

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

ORDINUL  
Nr. 64 din 01 02 2012

**pentru aprobarea Programului Național de Siguranță în Aviația Civilă și pentru  
numirea directorului general al Autorității Aeronautice Civile Române ca  
manager responsabil pentru implementarea și monitorizarea funcționării  
Programului Național de Siguranță în Aviația Civilă**

Pentru îndeplinirea atribuțiilor ce revin Ministerului Transporturilor și  
Infrastructurii, ca autoritate de stat în domeniul transporturilor,

având în vedere cerința, prevăzută în Anexa nr. 11 la Convenția privind aviația  
civilă internațională, deschisă pentru semnare la Chicago la 7 decembrie 1944, privind  
elaborarea de către statele membre ale Organizației Aviației Civile Internaționale a  
programelor naționale de siguranță în aviația civilă, ca documente de bază pentru  
stabilirea și asigurarea implementării reglementărilor, obiectivelor și nivelurilor de  
siguranță cerute sau minim acceptabile la nivel național, precum și cerința prevăzută în  
documentul Organizației Aviației Civile Internaționale - Doc 9859 referitoare la  
numirea unui manager responsabil pentru implementarea și monitorizarea funcționării  
unui program național de siguranță în aviația civilă,

ținând cont că, în calitate de autoritate de stat în domeniul aviației civile,  
Ministerul Transporturilor și Infrastructurii are competența reglementării domeniului  
siguranței în aviația civilă iar, în baza art. 62 din Codul aerian civil, Ministerul  
Transporturilor și Infrastructurii a delegat Autorității Aeronautice Civile Române  
competențele pentru îndeplinirea funcției de supervizare a siguranței zborului la nivel  
național,

luând în considerare faptul că directorul general al Autorității Aeronautice  
Civile Române dispune, în exercitarea atribuțiilor ce revin Autorității Aeronautice  
Civile Române, de resursele necesare pentru asigurarea competențelor unui manager  
responsabil pentru implementarea și monitorizarea funcționării programului național de  
siguranță în aviația civilă,

în temeiul prevederilor art. 4 lit. b) și f), din Ordonanța Guvernului nr. 29/1997  
privind Codul aerian civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare și ale  
art. 5 alin (4) din Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea  
Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,  
ministrul transporturilor și infrastructurii emite următorul

**ORDIN:**

**Art. 1.** – Se aprobă Programul Național de Siguranță în Aviația Civilă prevăzut în  
anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

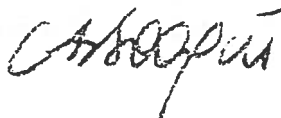


**Art. 2.** – Se numește directorul general al Autorității Aeronautice Civile Române ca manager responsabil pentru implementarea și monitorizarea funcționării Programului Național de Siguranță în Aviația Civilă.

**Art. 3.** – Prezentul ordin se publică pe site-ul Autorității Aeronautice Civile Române, [www.caa.ro](http://www.caa.ro).

**MINISTRU**

**ANCA DANIELA BOAGIU**



**PROGRAMUL NAȚIONAL DE SIGURANȚĂ  
ÎN AVIAȚIA CIVILĂ**

**- ROMÂNIA -**





## CUPRINS

|   | <b>Pag.</b> |
|---|-------------|
| <b>1. Scop</b>  | <b>2</b>    |
| <b>2. Aplicabilitate</b>  | <b>2</b>    |
| <b>3. Referințe</b>   | <b>2</b>    |
| <b>4. Definiții și abrevieri</b>  |             |
| 4.1 Definiții   | 2           |
| 4.2 Abrevieri   | 3           |
| <b>5. Obiectivele și politica de siguranță în aviația civilă</b>  |             |
| 5.1 Cadrul legislativ național privind siguranța în aviația civilă  | 5           |
| 5.2 Atribuții și responsabilități   | 6           |
| 5.3 Investigarea accidentelor și incidentelor grave din aviația civilă                                    | 9           |
| 5.4 Politica națională de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă                               | 9           |
| <b>6. Managementul riscului la nivel național</b>   |             |
| 6.1 Cerințe de siguranță pentru implementarea SMS în organizațiile de aviație civilă                      | 10          |
| 6.2 Performanțele organizațiilor de aviație civilă în domeniul siguranței                                 | 10          |
| <b>7. Asigurarea siguranței aviației civile la nivel național</b>   |             |
| 7.1 Monitorizarea siguranței  | 11          |
| 7.2 Colectarea, analiza și schimbul datelor privind siguranța aviației civile                             | 11          |
| 7.3 Monitorizarea zonelor de risc identificate în urma analizei datelor privind siguranța aviației civile | 12          |
| <b>8. Promovarea siguranței aviației civile la nivel național</b>   |             |
| 8.1 Pregătirea internă, comunicarea și diseminarea informațiilor privind siguranța aviației civile        | 13          |
| 8.2 Pregătirea externă, comunicarea și diseminarea informațiilor privind siguranța aviației civile        | 14          |
| <b>Anexe</b>  |             |
| 1 Comitetul de Evaluare a Siguranței  |             |
| 2 Comitetul Tehnic de Siguranță   |             |
| 3 Politica națională de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă                                 |             |
| 4 Politica de siguranță în domeniul aviației civile din România   |             |



## 1. Scop

Programul național de siguranță în aviația civilă stabilește cadrul de reglementare necesar pentru elaborarea și aprobarea strategiilor și a politicilor în domeniul siguranței, precum și pentru stabilirea, aprobarea și monitorizarea unui nivel minim de siguranță la nivel național.

## 2. Aplicabilitate

Prevederile prezentului document se aplică tuturor agenților aeronautici civili autorizați/certificați în conformitate cu prevederile aplicabile ale reglementărilor naționale, internaționale și ale UE.

## 3. Referințe

- i. Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 și ratificată de România pe data de 30 aprilie 1965 (Anexa 1 OACI „Licențierea personalului”, Anexa 6 OACI „Operarea aeronavelor”, Anexa 11 OACI „Serviciile de trafic aerian”, Anexa 13 OACI „Investigarea accidentelor și incidentelor” și Anexa 14 OACI „Aerodromuri”)
- ii. Doc 9859 OACI „Safety Management Manual (SMM)”, ediția 2/2008

## 4. Definiții și abrevieri

### 4.1 Definiții

Definițiile utilizate în prezentul document sunt cele menționate în cadrul secțiunii a II-a „Termeni și definiții”, capitolul I „Prevederi generale” din Codul aerian civil.

În completarea definițiilor enumerate în cadrul secțiunii a II-a „Termeni și definiții”, capitolul I „Prevederi generale” din Codul aerian civil, atunci când sunt folosiți în prezentul document, termenii de mai jos au următoarele înțelesuri:

|   |  |
|---|--|
| <b>Convenție</b>                              | Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, la data de 07 decembrie 1944;   |
| <b>Indicatori de siguranță</b>                | Parametrii ce caracterizează și/sau tipizează nivelul de siguranță al sistemului;  |
| <b>Nivelul acceptabil de siguranță (ALoS)</b> | Reprezintă: <ul style="list-style-type: none"> <li>- gradul minim de siguranță care trebuie asigurat în practică de un sistem;</li> <li>- țintele de siguranță ale unei autorități de supraveghere sau ale unui furnizor de servicii.</li> </ul> |

Din perspectiva relației dintre autoritățile de supraveghere și operatori/furnizorii de servicii, prevede obiectivele minime de siguranță acceptabile autorității de supraveghere pentru a fi realizate de către operatori/furnizori de servicii în timpul efectuării activităților principale (ICAO Anexa 11, Apendice E):



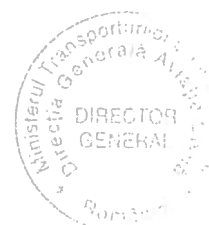
|  |  |
|--|--|
| <b>Politica de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă</b> | Politica de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă descrie acțiunile aflate în responsabilitatea statului român de a efectua supravegherea siguranței la operatorii care funcționează sub jurisdicția sa și de a promova creșterea siguranței prin încurajarea conformării voluntare cu și prin impunerea legislației aeronautice din domeniul siguranței. Atunci când este necesar autoritatea națională de supraveghere a siguranței zborurilor în aviația civilă poate declanșa investigarea presupuselor încălcări ale acestei legislații sau a oricărei cerințe publicate; |
| <b>Probabilitatea riscului asupra siguranței</b>                     | Posibilitatea apariției unui eveniment sau al unei condiții nesigure;  |
| <b>Program de siguranță (SSP)</b>                                    | Un set integrat de reglementări și activități ce au ca scop creșterea siguranței zborurilor în aviația civilă;   |
| <b>Risc asupra siguranței</b>  | Evaluarea consecințelor unui pericol, exprimată în termeni de probabilitate predictibilă și severitate, având ca referință cea mai gravă situație previzibilă.<br>Notă – În mod normal, riscurile asupra siguranței sunt desemnate printr-o convenție alfanumerică ce permite cuantificarea lor;   |
| <b>Severitatea riscului asupra siguranței</b>                        | Posibilele consecințe ale unui eveniment sau ale unor condiții nesigure, având ca referință cea mai gravă situație previzibilă;  |
| <b>Siguranța (zborului)</b>  | Capacitate a activității aeronautice constând în evitarea afectării sănătății sau pierderii de vieți omenești, precum și a producerii de pagube materiale  |
| <b>Sistem de management al siguranței (SMS)</b>                      | O abordare sistematică pentru managementul siguranței, inclusiv a structurilor organizaționale necesare, a responsabilităților, politicilor și procedurilor;<br>Un termen generic ce cuprinde evaluarea și minimalizarea riscurilor asupra siguranței, al consecințelor pericolelor ce amenință capacitățile unei organizații, la un nivel pe cât de scăzut posibil (ALARP);   |
| <b>Ținte de siguranță</b>  | Obiective concrete de siguranță ce urmează a fi realizate;   |

#### 4.2 Abrevieri

|              |   |
|--------------|---|
| <b>AACR</b>  | Autoritatea Aeronautică Civilă Română   |
| <b>ADREP</b> | Sistemul OACI de raportare a accidentelor/incidentelor (ICAO Accident/Incident Data Reporting System) |
| <b>ALoS</b>  | Nivelul acceptabil de siguranță (Acceptable level of safety)  |
| <b>CES</b>   | Comitetul de Evaluare a Siguranței (State Safety Review Board)  |
| <b>CIAS</b>  | Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației  |



|                    |  |
|--------------------|--|
|                    | Civile   |
| <b>CTS</b>         | Comitetul Tehnic de Siguranță (State Safety Action Group)  |
| <b>EASA</b>        | Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (European Aviation Safety Agency)  |
| <b>ECAC</b>        | Conferința Europeană a Aviației Civile (European Civil Aviation Conference)  |
| <b>ECCAIRS</b>     | Centrul European de Coordonare a Sistemului de Raportare a Incidentelor și Accidentelor (European Coordination Center for Accident and Incident Reporting Systems) |
| <b>EUROCONTROL</b> | Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene (The European Organisation for the Safety of Air Navigation)   |
| <b>MTI</b>         | Ministerul Transporturilor și Infrastructurii  |
| <b>OACI</b>        | Organizația Internațională a Aviației Civile   |
| <b>PANS</b>        | Proceduri pentru serviciile de navigație aeriană (Procedures for Air Navigation Services)  |
| <b>PNSAC</b>       | Programul Național de Siguranță în Aviația Civilă  |
| <b>RACR</b>        | Reglementări aeronautice civile române   |
| <b>SAFA</b>        | Evaluarea siguranței la aeronavele străine (Safety Assessment of Foreign Aircraft)   |
| <b>SMM</b>         | Manual de management a siguranței (Safety Management Manual)   |
| <b>SMS</b>         | Sistemul de management al siguranței (Safety Management System)  |
| <b>SSP</b>         | Programul Național de Siguranță (State Safety Programme)   |
| <b>UE</b>          | Uniunea Europeană  |





## 5. Obiectivele și politica de siguranță în aviația civilă

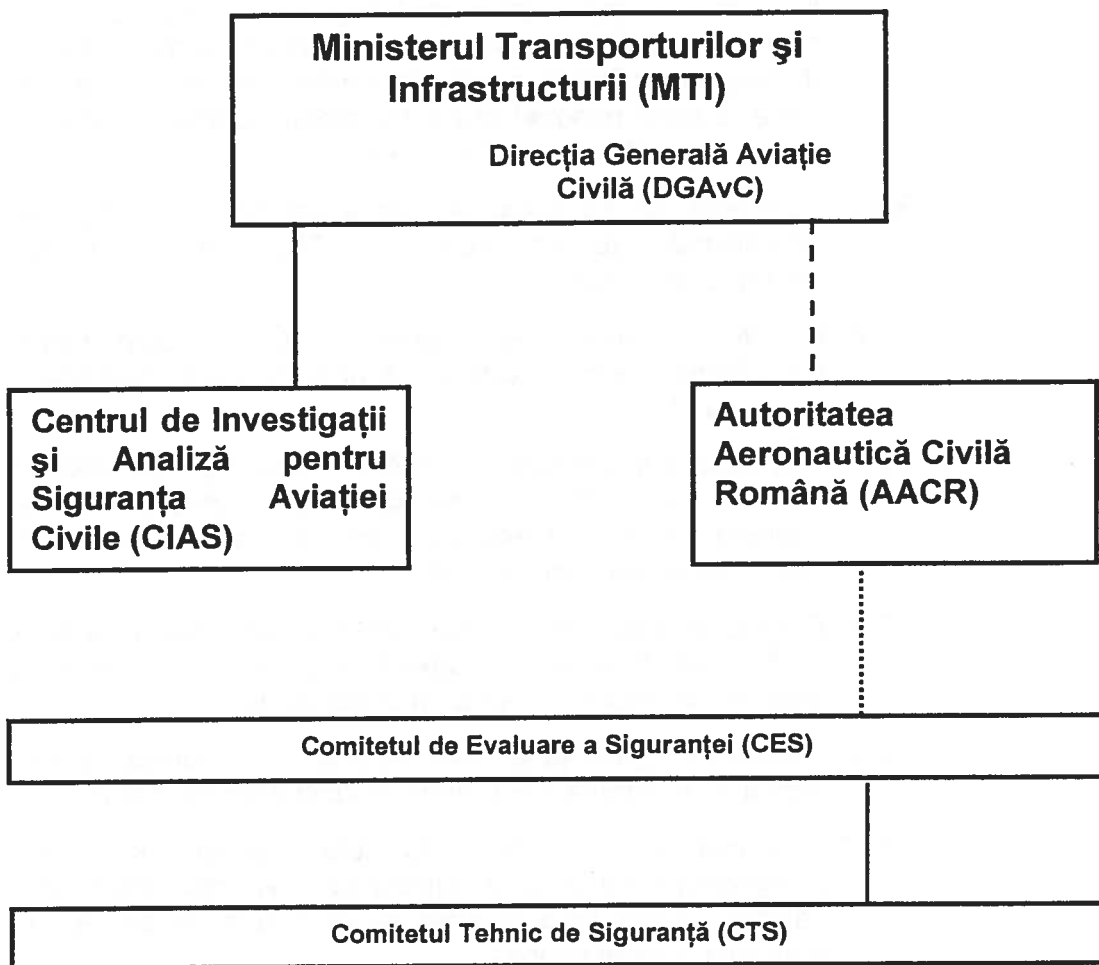
- 5.1 Cadrul legislativ național privind siguranța în aviația civilă
- 5.1.1 Cadrul legislativ național privind siguranța în aviația civilă este alcătuit din legi aprobate de Parlamentul României și promulgate de Președintele României, hotărâri ale Guvernului României, ordine ale autorității de stat în domeniul transporturilor. Lista completă a actelor normative aplicabile se publică de către AACR pe site-ul propriu, fiind actualizată la fiecare 3 luni.
- 5.1.2 Cadrul legislativ al UE privind siguranța în aviația civilă aplicabil în România este format din regulamente aprobate de către Parlamentul European și Consiliul Europei, regulamente aprobate de către Comisia Europeană, directive ale Consiliului Europei și Parlamentului European și directive, decizii sau dispoziții ale Comisiei Europene.
- 5.1.3 La nivel național, autoritatea de stat în domeniul aviației civile asigură implementarea standardelor și practicilor recomandate ale OACI (SARP's) cuprinse în anexele la Convenție prin acte normative care au caracter de ordin.
- 5.1.4 La primirea unui amendament al unei anexe a Convenției, autoritățile naționale cu atribuții desemnate au obligația să efectueze o analiză a acestuia, potrivit competențelor pe care le dețin. Dacă, în urma analizei, se constată că transpunerea în legislația națională nu poate fi efectuată până la data de implementare, notifică aceasta către autoritatea de stat în domeniul aviației civile. Aceasta transmite o notificare către OACI cu privire la diferențele existente între legislația națională și anexa respectivă. Aceste diferențe se publică în AIP România, prin grija furnizorului de servicii de informare aeronautică.
- 5.1.5 La nivel național, AACR, în calitate de autoritate națională de supervizare a siguranței zborurilor în aviație civilă asigură, după caz, implementarea procedurilor de navigație aeriană ale OACI (PANS), emise în baza Convenției privind aviația civilă internațională (denumită în continuare Convenția de la Chicago), prin decizii ale directorului general al AACR.
- 5.1.6 La primirea unui amendament al unei proceduri (PANS), după caz, AACR are obligația să efectueze o analiză a acestuia, potrivit competențelor pe care le deține. Dacă, în urma analizei, se constată că transpunerea în legislația națională nu poate fi efectuată până la data de implementare, notifică aceasta către autoritatea de stat în domeniul aviației civile. Aceasta transmite o notificare către OACI cu privire la diferențele existente între legislația națională și procedura respectivă. Aceste diferențe se publicată în AIP România, prin grija furnizorului de servicii de informare aeronautică.
- 5.1.7 Actele normative cu caracter de directivă emise la nivel european, se transpun în legislația națională.
- 5.1.8 În baza Convenției Eurocontrol, în România se transpun, după caz, reglementările de siguranță emise de EUROCONTROL, prin ordine ale autorității de stat în domeniul aviației civile.



- 5.1.9 În baza Aranjamentelor din Cipru și până la emiterea la nivelul UE a unor regulamente comune, în România se aplică cerințe comune de aviație (JAR). Aprobarea aplicării acestora pe teritoriul României este făcută prin ordine ale autorității de stat în domeniul aviației civile.
- 5.1.10 Pentru a asigura conformitatea legislației naționale cu prevederile legislației UE și a standardelor internaționale în domeniul siguranței în aviația civilă, actele normative la nivel național sunt elaborate, modificate sau completate ori de câte ori este necesar.
- 5.2 Atribuții și responsabilități
- 5.2.1 În baza atribuțiilor ce îi revin ca autoritate de stat în domeniul aviației civile și pentru asigurarea implementării la nivel național a standardelor și recomandărilor specifice în domeniul siguranței zborului emise de Organizația Aviației Civile Internaționale, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii exercită următoarele atribuții:
- a) nominalizează managerului responsabil pentru implementarea și funcționarea PNSAC;
  - b) aprobă amendamentele și modificările la PNSAC;
  - c) aprobă nivelul minim de siguranță la nivel național;
  - d) aprobă bugetul necesar implementării și funcționării PNSAC.
- 5.2.2 În baza prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 26 / 2009 privind înființarea, organizarea și funcționarea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile, cu modificările și completările ulterioare, CIAS are următoarele atribuții referitoare la stabilirea și menținerea programului național de siguranță:
- a) investigarea accidentelor și incidentelor grave de aviație civilă;
  - b) elaborarea de analize și identificarea zonelor de risc din aviația civilă;
  - c) emiterea de recomandări de siguranță în vederea prevenirii accidentelor și a incidentelor grave.
- 5.2.3 În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, cu modificările și completările ulterioare, și ale Ordinului Ministerului Transporturilor nr. 1185 din 03.07.2006 privind desemnarea Regiei Autonome „Autoritatea Aeronautică Civilă Română” ca autoritate națională de supervizare, organism tehnic specializat pentru îndeplinirea funcției de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă, la nivel național, AACR are următoarele atribuții referitoare la stabilirea și respectarea programului național de siguranță privind:
- a) planificarea activităților de implementare a PNSAC;
  - b) monitorizarea funcționării PNSAC;
  - c) alocarea și gestionarea fondurilor necesare pentru implementarea și funcționarea PNSAC;
  - d) monitorizarea zonelor din aviația civilă identificate a avea un risc peste valorile acceptate pentru ALoS;
  - e) organizarea cursurilor de instruire în domeniul PNSAC și SMS.
- 5.2.4 Managerul responsabil pentru implementarea și monitorizarea funcționării programului de siguranță în aviația civilă este numit prin ordin al autorității de stat în domeniul aviației civile, și are următoarele responsabilități:

- a) responsabilitatea pentru implementarea și buna funcționare a PNSAC;
  - b) responsabilitatea privind coordonarea alocării resurselor umane și financiare în ceea ce privește funcționarea PNSAC;
  - c) responsabilitatea privind supervizarea organizațiilor de aviație civilă;
  - d) responsabilitatea pentru emiterea deciziilor privind siguranța aviației civile la nivel național și pentru monitorizarea procesului de elaborare a actelor normative privind siguranța.
- 5.2.5 Comitetul de Evaluare a Siguranței (CES): componența și atribuțiile organismului de conducere a PNSAC sunt menționate în anexa 1 la prezentul program.
- 5.2.6 Comitetul Tehnic de Siguranță (CTS): componența și atribuțiile organismului tehnic specializat al CES sunt menționate în anexa 2 la prezentul document.
- 5.2.7 Planificarea implementării PNSAC precum și intervalele de timp asociate fiecărei activități, organizațiile și persoanele responsabile cu implementarea sunt elaborate de CTS, avizate de CES și aprobate de către managerul responsabil.
- 5.2.8 Politica de siguranță la nivel național este elaborată de CTS, avizată de CES și aprobată de managerul responsabil și trebuie să conțină minim prevederile anexei 4 la prezentul document.
- 5.2.9 Politica de siguranță la nivel național se elaborează și se actualizează de regulă la un interval de 12 luni, în funcție de necesități.
- 5.2.10 În termen de 12 luni de la data publicării ordinului de aprobare a „Programului Național de Siguranță în Aviația Civilă”, CTS va elabora și transmite CES spre avizare și MTI spre aprobare, nivelul minim de siguranță la nivel național.
- AACR, trebuie să publice politica de siguranță precum și nivelele minime de siguranță pe pagina proprie de internet și să informeze organizațiile aflate sub supravegherea sa.
- 5.2.11 Schema funcțională privind organismele de aviație civilă din România implicate în implementarea și buna funcționare a PNSAC, inclusiv poziționarea CES și CTS, este următoarea:



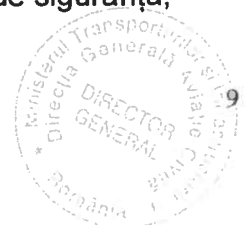


**Legendă:**

- 1. - - - - sub autoritate;
- 2. ————— în subordine;
- 3. ..... în coordonare;



- 5.3 Investigarea accidentelor și incidentelor grave din aviația civilă
- 5.3.1. În conformitate cu prevederile Capitolului XIII „Investigația tehnică a incidentelor și accidentelor de aviație” al Codului aerian civil și a Ordonanței Guvernului nr. 26 / 2009 în subordinea MTI a fost înființată o structură al cărei personal are competența necesară investigării independente a incidentelor și accidentelor de aviație civilă.
- 5.3.2. Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, document care include principiile fundamentale ce guvernează investigațiile accidentelor de aviație civilă, menționează faptul că „Statele membre trebuie să definească în cadrul sistemului legal intern, statutul legal al investigațiilor care permit investigatorului desemnat să își exercite atribuțiile în cel mai eficient mod și în cel mai scurt timp”. OG nr. 26 / 2009 asigură CIAS puterile legale necesare pentru investigarea accidentelor, asigurând totodată, împreună cu OMT nr. 1480 / 2008 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor de aviație civilă - RACR-IAC, ediția 01/2008, faptul că România îndeplinește obligațiile ce-i revin în conformitate cu Anexa 13 OACI și Regulamentul (UE) nr. 996/2010
- 5.3.3. Conform domeniului de activitate, CIAS desfășoară investigarea independentă a accidentelor și incidentelor grave, cu scopul de a contribui la managementul siguranței. Investigarea nu are scopul de a identifica persoane sau vina acestora. CIAS este înființat în subordinea MTI, separat față de DGAvC și AACR. Șeful CIAS raportează problemele privind siguranța direct ministrului transporturilor și infrastructurii.
- 5.4 Politică națională de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă
- 5.4.1 Politică națională de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă la nivel național este aprobată de către Managerul Responsabil și conține cel puțin prevederile anexei 3 la prezentul program.
- 5.4.2 Politică națională de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă la nivel național trebuie să fie elaborată și actualizată de CTS, avizată de CES și aprobată de managerul responsabil, la interval de minim 12 luni. AACR, trebuie să publice politica de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă pe pagina de internet proprie și să o distribuie organizațiilor aflate sub supravegherea sa.
- 5.5 AACR are obligația de a stabili și dezvolta o bibliotecă electronică pentru documentare, la nivel național, disponibilă cu titlu gratuit tuturor reprezentanților industriei aeronautice. Biblioteca va pune la dispoziția celor interesați documente privind:
- cadrul legislativ național din domeniul siguranței aviației civile;
  - politica și obiectivele statului în domeniul siguranței aviației civile;
  - reglementările, procesele și procedurile programului național de siguranță;



- d) responsabilitățile privind buna desfășurare a proceselor și aplicarea procedurilor;
- e) nivelul acceptabil de siguranță la nivel național.

## 6. Managementul riscului la nivel național

### 6.1 Cerințele de siguranță pentru implementarea SMS în organizațiile de aviație civilă

- 6.1.1 Furnizorii de servicii de trafic aerian, operatorii aerieni, organizațiile de întreținere, operatorii de aerodrom, organizațiile de pregătire a personalului navigant și centrele aeromedicale au obligația de a implementa sisteme de management al siguranței la nivelul propriilor organizații.
- 6.1.2 Cerințele pentru reglementarea și implementarea SMS la nivelul furnizorilor de servicii de trafic aerian sunt stabilite prin Regulamentul Parlamentului și al Comisiei Europene nr. (CE) 2096/2005.
- 6.1.3 Cerințele pentru reglementarea și implementarea SMS la nivelul aerodromurilor sunt stabilite prin RACR – AD – AADC „Autorizarea aerodromurilor civile”, ediția 1/2010 și RACR – AD – PETA “Proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor”, ediția 1/2008.
- 6.1.4 Cerințele pentru implementarea SMS la nivelul operatorilor aerieni certificați, a organizațiilor de întreținere, a organizațiilor de pregătire și a centrelor aeromedicale urmează să fie implementate la nivel european începând cu anul 2012. Prin urmare operatorii aerieni certificați, a organizațiilor de întreținere, a organizațiilor de pregătire și a centrelor aeromedicale trebuie să dezvolte și să implementeze sisteme de management al siguranței la nivelul propriei organizații pe baza materialelor de îndrumare elaborate de către AACR.
- 6.1.5 Pentru ceilalți agenți aeronautici autorizați/certificați în conformitate cu prevederile reglementărilor naționale, cerințele de implementare a SMS vor fi elaborate și aprobate de către autoritatea de stat în domeniul aviației civile.
- 6.1.6 Perioada alocată consultării industriei aeronautice naționale cu privire la cerințele de reglementare și implementare, precum și cele de revizuire periodică a acestora pentru a asigura relevanța lor, sunt stabilite în Reglementarea aeronautică civilă română RACR 11 „Elaborarea și emiterea reglementărilor aeronautice civile române și a procedurilor de aplicare a acestora”, aprobată prin OMTCT nr. 977 / 2004.

### 6.2 Performanțele organizațiilor de aviație civilă în domeniul siguranței

- 6.2.1 Cerințele privind acceptarea sistemelor de management al siguranței ale organizațiilor de aviație civilă sunt cuprinse în reglementările aplicabile domeniului respectiv sau, după caz, stabilite de CTS, avizate de CES și aprobate prin ordin al autorității de stat în domeniul aviației civile, la propunerea managerului responsabil, în termen de 6 luni de la data prezentului ordin.



- 6.2.2 Cerințele de acceptare sunt analizate și actualizate de CTS, dacă este cazul, la un interval de minim 12 luni. Noile cerințe sunt avizate de CES și aprobate prin ordin al autorității de stat în domeniul aviației civile, la propunerea managerului responsabil.
- 6.2.3 Procedura pentru acceptarea SMS și monitorizarea continuă a performanțelor privind siguranța activităților desfășurate de agenții aeronautici civili români este elaborată în consultare cu fiecare agent aeronautic civili și are la bază indicatori, ținte și cerințe de siguranță. Procedura de acceptare și monitorizare menționată mai sus este elaborată de CTS în consultare cu agenții aeronautici civili și aprobată prin decizie a managerului responsabil.
- 6.2.4 După aprobarea sa, AACR publică, pe pagina proprie de internet, cerințele de acceptare a SMS precum și procedura mai sus menționată.
- 6.2.5 La acceptarea indicatorilor și a țintelor de performanță a siguranței la nivel național se au în vedere specificul și complexitatea activității organizațiilor de aviație civilă.

## 7. Asigurarea siguranței aviației civile la nivel național

### 7.1 Monitorizarea siguranței

- 7.1.1 Sistemul de monitorizare a siguranței aviației civile dezvoltat și implementat la nivel național are la bază recomandările OACI privind elementele critice, identificarea și monitorizarea continuă a componentelor acestora.
- 7.1.2 Controlul modului în care a fost realizată identificarea componentelor elementelor critice, precum și a modului în care este realizată monitorizarea continuă a acestora la nivel național este asigurată, prin audituri periodice, de organismele de aviație civilă internațională (OACI, EASA, Eurocontrol, etc.).
- 7.1.3 Prin auditurile și inspecțiile desfășurate în cadrul agenției aeronautici civili autorizați/certificați, activități ce reprezintă o parte a procedurilor de certificare, se asigură controlul modului în care aceștia identifică și gestionează riscurile la adresa siguranței.
- 7.1.4 Implementarea și buna funcționare a PNSAC este monitorizată prin intermediul auditurilor. Auditurile se desfășoară în conformitate cu prevederile procedurii de monitorizare a siguranței, iar auditorii sunt nominalizați de către managerul responsabil în baza unei proceduri elaborate în acest sens.

### 7.2 Colectarea, analiza și schimbul datelor privind siguranța aviației civile

- 7.2.1 Raportarea obligatorie/voluntară a incidentelor/accidentelor din aviația civilă la nivelul național este realizată în conformitate cu prevederile RACR – REAC „Raportarea evenimentelor de aviație civilă”, ediția 1/2005, aprobată prin OMTCT nr. 159 / 2006. Reglementarea stabilește, la nivel național, un sistem de raportare a evenimentelor de aviației civile care are ca obiectiv îmbunătățirea nivelului



de siguranță, asigurând totodată faptul că informații relevante privind siguranța sunt raportate, colectate, depozitate, protejate, analizate și diseminate. Obiectivul principal al raportărilor este acela de a preveni accidentele sau incidentele majore și nu de a determina vinovății sau vinovați.

- 7.2.2 Sistemul de raportare obligatorie a incidentelor respectă cerințele alin. 8.1 al Anexei 13 OACI și pe cele ale Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor în aviația civilă. Directiva menționată anterior solicită statelor membre ale UE implementarea unui sistem de stocare, protejare și diseminare a rapoartelor de siguranță. În România, acest lucru este realizat cu ajutorul unui soft specializat, furnizat de ECCAIRS.
- 7.2.3 În completarea datelor privind siguranța aviației civile furnizate prin sistemul de raportare obligatorie/voluntară, datele privind siguranța sunt colectate și stocate prin intermediul auditurilor, inspecțiilor și al altor activități de supraveghere continuă a agenților aeronautici civili autorizați/certificați.
- 7.2.4 În urma analizării datelor privind siguranța aviației civile, colectate, CTS va elabora rapoarte privind analize de risc care sunt prezentate CES-ului împreună cu propuneri privind planuri de măsuri corective (elaborarea de noi reglementări sau actualizarea unor reglementări existente, orientarea auditurilor și a inspecțiilor către zonele de risc identificate, etc.).
- 7.3 Monitorizarea zonelor de risc identificate în urma analizei datelor privind siguranța aviației civile
- 7.3.1 În vederea eficientizării activităților de supraveghere a siguranței aviației civile la nivel național atât datele privind siguranța stocate în baze de date constituite la nivel național sau internațional cât și date privind siguranța provenind din alte surse (rapoarte de incidente/accidente, rapoarte de analiză elaborate de organizațiile sau organismele de aviație civilă, analize de risc elaborate în cadrul compartimentelor specializate ale agenților aeronautici civili etc.) sunt analizate în scopul identificării și monitorizării eficiente a zonelor de risc.
- 7.3.2 Bazele de date privind siguranța aviației civile constituite la nivel internațional și la care specialiștii din aviația civilă au acces sunt:
- baza de date a programului OACI de monitorizare a nivelului de siguranță la nivelul statului „OACI Universal Safety Oversight Audit Programme” (USOAP);
  - baza de date a ADREP;
  - baza de date a programului OACI „Line operations safety audit” (LOSA);
  - baza de date a programului IATA „IATA Operational Safety Audit” (IOSA);
  - baza de date a programului „Safety Assessment of Foreign Aircraft” (SAFA), lansat ca un program voluntar de către ECAC în 1996 și devenit obligatoriu pentru statele membre UE începând cu anul 2004.
- 7.3.3 În urma analizelor elaborate și prezentate de CTS, CES poate decide:





- a) prioritizarea inspecțiilor și auditurilor către zone/domenii ale aviației civile ce au fost indentificate ca reprezentând un risc sporit la adresa siguranței aviației civile
- b) elaborarea și promovarea spre aprobare a unor noi regleemntări sau propuneri de amendare a prevederilor unor reglementări existente;
- c) elaborarea unor materiale de informare și ghidare;

## 8. Promovarea siguranței aviației civile la nivel național

- 8.1 Pregătirea internă, comunicarea și diseminarea informațiilor privind siguranța aviației civile
  - 8.1.1 Autoritățile naționale competente în domeniul aviației civile sunt:
    - 8.1.1.1 Autoritatea de stat în domeniul aviației civile – Ministerul Transporturilor și Infrastructurii;
    - 8.1.1.2 Autoritatea națională de supervizare a siguranței zborului – Autoritatea Aeronautică Civilă Română;
    - 8.1.1.3 Autoritatea națională de investigare a accidentelor/incidentelor grave – Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile;
  - 8.1.2 Necesarul de instruire a personalului autorităților naționale competente în domeniul aviației civile, personal a cărui activitate are impact direct asupra siguranței aviației civile, este asigurat atât prin cursuri interne, cât și prin cursuri organizate în cadrul organizațiilor de instruire aprobate/acceptate la nivel internațional.
  - 8.1.3 Programul individual de instruire a personalului autorităților naționale competente în domeniul aviației civile, personal a cărui activitate are impact direct asupra siguranței aviației civile, pe probleme privind implementarea SSP și SMS include cursuri de instruire inițială/recurentă, instruirea la locul de muncă (on job training) precum și instruirea specifică în cadrul agenților aeronautici civili care deține sau implementează sisteme de management a siguranței.
  - 8.1.4 Cursurile de instruire necesare a fi parcurse de către personalul autorităților naționale competente a cărui activitate are impact direct asupra siguranței aviației civile sunt alocate, în conformitate cu prevederile procedurilor de instruire elaborate și aprobate la nivelul fiecărei organizații, proceduri ce sunt parte a programului de instruire în domeniul siguranței dezvoltat la nivel național.
  - 8.1.5 Evaluarea eficienței instruirii furnizate personalului a cărui activitate are impact direct asupra siguranței aviației civile este parte a auditului privind implementarea și funcționarea PNSAC.
  - 8.1.6 Diseminarea informațiilor precum și comunicarea internă pe probleme privind siguranța aviației civile se realizează prin publicarea în format hard copy sau electronic pe pagina proprie de internet, a buletinelor de informare, a rapoartelor privind siguranța elaborate și publicate de CTS, etc.



- 8.2 Pregătirea externă, comunicarea și diseminarea informațiilor privind siguranța aviației civile
- 8.2.1 În vederea asigurării unei comunicări cât mai eficiente în industria aeronautică civilă națională, periodic sunt organizate întâlniri ce au ca scop analizarea diferitelor aspecte privind siguranța aviației civile.
- 8.2.2 În scopul asigurării unei bune înțelegeri și uniformizării a procesului de implementare a SMS în cadrul organizațiilor de aviație civilă, AACR organizează cursuri de instruire adresate personalului organizațiilor de aviație civilă, publicând ghiduri privind cerințele de implementare și funcționare a SMS.
- 8.2.3 Cursurile de instruire necesare personalului agenților de aviație civilă sunt parte a condiției de acceptare a SMS-ului implementat la nivelul organizației.
- 8.2.4 Evaluarea eficienței instruirii furnizate personalului a cărui activitate are impact direct asupra siguranței aviației civile este efectuată prin analiza rezultatelor auditurilor în domeniul siguranței efectuate de către inspectorii AACR în cadrul agenților aeronautici civili.
- 8.2.5 Având în vedere importanța comunicării și a diseminării informațiilor privind siguranța în cadrul industriei aeronautice naționale, AACR va elabora și va publica pe pagina proprie de internet, buletine, politici și proceduri privind siguranța.



## Comitetul de Evaluare a Siguranței (CES)

### 1. Componentă: 9 persoane

președinte:

Managerul responsabil PNSAC;

membri:

DGAvc/MTI (o persoană), CIAS (o persoană), AACR (o persoană), coordonatorul CTS și reprezentanți ai industriei (4 persoane);

membri observatori:

reprezentanți ai organizațiilor profesionale sau asociații naționale din domeniul aviației civile;

#### Note:

1. Reprezentanți ai industriei în CES vor fi nominalizați manageri responsabili ai agenților aeronautici civili.
2. Locurile alocate reprezentanților industriei în cadrul CES sunt repartizate astfel: 1 reprezentantului operatorilor aeriени autorizați/certificați, 1 reprezentantului furnizorilor de servicii de navigație aeriană, 1 reprezentantului aerodromurilor certificate/autorizate și 1 reprezentantului organizațiilor de producție/întreținere/distribuitorilor autorizați de produse aeronautice.
3. Nominalizarea membrilor CES se face în termen de 30 de zile de la data aprobării PNSAC.

### 2. Relații

2.1 ierarhice:

CES funcționează în coordonarea AACR;

2.2 funcționale:

cu CTS, structurile de management a siguranței din cadrul agenților aeronautici civili și cu organizațiile internaționale cu atribuții în domeniu.

### 3. Atribuții:

- i. avizează strategiile și politicile în domeniul siguranței și al instruirii personalului direct implicat în activități cu impact asupra siguranței;
- ii. avizează, în vederea aprobării de către managerul responsabil, indicatorii de performanță a siguranței la nivel național propuși de către CTS;
- iii. monitorizează și dispune măsuri privind implementarea strategiilor și a politicilor din domeniul siguranței.

### 4. Organizarea și funcționarea comitetului

În termen de 30 de zile de la constituire CES va adopta propriul regulament de organizare și funcționare.





## Comitetul Tehnic de Siguranță (CTS)

### 1. Componentă: 11 persoane

- coordonator: o persoana numită de CES din cadrul AACR;
- membri: CIAS (o persoană), AACR (5 persoane), reprezentanți ai industriei (4 persoane);
- membri observatori: reprezentanți ai organizațiilor profesionale sau asociații naționale din domeniul aviației civile;

#### Notă:

1. Locurile alocate reprezentanților industriei în cadrul CTS sunt repartizate astfel: 1 reprezentantului operatorilor aerieni autorizați/certificați, 1 reprezentantului furnizorilor de servicii de navigație aeriană, 1 reprezentantului aerodromurilor certificate/autorizate și 1 reprezentantului organizațiilor de producție/întreținere/distribuitorilor autorizați de produse aeronautice;

2 Nominalizarea membrilor CTS se face în termen de 30 de zile de la data aprobării PNSAC.

### 2. Relații

- 2.1 ierarhice: CTS funcționează în subordinea CES
- 2.2 funcționale: CTS reprezintă un grup tehnic specializat alcătuit din specialiști nominalizați de CIAS, AACR și experți nominalizați de agenții aeronautici civili, organizațiile profesionale sau asociațiile naționale din domeniul aviației civile, numiți prin decizie a managerului responsabil. Grupul, prin activitatea sa, furnizează consultanță de specialitate CES în cadrul procesului de management al riscului.

### 3. Atribuții:

- 3.1 Atribuții generale: CTS are ca sarcină elaborarea și coordonarea politicilor în domeniul siguranței, gestionarea informațiilor privind siguranța, identificarea și evaluarea riscurilor de importanță strategică, elaborarea propunerilor privind diminuarea nivelului acestora, documente ce sunt transmise spre avizare către CES și spre aprobare managerului responsabil.
- 3.2 Atribuții specifice:
- identificarea riscurilor prin utilizarea metodelor specifice;
  - evaluarea riscurilor identificate și a informațiilor suport;
  - identificarea surselor noi și potențiale de informații și metodele de folosire a informațiilor;
  - identifică, analizează și propune indicatorii de performanță la nivel național;



- evaluarea rezultatelor acțiunilor ce au avut ca scop reducerea nivelului riscurilor;
- coordonarea diseminării informațiilor privind siguranța în cadrul industriei;
- organizarea sesiunilor de informare;
- elaborarea și transmiterea spre avizare/aprobare a următoarelor documente:
  - a. amendamente ale PNSAC;
  - b. strategiile și politicile în domeniul siguranței și în domeniul instruirii personalului direct implicat în activități cu impact asupra siguranței;
  - c. metodologia de stabilire a ALoS;
  - d. procedura de acceptare a sistemelor de management al siguranței implementate la nivelul agenților aeronautici civili;
  - e. politica de impunere la nivel național;
- analizarea informațiilor disponibile privind raportarea voluntară și obligatorie a accidentelor/incidentelor de aviație civilă, stabilirea și transmiterea spre avizare către CES și spre aprobare managerului responsabil a indicatorilor de performanță în domeniul siguranței la nivel național;
- analizarea rapoartelor privind siguranța transmise de agenții aeronautici civili;
- analizarea și raportarea către CES a modului în care au fost respectați indicatorii de performanță a siguranței la nivel național aprobați.

#### 4. Organizarea și funcționarea comitetului

În termen de 30 de zile de la constituire, CTS va adopta propriul regulament de organizare și funcționare pe care îl va supune aprobării CES.



## Politica națională de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă

### 1. Introducere

Prezenta politică de impunere este elaborată în conformitate cu reglementările din domeniul aviației civile din România.

### 2. Principii

Elaborarea și punerea în aplicare a acestei politici este rezultatul unei analize cuprinzătoare, la nivel național, a activității agenților aeronautici civili certificați/autorizați cu impact asupra siguranței.

Procesul de implementare a sistemelor de management a siguranței (SMS) solicită României să dezvolte o abordare ce are la bază o aplicare flexibilă a impunerii având în vedere cadrul legal în continuă evoluție, asigurându-se în același timp îndeplinirea funcțiilor de impunere într-un mod echitabil, practic și coerent. În cazul implementării și funcționării sistemelor de management a siguranței, abordarea flexibilă a impunerii are la bază două principii generale.

Primul principiu general este acela de a dezvolta proceduri de impunere prin care să se permită furnizorilor de servicii să analizeze și să soluționeze evenimentele care implică devieri de la cerințe de siguranță, în contextul intern al sistemului de management al siguranței furnizorului de servicii și satisfacția cerințelor autorității. Încălcarea intenționată a prevederilor Codului aerian civil și a altor reglementări privind siguranța sunt investigate și fac obiectul unor măsuri legale de sancționare, dacă este cazul.

Al doilea principiu general este că acțiunile de sancționare nu vor avea la bază informații rezultate din datele privind siguranța, sau din sistemele de colectare și procesare a informațiilor de siguranță (SDCPS) constituite sub un sistem de management a siguranței.

### 3. Scop

Principiile care stau la baza politicii de impunere și procedurile asociate acesteia sunt aplicabile furnizorilor de servicii care operează în conformitate cu prevederile următoarelor anexe ICAO: Anexa 1 „Licențierea personalului”, Anexa 6 „Operarea aeronavelor” (Partea 1 – Transportul aerian internațional comercial / Aeronave, Partea 3 – Operațiuni internaționale / Elicoptere), Anexa 8 „Navigabilitatea aeronavelor”, Anexa 11 „Servicii de trafic aerian” și Anexa 14 „Aerodromuri” (Volumul 1 – Operarea și proiectarea aerodromurilor).

În acest context, prin termenul general de „furnizor de servicii” se înțelege orice agent aeronautic civil care furnizează servicii în domeniul aviației civile.



#### 4. Generalități

Furnizorii de servicii vor implementa, dezvolta și menține un sistem de management al siguranței la nivelul numărului, naturii și complexității operațiunilor autorizate a fi efectuate în conformitate cu prevederile certificatului de autorizare deținut, precum și în raport cu pericolele și riscurile la adresa siguranței conexe tipului de operațiuni autorizate.

Pentru a dezvolta o politică de impunere care să sprijine implementarea sistemului de management al siguranței, inspectorii AACR vor menține un dialog permanent cu furnizori de servicii.

Încălcarea de către un furnizor de servicii, ce are implementat un sistem de management al siguranței, a prevederilor reglementărilor aplicabile din domeniul siguranței, va conduce la utilizarea procedurilor specifice de monitorizare. Aceste proceduri oferă inspectorilor AACR responsabili cu supravegherea furnizorului de servicii respectiv posibilitatea de a dialoga cu responsabilul sistemului de management al siguranței. Dialogul are ca obiectiv punerea de acord a părților asupra măsurilor corective propuse și asupra planului de acțiune prin care să se prevină repetarea încălcării reglementărilor în cauză, precum și de a se acorda furnizorului de servicii timpul necesar implementării acestora. Această abordare are scopul de a alimenta și susține o raportare de siguranță eficientă, angajații furnizorului de servicii putând raporta deficiențele și pericolele la adresa siguranței fără teama unor acțiuni punitive. Un furnizor de servicii poate, fără a fi nevoit să identifice răspunderi și fără teama unor acțiuni punitive, să analizeze evenimentele și factorii individuali sau organizaționali ce au condus la producerea acestora și să implementeze măsuri corective necesare remedierii problemelor identificate și prevenirii reapariției lor.

#### 5. Măsuri corective

AACR, prin inspectorul responsabil cu supravegherea furnizorului de servicii, va evalua măsurile corective propuse și/sau sistemul implementat pentru prevenirea evenimentelor ce au condus la încălcarea prevederilor reglementărilor din domeniul siguranței.

În cazul în care măsurile corective propuse sunt considerate adecvate și de natură să prevină repetarea situațiilor de nerespectare a prevederilor legale, favorizând în viitor o mai bună respectare a acestora, analiza privind deviațiile va fi închisă fără a fi luate măsuri administrative.

În cazul în care măsurile corective sau sistemele implementate sunt considerate necorespunzătoare, AACR va continua dialogul cu furnizorul de servicii pentru a găsi o soluționare satisfăcătoare a problemelor, înainte de aplicarea unor măsuri administrative.

Cu toate acestea, în cazul în care furnizorul de servicii refuză să identifice problemele și să aplice măsuri corective adecvate, AACR va lua în considerare impunerea de măsuri de sancționare sau alte măsuri administrative ce privesc documentele de certificare.





## 6. Punerea în aplicare a procedurilor

Încălcări ale reglementărilor aplicabile domeniului aviației civile pot apărea din diverse motive, de la o simplă neînțelegere a prevederilor legale, până la o indiferență față de siguranța aviației. AACR are la dispoziție diferite proceduri de impunere, funcție de circumstanțe, în scopul unei abordării eficiente a obligațiilor privind siguranța, obligații ce decurg din prevederile Codului aerian civil al României. Procedurile utilizate pot avea ca rezultat acțiuni precum:

- a) consilierea;
- b) instruirea recurentă;
- c) măsuri de natură administrativă (modificarea, suspendarea sau revocarea autorizațiilor);
- d) aplicarea sancțiunilor contravenționale conform actelor normative în vigoare.

## 7. Imparțialitatea acțiunilor de impunere

Deciziile privind acțiunile de impunere nu trebuie să fie influențate de:

- a) conflicte personale;
- b) considerente ce au în vedere: sexul, rasa, religia, afinitățile sau afilierile politice;
- c) poziția socială, politică sau financiară a persoanelor implicate.

## 8. Proportionalitatea răspunsului

Deciziile privind acțiunile de impunere trebuie să fie proporționale cu natura încălcărilor identificate, precum și a riscurilor la adresa siguranței, având la bază două principii:

- a) AACR va lua măsuri administrative împotriva aceluia care în mod constant și deliberat operează în afara limitelor reglementărilor de aviație civilă;
- b) AACR sprijină formarea unei culturi a siguranței în rândul personalului furnizorilor de servicii, în special al aceluia care dovedesc angajament în rezolvarea deficiențelor din domeniul siguranței.

## 9. Justiție logică și responsabilitate

Deciziile privind acțiunile de impunere trebuie:

- a) să fie corecte și să urmeze un proces normal;
- b) să fie transparente pentru toți cei implicați;
- c) să ia în considerare circumstanțele cazului și atitudinea/acțiunile furnizorului de servicii atunci când se propune acțiunea de impunere;
- d) să fie consecvente cu acțiunile/deciziile luate în cazuri circumstanțelor asemănătoare/similare;
- e) să facă obiectul unor revizuri interne sau externe.



## 10. Excepții

Politica de impunere nu este aplicabilă în cazul în care există dovezi ale unui efort deliberat de ascundere a deviațiilor.

Această politică nu este aplicabilă în cazul în care furnizorul de servicii nu reușește să ofere încredere în mijloacele sale de identificare a pericolelor și în managementul riscurilor.

Politica de impunere nu este aplicabilă în cazul în care furnizorul de servicii este o organizație care încalcă frecvent prevederile legale în domeniul siguranței. O organizație este astfel clasificată dacă în trecut au mai fost identificate devieri asemănătoare sau de natură apropiată de la prevederile legale în domeniul siguranței.

În aceste circumstanțe, vor fi aplicate contravențiile legale sau alte măsuri administrative stabilite prin reglementări specifice.



## Politica de siguranță în domeniul aviației civile din România

Managementul siguranței aviației civile este una din responsabilitățile majore ale României. În acest sens, România se angajează să dezvolte, să implementeze, să mențină și să îmbunătățească constant strategiile și procesele sistemului de management al siguranței, cu scopul de a se asigura că toate activitățile care se desfășoară sub supravegherea sa vor atinge cel mai înalt nivel de performanță în domeniul siguranței, respectând în același timp standardele naționale și internaționale.

Agenții aeronautici civili certificați/autorizați ce intră în domeniul de aplicabilitate al prezentului ordin trebuie să demonstreze faptul că sistemul propriu de management reflectă în mod adecvat abordarea SMS. Rezultatele așteptate prin adoptarea acestei abordări sunt reflectate în îmbunătățirea managementului siguranței, a practicilor în domeniul siguranței, incluzând și raportarea privind siguranța în cadrul industriei aeronautice civile naționale.

În România, toate nivelurile managementului sunt responsabile pentru furnizarea celor mai bune performanțe în domeniul siguranței, începând cu managerul responsabil.

România se angajează, prin autoritatea de stat în domeniul aviației civile și/sau, după caz, prin organismele tehnice specializate cu atribuții în domeniul siguranței în aviații civilă:

1. să dezvolte reguli generale și politici operaționale specifice construite pe principiile managementului siguranței și având la bază o analiză cuprinzătoare a sistemului aviației civile naționale;
2. să consulte toate segmentele industriei aeronautice civile naționale cu privire la elaborarea și promovarea unor noi reglementări în domeniu;
3. să sprijine managementul siguranței aviației civile în România printr-un sistem de raportare și comunicare eficient;
4. să interacționeze direct cu furnizorii de servicii în soluționarea problemelor privind siguranța;
5. să se asigure că AACR are suficiente resurse alocate, iar personalul direct implicat în activități cu impact asupra siguranței este competent, deține o experiență adecvată și posedă instruirea necesară în domeniul siguranței;
6. să conducă activitățile de supraveghere având la bază performanța și menținerea cerințelor de certificare, sprijinindu-se pe analize privind siguranța și prioritizând alocarea resurselor pe baza riscurilor identificate;
7. să respecte și atunci când este posibil, să depășească, nivelul minim de siguranță impus prin cerințele reglementărilor și standardelor internaționale în domeniu;
8. să promoveze principiile și concepțiile privind managementul siguranței și să educe industria aeronautică civilă în spiritul acestor principii și concepții;



9. să supravegheze implementarea corespunzătoare a SMS în organizațiile de aviație civilă;
10. să se asigure că toate activitățile aflate sub supravegherea sa ating cele mai înalte standarde de siguranță;
11. să stabilească măsuri pentru protejarea datelor privind siguranța și a identității persoanelor care raportează, a SDCPS, să încurajeze persoanele să furnizeze informații esențiale privind riscurile la adresa siguranței în flux continuu și să faciliteze schimbul de date privind managementul siguranței între organismele de aviație civilă și agenții aeronautici civili și să păstreze confidențialitatea asupra datelor colectate și deținute;
12. să stabilească și să măsoare performanța în domeniul siguranței la nivelul furnizorilor de servicii, în conformitate cu ținte și indicatori de performanță clar definiți și comunicați;
13. să promulge o politică de impunere care să prevadă faptul că SDCPS implementat în conformitate cu SMS și cu PNSAC va fi utilizat ca bază a activităților de impunere numai în cazul identificării unor greșeli flagrante sau ale unor încălcări conștiente ale prevederilor legale.

Politica de siguranță trebuie înțeleasă, implementată și analizată de tot personalul implicat în activități de aviație civilă.