

Nr. 18277/ 05.07.2018

**PLANUL NAȚIONAL DE
SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI CIVILE
2018 – 2022**

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Baza legală

Planul național de siguranță a aviației civile 2018–2022 a fost întocmit în baza prevederilor art. 11 din Programul național de siguranță în aviația civilă, ediția 3, aprobat prin OMT nr. 1182/2016, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 813 din 14 octombrie 2016.

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Avizat în ședința CTS din data de 03.07.2018

Avizat în ședința CES din data de 05.07.2018

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

CUPRINS

Generalități	6
Planul european pentru siguranța aviației 2018–2022 (EPAS 2018–2022)	7
Planul național de siguranță în aviația civilă 2018–2022 (pNSAC 2018–2022)	10
Structura pNSAC 2018–2022	10
Performanța siguranței	14
<i>Accidente</i>	14
<i>Incidente grave</i>	15
Domeniul sistemic	16
<i>Aria de acțiune: Managementul siguranței</i>	16
(1) AS.01.01 Dezvoltarea și monitorizarea PNSAC și pNSAC	16
(2) AS.01.02 Promovarea implementării corecte a SMS	18
(3) AS.01.03 Dezvoltarea unui dialog permanent cu operatorii aerieni români privind FDM	20
(4) AS.01.04 Evaluarea SMS	22
(5) AS.01.05 Corelarea pNSAC cu SMS	24
Domeniul operațional	26
<i>Aria de acțiune: Operațiuni CAT cu avioane</i>	26
(6) AO.01.01 Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip LOC-I	26
(7) AO.02.01 Siguranța pistei – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip RE	28
(8) AO.02.02 Siguranța pistei – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip RI	30
(9) AO.02.03 Siguranța pistei – Creșterea importanței LRST	32
(10) AO.03.01 Pierderea eșalonării – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip MAC	33
(11) AO.03.02 Pierderea eșalonării – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip "Pierderea eșalonării între aeronave civile și militare	34
(12) AO.04.01 Siguranța operațiunilor la sol	35
(13) AO.05.01 Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip CFIT	36
(14) AO.06.01 Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip "Foc, fum și gaze toxice"	37
(15) AO.07.01 Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip SCF-PP	39
(16) AO.07.02 Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip SCF-NP	40
(17) AO.08.01 Rata de apariție a neconformităților ca urmare a inspecțiilor RAMP	41
<i>Aria de acțiune: Operațiuni cu elicoptere</i>	43
(18) AO.09.01 Creșterea gradului de siguranță a operațiunilor cu elicoptere	43
<i>Aria de acțiune: Operațiuni de aviație generală</i>	45
(19) AO.10.01 Îmbunătățirea diseminării informațiilor de siguranță	45
(20) AO.10.02 Dezvoltarea Culturii Juste în aviația generală	47
(21) AO.11.01 Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip Airspace infringement	48
Domeniul emergent	49

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

<i>Aria de acțiune: Drone civile</i>	49
(22) AE.01.01 Reducerea riscurilor asociate operării dronelor civile	49
<i>Aria de acțiune: Modele de afaceri emergente</i>	51
(23) AE.02.01 Îmbunătățirea culturii de siguranță la operatorii aerieni	51

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Generalități

Obligativitatea dezvoltării unui Plan național de siguranță a aviației civile este prevăzută la art. 11 din PNSAC, ediția 3¹.

Prin Planul național de siguranță a aviației civile (pNSAC) sunt stabiliți indicatorii de siguranță la nivel național cu țintele de siguranță și pragurile de alertă aferente, precum și acțiunile necesare pentru reducerea riscurilor la adresa siguranței.

În acest mod se definește nivelul acceptabil de performanță a siguranței (ALoSP), prin identificarea, în baza evaluării informațiilor de siguranță relevante, a principalelor riscuri la adresa siguranței care afectează sistemul național al aviației civile.

În esență, pNSAC grupează întreaga paletă de acțiuni de siguranță considerate necesar a fi implementate în vederea atingerii obiectivelor de siguranță fixate prin PNSAC

Planul național de siguranță a aviației civile contribuie la realizarea Planului european pentru siguranța aviației prin preluarea în conținutul său a riscurilor și a acțiunilor aferente identificate la nivel european, cu relevanță pentru aviația civilă din România.

Atât pNSAC cât și reviziile la acesta se elaborează de Comitetul Tehnic de Siguranță, se avizează de Comitetul de Evaluare a Siguranței și se aprobă de către managerul responsabil pentru PNSAC, conform atribuțiilor acestora prevăzute în PNSAC.

Odată cu publicarea pNSAC, AACR își stabilește următoarele obiective:

- Actualizarea permanentă a deciziilor strategice adoptate prin PNSAC;
- Implementarea acțiunilor de siguranță atribuite statelor membre prin EPAS;
- Implementarea acțiunilor de siguranță identificate la nivel național;
- Realizarea acțiunilor de reducere a riscurilor identificate.

În concluzie, pNSAC nu este un document static, acesta evoluează în baza recomandărilor EASA și a analizelor efectuate în baza datelor culese la nivel național

Planului european pentru siguranța aviației 2018–2022 (EPAS 2018–2022)

Planul European pentru siguranța aviației civile (*European Plan for Aviation Safety*) – EPAS este instrumentul care are ca țintă fundamentală evitarea producerii accidentelor și incidentelor grave în domeniul aviației civile la nivel european.

Dacă în prezent statele membre UE realizează implementarea EPAS pe bază de voluntariat, aceasta va deveni obligatorie o dată cu intrarea în vigoare a proiectului de amendament al Regulamentului (CE) 216/2008. Proiectul de amendament prevede ca riscurile și acțiunile aferente, stabilite prin EPAS, să fie incluse într-un document de tipul unui plan național de siguranță. Fiecare stat membru va avea obligația de a analiza și stabili riscurile și acțiunile care îi sunt aplicabile, de a justifica omiterea celor ce nu i se aplică și de a-și dezvolta propriul Plan de siguranță.

¹ OMT nr. 1182/2016 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, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 813 din 14 octombrie 2016.

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

În esență, actuala ediție a EPAS stabilește o serie de *Priorități strategice*, din care cele referitoare la siguranță sunt:

- Domeniul sistemic;

Cuprinde acțiuni care afectează sistemul aviației civile în general.

- Domeniul operațional;

Cuprinde acțiuni care au ca scop reducerea riscurilor de siguranță evidențiate atât pe plan european cât și național, rezultate din analiza evenimentelor de aviație civilă raportate, și este împărțit în:

- o Operațiuni de transport aerian comercial cu avioane;
- o Operațiuni cu elicoptere;
- o Operațiuni de aviație generală;

- Domeniul emergent,

Cuprinde acțiuni ce au în vedere tendințele de evoluție ale sistemelor de aviație civilă, respectiv:

- o Operațiuni cu drone;
- o Riscuri curente și viitoare la adresa aviației civile, ce reies din noile modele de afaceri;
- o Impactul securității asupra aviației.

Fiecare din aceste categorii este împărțită în arii de acțiune (*action areas*), care la rândul lor sunt împărțite în acțiuni specifice (*safety actions*). Acțiunile care cad în sarcina EASA urmează să fie duse la îndeplinire prin măsuri de reglementare (*rulemaking – RMT*), de promovare a siguranței (*safety promotion – SPT*), de supervizare dedicată (*focused oversight – FOT*) sau de cercetare (*research/study – RES*). Acțiunile care cad în sarcina statelor membre (*member states*), indiferent de tipul acestora, sunt notate simplificat prin MST.xxx, parte din acestea fiind preluate în pNSAC.

Acțiunile de tip MST cuprinse în EPAS 2018–2022 sunt enumerate în tabelul nr.1.

Situația comparativă a acțiunilor cuprinse în EPAS 2017-2021 față de cele din EPAS 2018-2022 este prezentată în tabelul nr. 2.

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Domeniu de acțiune	Aria de acțiune	Acțiuni MST
Sistemic	Managementul siguranței	MST.001 MST.002 MST.003 MST.026
	Factori umani și competența personalului	n.a.
	Urmărirea traiectului aeronavelor	n.a.
Operațional	Operațiuni de transport aerian comercial cu avioane:	
	<ul style="list-style-type: none"> Atitudine anormală în zbor (<i>indicator aferent evenimentelor de tip "Loss of control in flight – LOC-I"</i>) 	MST.004
	<ul style="list-style-type: none"> Siguranța pistei 	MST.007 MST.014
	<ul style="list-style-type: none"> Pierderea eșalonării (<i>indicator aferent evenimentelor de tip "Mid-air collision – MAC"</i>) 	MST.010 MST.024
	<ul style="list-style-type: none"> Îmbunătățirea proiectării și întreținerii 	n.a.
	<ul style="list-style-type: none"> Siguranța operațiunilor la sol 	MST.018
	<ul style="list-style-type: none"> Apropiere periculoasă față de sol (<i>indicator aferent evenimentelor de tip "Controlled flight into terrain – CFIT"</i>) 	MST.006
	<ul style="list-style-type: none"> Foc, fum și gaze toxice 	MST.005
	Operațiuni cu elicoptere	MST.015
	Operațiuni de aviație generală cu aeronave cu aripa fixă	
	<ul style="list-style-type: none"> Elemente sistemice favorizante 	MST.025 MST.027
	<ul style="list-style-type: none"> Menținerea controlului 	n.a.
	<ul style="list-style-type: none"> Operare în condiții meteo adverse 	n.a.
	<ul style="list-style-type: none"> Prevenirea pierderii eșalonării 	MST.016
	<ul style="list-style-type: none"> Managementul zborului 	n.a.
Emergent	Drone civile	n.a.
	Riscuri de securitate cu impact asupra siguranței	n.a.
	Modele de afaceri emergente	MST.019
	Produse/tehnologii noi	MST.020
	Reglementarea supervizării	n.a.

Tabelul nr.1 – Ariile de acțiuni din EPAS 2018–2022

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Acțiune	EPAS 2017-2021	EPAS 2018-2022
MST.001	X	X
MST.002	X	X
MST.003	X	X
MST.004	X	X
MST.005	X	X
MST.006	X	X
MST.007	X	X
MST.010	X	X
MST.011	X	
MST.014	X	X
MST.015	X	X
MST.016	X	X
MST.017	X	
MST.018	X	X
MST.019	X	X
MST.020	X	X
MST.022	X	
MST.023	X	
MST.024	X	X
MST.025	X	X
MST.026		X
MST.027		X

Tabelul nr. 3 – Situație comparativă acțiuni EPAS

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Planului național de siguranță a aviației civile 2018–2022 (pNSAC 2018–2022)

Informațiile avute în vedere la întocmirea RoPAS 2018 – 2022 sunt prezentate în figura nr. 1, și constau din:

- Acțiunile evidențiate la nivel european, prin EPAS 2018 – 2022;
- Portofoliul de riscuri la adresa aviației civile din România – 2018, în care sunt evidențiate riscurile specifice la nivel național;
- Rezultatul analizelor efectuate în cadrul grupurilor de lucru înființate în sprijinul activității CTS;
- Concluziile rezultate din Raportul privind modul de respectare a ALoSP stabilite prin pNSAC din anul anterior.

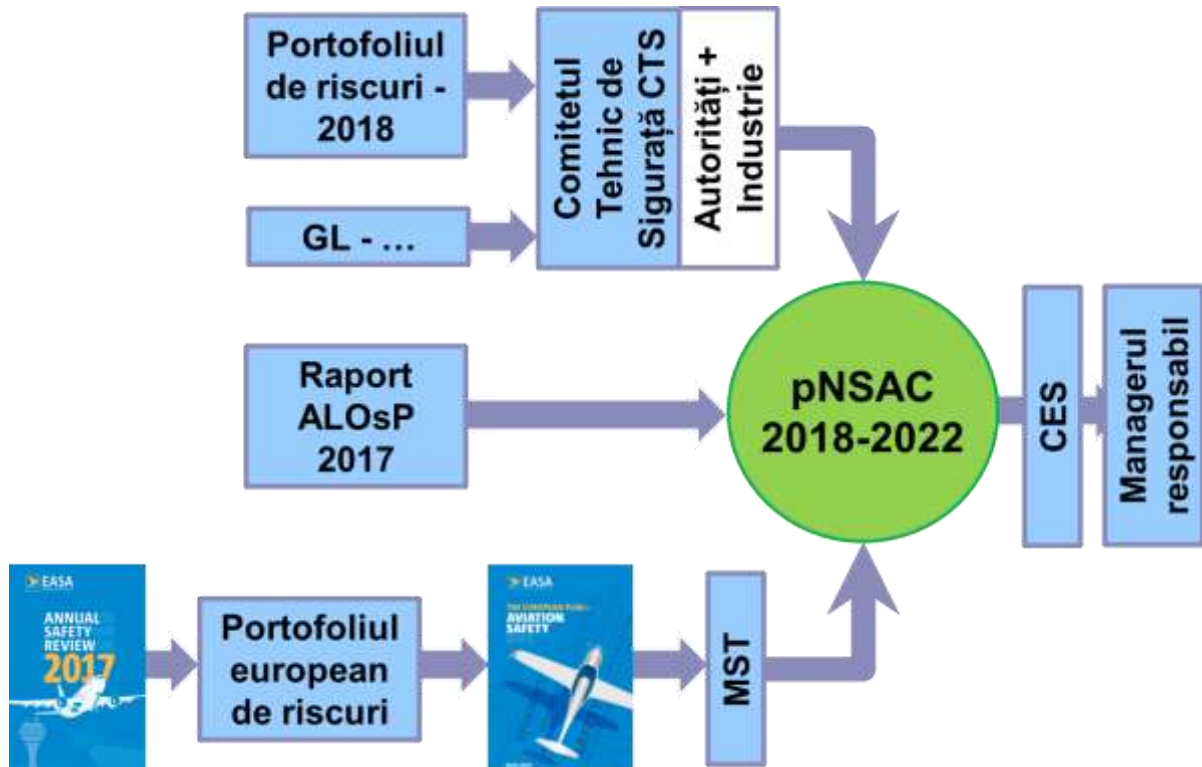


Fig. nr. 1 – Informațiile utilizate în elaborarea RoPAS

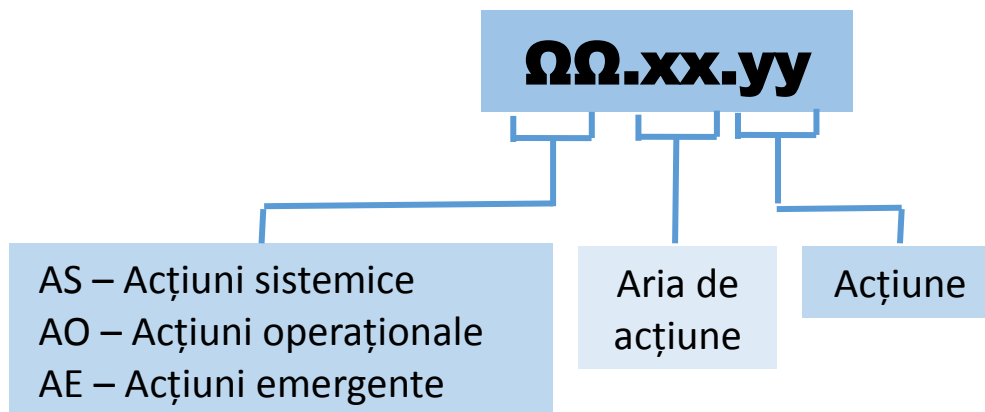
Structura pNSAC 2018–2022

Prima parte a ediției curente a pNSAC 2018–2022 cuprinde prezentarea performanței siguranței, respectiv evoluția numărului de accidente și incidente grave înregistrate în țara noastră, cu implicarea unui agent aeronautic civil ce face obiectul supervizării autorității române.

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

În continuare, toate acțiunile cuprinse în pNSAC respectă împărțirea pe domeniile prezentată în EPAS 2018–2022, respectiv sistemic, operațional și emergent. În consecință, numerotarea acțiunilor respectă următoarea schemă:



Ediția curentă a pNSAC preia în totalitate acțiunile ce revin statelor membre, cuprinse în EPAS 2018–2022, cu excepția acțiunii MST.019 – *O mai bună înțelegere a structurii de guvernare a operatorilor*, pentru implementarea căreia se așteaptă în continuare materialele de îndrumare ce urmează să fie elaborate de EASA.

La aceste acțiuni se adaugă cele rezultate din analiza raportărilor la nivel național și din Portofoliul de riscuri la adresa aviației civile din România – 2018.

În consecință, acțiunile cuprinse în RoPAS 2018–2022 sunt numerotate după cum urmează:

- Domeniul sistemic: AS.01.01 – AS.01.05
- Domeniul operațional: AO.01.yy – AO.11.yy
- Domeniul emergent: AE.01.yy – AE.03.yy

Corelarea dintre acțiunile cuprinse în pNSAC 2018–2022 și cele ce revin statelor membre, cuprinse în EPAS 2018–2022, este prezentată în tabelul nr. 3.

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Nr. acțiune	Acțiune pNSAC	Domeniul/ Denumire acțiune	Acțiune EPAS
		Sistemic	
		Managementul siguranței	
1	AS.01.01	Dezvoltarea și monitorizarea PNSAC și pNSAC	MST.001
2	AS.01.02	Promovarea implementării sistemului de management al siguranței (SMS)	MST.002
3	AS.01.03	Statele membre vor dezvolta un dialog permanent cu operatorii aerieni naționali, privind programele de monitorizare a datelor de zbor(FDM)	MST.003
4	AS.01.04	Evaluarea SMS	MST.026
5	AS.01.05	Corelarea pNSAC cu SMS	
		Operațional	
		Operațiuni CAT cu avioane	
		<i>Atitudine anormală în zbor (Aircraft upset - LOC-I)</i>	
5	AO.01.01	Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip LOC-I	MST.004
		<i>Siguranța pistei</i>	
6	AO.02.01	Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip RE	MST.007
7	AO.02.02	Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip RI	MST.014
8	AO.02.03	Creșterea importanței Comitetelor pentru siguranța pistei (LRST)	
		<i>Pierderea eșalonării (Mid-air collisions - MAC)</i>	
9	AO.03.01	Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip "Mid-air collision – (MAC)	MST.010
10	AO.03.02	Pierderea eșalonării – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip "Pierderea eșalonării între aeronave civile și militare"	MST.024
		<i>Siguranța operațiunilor la sol (Ground Safety)</i>	
11	AO.04.01	Siguranța operațiunilor la sol	MST.018
		<i>Apropiere periculoasă față de sol (Terrain Conflict)</i>	
12	AO.05.01	Reducerea riscului prezentat de evenimente de tipul "Apropiere periculoasă față de sol – Controlled flight into terrain (CFIT)"	MST.006
		<i>Foc, fum și gaze toxice</i>	
13	AO.06.01	Reducerea riscului prezentat de evenimente de tipul "Foc, fum și gaze toxice"	MST.005
14	AO.07.01	Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip SCF-PP	
15	AO.07.02	Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip SCF-NP	
16	AO.08.01	Rata de apariție a neconformităților ca urmare a inspecțiilor RAMP	
		Elicoptere	
17	AO.09.01	Creșterea gradului de siguranță a operațiunilor cu elicoptere	MST.015
		Aviație generală: operațiuni de agrement cu aeronave cu aripă fixă (Fixed Wing leisure flying)	
18	AO.10.01	Îmbunătățirea diseminării informațiilor de siguranță	MST.025
19	AO.10.02	Dezvoltarea Culturii Juste în aviația generală	MST.027
20	AO.10.03	Pierderea eșalonării – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip "Pătrunderi neautorizate în spațiul aerian controlat (Airspace infringement)" de către aeronave de aviație generală	MST.016
		Emergent	
		Drone civile	
21	AE.01.01	Reducerea riscurilor asociate operării dronelor civile	
		Noi modele de business	
		O înțelegere mai bună a structurii conducerii operatorilor aerieni	MST.019
22	AE.02.01	Îmbunătățirea culturii de siguranță la operatorii aerieni	
		Produse/tehnologii noi	
23	AE.03.01	Reducerea riscului asociat evenimentelor de tipul "Pierderea detecției radar"	MST.020

Tabelul nr. 3 – Corelarea între acțiunile pNSAC și EPAS

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Pentru fiecare acțiune în parte se precizează următoarele:

- Descrierea problematicii;
- Obiectivul urmărit;
- Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022 (dacă este cazul);
- Indicatorul de performanță utilizat;
- Ținta de performanță;
- Nivelul de alertă;
- Măsuri necesare pentru atingerea țintei propuse.

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

PERFORMANȚA SIGURANȚEI

ACCIDENTE

Descriere

Se aplică definiția prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 996/2010².

Se au în vedere pe de o parte, evenimentele produse în urma operațiunilor CAT, iar pe de altă parte cele produse în urma operațiunilor LAGA.

Obiectiv

Creșterea gradului de siguranță a transportului aerian civil.

Indicator de performanță

Număr de accidente (diferențiat pentru operațiuni CAT/LAGA)

Măsurare

Pentru operațiunile CAT, se monitorizează numărul de accidente produse cu implicarea unui agent aeronautic civil român.

Pentru operațiunile LAGA, 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 performanță

Operațiuni CAT

0 accidente

Operațiuni LAGA

Tendință de scădere a numărului de accidente / 10.000 ore de zbor, față de media pe ultimii 5 ani

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 (JO L 295, 12.11.2010, p. 35).

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

INCIDENTE GRAVE

Descriere

Se aplică definiția prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 996/2010.

Se au în vedere pe de o parte, evenimentele produse în urma operațiunilor CAT, iar pe de altă parte cele produse în urma operațiunilor LAGA.

Obiectiv

Creșterea gradului de siguranță a transportului aerian civil.

Indicator de performanță

Număr de incidente grave (diferențiat pentru operațiuni CAT/LAGA)

Măsurare

Pentru operațiunile CAT, 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 LAGA, 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 performanță

Operațiuni CAT

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

Operațiuni LAGA

Tendință de scădere a numărului de incidente grave / 10.000 ore de zbor față de media pe ultimii 5 ani

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Domeniul: Sistemic

Acest domeniu analizează probleme de siguranță care afectează întreg sistemul aviației civile. De multe ori, aceste probleme se referă la deficiențe ale proceselor și procedurilor organizaționale.

Aria de acțiune: Managementul siguranței – AS.01

Managementul siguranței constituie un motor principal al îmbunătățirii continue a siguranței transportului aerian. Este însă necesară continuarea eforturilor în acest sens și maturizarea sistemelor de management al siguranței (SMS) la nivelul cât mai multor organizații, cu aplicarea ultimelor amendamente la Anexa 19 ICAO și a prevederilor Regulamentului nr. 376/2014 privind raportarea evenimentelor de aviație civilă.

1.

AS.01.01 – Dezvoltarea și monitorizarea PNSAC și a pNSAC

Descriere

Statele semnatare ICAO³ și-au asumat obligația de a dezvolta la nivel național Programe naționale de siguranță a aviației civile (State Safety Programmes – SSP), Anexa 19 ICAO precizând cadrul de dezvoltare aferent acestor programe. În România, este în vigoare în prezent ediția a 3-a a SSP.

Ca parte integrantă a SSP sau ca document separat, statele s-au angajat de asemenea să dezvolte Planuri naționale de siguranță a aviației civile. Prin aceste planuri sunt stabiliți indicatorii de siguranță la nivel național cu țintele de siguranță și pragurile de alertă aferente, precum și acțiunile necesare pentru reducerea riscurilor la adresa siguranței. Prezentul document este al doilea de acest fel dezvoltat în România.

Obiectiv

Conformarea României cu prevederile conținute în Anexa 19 ICAO și/sau emise la nivelul UE, referitoare la dezvoltarea și monitorizarea unui PNSAC și pNSAC.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

MST.001 - Statele membre vor acorda o importanță sporită dezvoltării și implementării Programelor naționale de siguranță

Indicator de performanță

Gradul de implementare al acțiunilor cuprinse în documentul "*Analiza comparativă față de cerințele ICAO privind implementarea PNSAC*" (GAP Analysis), ediția în vigoare.

³ Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 și ratificată de România la data de 30 aprilie 1965.

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Măsurare

Se monitorizează gradul de implementare postat pe site-ul securizat ICAO.

Ținta de performanță

Implementare în procent de 100% a acțiunilor cuprinse în GAP Analysis.

Nivel de alertă

n.a.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Actualizarea periodică a GAP Analysis și dispunerea măsurilor necesare ducerii la îndeplinire a acțiunilor din GAP Analysis.

Responsabil – BAS/CTS

2. Actualizarea permanentă a informațiilor de pe site-ul ICAO, referitoare la GAP Analysis.

Responsabil - BAS

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

2.

AS.01.02 – Promovarea implementării corecte a sistemelor de management al siguranței

Descriere

Promovarea siguranței constituie unul din cele patru componente ale PNSAC, fiind în consecință adresat și prin actualul document.

În esență, promovarea siguranței se face atât prin pregătirea de specialitate a personalului aeronautic civil, cât și prin schimbul de informații de siguranță.

Acțiunea descrisă în prezentul capitol se referă în special la componenta de schimb de informații de siguranță, în sensul promovării bunelor practici și a sprijinirii agenților aeronautici în acțiunea de dezvoltare a sistemelor proprii de siguranță (SMS), conform prevederilor legale sau pe baza de voluntariat.

Obiectiv

Sprijinirea agenților aeronautici civili în activitatea de dezvoltare a SMS proprii.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

MST.002 – Promovarea SMS

Indicator de performanță

Documente de promovare a siguranței (materiale de îndrumare în domeniul SMS, ghiduri și buletine de siguranță specifice domeniilor de risc identificate la nivel național).

Întâlniri pe teme de siguranță cu agenții aeronautici civili.

Măsurare

Număr de documente de promovare a siguranței emise

Număr de întâlniri pe teme de siguranță cu agenții aeronautici civili organizate

Ținta de performanță

Emiterea unui număr cel puțin constant de documente de promovare a siguranței.

Organizarea unui număr cel puțin constant de întâlniri pe teme de siguranță cu agenții aeronautici civili.

Nivel de alertă

n.a.

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Postarea pe site-ul AACR a documentelor referitoare la implementarea SMS, dezvoltate de grupuri de lucru ESSI (ECAST, EHEST și EGAST)⁴ și SMICG⁵ sau de alte organizații.

Responsabil - BAS

2. Promovarea documentelor prevăzute la pct. 1 prin întâlniri cu agenții aeronautici civili, workshop-uri, circulare etc.

Responsabil – BAS/DOACP/DANA/DN

3. Actualizarea și dezvoltarea de materiale de îndrumare proprii în domeniul implementării SMS și promovarea acestora.

Responsabil – BAS/DOACP/DANA/DN

4. Urmărirea ducerii de îndeplinire a acțiunilor aferente promovării implementării SMS, cuprinse în documentul "Planificarea implementării PNSAC" (ediția în vigoare).

Responsabil – BAS

⁴ The European Strategic Safety Initiative (European Commercial Aviation Safety Team, European Helicopter Safety Team și European General Aviation Safety Team)

⁵ Safety Management International Collaboration Group

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

3.

AS.01.03 – Dezvoltarea unui dialog permanent cu operatorii aerieni români privind programele de Flight Data Monitoring (FDM)

Descriere

Mulți indicatori de siguranță utilizați pentru monitorizarea performanței siguranței la nivelul industriei se bazează pe informații din programele FDM. FDM constituie un mod pro-activ de utilizare a informațiilor de siguranță obținute din operare, alături de cele furnizate prin Air Safety Reports, în scopul evidențierii tendințelor privind siguranța și a eliminării factorilor de risc.

La nivelul EASA a fost creat un grup de lucru numit *European Authorities coordination group on FDM (EAFDM)*, în scopul sprijinirii statelor membre în standardizarea evenimentelor FDM relevante pentru programele naționale de siguranță a aviației civile.

Programele FDM sunt obligatorii pentru operatorii de avioane cu *Maximum Certificated Take-Off Mass (MCTOM)* mai mare de 27.000 kg.

Obiectiv

Încurajarea implementării de către operatorii aerieni români a programelor FDM, și a includerii în acestea a evenimentelor relevante pentru riscurile identificate la nivel național, incluse în pNSAC.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

MST.003 - Statele membre vor dezvolta un dialog permanent cu operatorii aerieni naționali, privind programele de monitorizare a datelor de zbor(FDM)

Indicator de performanță

Includerea în programele FDM a evenimentelor relevante pentru riscurile identificate la nivel național, cuprinse în pNSAC, de către operatorii aerieni români pentru care implementarea programelor FDM este obligatorie.

Măsurare

Procentul de operatori aerieni români care au inclus în programele FDM proprii evenimentele relevante pentru riscurile identificate la nivel național, cuprinse în pNSAC, din totalul de operatori români pentru care implementarea programelor FDM este obligatorie.

Ținta de performanță

Includerea în programele FDM proprii a evenimentelor relevante pentru riscurile identificate la nivel național, cuprinse în pNSAC, de către toți operatorii români pentru care implementarea programelor FDM este obligatorie.

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Nivel de alertă

n.a.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Promovarea documentelor dezvoltate de EAFDM;

Responsabil – BAS/DOACP

2. Organizarea periodică de întâlniri cu operatorii aerieni români în scopul:

- promovării beneficiilor aduse de FDM asupra siguranței operaționale;
- schimbul de informații FDM în contextul *Culturii Juste*;
- încurajarea operatorilor de a include în programele FDM proprii a evenimentelor relevante cel puțin pentru riscurile la adresa siguranței evidențiate în prezentul document (vezi Domeniul de acțiune operațional) și monitorizarea evoluției acestei acțiuni.

Responsabil – BAS/SGL-FDM/DOACP

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

4.

AS.01.04 – Evaluarea SMS

Descriere

În cursul anului 2017, EASA a dezvoltat un instrument de evaluare a SMS unei organizații. Instrumentul prezintă avantajul că poate fi aplicat oricărei organizații de aviație civilă care dezvoltă un SMS, indiferent de domeniul în care își desfășoară activitatea.

EASA încurajează utilizarea acestui instrument, în primul rând de către autoritățile naționale în îndeplinirea funcției acestora de supervizare, cât și de către organizațiile de aviației civile, pentru autoevaluarea gradului de maturitate a SMS proprii. De asemenea, este încurajată raportarea către EASA a modului de utilizare a instrumentului, în scopul îmbunătățirii acestuia.

Obiectiv

Utilizarea instrumentului de evaluare a SMS de către AACR, la evaluarea SMS organizațiilor din toate domeniile aviației civile în care implementarea unui SMS este obligatorie.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

MST.026 – Evaluarea SMS

Indicator de performanță

Numărul de organizații de aviație civilă al căror SMS a fost evaluat de AACR prin utilizarea instrumentului de evaluare dezvoltat de EASA.

Măsurare

Procentul de organizații de aviație civilă al căror SMS a fost evaluat de AACR prin utilizarea instrumentului de evaluare dezvoltat de EASA, din totalul de organizații de aviație civilă care au obligația de a implementa un SMS.

Ținta de performanță

Utilizarea instrumentului de evaluare a SMS de către AACR, la evaluarea SMS tuturor organizațiilor de aviație civilă pentru care implementarea unui SMS este obligatorie.

Nivel de alertă

n.a.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Transpunerea instrumentului de evaluare a SMS, dezvoltat de EASA;

Responsabil – BAS

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

2. Încurajarea utilizării instrumentului de către organizațiile de aviație civilă pentru autoevaluarea maturității propriilor SMS.

Responsabil – DOACP/DANA/DN

3. Utilizarea instrumentului de evaluare a SMS de către AACR, la evaluarea SMS tuturor organizațiilor de aviație civilă pentru care implementarea unui SMS este obligatorie:

Responsabil – DOACP/DANA/DN

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

5.

AS.01.05 – Corelarea pNSAC cu SMS

Descriere

Prin pNSAC se stabilesc o serie de acțiuni menite să ridice gradul de siguranță în aviația civilă. Eficiența acestor acțiuni se măsoară prin monitorizarea unor indicatori de performanță, cărora le sunt atașate ținte de performanță și nivele de alertă.

Cel puțin o parte din acești indicatori de performanță sunt aplicabili agenților aeronautici din diferitele domenii ale aviației civile. Mai mult, în cazul agenților care dezvoltă, în mod obligatoriu sau voluntar, un SMS, acești indicatori trebuie să fie incluși în SMS proprii și monitorizați ca atare.

Manualul de Management al Siguranței (Doc. 9859 ICAO, ediția 3) stabilește, în Capitolul 4 – *State Safety Programme*, cadrul general al unui Program național de siguranță. Unul din elementele acestui cadru general (elementul 2.2 – Acceptarea performanței siguranței furnizorilor de servicii) prevede faptul că Indicatorii de performanță a siguranței furnizorilor de servicii, precum și nivelele de alertă și țintele acestora, să fie acceptați de către autoritatea competentă în mod individual. La acceptarea acestora trebuie să se urmărească inclusiv faptul că sunt congruenți cu indicatorii de siguranță aplicabili din pNSAC.

Obiectiv

Asigurarea faptului că indicatorii de performanță a siguranței furnizorilor de servicii care dezvoltă un SMS, precum și nivelele de alertă și țintele acestora, sunt congruenți cu indicatorii de siguranță aplicabili din pNSAC.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

n.a.

Indicator de performanță

Numărul de organizații de aviație civilă al căror SMS cuprinde indicatori de performanță a siguranței congruenți cu cei aplicabili din pNSAC, raportat la numărul total de organizații de aviație civilă care dezvoltă un SMS.

Măsurare

Procentul de organizații de aviație civilă al căror SMS cuprinde indicatori de performanță a siguranței congruenți cu cei aplicabili din pNSAC din numărul total de organizații de aviație civilă care dezvoltă un SMS.

Ținta de performanță

Toate SMS să cuprindă indicatori de performanță a siguranței congruenți cu cei aplicabili din pNSAC.

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Nivel de alertă

n.a.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Modificarea corespunzătoare a cadrului legislativ;

Responsabil – BAS/DANA/DOACP

2. Urmărirea faptului că indicatorii de performanță a siguranței furnizorilor de servicii care dezvoltă un SMS, precum și nivelele de alertă și țintele acestora, sunt congruenți cu indicatorii de siguranță aplicabili din pNSAC, în procesul de acceptare a SMS.

Responsabil – DANA/ DOACP

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Domeniul: Operațional

Aria de acțiune: Operațiuni CAT cu avioane

Cuprinde acțiuni ce au ca scop reducerea principalelor riscurilor la adresa siguranței operațiunilor CAT cu avioane.

6.

AO.01.01 – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip "Atitudine anormală în zbor (LOC-I)"

Descriere

Evenimentele de tip LOC-I (pierderea controlului în zbor) reprezintă o manifestare extremă a unei devieri de la traiectoria de zbor preconizată. Sintagma *pierderea controlului* acoperă numai o parte a cazurilor în care se manifestă o deviere neintenționată de la traiectoria de zbor.⁶

Conform Portofoliului de riscuri la adresa aviației civile din România – 2018, acest tip de eveniment reprezintă cel mai ridicat risc pentru operațiunile CTA cu avioane, reprezentând principala cauză a accidentelor soldate cu morți.

Obiectiv

Reducerea frecvenței de apariție a evenimentelor de tip LOC-I.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

MST.004 - Includerea aspectelor referitoare la "*Loss of control in flight – LOC-I*" în Programele naționale de siguranță

Indicator de performanță

Evenimente de tip LOC-I pentru operațiuni CAT efectuate de operatori români.

Măsurare

Se măsoară numărul de evenimente de tip LOC-I pentru operațiuni CAT efectuate de operatori români.

Ținta de performanță

Tendință de scădere a numărului anual de evenimente de tip LOC-I.

⁶ ECCAIRS Aviation 1.3.0.12 - Data Definition Standard English – Attribute Values - 29 April 2013.

<https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/ADREP-Taxonomies.aspx>

[https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Documents/ADREP%20Taxonomy/ECCAIRS%20Aviation%201.3.0.12%20\(VL%20for%20AttrID%20%2032%20-%20Aircraft%20category\).pdf](https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Documents/ADREP%20Taxonomy/ECCAIRS%20Aviation%201.3.0.12%20(VL%20for%20AttrID%20%2032%20-%20Aircraft%20category).pdf)

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Nivel de alertă

Oricând are loc un eveniment LOC-I.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Evidențierea măsurilor de reducere a riscului prezentat de principalii precursori ai acestui tip de evenimente, respectiv:
 - Activarea sistemelor de avertizare privind depășirea anvelopei de zbor (*activation of any flight envelope protection*);
 - Apariția givrajului în zbor (Icing in flight)
 - Turbulențe severe, windshear

Responsabil – DN/DOACP/DANA/ GL-CAT

2. Continuarea dezvoltării și monitorizarea aplicării de către operatorii aerieni români de programe specifice de pregătire a piloților pentru evitarea LOC-I.

Responsabil – DOACP

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

7.

AO.02.01 – Siguranța pistei – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip ”Runway excursion (RE)”

Descriere

„Ieșirea de pe pistă” (RE) înseamnă depășirea suprafeței pistei, în axul acesteia sau în lateral. (ICAO)

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

Tipuri de ieșiri de pe pistă pot fi:

- 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 deviază lateral pe parcursul procedurii de decolare, întrerupere a decolării sau aterizare.

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 a 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.

Conform Portofoliului de riscuri la adresa aviației civile din România – 2018, acest tip de eveniment reprezintă cel mai ridicat risc pentru operațiunile CTA cu avioane, reprezentând principala cauză a accidentelor soldate cu răniți și a incidentelor grave.

Obiectiv

Reducerea frecvenței de apariție a evenimentelor de tip RE.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

MST.007 - Includerea aspectelor referitoare la ”Runway excursion – RE” în Programele naționale de siguranță

Indicator de performanță

Evenimente de tip RE pentru operațiuni CAT.

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

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 performanță

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 eveniment RE.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Evidențierea a măsurilor de reducere a riscului prezentat de principalii precursori ai acestui tip de evenimente, respectiv:

Domeniul aerodromuri:

- Asigurarea coeficientul de frânare pe timpul operațiunilor și folosirea echipamentelor de determinare a coeficientului de frânare, vara și iarna;
- Raportarea condițiilor de pe suprafețele de mișcare;
- Lucrul sub presiunea traficului, inspecția, dezăpezirea sub trafic și raportarea condițiilor.

Domeniul operațiuni aeriene:

- Managementul segmentului de apropiere (*Approach path management*);
- Întreruperea decolării la viteză mare (*High-speed rejected take-off*);
- Aterizare în condiții meteo adverse (*Landing in adverse met conditions*).

Responsabil – GL-AD/ GL-CAT

2. Continuarea promovării aplicării prevederilor Planul european de acțiune pentru prevenirea ieșirilor de pe pistă (European Action Plan for the Prevention of Runway Excursion), precum și a celor dezvoltate de alte organizații

Responsabil – BAS/DANA/DOACP/GL-AD/ GL-CAT

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

8.

AO.02.02 – Siguranța pistei – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip "Runway incursion (RI)"

Descriere

(ICAO 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 sunt⁷:

- 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.

Obiectiv

Reducerea frecvenței de apariție a evenimentelor de tip RI.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

MST.014 - Includerea aspectelor referitoare la "Runway incursion – RI" în Programele naționale de siguranță

Indicator de performanță

Evenimente de tip RI pentru operațiuni CAT.

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.

Ținta de performanță

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

⁷ Sursa: Eurocontrol Skybrary

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Nivel de alertă

Oricând are loc un eveniment RI.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Evidențierea a măsurilor de reducere a riscului prezentat de principalii precursori ai acestui tip de evenimente, respectiv:

Domeniul aerodromuri:

- Accesul pe suprafața de manevră fără respectarea procedurilor;
- Nerespectarea indicațiilor elementelor de control;
- Nerespectarea autorizării ATC (*Deviation of ATC clearance*)..

Domeniul operațiuni aeriene:

- Nerespectarea autorizării ATC (*Deviation of ATC clearance*);
- Percepția și conștientizarea situației (*Perception and situational awareness*);
- Nerespectarea indicațiilor elementelor de control.

Responsabil – GL-AD/ GL-CAT

2. Promovarea aplicării prevederilor:

- a. Doc 9870: Manual de prevenire a incursiunilor pe pistă (Manual of the Prevention of Runway incursion)
- b. Planul european de acțiune pentru prevenirea incursiunilor pe pistă (European Action Plan for the Prevention of Runway Incursion);
- c. Documentelor pe această temă dezvoltate de alte organizații.

Responsabil – BAS/DANA/DOACP/GL-AD/ GL-CAT

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

9.

AO.02.03 – Siguranța pistei – Creșterea importanței Comitetelor pentru siguranța pistei (LRST)

Descriere

Comitetele pentru siguranța pistei (*Local Runway Safety Team – LRST*) constituie un element cheie în programele de siguranță a pistei pe un aerodrom, asigurând concentrarea tuturor părților implicate asupra siguranței pistei.

Un LRST trebuie să fie compus cel puțin din toate părțile implicate în operațiunile de decolare și aterizare, respectiv: operatorul de aerodrom, furnizorul de informații aeronautice, furnizorul de servicii de navigație aeriană, operatorii aerieni care operează pe aerodrom, asociații ale piloților sau controlorilor de trafic locali, alte organizații relevante care operează pe suprafața de manevră, etc.

Obiectiv

Stimularea unui management proactiv al siguranței pistei și reducerea riscurilor specifice, în special al evenimentelor de tip RE și RI (vezi AO.02.01 și AO.02.02).

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

n.a.

Indicator de performanță

Aeroporturi la care LRST este operațional.

Măsurare

Se măsoară procentul de aeroporturi la care un LRST este operațional, din totalul de aeroporturi din România.

Ținta de performanță

Toate aeroporturile din România au LRST operaționale.

Nivel de alertă

n.a.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Elaborarea de proceduri obligatorii privind funcționarea LRST.
Responsabil – BAS/DANA
2. Includerea în auditurile de supraveghere a verificării funcționării LRST.
Responsabil – DANA

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

10.

AO.03.01 – Pierderea eșalonării – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip ”Mid-air collision – (MAC)”

Descriere

AIRPROX, alerte ACAS (Aircraft Collision Avoidance System), eșalonare inadecvată sau coliziune/cvasi-coliziune a aeronavelor în zbor.⁸

Obiectiv

Reducerea frecvenței de apariție a evenimentelor de tip MAC.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

MST.010 - Includerea aspectelor referitoare la ”Mid-air collisions – MAC” în Programele naționale de siguranță

Indicator de performanță

Evenimente de tip MAC produse în spațiul aerian al României.

Măsurare

Se măsoară numărul de evenimente de tip MAC produse în spațiul aerian al României.

Ținta de performanță

Tendință de scădere a numărului anual de evenimente de tip MAC/.

Nivel de alertă

Oricând are loc un eveniment de tip MAC.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Evidențierea măsurilor de reducere a riscului prezentat de principalii precursori ai acestui tip de evenimente, respectiv:
 - Detectare incorectă a conflictelor / reacție incorectă a pilotului (*Improper conflict detection / incorrect pilot response*);
 - Nerespectarea autorizării ATC (*Deviation of ATC clearance*);
 - Pătrundere neautorizată (*Airspace infringement*)

Responsabil – GL-CAT

⁸ ECCAIRS Aviation 1.3.0.12 - Data Definition Standard English – Attribute Values - 29 April 2013.

<https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/ADREP-Taxonomies.aspx>

[https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Documents/ADREP%20Taxonomy/ECCAIRS%20Aviation%201.3.0.12%20\(VL%20for%20AttrID%20%2032%20-%20Aircraft%20category\).pdf](https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Documents/ADREP%20Taxonomy/ECCAIRS%20Aviation%201.3.0.12%20(VL%20for%20AttrID%20%2032%20-%20Aircraft%20category).pdf)

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

11.

AO.03.02 – Pierderea eșalonării – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip "Pierderea eșalonării între aeronave civile și militare"

Descriere

La nivel european au fost raportate o serie de evenimente privind pierderea eșalonării între aeronave civile și militare, cât și o creștere a traficului militar necooperant deasupra "High Seas".

În consecință, la solicitarea Comisiei Europene, EASA a efectuat o analiză tehnică a evenimentelor de acest tip și a emis o serie de recomandări pentru statele membre.

Obiectiv

Aplicarea recomandărilor EASA în scopul reducerii riscului prezentat de evenimentele de tip "Pierderea eșalonării între aeronave civile și militare".

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

MST.024 - Pierderea eșalonării între aeronave civile și militare

Indicator de performanță

Evenimente de tip "Pierderea eșalonării între aeronave civile și militare" produse în spațiul aerian al României.

Măsurare

Se măsoară numărul de evenimente de tip "Pierderea eșalonării între aeronave civile și militare" produse în spațiul aerian al României.

Ținta de performanță

Tendință de scădere a numărului anual de evenimente de tip "Pierderea eșalonării între aeronave civile și militare".

Nivel de alertă

Oricând are loc un eveniment de tip "Pierderea eșalonării între aeronave civile și militare".

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Aplicarea în totalitate a recomandărilor emise de EASA pentru reducerea riscului prezentat de evenimentele de tip "Pierderea eșalonării între aeronave civile și militare".

Responsabil – DANA

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

12.

AO.04.01 – Siguranța operațiunilor la sol

Descriere

Această arie de acțiuni se referă la acțiuni în scopul reducerii riscului de producere a evenimentelor ce implică coliziunea unei aeronave cu altă aeronavă, cu un obstacol sau vehicul în timp ce aeronava se află în mișcare, autopropulsată sau tractată. Sunt incluse în această categorie și evenimentele legate de groundhandling (încărcarea aeronavei, alimentare cu combustibil, etc.). Nu sunt incluse coliziunile ce au loc pe pistă.

Obiectiv

Reducerea frecvenței de apariție a evenimentelor tip "siguranța operațiunilor la sol".

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

MST.018 - Includerea aspectelor referitoare la "Siguranța operațiunilor la sol" în Programele naționale de siguranță

Indicator de performanță

Evenimente de tip "siguranța operațiunilor la sol" produse cu implicarea unui agent aeronautic român.

Măsurare

Se măsoară numărul de evenimente de tip "siguranța operațiunilor la sol" produse cu implicarea unui agent aeronautic român, raportat la numărul de mișcări pe aeroporturile din România.

Ținta de performanță

Tendință de scădere a numărului de evenimente de tip "siguranța operațiunilor la sol"/ 100.000 total mișcări față de media pe ultimii 5 ani.

Nivel de alertă

Oricând numărul evenimentelor de acest tip pe trimestru depășește media trimestrială a evenimentelor de acest tip în ultimii 5 ani.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Evidențierea și aplicarea măsurilor de reducere a riscului prezentat de principalii precursori ai acestui tip de evenimente, respectiv:
 - Respectarea prevederilor din Manualul de management al platformei.
 - Deservirea în condiții meteo nefavorabile.
 - Comunicațiile și barierele lingvistice.

Responsabil – DANA/GL-AD/BAS

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

13.

AO.05.01 – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tipul ”Apropiere periculoasă față de sol – Controlled flight into terrain (CFIT)”

Descriere

Coliziune sau cvasi-coliziune a unui zbor cu solul, cu o suprafață de apă sau obstacol, fără a exista indicații de pierdere a controlului aeronavei.⁹

Obiectiv

Reducerea frecvenței de apariție a evenimentelor tip CFIT.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

MST.006 - Includerea aspectelor referitoare la ”Controlled flight into terrain – CFIT” în Programele naționale de siguranță

Indicator de performanță

Evenimente de tip CFIT produse în spațiul aerian al României.

Măsurare

Se măsoară numărul de evenimente de tip CFIT din spațiul aerian al României

Ținta de performanță

Tendință de scădere a numărului anual de evenimente de tip CFIT.

Nivel de alertă

Oricând are loc un eveniment de tip CFIT.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Evidențierea și aplicarea măsurilor de reducere a riscului prezentat de principalii precursori ai acestui tip de evenimente, respectiv:
 - Semnal ILS eronat sau întrerupt (*False or disruptive ILS signal capture*);
 - Apropiere sub panta ILS (*Deviation below glideslope*);
 - Setarea incorectă a FMS (*Flight Management System incorrectly set*).

Responsabil – DANA/DOACP/GL-CAT

⁹ ECCAIRS Aviation 1.3.0.12 - Data Definition Standard English – Attribute Values - 29 April 2013.

<https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/ADREP-Taxonomies.aspx>
[https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Documents/ADREP%20Taxonomy/ECCAIRS%20Aviation%201.3.0.12%20\(VL%20for%20AttrID%20%2032%20-%20Aircraft%20category\).pdf](https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Documents/ADREP%20Taxonomy/ECCAIRS%20Aviation%201.3.0.12%20(VL%20for%20AttrID%20%2032%20-%20Aircraft%20category).pdf)

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

14.

AO.06.01 – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tipul "Foc, fum și gaze toxice)"

Descriere

Focul necontrolat la bordul unei aeronave, în special când aceasta se află în zbor, constituie unul din pericolele cele mai grave la adresa siguranței. În această arie de acțiuni se includ și incendiile produse în cazul prăbușirii aeronavei.

Incendiile în timpul zborului pot duce în final la pierderea controlului asupra aeronavei, fie datorită apariției defecțiunilor structurale sau ale sistemelor de control, fie datorită incapacității echipajului. Incendiile la sol au tendința de a se extinde rapid și de a produce victime în situația în care răspunsul la situația de urgență nu este adecvat. De asemenea fumul și gazele toxice, fie că sunt asociate focului sau nu, pot duce la incapacitarea pasagerilor sau a echipajului, constituind astfel un pericol major.

Obiectiv

Reducerea riscului asociat evenimentelor tip "Foc, fum și gaze toxice".

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

MST.005 - Includerea aspectelor referitoare la "Foc, fum și gaze toxice" în Programele naționale de siguranță

Indicator de performanță

Evenimente de tip "Foc, fum și gaze toxice" produse cu implicarea unui agent aeronautic român.

Măsurare

Se măsoară numărul de evenimente de tip "Foc, fum și gaze toxice" produse cu implicarea unui agent aeronautic român.

Ținta de performanță

Tendență de scădere a numărului de evenimente de tip "Foc, fum și gaze toxice".

Nivel de alertă

Oricând are loc un eveniment de tip "Foc, fum și gaze toxice".

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Evidențierea și aplicarea măsurilor de reducere a riscului prezentat de principalii precursori ai acestui tip de evenimente, respectiv:
 - Defecțiuni cablaj;
 - Contaminare suprafețe izolante;
 - Supraîncălzirea bateriilor cu litiu.

Responsabil – BAS/DOACP/DN/GL-CAT/ GL-AD

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

2. Aplicarea recomandărilor emise prin buletinele de siguranță de către ICAO și EASA, referitoare la pericolele implicate de bateriile cu lithiu sau alte evenimente legate de incendii.

Responsabil – BAS/DANA/DOACP

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

15.

AO.07.01 – Defecțiuni a unui sistem/unei componentă – reducerea riscului asociat evenimentelor de tip ”System/Component Failure or Malfunction – Power Plant (SCF-PP)”

Descriere

Cedere/Funcționare defectuoasă a sistemelor sau componentelor – grup motopropulsor.¹⁰

Obiectiv

Reducerea riscului asociat anumitor evenimente de tip SCF-PP înregistrate de operatori aerieni români.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

n.a.

Indicator de performanță

Anumite evenimente măsurate (vezi paragraful de mai jos) de tip SCF-PP înregistrate de operatorii aerieni români.

Măsurare

Se măsoară numărul de evenimente de tip SCF-PP, raportat la numărul de mișcări în spațiul aerian național, înregistrate de operatorii aerieni români, din categoria ”engine failure”.

Ținta de performanță

Tendență de scădere a numărului de evenimente de tip SCF-PP din categoriile menționate la paragraful anterior.

Nivel de alertă

Oricând are loc un eveniment de acest tip.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Evidențierea și aplicarea măsurilor de reducere a riscului prezentat de principalii precursori ai acestui tip de evenimente, respectiv:
 - Întreținere defectuoasă;
 - Cedare componente;
 - Defecțiune sistem alimentare combustibil.

Responsabil – DN/DOACP/BAS/ GL-CAT

¹⁰ ECCAIRS Aviation 1.3.0.12 - Data Definition Standard English – Attribute Values - 29 April 2013.

<https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/ADREP-Taxonomies.aspx>

[https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Documents/ADREP%20Taxonomy/ECCAIRS%20Aviation%201.3.0.12%20\(VL%20for%20AttrID%20%2032%20-%20Aircraft%20category\).pdf](https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Documents/ADREP%20Taxonomy/ECCAIRS%20Aviation%201.3.0.12%20(VL%20for%20AttrID%20%2032%20-%20Aircraft%20category).pdf)

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

16.

AO.07.02 – Defecțiuni a unui sistem/ unei componente – reducerea riscului asociat evenimentelor de tip "System/Component Failure or Malfunction – Non Powerplant (SCF-NP)"

Descriere

Cedere/Funcționare defectuoasă a sistemelor sau componentelor – altele decât grupul motopropulsor.¹¹

Conform Portofoliului de riscuri la adresa aviației civile din România – 2018, evenimentele de tip SCF-NP cu cel mai ridicat risc îl reprezintă cele de tip "Depresurizare", constituind o cauză importantă de incidente grave.

Obiectiv

Reducerea riscului asociat anumitor evenimente de tip SCF-NP înregistrate de operatori aerieni români.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

n.a.

Indicator de performanță

Anumite evenimente măsurate (vezi paragraful de mai jos) de tip SCF-NP înregistrate de operatorii aerieni români care efectuează operațiuni CAT.

Măsurare

Se măsoară numărul de evenimente de tip SCF-NP raportat la numărul de mișcări în spațiul aerian național, înregistrate de operatorii aerieni români, din categoria "Depresurizare".

Ținta de performanță

Tendință de scădere a numărului de evenimente de tip SCF-NP din categoriile menționate la paragraful anterior.

Nivel de alertă

Când numărul de evenimente pe trimestru depășește media trimestrială a evenimentelor de acest tip în ultimii 5 ani.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Evidențierea principalilor precursori ai evenimentelor de tip SCF-NP referitoare la „Depresurizare” și a măsurilor de reducere a riscului prezentat de aceștia.

Responsabil – GL-CAT

¹¹ ECCAIRS Aviation 1.3.0.12 - Data Definition Standard English – Attribute Values - 29 April 2013.

<https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/ADREP-Taxonomies.aspx>
[https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Documents/ADREP%20Taxonomy/ECCAIRS%20Aviation%201.3.0.12%20\(VL%20for%20AttrID%20%2032%20-%20Aircraft%20category\).pdf](https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Documents/ADREP%20Taxonomy/ECCAIRS%20Aviation%201.3.0.12%20(VL%20for%20AttrID%20%2032%20-%20Aircraft%20category).pdf)

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

17.

AO.08.01 – Rata de apariție a neconformităților ca urma a inspecțiilor la platformă

Descriere

„INSPECTIA LA PLATFORMĂ” așa cum este definită în art. 4 din Regulamentul (EU) Nr. 965 / 2012 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 a acestui parametru este dată în cele ce urmează.

Indicator de performanță

Rata de apariție a neconformităților ca urma a inspecțiilor la platformă

Măsurare

Pentru o aeronavă:

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

C1 – număr de neconformități de Cat. 1;

C2 – număr de neconformități de Cat. 2;

C3 – număr de neconformități de Cat. 3;

Ni - număr de inspecții efectuate la o aeronavă

Ra – rata de apariție a neconformităților pentru o aeronava 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 de aeronave din AOC inspectate.

Pentru AACR (și respectiv pentru țară)

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

Unde:

- *m* este numărul de operatori aerieni români inspectați;

Ținta de performanță

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

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

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.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Continuarea activității Grupului de lucru RAMP, instituit în cadrul R.A. AACR.

Responsabil – DOACP

2. Introducerea în SMS-ul fiecărui operator aerian a procedurii specifice de răspuns și de rezolvare a neconformităților relevate de inspecțiile RAMP (SAFA/SACA).

Responsabil – DOACP

3. Prioritizarea inspecțiilor și auditurilor AACR în funcție de punctajul operatorilor aerieni rezultat ca urmare a neconformităților înregistrate de inspecțiile RAMP.

Responsabil – DOACP

4. Organizarea de întâlniri de lucru cu operatorii aerieni.

Responsabil – DOACP

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Aria de acțiune: Operațiuni cu elicoptere

Această arie de acțiuni include toate operațiunile efectuate cu elicoptere. Spre comparație, EPAS 2018-2022 include în această arie de acțiune operațiunile efectuate cu elicoptere, de tip CAT, offshore și lucru aerian.

18.

AO.09.01 – Creșterea gradului de siguranță a operațiunilor cu elicoptere

Descriere

Conform *Portofoliului de riscuri la adresa aviației civile din România – 2018*, principalele zone de risc pentru operațiunile cu elicoptere sunt:

- LOC-I (*Loss of control in flight*), care a constituit cauza tuturor accidentelor soldate cu morți în cadrul tipului de operațiuni analizat, precum și a incidentului grav;
- LOC-G (*Loss of control on ground*), CFIT (*Controlled flight into terrain*) și ARC (*Abnormal runway contact*) constituie principalele cauze ale accidentelor fără victime;
- Evenimentele de tip AI (*Airspace infringement*) și SCF-PP (*System/ component failure – powerplant*) constituie principalele cauze ale incidentelor.

Zonele de risc de mai sus coincid, în cea mai mare parte, cu cele evidențiate la nivelul EASA prin *Raportul de siguranță 2017*.

Obiectiv

Monitorizarea în scopul evidențierii mijloacelor de control a riscurilor asociate evenimentelor în operațiunile cu elicoptere.

Creșterea gradului de conștientizare a riscurilor și a bunelor practici în rândul comunității operatorilor de elicoptere

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

MST.015 - Evenimente referitoare la siguranța operațiunilor cu elicoptere

Indicator de performanță

Evenimente de tip LOC-I, LOC-G, CFIT, ARC, AI SCF-PP și SCF-NP în operațiunile cu elicoptere.

Măsurare

Se măsoară numărul de evenimente de tip LOC-I, LOC-G, CFIT, ARC, AI.

Pentru evenimentele de tip SCF-PP, se măsoară cele din categoria "tail rotor and main rotor failures or malfunctions".

Pentru evenimentele de tip SCF-NP, se măsoară cele din categoria "loss of redundancy of essential systems – electrical, hydraulically, NAV, flight controls, landing gear".

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Ținta de performanță

Tendință de scădere a numărului anual de evenimente.

Nivel de alertă

Oricând are loc un eveniment de tipul celor descrise mai sus în operațiunile cu elicoptere.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Evidențierea principalilor precursori ai evenimentelor de tip LOC-I, LOC-G, CFIT, ARC, AI, SCF-PP și SCF-NP în operațiunile cu elicoptere altele decât CAT, și a măsurilor de reducere a riscului prezentat de aceștia.

Responsabil – GL-LAGA/ SGL-LAGA-HE

2. Organizarea de întâlniri anuale sau bi-anuale cu operatorii de elicoptere în care se promovează documentele elaborate de EHEST, IHST, HeliOffshore, precum și cele elaborate la nivelul AACR.

Responsabil – DOACP/ GL-LAGA/ SGL-LAGA-HE

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Aria de acțiune: Operațiuni de aviație generală

Cuprinde acțiuni ce au ca scop reducerea principalelor riscurilor la adresa siguranței operațiunilor de aviație generală, cu aeronave altele decât elicoptere (avioane, ULM, AUN). Prin comparație, aria de acțiune echivalentă din EPAS 2018–2022 se referă numai la operațiunile de aviație generală de agrement, cu aeronave cu aripă fixă.

19.

AO.10.01 – Elemente sistemice favorizante – îmbunătățirea diseminării informațiilor de siguranță

Descriere

Cuprinde acțiuni care afectează sistemul aviației generale în întregul ei, acoperind mai multe riscuri specifice la adresa siguranței în acest domeniu.

Acțiunea constă în diseminarea de materiale de promovare a siguranței operațiunilor de aviație generală, prin organizarea de către AACR, Aeroclubul României și/sau asociații din domeniu.

Obiectiv

Reducerea numărului de victime produse ca urmare a accidentelor de aviație generală.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

MST.025 - Îmbunătățirea diseminării informațiilor de siguranță

Indicator de performanță

Întâlniri pe teme de siguranță cu agenții aeronautici civili care efectuează operațiuni de aviație generală.

Măsurare

Număr de întâlniri pe teme de siguranță organizate.

Ținta de performanță

Organizarea, cu o frecvență cel puțin constantă, de întâlniri pe teme de siguranță a operațiunilor de aviație generală

Nivel de alertă

n.a.

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Evidențierea a măsurilor de reducere a riscului prezentat de principalii precursori ai acestui tip de evenimente, respectiv:

- Nerespectarea cerințelor programului de întreținere;
- Aprecierea eronată a performanțelor aeronavei;
- Eroare în identificarea terenului de aterizare și a stării acestuia.

Responsabil – GL-LAGA

2. Organizarea de întâlniri periodice cu operatorii de aviație generală pentru diseminarea informațiilor de siguranță specifice.

Responsabil – DOACP/ DN/ GL-LAGA/ ACR/ AZLR

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

20.

AO.10.02 – Elemente sistemice favorizante – Dezvoltarea Culturii Juste în aviația generală

Descriere

Cuprinde acțiuni care afectează sistemul aviației generale în întregul ei, acoperind mai multe riscuri specifice la adresa siguranței în acest domeniu.

Acțiunea constă în includerea în PNSAC a unor prevederi specifice Culturii Juste în aviația generală, în scopul încurajării raportării evenimentelor și a favorizării comportamentului pozitiv privind siguranța.

Obiectiv

Încurajarea raportării evenimentelor în aviația generală.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

MST.027

Indicator de performanță

Numărul de raportări efectuate de agenți aeronautici civili care efectuează operațiuni de aviație generală.

Măsurare

Număr de raportări efectuate de operatorii de aviație generală.

Ținta de performanță

Creșterea numărului de raportări efectuate de agenți aeronautici civili care efectuează operațiuni de aviație generală

Nivel de alertă

n.a.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Includerea în PNSAC a unor prevederi specifice Culturii Juste în aviația generală.

Responsabil – BAS/DOACP/DN

2. Promovarea prevederilor referitoare la Cultura Justă în rândul agenților aeronautici civili care efectuează operațiuni de aviație generală.

Responsabil – BAS/DOACP/DN/ GL-LAGA/ ACR/ AZLR

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

21.

AO.10.03 – Pierderea eșalonării – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip ”Pătrunderi neautorizate în spațiul aerian controlat (*Airspace infringement*)” de către aeronave de aviație generală

Descriere

Evenimentele de tip MAC avute în vedere în această arie de acțiune constituie o extindere a evenimentelor abordate la acțiunea AO.03.01. și AO.03.02 la operațiunile de aviație generală.

La nivel european s-a evidențiat faptul că unul din principalii precursori ai acestui tip de eveniment îl constituie evenimentele de tip ”Airspace infringement”, alături de complexitatea organizării spațiului aerian și a aspectelor tehnologice.

Obiectiv

Reducerea riscului asociat evenimentelor de tip ”Airspace infringement” în aviația generală.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

MST.016 - Riscuri generate de operațiunile de aviație generală ce conduc la pătrunderi neautorizate în spațiul aerian controlat

Indicator de performanță

Evenimente de tip ”Airspace infringement” produse cu implicarea unui operator/pilot aflat în aria de responsabilitate a autorităților competente române.

Măsurare

Se măsoară numărul de evenimente de tip ”Airspace infringement” produse cu implicarea unui operator/pilot aflat în aria de responsabilitate a autorităților competente române.

Ținta de performanță

Tendință de scădere anuală a numărului de evenimente de ”Airspace infringement”.

Nivel de alertă

Când numărul de evenimente pe trimestru depășește media trimestrială a evenimentelor de acest tip în ultimii 5 ani.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Evidențierea a măsurilor de reducere a riscului prezentat de principalii precursori ai acestui tip de evenimente, respectiv:
 - Zboruri fără convorbiri radio bilaterale cu unitatea ATC;
 - Comunicare slabă/deficitară între piloți și unitatea ATC;
 - Lipsa dotării corespunzătoare a aeronavelor cu echipamente specifice (radio 8.33 KHz, transponder)

Responsabil – GL-LAGA/ ACR/ AZLR

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Domeniul: Emergent

Aria de acțiune: Aeronave fără pilot utilizate în aplicații civile

Majoritatea statelor membre UE au adoptat prevederi naționale pentru a asigura operarea în siguranță a aeronavelor fără pilot (în mod uzual denumite drone) având masa maximă la decolare mai mică sau egală cu 150 kg. În consecință, la nivelul UE nu există în prezent reglementări armonizate cu privire la condițiile legale de utilizare a aeronavelor fără pilot în activități de lucru aerian și aviație generală, statele dezvoltând, pe baza experienței proprii, reglementări naționale specifice. Intenția Comisiei Europene este aceea de a elimina pragul de 150 kg și de a extinde competențele EASA asupra întregului domeniu al aeronavelor fără pilot în tot ceea ce înseamnă proiectare, producție, întreținere, licențiere personal și activități de zbor.

22.

AE.01.01 – Reducerea riscurilor asociate operării aeronavelor fără pilot utilizate în aplicații civile

Descriere

Aeronave fără pilot – aeronavele ghidate fie de către un pilot automat de la bordul lor, fie prin telecomandă de la un centru de control de la sol sau dintr-o altă aeronavă pilotată de echipaj uman¹².

Obiectiv

Reducerea numărului de evenimente produse în urma operării aeronavelor fără pilot utilizate în aplicații civile, în spațiul aerian național.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

n.a.

Indicator de performanță

Evenimente produse în urma operării aeronavelor fără pilot utilizate în aplicații civile în spațiul aerian național.

Măsurare

Se măsoară numărul de evenimente produse în urma operării aeronavelor fără pilot utilizate în aplicații civile în spațiul aerian național/ numărul de aeronave fără pilot înregistrate.

Ținta de performanță

Reducerea numărului de evenimente produse în urma operării aeronavelor fără pilot utilizate în aplicații civile în spațiul aerian național/ numărul de aeronave fără pilot utilizate în aplicații civile înregistrate.

¹² Codul Aerian al României

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Nivel de alertă

n.a.

Măsuri pentru atingerea țintei de performanță

1. Transpunerea în legislația națională a tuturor SARPs emise de ICAO în domeniul operării aeronavelor fără pilot utilizate în aplicații civile.

Responsabil – DN/DOACP/DANA

2. Aplicarea tuturor reglementărilor și GM emise la nivel european în domeniul operării aeronavelor fără pilot utilizate în aplicații civile.

Responsabil – DN/DOACP/DANA

3. Promovarea și conștientizarea necesității operării în siguranță a aeronavelor fără pilot utilizate în aplicații civile.

Responsabil – DN/DOACP/DANA/ BAS

Planul național de siguranță a aviației civile

2018 - 2022

Aria de acțiune: Modele de afaceri emergente

Datorită creșterii complexității industriei aeronautice, a crescut în mod semnificativ numărul de interfețe dintre agenții aeronautici civili, beneficiarii serviciilor oferite de aceștia și autoritățile de reglementare.

Pentru a reduce riscurile asociate acestei situații este necesară, pe de o parte, o mai bună colaborare între autoritățile competente de supervizare din statele membre (cooperative oversight), iar pe de altă parte EASA trebuie să evalueze dacă noile modele de afaceri practicate de agenții aeronautici sunt acoperite de sistemul existent de reglementare în domeniul siguranței.

23.

AE.02.01 – Îmbunătățirea culturii de siguranță la nivelul operatorilor aerieni

Descriere

Operatorii aerieni le revin o serie de obligații privind raportarea evenimentelor de aviației civilă ce decurg în principal din prevederile Regulamentului 376/2014.

Obiectiv

Menținerea culturii de siguranță la nivelul operatorilor aerieni indiferent de noile modele de afaceri.

Creșterea nivelului de raportare a evenimentelor de aviație civilă la operatorii de aviație generală.

Acțiunea corespondentă din EPAS 2018–2022

n.a.

Indicator de performanță

Raportări de evenimente de aviație civilă transmise de operatorii aerieni CIAS și/sau AACR.

Măsurare

Se măsoară numărul de raportări de evenimente de aviație civilă transmise de operatorii aerieni, raportat la numărul de km zburători.

Ținta de performanță

Tendință de creștere a numărului de de raportări de evenimente de aviație civilă transmise de operatorii aerieni/ 100.000 de km zburători.

Nivel de alertă

n.a.

Măsură pentru atingerea țintei de performanță

1. Evaluarea, cu ocazia activității de supervizare, a modului de respectare a cerințelor ce revin operatorilor aerieni prin Regulamentul nr. 376/2014.

Responsabil – DOACP

Planul național de siguranță a aviației civile
2018 - 2022