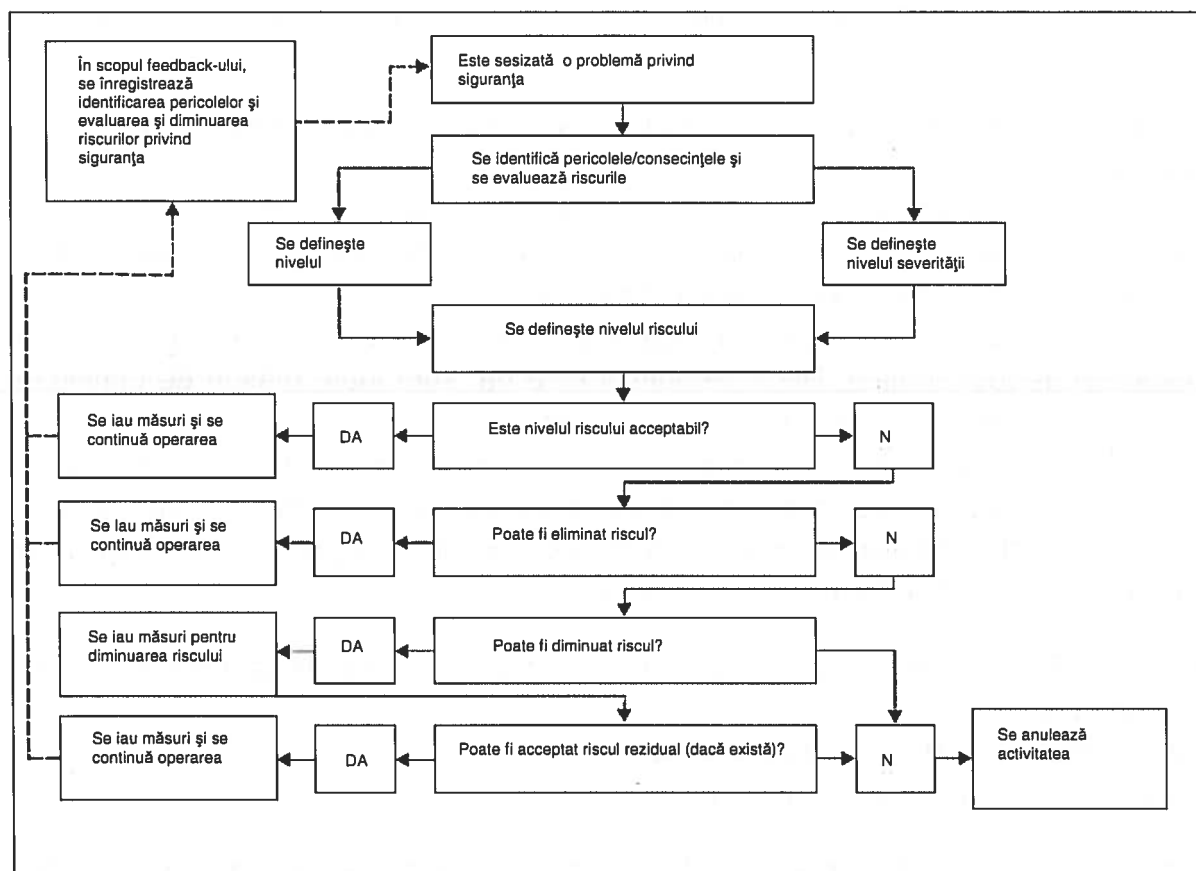


Figura 3. Procesul de management al riscurilor privind siguranța

(8) Cele trei abordări generice de diminuare a riscului privind siguranța sunt:

- Evitarea*. Activitatea este suspendată pentru că riscurile asociate privind siguranța sunt fie intolerabile, fie considerate inacceptabile în raport cu beneficiile asociate.
- Reducerea*. O anumită expunere la riscuri privind siguranța este acceptată, cu toate că severitatea sau probabilitatea asociate riscurilor sunt scăzute, posibil datorită măsurilor care reduc consecințele corespunzătoare.
- Separarea expunerii*. Sunt întreprinse acțiuni pentru izolarea consecințelor potențiale corespunzătoare pericolelor sau pentru stabilirea unor straturi multiple de măsuri de apărare împotriva lor.

(9) Fiecare alternativă de diminuare a riscului privind siguranța trebuie examinată din următoarele puncte de vedere:

- Eficacitate*. Măsura în care metodele alternative reduc sau elimină riscurile privind siguranța. Eficacitatea poate fi determinată în funcție de modalitățile de apărare tehnice, de instruire și de reglementare care pot reduce sau elimina riscurile privind siguranța.

Probabilitatea de apariție a riscului	Severitatea riscului				
	Catastrofic A	Periculos B	Major C	Minor D	Neglijabil E
Frecvent 5	<b>5A</b>	<b>5B</b>	<b>5C</b>	5D	5E
Ocazional 4	<b>4A</b>	<b>4B</b>	4C	4D	4E
Rar 3	<b>3A</b>	3B	3C	3D	<b>3E</b>
Improbabil 2	2A	2B	2C	<b>2D</b>	<b>2E</b>
Extrem de improbabil 1	<b>1A</b>	<b>1B</b>	<b>1C</b>	<b>1D</b>	<b>1E</b>

Figura 4. Exemplu de matrice de evaluare a (indicelui) riscului privind siguranța

- b) *Cost/beneficii*. Măsura în care beneficiile percepute ale diminuării depășesc costurile.
- c) *Caracter practic*. Măsura în care diminuarea poate fi implementată și cât este ea de adecvată în privința tehnologiei disponibile, a resurselor financiare și administrative, legislației și reglementarilor, voinței politice, etc.
- d) *Acceptabilitate*. Măsura în care metoda alternativă este în concordanță cu paradigmele părților interesate.
- e) *Caracterul executoriu*. Măsura în care poate fi monitorizată conformarea cu noi reguli, reglementări sau proceduri de operare.
- f) *Durabilitate*. Gradul în care diminuarea va fi sustenabilă și eficace.
- g) *Riscuri reziduale privind siguranța*. Gradul de risc privind siguranța, care rămâne în urma implementării metodei inițiale de diminuare și care poate necesita măsuri suplimentare de control al riscului.
- h) *Consecințe neintenționate*. Introducerea unor pericole noi și riscurile corespunzătoare privind siguranța asociate cu implementarea oricăror metode alternative de diminuare.

(10) Fiecare exercițiu de diminuare a riscului trebuie documentat treptat. Aceasta se poate realiza utilizând o varietate de aplicații variind de la foi de calcul și tabele elementare, la software comercial personalizat de diminuare a riscului. Documentele complete de diminuare a riscului trebuie aprobate de către nivelul corespunzător de management din cadrul organizației.

PAGINĂ LĂSATĂ INTENȚIONAT LIBERĂ

---

## CAPITOLUL 4 – ASIGURAREA SIGURANȚEI

### 4.1 Generalități

(1) Asigurarea siguranței constă în procese și activități întreprinse de către administratorul aerodromului pentru a determina dacă SMS funcționează conform cerințelor. Trebuie monitorizate continuu procesele interne și mediul de operare pentru a detecta schimbări sau abateri care pot introduce riscuri noi privind siguranța sau degradarea măsurilor existente de control al riscului. Astfel de schimbări sau abateri pot fi abordate împreună cu procesul de management al riscului privind siguranța.

(2) Procesul de asigurare a siguranței trebuie să-l completeze pe cel de asigurare a calității, fiecare dintre ele având cerințe pentru analiză, documentație, audit și analize ale managementului, care să asigure că sunt îndeplinite anumite criterii de performanță. În timp ce asigurarea calității se axează, în mod normal, pe conformarea organizației cu cerințele de reglementare, asigurarea siguranței monitorizează, în mod specific, eficacitatea măsurilor de control al riscului privind siguranța.

(3) Activitățile de asigurare a siguranței trebuie să includă dezvoltarea și implementarea unor acțiuni corective ca răspuns la constatările privind deficiențele sistemice care au un impact potențial asupra siguranței. Responsabilitatea organizațională pentru dezvoltarea și implementarea de acțiuni corective trebuie să aparțină departamentelor menționate în constatări.

### 4.2 Monitorizarea și măsurarea performanței siguranței

(1) Aerodromul civil trebuie să dezvolte și să mențină în cadrul organizației mijloace adecvate de verificare a performanței siguranței și de validare a eficacității măsurilor de control al riscului privind siguranța.

(2) Performanța siguranței aerodromului civil trebuie verificată în raport cu indicatorii de performanță și obiectivele de performanță în domeniul siguranței ale SMS.

(3) Informațiile utilizate pentru măsurarea performanței siguranței a organizației sunt obținute prin sistemele sale de raportare privind siguranța. Există două tipuri de sisteme de raportare:

- a) sisteme de raportare obligatorie a incidentelor; și
- b) sisteme de raportare voluntară a incidentelor.

#### NOTE:

1. *Sistemele de raportare obligatorie a incidentelor* impun raportarea anumitor tipuri de evenimente (incidente grave, incursiuni pe pistă). Aceasta necesită implementarea unor reglementări detaliate care identifică criteriile de raportare și domeniul de aplicare al evenimentelor raportabile. Sistemele de raportare

obligatorie tind să colecteze mai multe informații legate de defecțiuni tehnice cu consecințe grave decât de alte aspecte ale activităților operaționale.

2. *Sistemele de raportare voluntară* permit transmiterea de informații privind pericole observate sau erori din neglijență fără ca vreo cerință legală sau administrativă să ceară acest lucru. În aceste sisteme, agențiile sau organizațiile de reglementare pot oferi un stimulent pentru raportare. De exemplu, măsurile de executare pot fi anulate pentru raportările erorilor din neglijență sau încălcărilor neintenționate. În aceste condiții, informațiile raportate trebuie utilizate exclusiv pentru sprijinul sporirii siguranței. Astfel de sisteme sunt considerate „non-punitive” pentru că permit protecția raportorilor, asigurând astfel disponibilitatea continuă a informațiilor de acest fel, în scopul îmbunătățirii continue a performanței în domeniul siguranței. Deși natura și amploarea politicilor non-punitive ale aerodromurilor civile pot varia, intenția este de a promova o cultură de raportare eficace și identificarea proactivă a potențialelor deficiențe cu privire la siguranță.

(4) Sistemele de raportare voluntară pot fi confidențiale, identitatea raportorului fiind protejată. Sistemele de raportare confidențială a incidentelor de aviație civilă trebuie să faciliteze dezvăluirea pericolelor care conduc la eroare umană, fără teama de măsuri punitive. Rapoartele voluntare confidențiale pot fi arhivate și pot sprijini analizele viitoarelor tendințe pentru a urmări eficacitatea diminuării riscului și pentru a identifica pericolele noi.

(5) Pentru a fi eficiente, instrumentele de raportare privind siguranța trebuie să fie ușor accesibile personalului operațional. Personalul operațional trebuie educat cu privire la beneficiile sistemelor de raportare privind siguranța și trebuie să beneficieze de feedback pozitiv privind acțiunile de remediere luate în urma raportului.

(6) Alte surse de informații cu privire la siguranță, care sprijină monitorizarea și măsurarea performanței în domeniul siguranței, includ:

- a) *Studiile privind siguranța* sunt analize utilizate în scopul înțelegerii aspectelor generale de siguranță sau acelor de natură globală. De exemplu, industria aeronautică poate produce recomandări privind siguranța și poate implementa măsuri de reducere a accidentelor și incidentelor în timpul fazelor de apropiere și aterizare. Furnizorii de servicii individuali pot constata că aceste recomandări globale îmbunătățesc performanța în domeniul siguranței în contextul activităților lor aeronautice.
- b) *Analizele privind siguranța* sunt o componentă fundamentală a managementului schimbării. Acestea sunt efectuate în timpul introducerii unor tehnologii noi, proceduri noi sau modificări sistemice care afectează operațiunile aeronautice. Analizele privind siguranța au un obiectiv clar definit care este legat de schimbările propuse. Analizele privind siguranța asigură menținerea performanței în domeniul siguranței la niveluri corespunzătoare în timpul perioadelor de schimbări.

- 
- c) *Examinările privind siguranța* verifică procedurile sau procesele legate de o operațiune specifică. Examinările privind siguranța pot implica utilizarea listelor de verificare, chestionarelor și interviurilor confidențiale neoficiale. Examinările privind siguranța oferă, în general, informații calitative care pot necesita validare pentru a determina acțiuni corective corespunzătoare. Cu toate acestea, examinările pot oferi o sursă necostisitoare de informații de siguranță semnificative.
  - d) *Auditurile* se concentrează pe integritatea SMS-ului organizației și a sistemelor sale de sprijin. Auditurile oferă o evaluare a metodelor de control al riscului privind siguranța și a proceselor aferente de asigurare a calității. Auditurile pot fi efectuate de entități externe organizației sau printr-un proces de audit intern având politicile și procedurile necesare pentru a-și asigura independența și obiectivitatea. Auditurile sunt destinate să asigure funcțiile managementului în domeniul siguranței, inclusiv angajarea personalului, conformarea cu reglementările aprobate, nivelurile de competență și instruire.
  - e) *Investigațiile interne* sunt efectuate pentru anumite evenimente raportabile cu privire la siguranță, în conformitate cu cerințele interne sau de reglementare. Accidentele și incidentele grave investigate de statul în cauză sau de autorități regionale pot asigura, de asemenea, impulsul ca investigațiile interne să fie întreprinse de organizațiile implicate.

(7) Rezultatul final al unui proces de monitorizare și măsurare a performanței în domeniul siguranței îl constituie dezvoltarea unor indicatori de performanță în domeniul siguranței care se bazează pe analiza datelor colectate prin sursele menționate mai sus. Procesul de monitorizare și măsurare implică utilizarea indicatorilor de performanță în domeniul siguranței selectați, a obiectivelor corespunzătoare de performanță în domeniul siguranței și a nivelurilor de alertă.

### 4.3 Managementul schimbării

(1) Aerodromul civil trebuie să dezvolte și să mențină un proces de identificare a schimbărilor care pot afecta nivelul riscului asociat operațiunilor/activităților sale aeronautice și de identificare și gestionare a riscurilor privind siguranța care pot apărea în urma acelor schimbări.

(2) Aerodromurile civile se confruntă cu schimbări datorate unui număr de factori care includ, dar nu se limitează la:

- a) restructurarea organizației;
- b) actualizarea sistemelor, proceselor sau procedurilor interne; și
- c) modificarea mediului operațional.

(3) Procesul de management al schimbării al unei organizații trebuie să ia în considerare următoarele trei aspecte:

- a) *Criticalitatea.* Evaluările criticalității determină sistemele, echipamentele sau activitățile care sunt esențiale pentru operarea în siguranță a aeronavelor. Deși criticalitatea este evaluată, în mod normal, în timpul procesului de proiectare a sistemului, ea este de asemenea relevantă în timpul unei situații de schimbare. Sistemele, echipamentele și activitățile care au o criticalitate mai mare în privința siguranței trebuie analizate în urma unei schimbări pentru a se asigura că pot fi luate măsuri corective pentru a controla riscurile potențiale privind siguranța care pot apărea.
  - b) *Stabilitatea sistemelor și a mediilor operaționale.* Schimbările pot fi planificate și sub controlul direct al organizației. Astfel de schimbări includ restructurarea organizației, dezvoltarea/extinderea domeniului de activitate sau introducerea de noi tehnologii. Schimbările neplanificate le pot include pe acelea privind ciclurile economice, agitația socială, precum și schimbări în mediile politice, de reglementare sau de operare.
  - c) *Performanța trecută.* Performanțele trecute ale sistemelor critice și analizele tendințelor în procesul de asigurare a siguranței trebuie utilizate pentru a anticipa și monitoriza performanța în domeniul siguranței în situațiile de schimbare. Monitorizarea performanței trecute va asigura, de asemenea, eficacitatea acțiunilor corective luate pentru tratarea deficiențelor legate de siguranță identificate în urma auditurilor, evaluărilor, investigațiilor sau rapoartelor.
- (4) Pe măsură ce sistemele evoluează, se pot acumula schimbări treptate, necesitând modificări în descrierea sistemului inițial. Prin urmare, managementul schimbării necesită analize periodice ale descrierii sistemului și analiza de bază a pericolelor pentru a le determina menținerea valabilității.

#### 4.4 Îmbunătățirea continuă a SMS

- (1) Aerodromul civil trebuie să monitorizeze și să evalueze eficacitatea proceselor SMS-ului său, pentru a permite îmbunătățirea continuă a performanței generale a SMS.
- (2) Îmbunătățirea continuă trebuie măsurată prin monitorizarea indicatorilor de performanță în domeniul siguranței ai organizației și este legată de maturitatea și eficacitatea unui SMS. Procesele de asigurare a siguranței trebuie să sprijine îmbunătățirile aduse SMS printr-o verificare continuă și acțiuni de urmărire. Aceste obiective trebuie realizate prin aplicarea evaluărilor interne și prin audituri independente ale SMS.
- (3) Evaluările interne implică verificarea activităților aeronautice ale aerodromului civil care pot furniza informații utile pentru procesele de luare a deciziilor ale organizației. Aici are loc activitatea-cheie a SMS - identificarea pericolelor și diminuarea riscurilor (HIRM). Evaluările în scopul acestei cerințe trebuie efectuate de persoane sau organizații care sunt independente, din punct de vedere funcțional, de procesele tehnice evaluate. Funcția

internă de evaluare include evaluarea funcțiilor de management al siguranței, de elaborare a politicilor, de management al riscului privind siguranța, de asigurare a siguranței și promovare a siguranței în întreaga organizație.

(4) Auditurile interne implică examinarea sistematică și planificată a activităților aeronautice ale aerodromului civil, inclusiv a celor specifice pentru implementarea SMS-ului. Pentru eficiență maximă, auditurile interne sunt efectuate de către persoane sau departamente care sunt independente de funcțiile evaluate. Astfel de audituri oferă managerului responsabil, precum și funcționarilor managementului superior responsabili pentru SMS, capacitatea de a urmări implementarea și eficacitatea SMS-ului, precum și a sistemelor sale de sprijin.

(5) Auditurile externe ale SMS pot fi efectuate de autorități relevante responsabile pentru acceptarea SMS-ului aerodromului civil. În plus, auditurile pot fi efectuate de asociații din industrie sau alți terți selectați de administratorul aerodromului civil. Aceste audituri externe îmbunătățesc sistemul de audit intern și oferă o supraveghere independentă.

(6) Procesele de evaluare și auditare trebuie să contribuie la capacitatea aerodromului civil de a realiza o îmbunătățire continuă a performanței în domeniul siguranței. Monitorizarea continuă a SMS, a controalelor sale privind siguranța și a sistemelor sale de sprijin asigură că procesul de management al siguranței își atinge obiectivele.



PAGINĂ LĂSATĂ INTENȚIONAT LIBERĂ

---

## CAPITOLUL 5 – PROMOVAREA SIGURANȚEI

### 5.1 Generalități

(1) Promovarea siguranței încurajează o cultură pozitivă a siguranței și creează un mediu care este favorabil pentru îndeplinirea obiectivelor de siguranță ale unui aerodrom civil. O cultură pozitivă a siguranței se caracterizează prin valori, atitudini și comportament care sprijină eforturile organizației cu privire la siguranță. Acest lucru trebuie realizat prin combinarea competenței tehnice, îmbunătățită continuu prin instruire și educație, comunicării eficiente și schimbului de informații. Managementul superior trebuie să asigure capacitatea de conducere pentru promovarea culturii siguranței în întreaga organizație.

(2) Administratorul aerodromului trebuie să stabilească și să implementeze procese și proceduri care facilitează comunicarea eficientă la toate nivelurile organizației. Aerodromul civil trebuie să-și comunice obiectivele de siguranță, precum și situația actuală a oricăror activități și evenimente aferente. Aerodromurile civile trebuie, de asemenea, să încurajeze comunicarea „de jos în sus”, asigurând un mediu care-i permite managementului superior să primească feedback deschis și constructiv de la personalul operațional.

### 5.2 Instruirea în domeniul siguranței

(1) Administratorul aerodromului trebuie să elaboreze și să mențină un program de instruire în domeniul siguranței, care să asigure că personalul este instruit și competent profesional pentru a-și îndeplini sarcinile în domeniul SMS.

(2) Domeniul de aplicare a programului de instruire în domeniul siguranței trebuie să fie corespunzător implicării fiecărei persoane în domeniul SMS.

(3) Managerul siguranței trebuie să ofere informații de actualitate și să faciliteze instruirea cu privire la probleme specifice de siguranță întâlnite de către unitățile organizaționale. Asigurarea instruirii pentru personalul corespunzător, indiferent de nivelul lui în organizație, este o indicație a angajamentului managementului cu privire la un SMS eficient. Instruirea în domeniul siguranței și programul de studii trebuie să cuprindă următoarele:

- a) Politicile, țințele și obiectivele organizației cu privire la siguranță;
- b) Rolurile și responsabilitățile organizației cu privire la siguranță;
- c) Principii fundamentale de management al riscului privind siguranța;
- d) Sisteme de raportare privind siguranța;
- e) Suport pentru managementul siguranței (inclusiv programe de evaluare și audit);
- f) Linii de comunicare pentru difuzarea informațiilor privind siguranța;
- g) Un proces de validare care măsoară eficacitatea instruirii; și
- h) Cerințe documentate privind familiarizarea inițială și instruirea recurentă.

(4) Cerințele de instruire, în concordanță cu necesitățile și complexitatea organizației trebuie documentate pentru fiecare zonă de activitate. Trebuie creat un dosar de instruire pentru fiecare angajat, inclusiv pentru management.

(5) Procedurile de instruire trebuie să specifice standardele de instruire inițială și recurentă cu privire la siguranță pentru personalul operațional, manageri și supervizori, manageri superiori și managerul responsabil. Amploarea instruirii în domeniul siguranței trebuie să fie adecvat pentru responsabilitatea și implicarea individului în SMS. Documentația de instruire cu privire la SMS trebuie să specifice, de asemenea, responsabilitățile pentru elaborarea conținutului și planificarea instruirii, precum și pentru managementul evidențelor instruirii.

(6) Instruirea trebuie să includă politica organizației privind siguranța, rolurile și responsabilitățile privind siguranța, principiile SMS legate de managementul riscului privind siguranța și asigurarea siguranței, precum și utilizarea și beneficiile sistemelor de raportare ale organizației cu privire la siguranță.

(7) Instruirea în domeniul siguranței a managerilor superiori trebuie să includă un conținut legat de conformarea cu cerințele naționale și ale organizației cu privire la siguranță, alocarea resurselor și promovarea activă a SMS, inclusiv comunicarea eficientă între departamente cu privire la siguranță. În plus, instruirea în domeniul siguranței pentru managerii superiori trebuie să includă materiale despre stabilirea obiectivelor de performanță în domeniul siguranței și a nivelurilor de alertă.

(8) Programul de instruire în domeniul siguranței poate include o sesiune creată special pentru managerul responsabil. Această sesiune de instruire trebuie să fie la nivel înalt, furnizându-i managerului responsabil o înțelegere a SMS-ului și a relației acestuia cu strategia generală de afaceri a organizației.

### **5.3 Comunicarea privind siguranța**

(1) Administratorul aerodromului civil trebuie să dezvolte și să mențină mijloace formale pentru comunicarea în domeniul siguranței, care:

- a) asigură că personalul cunoaște SMS în măsura în care este necesar poziției fiecăruia;
- b) transmite informații critice cu privire la siguranță;
- c) explică de ce sunt întreprinse anumite acțiuni privind siguranța; și
- d) explică de ce sunt introduse sau schimbate procedurile cu privire la siguranță.

(2) Administratorul aerodromului civil trebuie să comunice întregului personal operațional obiectivele, procesele și procedurile SMS ale organizației. Managerul siguranței trebuie să comunice în mod regulat informații privind tendințele performanței în domeniul siguranței și chestiuni specifice privind siguranța prin intermediul buletinelor și ședințelor informative.

(3) Managerul siguranței trebuie să se asigure, de asemenea, că rezultatele/concluziile investigațiilor, studiilor de caz sau a experienței acumulate, atât interne cât și din alte organizații, sunt diseminate pe scară largă. Performanța în domeniul siguranței este mai eficientă dacă personalul operațional este încurajat în mod activ să identifice și să raporteze pericole. Comunicarea privind siguranța are scopul de:

- a) a asigura că personalul este pe deplin conștient de SMS;
- b) a transmite informații critice privind siguranța;
- c) a spori gradul de conștientizare a acțiunilor corective; și
- d) a furniza informații privind proceduri noi sau modificate, legate de siguranță.

NOTĂ: Exemple de inițiative de comunicare în cadrul organizației:

- a) difuzarea manualului SMS;
- b) procese și proceduri privind siguranța;
- c) buletine de noutăți, anunțuri, buletine informative cu privire la siguranță; și
- d) pagini web sau e-mail.

PAGINĂ LĂSATĂ INTENȚIONAT LIBERĂ

---

## CAPITOLUL 6 – IMPLEMENTAREA SMS PE AERODROMURILE CIVILE

### 6.1 Descrierea sistemului

(1) O prezentare generală a sistemului și a structurii sale de raportare și răspundere trebuie inclusă în documentația SMS. În cazul organizațiilor mari și complexe, detaliile sistemelor fundamentale și ale procedurilor organizaționale trebuie tratate în memoriul de prezentare sau manualele administrative relevante ale aerodromului civil. În astfel de cazuri, o prezentare pe scurt, împreună cu o organigramă cu trimiteri corespunzătoare, pot fi adecvate pentru descrierea sistemului.

### 6.2 Integrarea sistemelor de management

În funcție de contextele organizaționale, operaționale și de reglementare, un aerodrom civil poate implementa un SMS integrat. SMS al aerodromului poate fi integrat cu sistemele de securitate, de sănătate ocupațională și de management al mediului.

### 6.3 Integrarea SMS și QMS

(1) QMS și SMS trebuie să fie complementare. QMS trebuie să se concentreze asupra conformării cu reglementările și cerințele prescriptive pentru a satisface așteptările clienților și obligațiile contractuale, în timp ce SMS trebuie să se concentreze asupra performanței în domeniul siguranței.

(2) Între SMS și QMS trebuie să se stabilească o relație de sinergie, în care:

- a) SMS trebuie sprijinit de procese QMS cum ar fi auditarea, inspecția, investigația, analiza cauzelor primare, proiectarea proceselor, analiza statistică și măsuri preventive;
- b) QMS trebuie să anticipeze problemele privind siguranța, care există în ciuda conformării organizației cu standarde și specificații; și
- c) Principiile, politicile și practicile din domeniul calității trebuie legate de obiectivele managementului privind siguranța.

(3) Relația dintre SMS și QMS este prevăzută în Tabelul 1.

### 6.4 Analiza gap

(1) Administratorul aerodromului civil trebuie să efectueze o analiză comparativă a proceselor și procedurilor existente, de management al siguranței, cu cerințele specific cadrului SMS (analiză gap). Acest tip de analiză facilitează elaborarea unui plan de implementare a SMS prin identificarea diferențelor/lipsurilor care trebuie acoperite în vederea implementării complete a SMS.

(2) După finalizarea și documentarea analizei lacunelor, resursele și procesele care au fost identificate ca lipsind sau ca fiind inadecvate vor forma baza planului de implementare a SMS.

QMS	SMS
Calitate	Siguranță
Asigurarea calității	Asigurarea siguranței
Controlul calității	Identificarea pericolelor și controlul riscurilor
Cultura privind calitatea	Cultura privind siguranța
Conformarea cu cerințele	Nivel acceptabil al performanței în domeniul siguranței
Prescriptivă	Bazată pe performanță
Standarde și specificații	Factori organizaționali și umani
Reactiv > Proactiv	Proactiv > Predictiv

Tabel 1. Rezumatul comparației dintre QMS și SMS

### 6.5 Planul de implementare a SMS

(1) Planul de implementare a SMS trebuie elaborat în consultare cu managerul responsabil al aerodromului și managerii responsabili ai utilizatorilor/subcontractanților care desfășoară activități legate de, sau în sprijinul operării în siguranță a aeronavelor. După finalizare, managerul responsabil trebuie să avizeze planul.

(2) Planul de implementare a SMS trebuie să includă termene și repere compatibile cu cerințele identificate în procesul analizei gap, cu volumul și complexitatea operațiunilor/activităților aerodromului. Planul trebuie să trateze coordonarea cu organizațiile externe sau subcontractanții, acolo unde este aplicabil.

(3) Planul de implementare al aerodromului poate fi documentat în modalități diferite, variind de la o simplă foaie de calcul la software specializat în managementul proiectelor. Planul de implementare trebuie să trateze diferențele/lacunele prin finalizarea unor acțiuni specifice și repere conform termenului stabilit. Atribuirea fiecărei sarcini asigură răspunderea pe durata întregului proces de implementare.

(4) Planul trebuie revizuit în mod regulat și actualizat după necesitate.

(5) Implementarea completă a tuturor componentelor și elementelor cadrului SMS poate dura până la cinci ani, în funcție de maturitatea și complexitatea organizației.

---

## 6.6 Indicatori de performanță a siguranței

(1) Indicatorii de performanță în domeniul siguranței trebuie selectați și dezvoltați de către aerodromul civil în consultare cu AACR. Ei trebuie să includă, dar să nu se limiteze la indicatorii de performanță a siguranței stabiliți prin PNSAC.

(2) Indicatorii de performanță în domeniul siguranței și obiectivele asociate trebuie acceptate de către AACR. Indicatorii de performanță în domeniul siguranței sunt suplimentari oricăror cerințe legale sau de reglementare și nu absolvă administratorii aerodromurilor de obligația conformării/respectării reglementărilor aplicabile.

(3) Administratorul aerodromului trebuie să monitorizeze performanța indicatorilor curenți în contextul tendințelor istorice pentru a identifica orice schimbări anormale ale performanței în domeniul siguranței. În mod similar, setările țintelor și de alertă trebuie să considere performanța istorică recentă pentru un indicator dat. Obiectivele de îmbunătățire dorite trebuie să fie realiste și realizabile pentru aerodrom și sectorul de aviație asociat.

(4) Indicatorii consecințelor grave trebuie tratați primii, în timp ce indicatorii consecințelor scăzute pot fi dezvoltați într-o etapă mai matură a implementării SMS.

(5) Rezultatul performanței fiecărui indicator trebuie actualizat și monitorizat în mod regulat.

## 6.7 Abordarea în faze a implementării

(1) SMS trebuie implementat în patru faze. Un rezumat al celor patru faze de implementare a SMS și al elementelor corespunzătoare ale acestora este prezentat în Tabelul 1.

(2) Faza 1 de implementare a SMS trebuie să furnizeze un plan care să prezinte cum vor fi satisfăcute și integrate cerințele SMS în sistemele de control ale organizației, precum și un cadru de răspundere pentru implementarea SMS.

(3) Pe parcursul Fazei 1 trebuie stabilite planificarea fundamentală și atribuirea responsabilităților. Elementul central al Fazei 1 trebuie să fie analiza lacunelor. În urma analizei GAP, organizația poate determina statutul proceselor sale existente de management al siguranței și poate începe planificarea pentru dezvoltarea proceselor ulterioare de management al siguranței. Rezultatul semnificativ al Fazei 1 este planul de implementare a SMS.

(4) La încheierea Fazei 1, trebuie finalizate următoarele activități:

a) Angajamentul managementului și responsabilitate

i) Identificarea managerului responsabil și răspunderile managerilor în domeniul siguranței.



- ii) Stabilirea unei echipe de implementare a SMS. Echipa trebuie compusă din reprezentanți ai departamentelor relevante. Rolul echipei este de a conduce implementarea SMS din stadiul de planificare până la implementarea finală. Alte funcții ale echipei de implementare vor include, dar nu se limitează la:
    - 1) Dezvoltarea planului de implementare a SMS;
    - 2) Asigurarea instruirii adecvate privind SMS și a expertizei tehnice a echipei pentru a implementa în mod eficient elementele SMS și procesele corespunzătoare; și
    - 3) Monitorizarea și raportarea progresului implementării SMS, oferind actualizări periodice și coordonarea cu managerul responsabil privind SMS-ul.
  - iii) Definirea domeniului activităților organizației (departamente/divizii) pentru care SMS va fi aplicabil. Domeniul aplicabilității SMS-ului organizației va trebui descris ulterior în documentul SMS, după caz.
  - iv) Efectuarea unei analize gap a sistemelor și proceselor curente ale organizației în conformitate cu cerințele cadrului SMS ICAO (sau cerințele de reglementare SMS relevante).
- b) Administrarea înregistrărilor și a documentației
- c) Elaborarea unui plan de implementare a SMS privind modul în care organizația va implementa SMS pe baza lacunelor identificate ale sistemului și proceselor, care au rezultat din analiza lacunelor.
- d) Nominalizarea personalului cheie în domeniul siguranței
- i) Identificarea persoanei cheie privind SMS (funcția din domeniul siguranței/calității) din cadrul organizației care va fi responsabilă cu administrarea SMS în numele managerului responsabil.
  - ii) Înființarea biroului privind siguranța.
- e) Instruire
- i) Efectuarea unei analize a necesităților privind instruirea.
  - ii) Organizarea și stabilirea programelor pentru instruirea corespunzătoare a întregului personal privind responsabilitățile și implicarea lor individuală în SMS.
  - iii) Dezvoltarea instruirii în domeniul siguranței, considerând:
    - 1) instruirea inițială (generală privind siguranța) specifică postului; și
    - 2) instruirea recurentă.
  - iv) Identifică costurile asociate instruirii.
  - v) Dezvoltarea unui proces de validare care măsoară eficacitatea instruirii.
  - vi) Stabilirea unui sistem de evidență a înregistrărilor privind instruirea în domeniul siguranței.
-



- 2) Pagini web;
- 3) E-mail.

(5) În Faza 2 trebuie implementate procesele esențiale de management al siguranței, corectând, în același timp, deficiențele potențiale din procesele existente de management al siguranței. Această fază trebuie să urmărească consolidarea activităților existente și dezvoltarea acelor activități care nu există încă.

a) Angajamentul managementului și responsabilitate

- i) Dezvoltarea unei politici de siguranță.
- ii) Semnarea de către directorul responsabil a politicii de siguranță.
- iii) Comunicarea politicii de siguranță în întreaga organizație.
- iv) Stabilirea unui program de analiză a politicii privind siguranța care să asigure că aceasta rămâne relevantă și corespunzătoare organizației.
- v) Stabilirea obiectivelor siguranței pentru SMS prin dezvoltarea unor standarde de performanță în domeniul siguranței, în ceea ce privește:
  - 1) indicatorii de performanță privind siguranța;
  - 2) obiectivele de performanță privind siguranța și nivelurile de alertă; și
  - 3) planurile de acțiune.
- vi) Stabilirea cerințelor SMS pentru subcontractanți:
  - 1) Stabilirea unei proceduri de scriere a cerințelor SMS în procesul de contractare; și
  - 2) Stabilirea cerințelor SMS în documentația de licitație.

b) Răspunderi privind siguranța

- i) Definirea responsabilităților privind siguranța și comunicarea lor în întreaga organizație.
- ii) Stabilirea grupului de acțiune privind siguranța (SAG).
- iii) Stabilirea comitetului de coordonare a siguranței/SMS.
- iv) Definirea unor funcții clare pentru SAG și comitetul de coordonare a siguranței/SMS.
- v) Stabilește căi de comunicare între biroul serviciului de siguranță, directorul responsabil, SAG și comitetul de coordonare a SMS-ului/siguranței.
- vi) Numirea managerului responsabil drept președinte al comitetului de coordonare a siguranței/SMS.
- vii) Elaborarea unui program de întruniri pentru ca biroul de servicii privind siguranța să se întâlnească cu comitetul de coordonare a siguranței/SMS și cu SAG, în măsura în care este necesar.

c) Coordonarea planificării răspunsului în situații de urgență

- i) Analiza descrierii ERP cu privire la delegarea autorității și atribuirea responsabilităților pentru situațiile de urgență.

- ii) Stabilirea procedurilor de coordonare pentru acțiunile personalului cheie în timpul situației de urgență și revenirea la operările normale.
- iii) Identificarea entităților externe care vor interacționa cu organizația în timpul situațiilor de urgență.
- iv) Evaluarea ERP-urile corespunzătoare ale entităților externe.
- v) Stabilirea coordonării între diferite ERP-uri.
- vi) Încorporarea informațiilor privind coordonarea între diferitele ERP-uri din documentația SMS a organizației.

d) Administrarea înregistrărilor și a documentației

i) Crearea unui sistem de documentație SMS care să descrie, stocheze, recupereze și arhiveze toate informațiile și înregistrările legate de SMS prin:

- 1) dezvoltarea unui document SMS care este fie un manual de sine stătător fie o secțiune distinctă dintr-un manual existent controlat al organizației;
- 2) stabilirea unui sistem de evidență SMS care să colecteze și să mențină înregistrările curente cu privire la procesele SMS ale organizației, aflate în desfășurare;
- 3) păstrarea înregistrărilor care furnizează o referință istorică, precum și stadiul curent al tuturor proceselor SMS, cum ar fi: registrul pericolelor, un index al evaluărilor finalizate privind siguranța; înregistrări ale instruirii privind siguranța/SMS; SPI-urile curente și obiectivele asociate privind siguranța; rapoartele auditurilor interne ale SMS; minutele întâlnirii comitetului privind SMS-ul/siguranța și planul de implementare SMS; minutele întrunirilor comitetului privind SMS/siguranța și planul de implementare a SMS;
- 4) păstrarea înregistrărilor care vor servi drept dovadă a funcționării și activităților SMS în timpul evaluării sau auditului intern sau extern al SMS.

(6) În Faza 3 trebuie stabilite procesele managementului riscului privind siguranța. Spre sfârșitul Fazei 3, organizația trebuie să fie pregătită să colecteze datele privind siguranța și să efectueze analize privind siguranța, bazate pe informații obținute cu ajutorul diferitelor sisteme de raportare. Cuprinde:

- a) Identificarea pericolelor
  - i) Stabilirea unui proceduri de raportare voluntară;
  - ii) Stabilirea unui program/grafic de revizuire sistematică a tuturor proceselor/ echipamentelor de aerodrom legate de siguranță, care sunt eligibile pentru procesul de identificare a pericolelor și reducerea a riscurilor;
  - iii) Stabilirea unui proces pentru prioritizarea și atribuirea pericolelor identificate pentru reducerea riscului.
- b) Evaluarea riscurilor privind siguranța și reducerea riscurilor privind siguranța
  - i) Stabilirea unei proceduri de management al riscului privind siguranța, inclusiv procesul său de aprobare și revizie periodică;

- 
- ii) Dezvoltarea și adoptarea unor matrice de risc privind siguranța, relevante pentru procesele operaționale sau de producție ale organizației;
  - iii) Includerea matricelor de risc adoptate privind siguranța și a instrucțiunilor asociate în SMS-ul organizației sau materialul de instruire privind managementul riscului.
- c) Monitorizarea și măsurarea performanței în domeniul siguranței
- i) Stabilirea unei proceduri interne de raportare și investigare a evenimentelor. Aceasta poate include rapoarte obligatorii sau ale unor defecte majore (MDR), unde este aplicabil.
  - ii) Stabilirea colectării și procesării datelor privind siguranța, și analiza rezultatelor cu consecințe grave.
  - iii) Stabilirea indicatorilor de siguranță privind consecințele grave (AloSP inițial) și obiectivele și setările lor de alertă asociate. Exemple de indicatori de siguranță privind consecințele grave sunt ratele accidentelor, ratele incidentelor grave și monitorizarea rezultatelor neconformărilor cu riscuri grave.
  - iv) Realizarea unui acord cu AACR privind indicatorii performanței în domeniul siguranței și obiectivele performanței în domeniul siguranței.
- d) Managementul schimbării
- i) Stabilirea unui proces formal pentru managementul schimbării, care să ia în considerare:
    - 1) vulnerabilitatea sistemelor și a activităților;
    - 2) stabilitatea sistemelor și a mediilor operaționale;
    - 3) performanțe trecute;
    - 4) schimbări în mediul de reglementare, în industrie și tehnologice.
  - ii) Asigurarea că procedurile de management al schimbării tratează impactul asupra înregistrărilor existente privind performanța în domeniul siguranței și reducerea riscului înainte implementării unor schimbări noi.
  - iii) Stabilirea de proceduri care să asigure că evaluarea siguranței operațiunilor, proceselor și echipamentelor aeronautice noi privind siguranța este efectuată, în măsura în care este aplicabil, înainte ca acestea să fie autorizate.
- e) Îmbunătățirea continuă a SMS
- i) Elaborarea formularelor pentru evaluări interne.
  - ii) Definirea unui proces de audit intern.
  - iii) Definirea unui proces de audit extern.
  - iv) Definirea unui program pentru evaluarea facilităților, echipamentului, documentației și procedurilor, care trebuie finalizat prin audituri și sondaje.
  - v) Dezvoltarea unei documentații relevante pentru asigurarea siguranței operaționale.
- (7) Faza 4 trebuie să reprezinte faza finală a implementării SMS. Această fază implică implementarea matură a managementului riscului privind siguranța și a asigurării

---

siguranței. În această fază, asigurarea siguranței operaționale trebuie evaluată prin implementarea monitorizării periodice, feedback-ului și acțiunilor corective continue pentru menținerea eficacității metodelor de control al riscului privind siguranța. Cuprinde:

- a) Angajamentul managementului și responsabilitate
  - i) Îmbunătățirea procedurii/politicii disciplinare existente, ținându-se cont de erorile/ greșelile neintenționate față de încălcările intenționate/grave.
- b) Identificarea pericolelor
  - i) Integrarea pericolelor identificate din rapoartele investigațiilor evenimentelor cu sistemul de raportare voluntară.
  - ii) Integrarea procedurilor de management al riscului și de identificare a pericolelor cu SMS-ul subcontractantului sau al cumpărătorului acolo unde este cazul.
  - iii) Dacă este necesar, dezvoltarea unui proces pentru prioritizarea pericolelor colectate pentru reducerea riscului pe baza zonelor care au o nevoie sau un interes mai mare.
- c) Monitorizarea și măsurarea performanței privind siguranța
  - i) Îmbunătățirea sistemului de colectare și procesare a datelor privind siguranța pentru a include evenimente cu consecințe mai scăzute.
  - ii) Stabilirea indicatorilor de siguranță/calitate privind consecințele mai scăzute, cu monitorizarea obiectivului/ nivelului alertei, după caz (AloSP matur).
  - iii) Realizarea unui acord cu AACR referitor la indicatorii de performanță în domeniul siguranței pentru consecințele scăzute și nivelurile obiectivului/de alertă ale performanței în domeniul siguranței.
- d) Îmbunătățirea continuă a SMS
  - i) Stabilirea auditurilor SMS sau integrarea lor în programe deja existente de audit intern și extern.
  - ii) Stabilirea altor programe operaționale de revizuire/analiză a SMS, acolo unde este cazul.
- e) Instruirea în domeniul siguranței
  - i) Finalizarea unui program de instruire SMS pentru întreg personalul relevant.
- f) Comunicarea privind siguranța

(8) În implementarea abordării în faze, următoarele trei elemente semnificative trebuie implementate progresiv pe parcursul fiecărei faze și trebuie permanent actualizate ulterior:

- a) Documentația SMS
- b) Instruirea.
- c) Comunicarea privind siguranța.

PAGINĂ LĂSATĂ INTENȚIONAT LIBERĂ