

Ministerul Transporturilor - MT - Program din 09 ianuarie 2015

Programul național de siguranță în aviația civilă din 29.01.2015

În vigoare de la 11 februarie 2015

Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 111 din 11 februarie 2015. Nu există modificări până la 13 februarie 2015.

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.

Cu toate că cerințele cuprinse în PNSAC decurg din prevederile OACI și, în consecință, se referă la aviația civilă, este o realitate faptul că activitatea din spațiul aerian al României include atât aviația civilă, cât și pe cea militară. Din acest motiv, PNSAC abordează și aspecte ale colaborării civilo-militare pentru buna desfășurare a activităților specifice.

2. Aplicabilitate

Prevederile prezentului document se aplică tuturor compartimentelor implicate în reglementarea și supervizarea siguranței zborului din cadrul MT, AACR, precum și 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 la 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", anexa 14 OACI "Aerodromuri" și anexa 19 OACI "Managementul siguranței");

(ii) Doc 9859 OACI "Safety Management Manual (SMM)", ediția curentă.

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 Ordonanța Guvernului nr. 29/1997 privind **Codul aerian** civil, republicat, cu modificările și completările ulterioare (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:

Convenție - Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, la data de 7 decembrie 1944;

indicator de performanță a siguranței - parametrul de siguranță folosit pentru monitorizarea și evaluarea performanței siguranței;

nivelul acceptabil de performanță a siguranței - nivelul minim de performanță a siguranței în aviația civilă la nivel național, definit în PNSAC, sau al unui furnizor de servicii, definit în SMS-ul acestuia, exprimat în ținte de performanță și indicatori de performanță a siguranței;

probabilitatea riscului asupra siguranței - posibilitatea apariției unui eveniment sau a unei condiții nesigure;

Program național de siguranță - un set integrat de reglementări și activități ce au ca scop creșterea siguranței zborurilor în aviația civilă (în cazul României - PNSAC);

risc asupra siguranței - evaluarea consecințelor unui pericol, exprimată în termeni de probabilitate predictibilă și severitate, având ca referință cea mai gravă situație previzibilă;

NOTĂ:

În mod normal, riscurile asupra siguranței sunt desemnate printr-o convenție alfanumerică ce permite cuantificarea lor.

severitatea riscului asupra siguranței - posibilele consecințe ale unui eveniment sau ale unor condiții nesigure, având ca referință cea mai gravă situație previzibilă;

siguranța în aviația civilă - capacitate a activității aeronautice constând în evitarea afectării sănătății sau pierderii de vieți omenești, precum și a producerii de pagube materiale;

sistem de management al siguranței

- o abordare sistematică pentru managementul siguranței, inclusiv a structurilor organizaționale necesare, a responsabilităților, politicilor și procedurilor;

- un termen generic ce cuprinde evaluarea și minimalizarea riscurilor asupra siguranței, al consecințelor pericolelor ce amenință capabilitățile unei organizații, la un nivel cât de scăzut posibil (ALARP);

ținte de performanță a siguranței - obiective concrete de performanță a siguranței ce sunt propuse a fi realizate.

4.2. Abrevieri

AACR - Regia Autonomă Autoritatea Aeronautică Civilă Română;

AAMN - Autoritatea Aeronautică Militară Națională;

ACC - Unitate de trafic aerian de dirijare și control regional al zborurilor;

AOC - Centrul de Operațiuni Aeriene (Air Operation Center);

ADREP - Sistemul OACI de raportare a accidentelor/incidentelor (ICAO Accident/Incident Data Reporting System);

ALoSP - nivelul acceptabil de performanță a siguranței (acceptable level of safety performance);

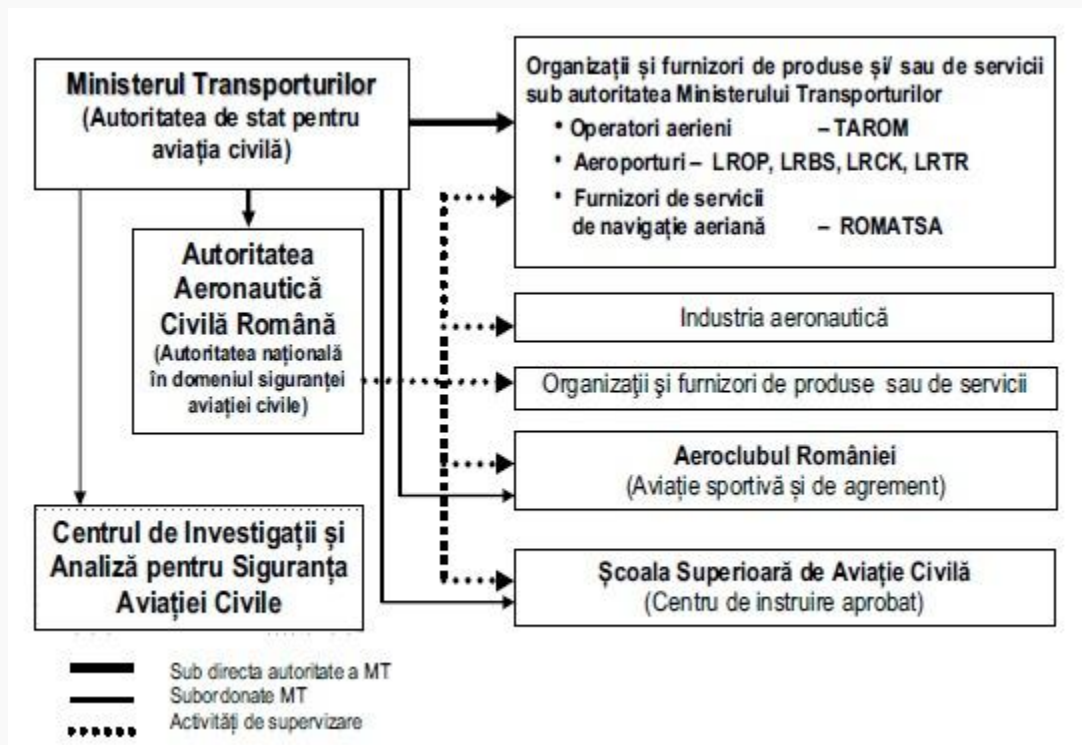
APP - Unitate de trafic aerian pentru controlul de apropiere;

CES - Comitetul de Evaluare a Siguranței (State Safety Review Board);
CIAS - Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile;
CTS - Comitetul Tehnic de Siguranță (State Safety Action Group);
EASA - Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (European Aviation Safety Agency);
ECAC - Conferința Europeană a Aviației Civile (European Civil Aviation Conference);
ECCAIRS - Centrul European de Coordonare a Sistemului de Raportare a Incidentelor și Accidentelor (European Co-ordination Center for Accident and Incident Reporting Systems);
EUROCONTROL - Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene (The European Organisation for the Safety of Air Navigation);
GAT - trafic aerian general (General Air Traffic);
MApN - Ministerul Apărării Naționale;
MT - Ministerul Transporturilor;
OACI - Organizația Internațională a Aviației Civile;
OAT - trafic aerian operațional (Operational Air Traffic);
PANS - proceduri pentru serviciile de navigație aeriană (Procedures for Air Navigation Services);
PNSAC - Programul național de siguranță în aviația civilă;
RACR - reglementare aeronautică civilă română;
SACA - evaluarea siguranței la aeronavele operatorilor aflați, în ceea ce privește supravegherea siguranței, sub jurisdicția altui stat membru (Safety Assessment of Community Aircraft);
SAFA - evaluarea siguranței la aeronavele operatorilor aflați, în ceea ce privește supravegherea siguranței, sub jurisdicția unei țări terțe (Safety Assessment of Foreign Aircraft);
SMFA - Statul Major al Forțelor Aeriene;
SMM - manual de management al siguranței (Safety Management Manual);
SMS - Sistemul de management al siguranței (Safety Management System);
SSP - Programul național de siguranță (State Safety Programme);
UE - Uniunea Europeană.

5. Sistemul aviației din România

5.1. Sistemul aviației civile din România (fig. 1)

Fig. 1 - Sistemul aviației civile din România



5.1.1. Autoritățile naționale competente în domeniul aviației civile sunt:

- autoritatea de stat în domeniul aviației civile - MT;
- autoritatea națională de supervizare a siguranței și securității zborului - AACR;
- autoritatea națională de investigare a accidentelor/incidentelor grave - CIAS.

5.1.2. MT, în calitatea sa de autoritate națională în domeniul aviației civile, are următoarele atribuții principale:

- implementează politica Guvernului referitoare la aviația civilă și reprezintă Guvernul României în organizațiile internaționale de aviație civilă;
- elaborează strategia de dezvoltare a aviației civile și monitorizează implementarea acesteia;
- reprezintă autoritatea de reglementare în aviația civilă;
- negociază acordurile internaționale în domeniul aviației civile;
- coordonează activitatea agenților aeronautici civili care își desfășoară activitatea sub autoritatea sa.

5.1.3. AACR are statut de regie autonomă de interes public național și funcționează pe bază de gestiune economică și autonomie financiară, sub autoritatea MT.

În calitatea sa de autoritate națională de supervizare și organism tehnic specializat, AACR îndeplinește, la nivel național, următoarele funcții generice:

- supervizare a siguranței zborului;
- asigurare a aplicării și respectării reglementărilor aeronautice civile;
- supraveghere a menținerii conformării cu reglementările aeronautice civile;

- exercită competențele delegate de MT în domeniul securității aviației civile, potrivit reglementărilor în vigoare.

5.1.4. CIAS este organismul tehnic specializat să execute investigațiile privind siguranța aviației civile. CIAS a fost înființat în anul 2010 ca instituție publică cu personalitate juridică, aflată în subordinea MT, prin reorganizarea Serviciului Investigații Transport Aerian, conform Ordonanței Guvernului nr. 26/2009, aprobată cu modificări prin Legea nr. 55/2010.

CIAS este desemnat să organizeze, să conducă, să coordoneze, să controleze și să execute investigațiile privind evenimentele de aviație civilă, cu scopul de a determina faptele, cauzele și împrejurările care au dus la producerea acestora, și să emită recomandări pentru siguranța în aviația civilă, potrivit prevederilor Regulamentului (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, cu modificările ulterioare, și ale art. 2 alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr. 51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 794/2001.

În activitatea sa, CIAS este independent în raport cu orice structură juridică, autoritate de reglementare sau de siguranță aeronautică, operator aerian, agent aeronautic civil, precum și în raport cu orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate.

CIAS desfășoară investigații privind siguranța aviației civile, independent de orice altă anchetă sau investigații, și nu are atribuții în stabilirea responsabilităților ori a răspunderii juridice.

5.1.5. Agenții aeronautici civili, respectiv orice persoană fizică sau juridică certificată să desfășoare activități aeronautice civile, acoperă o plajă diversă de modalități de organizare, respectiv:

- își desfășoară activitatea în regim privat;
- își desfășoară activitatea sub autoritatea unor consilii județene;
- își desfășoară activitatea sub autoritatea MT.

5.2. Sistemul aviației militare din România

5.2.1. MAPN reprezintă autoritatea de stat pentru Forțele Aeriene și, în cooperare cu MT, asigură serviciile de trafic aerian și managementul spațiului aerian național pe nivelurile 1, 2 și 3.

5.2.2. SMFA reprezintă atât organismul principal de reglementare, cât și AAMN. În 2011 SMFA a fost desemnat ca AAMN și îndeplinește sarcinile care îi revin în conformitate cu legile naționale, regulamentele militare, acordurile civil-militare naționale, precum și acordurile și convențiile internaționale de aviație la care România este parte semnatară.

Principalul obiectiv al AAMN îl reprezintă aplicarea regulamentelor militare naționale de aviație și monitorizarea respectării acestora de către toți utilizatorii de spațiu aerian care dețin aeronave de stat înmatriculate în România sau în alte state și desfășoară activități aeronautice, altele decât operații aeriene civile.

5.2.3. AOC reprezintă furnizorul de servicii de trafic aerian pentru zborurile militare OAT și este responsabil pentru furnizarea informațiilor privind separarea între zborurile OAT și GAT. Între Celula de management al spațiului aerian din AOC și ROMATSA se desfășoară o coordonare continuă de nivel 2 (pretactic) pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian și a managementului spațiului aerian.

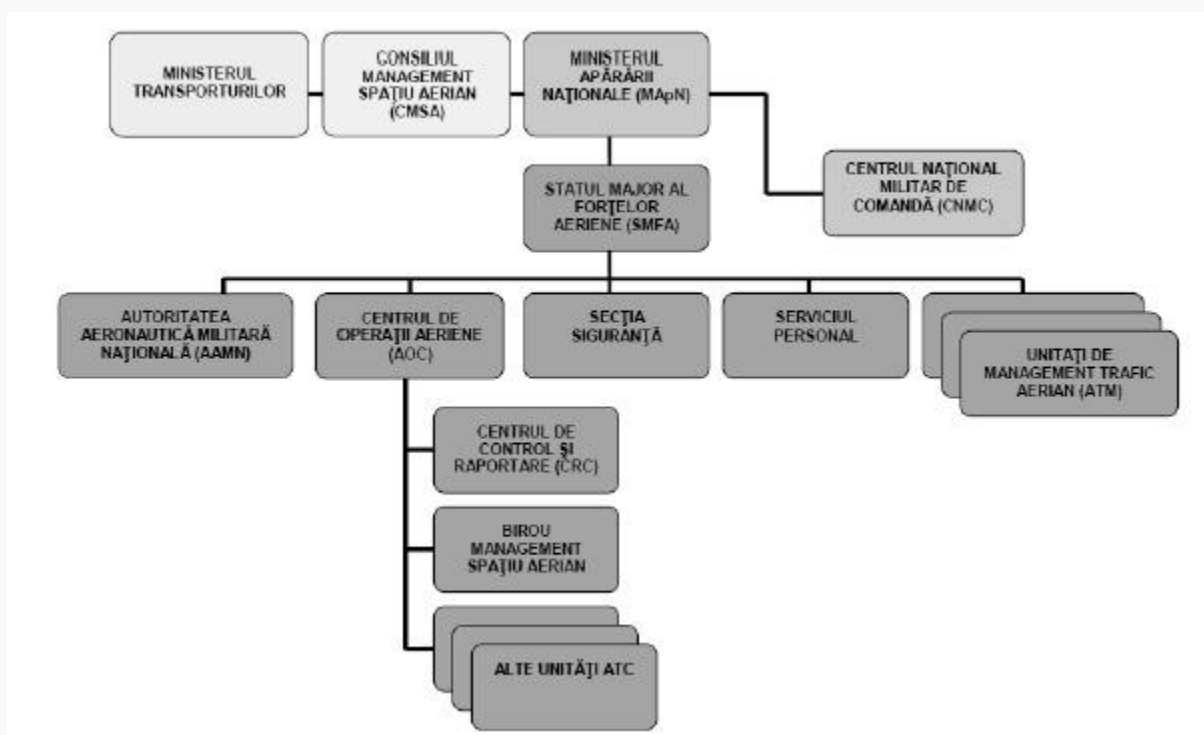
Coordonarea tactică este furnizată de birourile de coordonare militare asociate cu unitățile ACC civile. AOC include Apărarea Antiaeriană și facilitățile de management al traficului aerian. AOC furnizează servicii de trafic aerian doar pentru traficul aerian operațional și coordonează participarea militară la acțiunile de căutare/salvare. Aeronavele militare străine pot opera în spațiul aerian al României, dar nu în mod regulat și doar în scopuri de antrenament, pe baza unor acorduri bilaterale.

Unitățile militare de control al traficului aerian furnizează servicii de control doar zborurilor OAT militare și coordonarea între zborurile OAT și GAT și nu furnizează servicii de dirijare a zborurilor GAT.

5.2.4. Coordonarea civil/militară este organizată astfel:

- nivel strategic - Consiliul de Management al Spațiului Aerian (CMSA);
- nivel pretactic - Celula de management al spațiului aerian (AMC);
- nivel tactic - prin birourile de coordonare militare asociate cu unitățile ACC/APP civile.

Fig. 2 - Organigrama forțelor aeriene



6. Obiectivele și politica de siguranță în aviația civilă

6.1. Cadrul legislativ național privind siguranța în aviația civilă (fig. 3)

6.1.1. Legislația primară

Legislația primară se compune din:

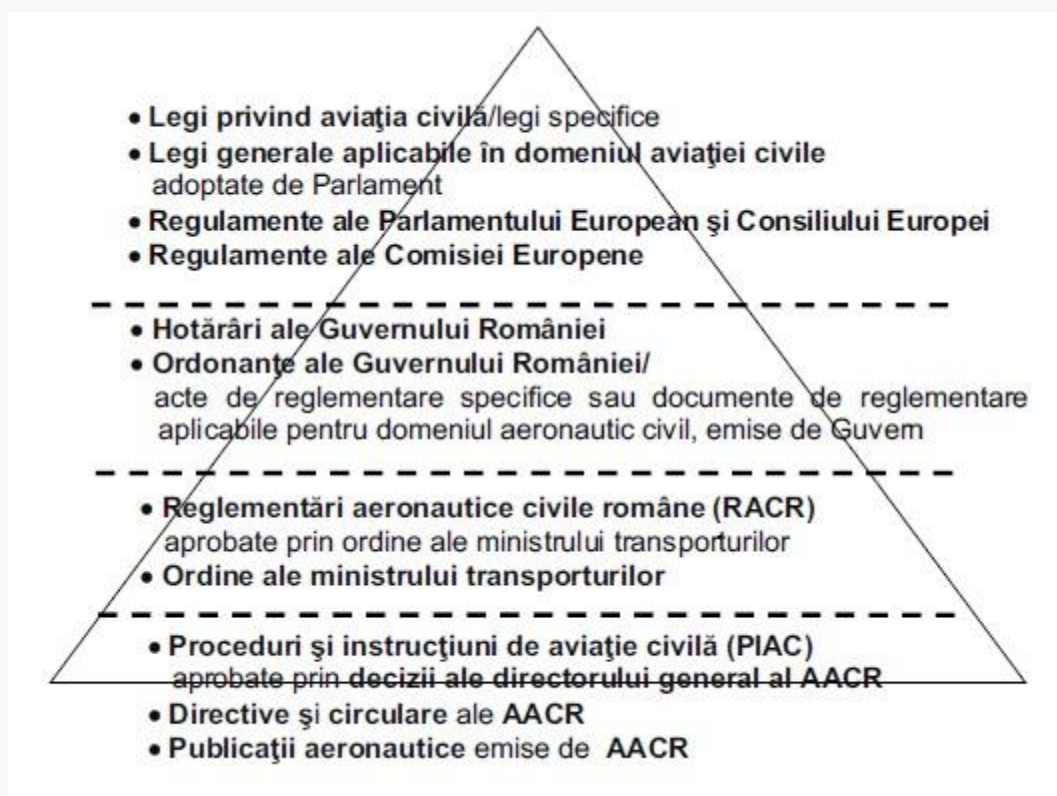
- Codul aerian civil;
- alte legi specifice, aprobate de Parlamentul României și promulgate de Președintele României;
- regulamente ale Parlamentului European și ale Consiliului Europei;
- regulamente ale Comisiei Europene.

6.1.2. Legislație secundară

Cadrul legislativ secundar privind siguranța în aviația civilă este alcătuit din hotărâri și ordonanțe ale Guvernului României și din RACR-uri, aprobate prin ordine ale autorității de stat în domeniul transporturilor. Lista completă a actelor normative aplicabile se publică de AACR pe site-ul propriu, fiind actualizată permanent.

La acestea se adaugă cadrul legislativ al UE privind siguranța în aviația civilă, aplicabil în România, care este format din regulamente aprobate de Parlamentul European și Consiliul Europei, regulamente aprobate de Comisia Europeană, directive ale Consiliului Europei și Parlamentului European și directive, decizii sau dispoziții ale Comisiei Europene.

Fig. 3 - Cadrul legislativ 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.

AACR asigură implementarea procedurilor de navigație aeriană ale OACI (PANS), emise în baza Convenției, prin ordin al ministrului transporturilor sau decizii ale directorului general al AACR, după caz.

Actele normative cu caracter de directivă emise la nivel european se transpun în legislația națională.

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.

În situații care presupun colaborarea civilo-militară, se pot emite ordine comune ale autorităților de stat în domeniul aviației civile și militare.

Cerințele operaționale se stabilesc, de regulă, prin RACR-uri, aprobate prin ordine ale ministrului transporturilor.

În aplicarea actelor normative de nivel superior sau pentru clarificarea unor aspecte cuprinse în acestea, AACR poate emite proceduri și instrucțiuni de aviație civilă, directive și circulare, alte publicații aeronautice.

6.1.3. Cadrul legislativ privind funcționarea AACR

AACR își desfășoară activitatea în baza Hotărârii Guvernului nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, cu modificările și completările ulterioare, și ale Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.185/2006 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.

Obiectul de activitate al AACR îl constituie asigurarea aplicării reglementărilor naționale și supravegherea respectării lor de către persoanele juridice și fizice, române sau străine, care desfășoară activități aeronautice civile ori proiectează sau execută produse și servicii pentru aviația civilă pe teritoriul României, precum și aplicarea prevederilor, înțelegerilor și acordurilor aeronautice internaționale la care statul român este parte. De asemenea, AACR are competențe și exercită atribuții ce revin unei autorități naționale de supervizare, conform cerințelor armonizate, introduse la nivel european prin adoptarea legislației Cer european unic.

În calitatea sa de autoritate națională de supervizare și organism tehnic specializat, AACR îndeplinește, la nivel național, următoarele funcții generice:

- supervizare a siguranței zborului;
- asigurarea aplicării și respectării reglementărilor aeronautice civile;
- supravegherea menținerii conformării cu reglementările aeronautice civile;
- propune proiecte de reglementări sau amendamente la reglementări în scopul menținerii sau ridicării nivelului de siguranță.

6.2. Cadrul legislativ internațional privind siguranța în aviația civilă

6.2.1. Planul global pentru siguranța aviației (The Global Aviation Safety Plan - GASP)

GASP este un document OACI prin care a fost stabilită politica la nivel înalt pentru progresul transportului aerian global, fiind un material complementar Planului global pentru navigație aeriană (ICAO Global Air Navigation Plan - GANP).

GASP stabilește, pentru statele membre OACI, strategia de îmbunătățire continuă a implementării, pe parcursul următorilor 15 ani, a sistemelor de siguranță în aviația civilă.

GASP este instrumentul OACI de analiză, dezvoltat pentru măsurarea progresului realizat în domeniul siguranței, mijloc care pune în evidență trei aspecte importante: menținerea continuității inițiativelor dedicate siguranței; recunoașterea diferențelor dintre statele membre, diferențe legate de maturitatea procesului de supraveghere a siguranței, volumul și dezvoltarea traficului aerian și diferite aspecte operaționale; asigurarea mijloacelor de priorizare a inițiativelor de siguranță.

GASP stabilește obiectivele și inițiativele specifice siguranței, asigurând în același timp o coordonare efectivă și eficientă a activităților dedicate siguranței, desfășurate de toate părțile interesate. GASP este revizuit din trei în trei ani și este înaintat Consiliului OACI pentru aprobare, având la bază următoarele principii: reafirmă prioritatea siguranței aeronautice; asigură implementarea obiectivelor de siguranță stabilite; reprezintă etalonul pentru stabilirea, la nivel regional și de stat, a priorităților în domeniul siguranței, inclusiv a politicilor de management al siguranței.

6.2.2. Programul european de siguranță în aviația civilă (European Aviation Safety Programme - EASP)

EASP are ca obiectiv asigurarea la nivelul UE a celei mai înalte performanțe a siguranței în aviația civilă, de care să beneficieze întreaga uniune și care, pe parcursul timpului, să se afle într-un proces de îmbunătățire continuă. La nivel european, acest obiectiv se realizează prin intermediul SMS.

Unul din elementele cheie ale managementului siguranței este obligația de a asigura managementul riscurilor cu impact asupra siguranței, ceea ce presupune identificarea pericolelor și evaluarea riscurilor și luarea unor decizii de acțiune care să conducă la diminuarea acestora, obligație care intră atât în competența organizațiilor ce desfășoară activități în domeniul aviației civile (industrie/agenți aeronautici), cât și în competența statelor membre.

EASP se prezintă sub forma unui document de lucru al Comisiei Europene, conținând un set integrat de regulamente aplicabile la nivel european și descriind activitățile și procesele utilizate pentru un management unitar al siguranței la nivel european.

6.2.3. Planul european pentru siguranță în aviația civilă (European Aviation Safety Plan - EASp)

EASp identifică acele zone în care coordonarea activităților/acțiunilor este elementul care conduce către ținta fundamentală a managementului siguranței: evitarea accidentelor și a incidentelor grave.

EASp tratează trei zone de interes, respectiv aspectele sistemice, cele operaționale și aspectele emergente. Pe lângă acestea, având în vedere că

factorul uman și performanța acestuia pot afecta toate cele trei aspecte, EASp include un capitol aparte care este dedicat ultimelor două elemente.

Două dintre aspectele sistemice importante ale EASp sunt: obligația statelor membre și a industriei de a implementa principiile fundamentale și specifice aferente managementului siguranței și asigurarea competenței personalului implicat în desfășurarea activităților în sfera aviației civile.

Aspectele operaționale acoperă zonele principale de risc care afectează operațiunile de transport aerian comercial efectuate de aeronave cu aripă fixă, având în vedere monitorizarea diferitelor categorii de incidente de siguranță raportate (de exemplu: ieșiri din pistă, pătrunderi neautorizate pe pistă, coliziuni în zbor, pierderi ale controlului comenzilor în timpul zborului, incidente petrecute în timpul operațiunilor de la sol ș.a.).

Aspectele emergente tratate de EASp se referă la aspectele aflate în curs de apariție, printre care: introducerea unor noi sisteme/tipuri de operațiuni aeriene, modificarea factorilor de mediu, schimbarea modului de abordare a reglementărilor și a activităților de supraveghere, noua generație de profesioniști în domeniul aviației civile.

EASp are asociat un mecanism de raportare, de tip feedback, cu ajutorul căruia este evaluat și documentat progresul acțiunilor/activităților întreprinse de statele membre în domeniul managementului siguranței, asigurându-se în acest fel o îmbunătățire continuă a procesului de management al riscurilor cu impact asupra siguranței.

EASp acoperă o perioadă de 4 ani, fiind actualizat anual.

6.3. Revizuirea cadrului legislativ

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.

6.4. Aprobarea PNSAC

PNSAC și amendamentele acestuia se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și se constituie ca anexă la acesta. La PNSAC se adaugă ALoSP stabiliți la nivel național și modul de monitorizare a acestora, conform anexei care face parte integrantă din prezentul PNSAC.

6.5. Atribuții și responsabilități în dezvoltarea și implementarea PNSAC

6.5.1. Dezvoltarea PNSAC

Responsabilitatea privind dezvoltarea PNSAC revine managerului responsabil pentru implementarea și monitorizarea funcționării programului de siguranță în aviația civilă, care este numit prin ordin al autorității de stat în domeniul aviației civile.

6.5.2. Responsabilități și resurse necesare dezvoltării și implementării PNSAC

În baza atribuțiilor ce îi revin ca autoritate de stat în domeniul aviației civile, MT exercită următoarele atribuții:

a) nominalizează managerul responsabil pentru implementarea și funcționarea PNSAC;

- b) aprobă amendamentele și modificările la PNSAC;
- c) aprobă ALoSP;
- d) aprobă bugetul necesar implementării și funcționării PNSAC.

În baza prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 26/2009 privind înființarea, organizarea și funcționarea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile, aprobată cu modificări prin Legea nr. 55/2010, CIAS are următoarele atribuții:

- a) investigarea accidentelor și incidentelor grave de aviație civilă;
- b) emiterea de recomandări de siguranță în vederea prevenirii accidentelor și incidentelor grave.

În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 405/1993, cu modificările și completările ulterioare, și ale Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.185/2006, AACR are următoarele atribuții principale:

- a) planificarea activităților de implementare a PNSAC;
- b) monitorizarea implementării și aplicării PNSAC;
- c) elaborarea de analize și identificarea zonelor de risc din aviația civilă;
- d) monitorizarea zonelor din aviația civilă identificate a avea un risc peste valorile acceptate pentru ALoSP;
- e) facilitarea organizării cursurilor de instruire în domeniul PNSAC și SMS.

Managerul responsabil pentru implementarea și monitorizarea funcționării programului de siguranță în aviația civilă este numit prin ordin al ministrului transporturilor și are următoarele responsabilități:

- a) responsabilitatea pentru implementarea 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.

6.5.3. Comitetul de Evaluare a Siguranței (CES)

CES funcționează în coordonarea AACR și este format din 9 membri, având următoarea componență:

- a) președinte: managerul responsabil al PNSAC;
- b) un reprezentant al MT din cadrul structurii responsabile cu aviația civilă;
- c) 2 reprezentanți ai AACR (dintre care unul este directorul executiv responsabil cu siguranța în aviația civilă);
- d) coordonatorul CTS;
- e) 4 reprezentanți ai industriei, manageri responsabili ai agenților aeronautici civili, după cum urmează:
 - un reprezentant al operatorilor aerieni autorizați/certificați;
 - un reprezentant al furnizorilor de servicii de navigație aeriană;
 - un reprezentant al aerodromurilor certificate/autorizate;
 - un reprezentant al organizațiilor de producție/întreținere/distribuitorilor autorizați de produse aeronautice.

La ședințele CES participă în calitate de invitat permanent, cu statut de observator, un reprezentant al MApN. De asemenea, pot fi invitați ca observatori și alți reprezentanți ai organizațiilor profesionale sau ai asociațiilor naționale din domeniul aviației civile.

Atribuțiile principale ale CES sunt următoarele:

- a) avizează strategiile și politicile în domeniile siguranței și instruirii personalului direct implicat în activități cu impact asupra siguranței;
- b) avizează, în vederea aprobării de către managerul responsabil, ALoSP propuși de CTS;
- c) monitorizează și dispune măsuri privind implementarea strategiilor și a politicilor din domeniul siguranței;
- d) adoptă, în vederea aprobării de către managerul responsabil, documentele propuse de CTS.

Componența nominală a CES se stabilește prin decizie a managerului responsabil.

CES își adoptă propriul regulament de organizare și funcționare.

6.5.4. Comitetul Tehnic de Siguranță CTS

În scopul furnizării de consultanță de specialitate CES, în cadrul procesului de management al siguranței se înființează, în subordinea CES, CTS, format din 11 membri și având următoarea componență:

- a) coordonator: o persoană numită de CES din cadrul AACR;
- b) 6 persoane din cadrul AACR;
- c) 4 reprezentanți ai industriei, după cum urmează:
 - un reprezentant al operatorilor aerieni autorizați/certificați;
 - un reprezentant al furnizorilor de servicii de navigație aeriană;
 - un reprezentant al aerodromurilor certificate/autorizate;
 - un reprezentant al organizațiilor de producție/întreținere/distribuitorilor autorizați de produse aeronautice.

La ședințele CTS participă în calitate de invitat permanent, cu statut de observator, un reprezentant al MApN. De asemenea, pot fi invitați, ca observatori, și alți reprezentanți ai organizațiilor profesionale sau ai asociațiilor naționale din domeniul aviației civile.

Atribuțiile principale ale CTS sunt următoarele:

- identificarea riscurilor prin utilizarea metodelor specifice;
- evaluarea riscurilor identificate și a informațiilor-suport;
- identificarea unor noi potențiale surse de informații și metodele de folosire a informațiilor;
- identificarea, analiza și propunerea ALoSP;
- 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, după caz, către CES, managerul responsabil sau MT a documentelor stabilite prin PNSAC;

- analizarea informațiilor disponibile privind raportarea voluntară și obligatorie a accidentelor/incidentelor de aviație civilă;
- analizarea și raportarea către CES a modului în care au fost respectați ALoSP aprobați.

Componența nominală a CTS se stabilește prin decizie a managerului responsabil.

CTS își adoptă propriul regulament de organizare și funcționare.

În baza unei analize comparative față de cerințele OACI privind implementarea PNSAC, CTS elaborează și transmite spre avizarea CES și spre aprobarea managerului responsabil planificarea implementării PNSAC cu intervalele de timp asociate fiecărei activități, organizațiile și persoanele responsabile.

6.5.5. Politica de siguranță la nivel național

Politica de siguranță în domeniul aviației civile din România se elaborează de CTS, se avizează de CES și se aprobă de managerul responsabil.

După aprobare, politica de siguranță în domeniul aviației civile din România se publică pe pagina de internet a AACR.

Politica de siguranță în domeniul aviației civile din România va fi referită, iar elementele stabilite urmărite, pentru a fi transpuse în politicile de siguranță ale agenților aeronautici.

6.5.6. ALoSP

ALoSP se elaborează de CTS, se avizează de CES și se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor, ca anexă la PNSAC.

După aprobare, ALoSP se publică pe pagina de internet a AACR.

6.5.7. Revizuirea PNSAC

PNSAC și documentele asociate acestuia, cum ar fi Politica de siguranță în domeniul aviației civile din România, Politica națională de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă și ALoSP se revizuiesc prin grija CTS, anual sau ori de câte ori este necesar.

De asemenea, PNSAC se revizuieste ori de câte ori este necesar pentru a respecta prevederile legislației europene și internaționale aplicabile, precum și ținând cont de bunele practici în domeniu.

6.6. Investigarea accidentelor și incidentelor grave din aviația civilă

6.6.1. În conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 26/2009, aprobată cu modificări prin Legea nr. 55/2010, a fost înființat CIAS, instituție publică, cu personalitate juridică, aflată în subordinea MT, desemnată să organizeze, să conducă, să coordoneze, să controleze și să execute investigații privind siguranța aviației civile.

6.6.2. Regulamentul (UE) nr. 996/2010, cu modificările ulterioare, 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". Ordonanța Guvernului nr. 26/2009, aprobată cu modificări prin Legea nr. 55/2010, asigură CIAS puterile legale necesare pentru

investigarea accidentelor, asigurând totodată, împreună cu Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.480/2008 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor de aviație civilă - RACR-IAC, ediția curentă, faptul că România îndeplinește obligațiile ce îi revin în conformitate cu anexa 13 OACI și Regulamentul (UE) nr. 996/2010.

6.6.3. 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 stabili vinovății sau răspunderi juridice. CIAS este înființat în subordinea MT, separat față de structura responsabilă cu aviația civilă din cadrul MT și AACR. Directorul general al CIAS raportează problemele privind siguranța direct ministrului transporturilor.

6.7. Politica națională de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă

6.7.1. 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 inclusiv prin încurajarea conformării voluntare cu legislația aeronautică din domeniul siguranței.

6.7.2. Politica națională de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă se elaborează de CTS, se avizează de CES și se aprobă de managerul responsabil.

6.7.3. După aprobare, politica națională de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă se publică pe pagina de internet a AACR.

6.8. Biblioteca electronică

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:

- a) cadrul legislativ național din domeniul siguranței aviației civile;
- b) politica de siguranță în domeniul aviației civile din România și politica națională de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă;
- c) PNSAC;
- d) ALoSP.

7. Managementul riscului la nivel național

7.1. Cerințele de implementare a SMS în organizațiile de aviație civilă

7.1.1. Operatori aeriени certificați/autorizați și organizații de întreținere

Cerințele pentru reglementarea și implementarea SMS la nivelul operatorilor aeriени sunt stabilite de Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, cu toate amendamentele ulterioare.

7.1.2. Organizații de producție/proiectare

La nivelul UE nu au fost încă stabilite cerințe de SMS pentru organizațiile de producție/cercetare.

Până la stabilirea acestor cerințe la nivel european, AACR încurajează organizațiile de producție/cercetare să își implementeze propriile SMS-uri.

7.1.3. Operatori de aerodrom

Cerințele pentru reglementarea și implementarea SMS la nivelul aerodromurilor sunt stabilite prin RACR - AD - AADC "Autorizarea aerodromurilor civile", și RACR - AD - PETA "Proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor".

7.1.4. Furnizori de servicii de trafic aerian

Cerințele pentru reglementarea și implementarea SMS la nivelul furnizorilor de servicii de trafic aerian sunt stabilite prin Regulamentul de punere în aplicare nr. (CE) 1.035/2011 al Comisiei din 17 octombrie 2011 de stabilire a cerințelor comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 482/2008 și (UE) nr. 691/2010 (Text cu relevanță pentru SEE).

7.1.5. Organizații de pregătire și centre de medicină aeronautică

Cerințele pentru reglementarea și implementarea SMS la nivelul organizațiilor de pregătire și a centrelor de medicină aeronautică sunt stabilite de Regulamentul (UE) nr. 1.178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, cu toate amendamentele ulterioare, anexa VII.

7.1.6. Alți agenți aeronautici autorizați/certificați

Pentru organizațiile de întreținere care nu fac parte din structura operatorului aerian, la nivelul UE nu au fost încă stabilite cerințe de SMS. Până la stabilirea acestor cerințe la nivel european, AACR încurajează aceste organizații să își implementeze propriile SMS-uri.

7.2. Performanțele organizațiilor de aviație civilă în domeniul siguranței

7.2.1. Conform calendarului de implementare al PNSAC, CTS analizează și propune CES și managerului responsabil actualizarea sau, după caz, elaborarea legislației referitoare la implementarea SMS de către agenții aeronautici civili.

7.2.2. Procedurile de acceptare și monitorizare a SMS întocmite de agenții aeronautici civili menționate mai sus sunt elaborate în consultare cu aceștia și sunt aprobate prin decizie a managerului responsabil.

7.2.3. Acceptarea SMS și monitorizarea continuă a performanțelor privind siguranța activităților desfășurate de agenții aeronautici civili români este realizată cu fiecare agent aeronautic civil în parte.

7.2.4. La acceptarea indicatorilor și a țintelor de performanță a siguranței se au în vedere specificul și complexitatea activității organizațiilor de aviație civilă.

7.2.5. După aprobarea lor, cerințele de acceptare a SMS, precum și procedurile mai sus menționate se publică de AACR, pe pagina proprie de internet.

8. Asigurarea siguranței în aviația civilă la nivel național

8.1. Monitorizarea siguranței

8.1.1. Sistemul de certificare, aprobare și licențiere

Sistemul de certificare, aprobare și licențiere în domeniul aviației civile se stabilește prin Codul aerian civil, prin acte normative subsecvente și respectă legislația europeană în domeniu.

8.1.2. Monitorizarea siguranței la furnizorii de servicii și produse

Sistemul de monitorizare a siguranței în aviația civilă dezvoltat și implementat la nivel național are la bază recomandările OACI privind elementele critice, identificarea și monitorizarea continuă a componentelor acestora.

În ultimii ani, OACI a dezvoltat Programul universal de auditare a siguranței aeronautice, desfășurat în baza conceptului de monitorizare continuă. Monitorizarea continuă include măsurarea în timp real a progreselor în toate ariile de specialitate, în legătură directă cu planurile globale de siguranță (GASP) și navigație aeriană (GANP). Prin utilizarea unui sistem de 8 elemente critice se poate asigura în mod permanent un management al siguranței proactiv și predictiv, cu micșorarea factorilor de risc și menținerea acestora la un nivel acceptabil.

Cele 8 elemente critice menționate mai sus sunt:

- legislația primară în domeniul aviației civile;
- reglementări specifice de funcționare;
- sistemul și funcțiile de supraveghere a siguranței de către stat;
- calificarea și formarea profesională a personalului tehnic;
- ghiduri tehnice, instrumente și modul în care este furnizată informația critică pentru siguranță;
- obligațiile/cerințele privind licențierea, certificarea, autorizarea și omologarea;
- obligațiile privind supravegherea siguranței;
- soluționarea problemelor de siguranță.

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 de organismele de aviație civilă internațională (OACI, EASA, Eurocontrol etc.) prin audituri periodice.

Prin auditurile și inspecțiile desfășurate la agenții aeronautici civili autorizați/certificați se asigură inclusiv controlul modului în care aceștia identifică și gestionează riscurile la adresa siguranței.

8.2. Colectarea, analiza și schimbul datelor privind siguranța în aviația civilă

8.2.1. Raportarea obligatorie/voluntară a evenimentelor de aviație civilă la nivel național este realizată în conformitate cu prevederile RACR - REAC "Raportarea evenimentelor de aviație civilă", ediția curentă, aprobată prin ordin al ministrului transporturilor.

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 grave, și nu de a determina vinovății ori vinovați.

8.2.2. 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.

8.2.3. În completarea datelor privind siguranța 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.

8.2.4. În urma analizării datelor privind siguranța, colectate, CTS elaborează 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.).

8.3. Monitorizarea zonelor de risc identificate în urma analizei datelor privind siguranța în aviația civilă

8.3.1. În vederea eficientizării activităților de supraveghere a siguranței 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.

8.3.2. Bazele de date privind siguranța în aviația civilă, constituite la nivel internațional și la care specialiștii din aviația civilă au acces, includ:

a) baza de date a programului OACI de monitorizare a nivelului de siguranță la nivelul statului "OACI Universal Safety Oversight Audit Programme" (USOAP);

b) baza de date a programului OACI "Line operations safety audit" (LOSA);

c) baza de date a programului IATA "IATA Operational Safety Audit" (IOSA);

d) baza de date a programului IATA "IATA Safety Audit for Ground Operations" (ISAGO);

e) baza de date a programului IATA "Safety Trend Evaluation, Analysis & Data Exchange System" (STEADES)

f) baza de date a programului SAFA.

8.3.3. 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 identificate ca reprezentând un risc sporit la adresa siguranței aviației civile;

b) elaborarea și promovarea spre aprobare a unor noi reglementări sau propuneri de amendare a prevederilor unor reglementări existente;

c) elaborarea unor materiale de informare și ghidare etc.

9. Promovarea siguranței în aviația civilă la nivel național

9.1. Pregătirea internă, comunicarea și diseminarea informațiilor privind siguranța în aviația civilă

9.1.1. Instruirea personalului autorităților naționale competente în domeniul aviației civile, personal a cărui activitate are impact direct asupra siguranței, este asigurată atât prin cursuri interne, cât și prin cursuri organizate în cadrul organizațiilor de instruire aprobate/acceptate la nivel internațional.

9.1.2. Programul individual de instruire a personalului autorităților naționale competente în domeniul aviației civile, personal a cărui activitate are impact direct asupra siguranței, cu privire la implementarea SSP și SMS include cursuri de instruire inițială/recurentă, instruirea la locul de muncă, precum și instruirea specifică în cadrul agenților aeronautici civili care dețin sau implementează sisteme de management al siguranței.

9.1.3. Cursurile de instruire necesare personalului autorităților naționale competente a cărui activitate are impact direct asupra siguranței în aviația civilă sunt alocate în conformitate cu prevederile procedurilor de instruire elaborate și aprobate la nivelul fiecărei organizații.

9.1.4. Diseminarea informațiilor, precum și comunicarea internă pe probleme privind siguranța în aviația civilă 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.

9.2. Pregătirea externă, comunicarea și diseminarea informațiilor privind siguranța în aviația civilă

9.2.1. În vederea asigurării unei comunicări cât mai eficiente în industria aeronautică civilă națională, periodic sunt organizate întâlniri ce au ca scop analiza diferitelor aspecte privind siguranța în aviația civilă.

9.2.2. În scopul asigurării unei bune înțelegeri și uniformizări a procesului de implementare a SMS în cadrul organizațiilor de aviație civilă, AACR facilitează organizarea de cursuri de instruire adresate personalului organizațiilor de aviație civilă și publică materiale privind cerințele de implementare și funcționare a SMS.

9.2.3. Cursurile de instruire necesare personalului agenților aeronautici civili sunt parte a condiției de acceptare a SMS-ului implementat la nivelul organizației.

9.2.4. Evaluarea eficienței instruirii furnizate personalului a cărui activitate are impact direct asupra siguranței în aviația civilă este efectuată prin analiza rezultatelor auditurilor în domeniul siguranței efectuate la agenții aeronautici civili de inspectorii AACR.

9.2.5. Având în vedere importanța comunicării și a diseminării informațiilor privind siguranța în cadrul industriei aeronautice naționale, AACR elaborează și publică pe pagina proprie de internet, buletine politici și proceduri privind siguranța.

ANEXĂ
la program

Niveluri acceptabile de performanță a siguranței

1. Accidente de aviație

Definiții

Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European 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:

"Accident" înseamnă un eveniment asociat cu operarea unei aeronave, care, în cazul unei aeronave cu pilot uman, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul aeronavei cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele au fost debarcate sau care, în cazul unei aeronave fără pilot, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului și sistemul principal de propulsie este oprit, în cursul căruia:

- a)** o persoană este rănită mortal sau grav, ca urmare a faptului că:
 - se afla în aeronavă; sau
 - a intrat în contact direct cu o parte a aeronavei, inclusiv cu părți care s-au desprins din aceasta; sau
 - a fost expusă direct suflului reactoarelor, cu excepția cazului în care rănilile se datorează unor cauze naturale, sunt autoprovocate sau provocate de alte persoane sau când persoanele rănite sunt pasageri clandestini care se ascund în afara zonelor disponibile în mod normal pasagerilor și echipajului; sau
- b)** aeronava suferă o avarie sau o defecțiune structurală care afectează caracteristicile de rezistență structurală, de performanță ori de zbor ale aeronavei și care, în mod normal, ar necesita reparații majore sau înlocuirea componentei afectate, cu excepția unei defecțiuni ori avarii a motorului, atunci când avaria se limitează la un singur motor (inclusiv capota metalică sau accesoriile sale), la elice, extremitățile aripii, antene, sonde, senzori, pneuri, frâne, roți, carenaje, panouri, trapele trenului de aterizare, parbrize, învelișul aeronavei (precum urme mici de lovituri ori perforații) sau la avarii minore la palele rotorului principal, la palele de rotor de coadă, trenul de aterizare și cele cauzate de grindină sau de impactul cu păsările (inclusiv a perforațiilor radomului); sau
- c)** aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă.

"Rănire mortală" înseamnă rănirea unei persoane într-un accident care are ca urmare decesul acesteia în decurs de 30 de zile de la data producerii accidentului.

"Rănire gravă" înseamnă rănirea unei persoane implicate într-un accident și care presupune una dintre următoarele:

- a) spitalizare pe o perioadă mai mare de 48 de ore, care începe în termen de 7 zile de la data la care s-a produs rănirea;
- b) o fractură de os (cu excepția fracturilor superficiale la degete sau la nas);
- c) ruperi sau sfâșieri ale țesuturilor care produc hemoragii grave, leziuni ale nervilor, mușchilor sau tendoanelor;
- d) leziunea oricărui organ intern;
- e) arsuri de gradul doi sau trei sau orice arsuri care afectează mai mult de 5% din suprafața corpului;
- f) expunerea verificată la substanțe infecțioase sau la radiații periculoase.

Sursa datelor

Principalele surse de informații privind datele utilizate sunt:

- formularele de raportare a evenimentelor de aviație civilă, transmise AACR;
- fișierul european centralizat pentru stocarea tuturor rapoartelor de evenimente colectate în UE;
- rapoartele anuale privind siguranța, emise de CIAS.

Măsurare

Pentru operațiunile de transport aerian public, se monitorizează numărul de accidente produse cu implicarea unui agent aeronautic civil român, raportat la numărul de mișcări din spațiul aerian al României.

Pentru operațiunile de aviație generală și lucru aerian, se monitorizează numărul de accidente produse cu implicarea unui agent aeronautic civil român, a unei aeronave înmatriculate în România sau a unui pilot deținător de licență emisă în România, raportat la numărul de ore de zbor.

Ținta de siguranță

Operațiuni de transport aerian public 0 accidente datorate unui agent aeronautic civil român

Operațiuni de aviație generală și lucru aerian Tendință de scădere a numărului de accidente/10.000 ore de zbor, față de media pe ultimii 5 ani

Nivel de alertă

Oricând are loc un accident.

Evoluția indicatorului de performanță¹

¹ Sursa - rapoartele anuale privind siguranța, emise de CIAS.

2009

Operațiuni de transport aerian public

0

Operațiuni de aviație generală și lucru aerian

2,75 accidente/10.000 ore zbor

2010

Operațiuni de transport aerian public	1
Operațiuni de aviație generală și lucru aerian	0,976 accidente/10.000 ore zbor
2011	
Operațiuni de transport aerian public	0
Operațiuni de aviație generală și lucru aerian	1,31 accidente/10.000 ore zbor
2012	
Operațiuni de transport aerian public	0
Operațiuni de aviație generală și lucru aerian	6,665 accidente/10.000 ore zbor
2013	
Operațiuni de transport aerian public	2
Operațiuni de aviație generală și lucru aerian	2,967 accidente/10.000 ore zbor

Media accidentelor pentru operațiuni de aviație generală și lucru aerian, pe ultimii 5 ani: 2,934 accidente/10.000 ore zbor.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Supervizarea continuă a agenților aeronautici civili români
2. Prioritizarea inspecțiilor/auditurilor AACR pe baza datelor de siguranță
3. Elaborarea de ghiduri și materiale de îndrumare
4. Încurajarea implementării voluntare a SMS de către organizațiile pentru care nu au fost încă stabilite cerințe de SMS la nivel european

2. Incidente grave (IG)

Definiție

Regulamentul (UE) nr. 996/2010:

"Incident grav" înseamnă un incident produs în circumstanțe care arată că a existat o probabilitate mare de producere a unui accident și este asociat cu operarea unei aeronave care, în cazul unei aeronave cu pilot uman, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul aeronavei cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele au fost debarcate sau, în cazul unei aeronave fără pilot, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului și sistemul principal de propulsie este oprit.

Anexa la Regulamentul (UE) nr. 996/2010 cuprinde o listă cu exemple de incidente grave.

Sursa datelor

Principalele surse de informații privind datele utilizate sunt:

- formularele de raportare a evenimentelor de aviație civilă, transmise AACR;
- fișierul european centralizat pentru stocarea tuturor rapoartelor de evenimente colectate în UE;
- rapoartele anuale privind siguranța, emise de CIAS.

Măsurare

Pentru operațiunile de transport aerian public, se monitorizează numărul de incidente grave produse cu implicarea unui agent aeronautic civil român, raportat la numărul de mișcări din spațiul aerian al României.

Pentru operațiunile de aviație generală și lucru aerian, se monitorizează numărul de incidente grave produse cu implicarea unui agent aeronautic civil român, a unei aeronave înmatriculate în România sau a unui pilot deținător de licență emisă de AACR, raportat la numărul de ore de zbor.

Ținta de siguranță

Operațiuni de transport aerian public Tendință de scădere a numărului de incidente grave/100.000 total mișcări față de media pe ultimii 5 ani

Operațiuni de aviație generală și lucru aerian Tendință de scădere a numărului de incidente grave/10.000 ore de zbor față de media pe ultimii 5 ani

Nivel de alertă

Oricând are loc un incident grav.

Evoluția indicatorului de performanță²

² Sursa - rapoartele anuale privind siguranța, emise de CIAS.

2009

Operațiuni de transport aerian public 0,922 IG la 100.000 mișcări

Operațiuni de aviație generală și lucru aerian 1,25 IG la 10.000 ore zbor

2010

Operațiuni de transport aerian public 1,065 IG la 100.000 mișcări

Operațiuni de aviație generală și lucru aerian 0,976 IG la 10.000 ore zbor

2011

Operațiuni de transport aerian public 1,231 IG la 100.000 mișcări

Operațiuni de aviație generală și lucru aerian 1,643 IG la 10.000 ore zbor

2012

Operațiuni de transport aerian public 0,821 IG la 100.000 mișcări

Operațiuni de aviație generală și lucru aerian 0,351 IG la 10.000 ore zbor

2013

Operațiuni de transport aerian public 0 IG la 100.000 mișcări

Operațiuni de aviație generală și lucru aerian 0,33 IG la 10.000 ore zbor

Media incidentelor grave pentru operațiuni de transport aerian public, pe ultimii 5 ani: 0.808 incidente grave/100.000 mișcări.

Media incidentelor grave pentru operațiuni de aviație generală și lucru aerian, pe ultimii 5 ani: 0.91 incidente grave/10.000 ore zbor.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Supervizarea continuă a agenților aeronautici civili români
2. Prioritizarea inspecțiilor/auditurilor AACR pe baza datelor de siguranță
3. Elaborarea de ghiduri și materiale de îndrumare

4. Încurajarea implementării voluntare a SMS de către organizațiile pentru care nu au fost încă stabilite cerințe de SMS la nivel european

3. Incursiunea pe pistă (Runway incursion - RI)

Definiție

(OACI Doc 4444 - PANS-ATM):

"Incursiunea pe pistă" (RI) este orice incident ce are loc pe aerodrom și implică prezența incorectă a unei aeronave sau persoane într-o zonă protejată/restricționată desemnată pentru aterizarea sau decolarea aeronavelor.

"Prezență incorectă" poate fi consecința unei greșeli a pilotului de a se supune unei aprobări/degajări valide a controlului de trafic (ATC) sau conformarea cu o aprobare/degajare incorectă a controlului de trafic.

Cele mai comune evenimente de acest tip sunt³:

³ Sursa: Eurocontrol Skybrary.

- devierea aeronavelor la intrarea pe pistă contrar aprobării/degajării ATC;
- traversarea pistei de aeronave după aterizare contrar aprobării/degajării ATC;
- autorizarea de rulare ATC în conflict cu altă autorizare ATC;
- autorizarea ATC eronată de ocupare a pistei;
- tractarea aeronavei pentru traversarea pistei contrar autorizării ATC.

Sursa datelor

Principalele surse de informații privind datele utilizate sunt:

- formularele de raportare a evenimentelor de aviație civilă, transmise AACR;
- sinteza anuală a rapoartelor privind siguranța, transmisă de agenții aeronautici civili;
- fișierul european centralizat pentru stocarea tuturor rapoartelor de evenimente colectate în UE;
- rapoartele anuale privind siguranța, emise de CIAS.

Măsurare

Se monitorizează numărul de RI produse cu implicarea unui agent aeronautic civil român, raportat la numărul de mișcări (aterizare/decolare) pe aeroporturile din România în regim de transport aerian public.

Ținta de siguranță

Tendință de scădere a numărului de RI/100.000 mișcări pe aeroporturi, față de media pe ultimii 5 ani.

Nivel de alertă

Oricând are loc un RI.

Evoluția indicatorului de performanță⁴

⁴ Sursa - rapoartele anuale privind siguranța, emise de CIAS.

2009

Operațiuni de transport aerian public

5,319 RI la 100.000 mișcări pe aeroport

2010

Operațiuni de transport aerian public 2011	2,572 RI la 100.000 mișcări pe aeroport
Operațiuni de transport aerian public 2012	4,272 RI la 100.000 mișcări pe aeroport
Operațiuni de transport aerian public 2013 ⁵	5,438 RI la 100.000 mișcări pe aeroport
Operațiuni de transport aerian public	3,8 RI la 100.000 mișcări pe aeroport.

⁵ Sursa - baza de date internă AACR.

Media RI pe ultimii 5 ani: 4,28/100.000 mișcări pe aeroport.

Măsurile pentru atingerea țintei de performanță

1. Supervizarea continuă a agenților aeronautici civili români
2. Prioritizarea inspecțiilor/auditurilor AACR pe baza datelor de siguranță
3. Promovarea aplicării prevederilor:
 - Doc 9870: Manual de prevenire a incursiunilor pe pistă (Manual of the Prevention of Runway Incursion)
 - Planul european de acțiune pentru prevenirea incursiunilor pe pistă (European Action Plan for the Prevention of Runway Incursion)
 - altor documente EUROCONTROL privind implementarea siguranței pistei

4. Ieșirea de pe pistă (Runway excursion - RE)

Definiție

"Ieșirea de pe pistă" (RE) înseamnă depășirea suprafeței pistei, în axul acesteia sau în lateral. (OACI)

Ieșirea de pe pistă are loc atunci când o aeronavă deviază de la pistă în mod necontrolat în timpul decolării sau aterizării. Devierea poate fi intenționată sau nu.

Tipuri de ieșiri de pe pistă pot fi⁶:

⁶ Sursa: Eurocontrol Skybrary.

- o aeronavă care decolează nu reușește să se ridice în aer sau să întrerupă cu succes decolarea înainte de atingerea capătului pistei desemnate;
- o aeronavă care aterizează este incapabilă să se oprească înainte de atingerea capătului pistei desemnate;
- o aeronavă care decolează, întrerupe decolarea sau care la aterizare deviază lateral.

Următoarele categorii de evenimente nu se încadrează în definițiile ICAO ADREP pentru ieșirea de pe pistă, totuși sunt considerate suficient de apropiate pentru a fi incluse în această categorie, datorită similitudinii numărului de factori cauzali și contributivi sau metodelor de diminuare a riscurilor:

- aeronavă ce încearcă să aterizeze și atinge solul înaintea pistei în perimetrul aerodromului;

- pista sau calea de rulare, alta decât cea desemnată, este folosită pentru decolare sau aterizare.

Sursa datelor

Principalele surse de informații privind datele utilizate sunt:

- formularele de raportare a evenimentelor de aviație civilă, transmise AACR;
- sinteza anuală a rapoartelor privind siguranța, transmisă de agenții aeronautici;
- fișierul european centralizat pentru stocarea tuturor rapoartelor de evenimente colectate în UE;
- rapoartele anuale privind siguranța, emise de CIAS.

Măsurare

Se monitorizează numărul de RE produse cu implicarea unui agent aeronautic civil român, raportat la numărul de mișcări (aterizare/decolare) pe aeroporturile din România.

Ținta de siguranță

Tendință de scădere a numărului de RE la 100.000 mișcări pe aeroporturi, față de media pe ultimii 5 ani.

Nivel de alertă

Oricând are loc un RE.

Evoluția indicatorului de performanță⁷

⁷ Sursa - Fișierul european centralizat.

2009

Operațiuni de transport aerian public 1,773 RE la 100.000 mișcări pe aeroport

2010

Operațiuni de transport aerian public 0,857 RE la 100.000 mișcări pe aeroport

2011

Operațiuni de transport aerian public 0 RE la 100.000 mișcări pe aeroport

2012

Operațiuni de transport aerian public 3,626 RE la 100.000 mișcări pe aeroport

2013

Operațiuni de transport aerian public 1,9 RE la 100.000 mișcări pe aeroport

Media RE pe ultimii 5 ani: 1,631/100.000 mișcări pe aeroport

Măsură pentru atingerea țintei de performanță

1. Supervizarea continuă a agenților aeronautici civili români
2. Prioritizarea inspecțiilor/auditurilor AACR pe baza datelor de siguranță
5. Rata de apariție a neconformităților ca urmare a inspecțiilor la platformă

Definiție

"Inspecția la platformă", așa cum este definită în [art. 4](#) din Regulamentul (UE) [nr. 965/2012](#) al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) [nr. 216/2008](#) al Parlamentului European și al

Consiliului, reprezintă mijlocul de evaluare a nivelului de siguranță atins de un operator aerian care operează pe aeroporturile naționale. În urma inspecțiilor la platformă pot fi constatate neconformități (abateri de la standardele OACI sau cele europene). Rata de apariție a neconformităților este un parametru calculat prin metoda stabilită de EASA și care reprezintă un indicator al nivelului de siguranță al zborurilor la nivelul operatorilor aerieni români și, implicit, al nivelului de siguranță la nivel național. Modalitatea de calcul al acestui parametru este dată în cele ce urmează.

Sursa datelor

Principalele surse de informații privind datele utilizate sunt:

- inspecțiile la platformă efectuate de autoritățile naționale de supraveghere ale statelor membre la aeronavele operatorilor aerieni români;
- analizele regulate ale EASA;
- rapoartele standard;
- baza de date EASA - SAFA.

Măsurare

Pentru o aeronavă:

$$Ra = \frac{(C1 * 0,25) + (C2 * 1) + (C3 * 2)}{Ni} ,$$

C1 - număr de neconformități de categoria 1;

C2 - număr de neconformități de categoria 2;

C3 - număr de neconformități de categoria 3;

Ni - număr de inspecții efectuate la o aeronavă;

Ra - rata de apariție a neconformităților pentru o aeronavă într-un an.

Pentru un operator:

$$Rop = \frac{\sum_{i=1}^n Rai}{n} ,$$

Unde:

- Rai este rata de apariție a neconformităților la fiecare din aeronavele incluse în AOC;

- n este numărul de aeronave din AOC inspectate.

Pentru AACR (și, respectiv, pentru țară)

$$Rțară = \frac{\sum_{i=1}^m Ropi}{m} ,$$

Unde:

- m este numărul de operatori aerieni români inspectați.

Ținta de siguranță

Rata de țară trebuie să nu depășească cu mai mult de 10% valoarea medie europeană.

Nivel de alertă

- când rata unui operator român depășește 1,5;
- când rata de țară are o tendință crescătoare de la o măsurare la alta.

Evoluția indicatorului de performanță

Septembrie 2012	1,81
Ianuarie 2013	1,63
Mai 2013	1,36
Septembrie 2013	0,95
Ianuarie 2014	0,95
Mai 2014	0,87
Septembrie 2014	0,79

Măsurii pentru atingerea țintei de performanță

1. Grupul de lucru SAFA, instituit în cadrul AACR
2. Introducerea în SMS-ul fiecărui operator aerian a procedurii specifice de răspuns și de rezolvare a neconformităților relevate de inspecțiile SAFA/SACA
3. Elaborarea unei proceduri specifice de evaluare și analiză a rezultatelor inspecțiilor SAFA
4. Prioritizarea inspecțiilor și auditurilor AACR
5. Organizarea de ateliere de lucru