

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - Program din 03 august 2022**Programul național de siguranță în aviația civilă, din
03.08.2022**

În vigoare de la 10 august 2022

Consolidarea din data de 10 noiembrie 2025 are la bază publicarea din Monitorul Oficial, Partea I nr. 792bis din 10 august 2022 și include modificările aduse prin următoarele acte: Ordin 695/2025; Ultimul amendament în 15 iulie 2025.

Temei legal:

Art. 7. - Programul național de siguranță - din Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor nr. 2014/30/UE și nr. 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului

**CAPITOLUL I
INTRODUCERE****SECȚIUNEA 1
Definiții și abrevieri****Definiții**

Art. 1. - În cuprinsul prezentului document se aplică următoarele definiții:

a) Accident - înseamnă un accident în înțelesul art. 2 (1) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010¹.

¹ 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 nr. 94/56/CE.

b) Aeronavă - înseamnă o aeronavă în înțelesul art. 3 (28) din Regulamentul (UE) nr. 2018/1139².

² Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor nr. 2014/30/UE și nr. 2014/53/UE ale

Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului.

c) Cultura justă - înseamnă cultură justă în înțelesul art. 2 (12) din Regulamentul (UE) nr. 376/2014³.

³ Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei nr. 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei.

d) Incident grav - înseamnă un incident grav în înțelesul art. 2 (7) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010

e) Siguranță - situația în care riscurile la adresa aviației, legate de operarea aeronavelor sau în sprijinul operării acestora, sunt reduse și controlate la un nivel acceptabil.

f) Risc la adresa aviației - înseamnă un risc la adresa aviației în înțelesul punctului nr. 85 din Anexa nr. I la Regulamentul (UE) nr. 2017/373⁴.

⁴ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) nr. 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011

g) Pericol - înseamnă un pericol în înțelesul art. 2 (10) din Regulamentul (UE) nr. 376/2014⁵.

⁵ Regulamentului (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei nr. 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 1.321/2007 și (CE) nr. 1.330/2007 ale Comisiei.

h) Personal tehnic - înseamnă personalul care îndeplinește funcții legate de siguranță, pentru sau în numele statului.

i) Sistem de management al siguranței - înseamnă un Sistem de management al siguranței în înțelesul art. 2 (18) din Regulamentul (UE) nr. 376/2014.

j) Supraveghere - înseamnă supraveghere în înțelesul art. 3 (1) din Regulamentul (UE) nr. 2018/1139.

k) Performanța siguranței - înseamnă performanța siguranței în înțelesul art. 3 (25) din Regulamentul (UE) nr. 2018/1139.

l) Indicator de performanța siguranței - înseamnă indicator de performanță a siguranței în înțelesul art. 3 (26) din Regulamentul (UE) nr. 2018/1139.

m) Țintă de performanța siguranței - înseamnă țintă de performanță a siguranței în înțelesul art. 3 (27) din Regulamentul (UE) nr. 2018/1139.

n) Program național de siguranță - înseamnă un Program național de siguranță în înțelesul art. 2 (15) din Regulamentul (UE) nr. 376/2014.

Abrevieri

Art. 2. - În cuprinsul prezentului document se utilizează următoarele abrevieri:

a) AACR - Autoritatea Aeronautică Civilă Română
b) AAMN - Autoritatea Aeronautică Militară Națională
c) AIAS - Autoritatea de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile
d) ATM/ANS - Managementul Traficului Aerian / Servicii de Navigație Aeriană
e) AUN - Aeronave ultraușoare nemotorizate
f) CE - Elementele critice pentru supravegherea siguranței (Critical Elements)

g) CNSig - Comitetul național de siguranță a aviației

h) EASA - Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (European Union Aviation Safety Agency)

i) EASP - Programul european de siguranță a aviației (European Aviation Safety Programme)

j) EPAS - Planul european pentru siguranța aviației (European Plan for Aviation Safety)

k) GASP - Plan global de siguranță a aviației (Global Aviation Safety Plan)

l) GAT - Trafic aerian general (General Air Traffic)

m) ICAO - Organizația Aviației Civile Internaționale (International Civil Aviation Organization)

n) LSPA - Nivel de performanță a siguranței stabilit (Level of safety performance to be achieved).

o) MApN - Ministrul Apărării Naționale

p) MT - Ministerul Transporturilor⁶

⁶ Termenele de "Ministerul Transporturilor" și "ministru transporturilor" sunt folosite în mod generic, indiferent de denumirea oficială.

q) OAT - Trafic aerian operațional (Operational Air Traffic)

r) PNSAC - Programul național de siguranță în aviația civilă

s) PNSA - Planul național pentru siguranța aviației

t) RACR - Reglementare aeronautică civilă română

u) SARPs - Standarde și practici recomandate (Standards and Recommended Practices)

v) SMFA - Statul Major al Forțelor Aeriene

w) SPI - Indicator de performanță a siguranței (Safety Performance Indicator)

x) SPT - Țintă de performanță a siguranței (Safety Performance Target)

- y) SRM - Sistem de management al riscurilor (Safety Risk Management)
- z) SSO - Supraveghere națională privind siguranța - (State Safety Oversight)
- aa) SSP - Program național de siguranță (State Safety Programme)
- bb) SMS - Sistem de management al siguranței (Safety Management System)
- cc) TCO - Third Country Operator
- dd) ULM - Aeronave ultraușoare motorizate
- ee) USOAP - Programul universal ICAO de audituri de supraveghere a siguranței (Universal Safety Oversight Audit Programme)

CAPITOLUL II

CONTEXT INTERNAȚIONAL ȘI NAȚIONAL PRIVIND MANAGEMENTUL SIGURANȚEI

SECȚIUNEA 1

Context global

Organizația Aviației Civile Internaționale (ICAO)

Art. 3. - (1) ICAO este o agenție specializată a Națiunilor Unite, îndatoririle acestei organizații fiind definite în Convenția privind aviația civilă internațională (Convenția de la Chicago), semnată la 5 decembrie 1944 și în prezent, ICAO cuprinde 193 de state semnatare, România aderând la Convenția de la Chicago la 24 aprilie 1965.

(2) Scopul ICAO este acela de a dezvolta politici, principii, standarde și practici recomandate (SARPs) care să fie respectate de aviația civilă internațională.

(3) Convenția de la Chicago este compusă din 19 Anexe, iar principiile privind siguranța aeronautică sunt concentrate în Anexa nr. 19 - Managementul siguranței.

(4) Având în vedere că ICAO nu este un organism de reglementare internațional, SARPs cuprinse în anexele la Convenția de la Chicago nu sunt direct aplicabile, ci trebuie implementate în legislația națională a fiecărui stat semnatar.

Obligațiile statului privind managementul siguranței

Art. 4. - (1) În SARPs cuprinse în Anexa nr. 19 ICAO, ediția a 2-a, completată cu Manualul de management al siguranței (ICAO Doc. 9859 - Safety Management Manual, ediția a 4-a - SMM) sunt prevăzute obligațiile statului privind managementul siguranței.

(2) Prima ediție a Anexei nr. 19 ICAO conținea 2 seturi de prevederi:

a) Prevederi pentru dezvoltarea unui SSP, cu cele 4 componente ale sale (vezi Art. 5. - Componentele SSP), corelat cu mărimea și complexitatea sistemului aviației civile; detaliile privind dezvoltarea acestui SSP se găsesc în capitolul 8 din SMM;

b) Prevederi pentru dezvoltarea unui sistem de SSO, bazat pe cele 8 elemente critice (vezi Art. 6. - Elementele critice ICAO).

(3) Ediția a 2-a a Anexei nr. 19 ICAO, ținând cont de faptul că multe din obligațiile ce decurg din SARPs referitoare la SSO și cele referitoare la SSP sunt interdependente, a integrat cele două seturi de prevederi în noua structură a SSP, prezentată în fig. nr. 1.

(4) Prezentul document este întocmit în conformitate cu această ultimă ediție aflată în vigoare.

Componentele SSP

Art. 5. - Componentele SSP sunt următoarele:

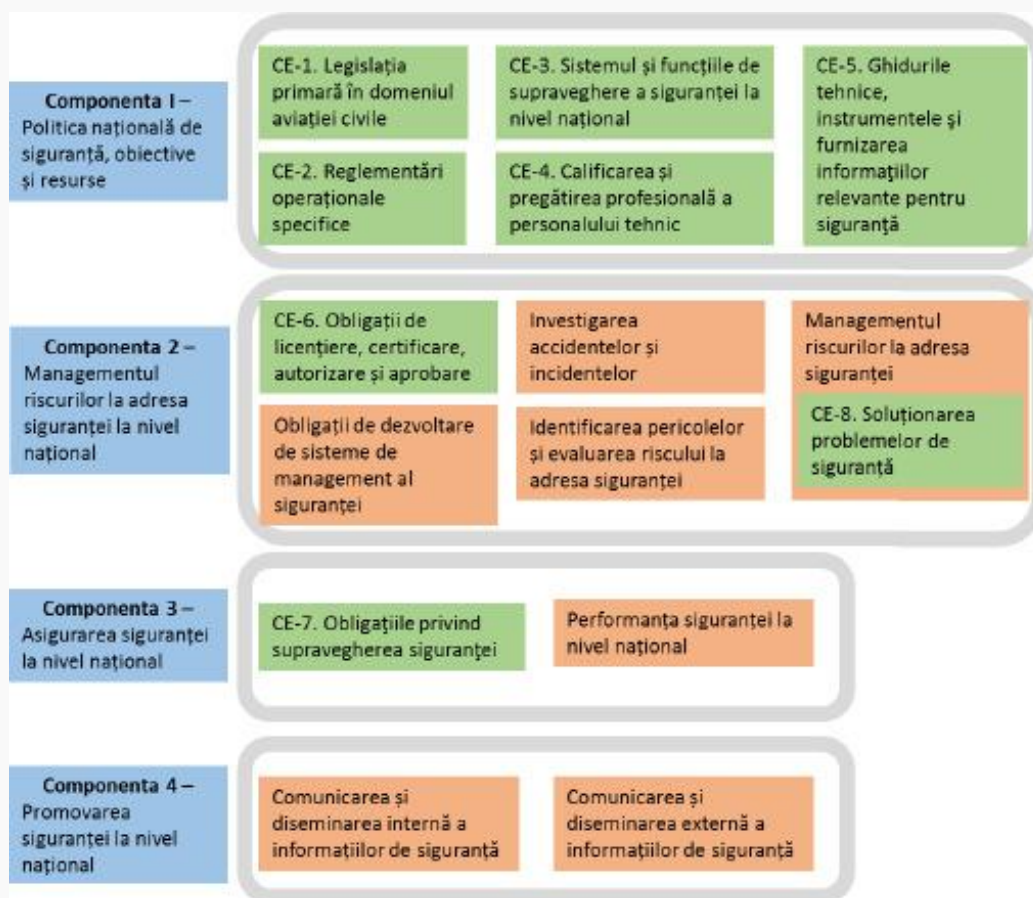
- a) Politica națională de siguranță, obiective și resurse;
- b) Managementul riscurilor la adresa siguranței la nivel național;
- c) Asigurarea siguranței la nivel național;
- d) Promovarea siguranței la nivel național.

Elementele critice ICAO

Art. 6. - (1) Statele contractante ICAO, în efortul lor de a stabili și implementa un sistem eficient de supraveghere a siguranței, se bazează pe CE.

(2) În esență, CE reprezintă instrumentele constitutive ale unui SSO de asigurare a siguranței, și sunt necesare pentru implementarea eficientă a politicii legate de siguranță și a procedurilor asociate. CE trebuie implementate astfel încât responsabilitatea privind siguranța să fie comună, atât a statului cât și a industriei aeronautice.

Fig. nr. 1 - Structura unui SSP integrat



(3) Elementele critice ale unui SSO acoperă întregul spectru de activități de aviație civilă, cuprinzând domenii precum aerodromuri, controlul traficului aerian, comunicații, licențierea personalului, operațiuni de zbor, navigabilitatea aeronavelor, investigarea accidentelor / incidentelor și transportul aerian de mărfuri periculoase;

(4) Elementele critice ale unui SSO sunt:

a) CE-1 - Legislația primară în domeniul aviației civile - adoptarea unei legislații cuprinzătoare și eficiente, compatibilă cu mediul și complexitatea activității aeriene a statului și care să respecte cerințele cuprinse în Convenția privind aviația civilă internațională.

b) CE-2 - Reglementări operaționale specifice - furnizarea de reglementări adecvate pentru a răspunde cel puțin cerințelor naționale care provin din legislația aeriană primară și care prevăd proceduri operaționale standardizate, echipamente și infrastructuri (inclusiv sisteme de management al siguranței și de formare), în conformitate cu SARPs.

c) CE-3 - Sistemul și funcțiile de supraveghere a siguranței la nivel național - înființarea unei autorități de aviație civilă și/ sau a altor autorități relevante sau agenții guvernamentale, condusă de un director executiv, susținută de personalul tehnic și non-tehnic adecvat și dotată cu resurse financiare

adecvate; autoritatea de stat trebuie să își stabilească funcții de reglementare a siguranței, obiectivele și politicile de siguranță.

d) CE-4 - Calificarea și pregătirea profesională a personalului tehnic - stabilirea cerințelor minime de competențe și experiență pentru personalul tehnic care îndeplinește funcții de supraveghere a siguranței și furnizarea de instruire adecvată pentru menținerea și îmbunătățirea competenței acestora la nivelul dorit; instruirea ar trebui să includă formarea inițială și cea recurentă (periodică).

e) CE-5 - Ghidurile tehnice, instrumentele și furnizarea informațiilor relevante pentru siguranță; furnizarea de ghiduri tehnice (inclusiv procese și proceduri), instrumente (inclusiv instalații și echipamente) și informații relevante pentru siguranță, după caz, personalului tehnic, astfel încât să i se permită să își îndeplinească funcțiile de supraveghere a siguranței în conformitate cu cerințele stabilite și într-un mod standardizat; în plus, aceasta include furnizarea de orientări tehnice de către autoritatea de supraveghere către industria aeronautică cu privire la punerea în aplicare a reglementărilor și instrucțiunilor aplicabile.

f) CE-6 - Obligațiile de licențiere, certificare, autorizare și aprobare - implementarea proceselor și procedurilor pentru a se asigura că personalul și organizațiile care desfășoară o activitate aeriană îndeplinesc cerințele stabilite înainte de a li se permite să exercite privilegiile unei licențe, certificat, autorizații și / sau aprobări pentru desfășurarea activității aviatice relevante.

g) CE-7 - Obligațiile privind supravegherea siguranței - implementarea proceselor, cum ar fi inspecțiile și auditurile, necesare pentru a se asigura în mod proactiv că deținătorii de licențe, certificate, autorizații și / sau aprobări continuă să îndeplinească cerințele stabilite și funcționează la nivelul de competență și siguranță cerut de stat pentru desfășurarea unei activități legate de aviație pentru care au fost autorizați, certificați, autorizați și / sau aprobați; aceasta include supravegherea personalului desemnat care îndeplinește funcții de supraveghere a siguranței în numele autorității competente.

h) CE-8 - Soluționarea problemelor de siguranță - punerea în aplicare a proceselor și procedurilor pentru soluționarea deficiențelor identificate care afectează siguranța aviației, existente în sistem și care au fost detectate de autoritatea competentă sau de alte organisme competente. Acestea pot include capacitatea de a analiza deficiențele de siguranță, de a transmite recomandări, de a sprijini soluționarea deficiențelor identificate, precum și de a lua măsuri de aplicare atunci când este cazul.

(5) Implementarea efectivă și consistentă a CE demonstrează capacitatea statului de a asigura supravegherea siguranței și implicit implementarea coerentă a SARPs legate de siguranță, a procedurilor asociate și a materialelor de îndrumare.

(6) Controlul modului în care a fost realizată identificarea componentelor elementelor critice, precum și al modului în care este realizată monitorizarea continuă a acestora la nivel național este asigurat prin audituri periodice efectuate de organismele de aviație civilă europene și internaționale.

Planul global pentru siguranța aviației (GASP)

Art. 7. - (1) GASP, complementar Planului global pentru navigație aeriană (ICAO Global Air Navigation Plan - GANP), stabilește strategia de îmbunătățire continuă a implementării sistemelor de siguranță în aviația civilă, fiind un instrument de măsurare a progresului realizat în domeniul siguranței prin:

- a) menținerea continuității inițiativelor dedicate siguranței;
- b) recunoașterea diferențelor dintre statele membre ICAO, diferențe legate de maturitatea procesului de supraveghere a siguranței, volumul și dezvoltarea traficului aerian și diferitele aspecte operaționale;
- c) asigurarea mijloacelor de stabilire a priorităților în ceea ce privește inițiativele de siguranță.

(2) GASP permite statelor membre să își planifice și să stabilească propriile abordări și priorități în domeniul siguranței, în funcție de capacitățile specifice, programele de siguranță naționale și caracteristicile sistemului național de aviație civilă.

(3) GASP este revizuit din trei în trei ani și aprobat de Consiliul ICAO.

Programul universal ICAO de audituri de supraveghere a siguranței (ICAO USOAP)

Art. 8. - (1) USOAP a fost lansat în anul 1999, ca răspuns la îngrijorările exprimate privind aplicarea unitară a sistemelor SSO în statele membre ICAO; inițial, activitățile USOAP constau din audituri periodice și obligatorii ale sistemelor SSO ale statelor membre ICAO.

(2) Programul a fost extins în anul 2005 cu USOAP Comprehensive Systems Approach, care a inclus evaluarea aplicării tuturor prevederilor legate de siguranță din anexele ICAO; această etapă a programului s-a încheiat în anul 2010.

(3) Perioada 2011 - 2012 a constituit o perioadă de tranziție a programului către o etapă următoare, bazată pe conceptul de evaluare și monitorizare a factorilor de risc, denumită USOAP Continuous Monitoring Approach (USOAP CMA). În sprijinul acestui nou concept, a fost dezvoltată o platformă de monitorizare on-line a sistemelor SSO (deci în timp real), iar activitățile de validare se desfășoară atât on-site cât și off-site.

SECȚIUNEA a 2-a
Context european**Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (EASA)**

Art. 9. - (1) EASA a fost înființată în anul 2002, misiunea acestei instituții în cadrul aviației civile europene fiind:

- a) Asigurarea celui mai înalt nivel comun de siguranță pentru cetățenii europeni;
- b) Asigurarea celui mai înalt nivel comun de protecție a mediului;
- c) Asigurarea unui proces comun de reglementare și certificare în cadrul statelor membre;

d) Facilitarea unei piețe comune interne a aviației civile și asigurarea unui mediu concurențial;

e) Colaborarea cu alte organizații și autorități de reglementare internaționale.

(2) Sarcinile principale ale EASA constau din:

a) Elaborarea de proiecte de regulamente de implementare în toate domeniile de competență;

b) Certificarea și aprobarea produselor și organizațiilor, în domeniile în care EASA are competențe exclusive;

c) Asigurarea supervizării și sprijinirii statelor membre în domeniile în care EASA are competențe comune;

d) Promovarea aplicării standardelor europene și globale;

e) Cooperarea internațională în scopul atingerii celui mai înalt nivel de siguranță pentru cetățenii europeni la nivel global (ex.: EU Safety list, autorizații TCO).

Programul european de siguranță a aviației (EASP)

Art. 10. - (1) Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 instituie noțiunea de EASP (capitolul II - Managementul siguranței, art. 5), document dezvoltat de Comisia Europeană, care descrie funcționarea sistemului european de siguranță a aviației, cuprinzând normele, activitățile și procesele utilizate pentru a gestiona siguranța aviației civile în Uniunea Europeană.

(2) EASP cuprinde cel puțin elementele legate de responsabilitățile naționale privind managementul siguranței, descrise în SARPs, respectiv:

a) politica europeană de siguranță a aviației, obiectivele și resursele;

b) managementul riscurilor de siguranță a aviației europene;

c) asigurarea siguranței aviației europene;

d) promovarea siguranței aviației europene.

Planul European pentru Siguranța Aviației (EPAS)

Art. 11. - (1) Pe lângă EASP, Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 instituie și noțiunea de EPAS (capitolul II - Managementul siguranței, art. 6), ca element central al procesului de management al riscurilor la adresa siguranței la nivel european, ce implică statele membre, industria aviației și EASA.

(2) EPAS identifică, în baza evaluării informațiilor de siguranță relevante, principalele riscuri la adresa siguranței care afectează sistemul european de aviație și stabilește măsurile necesare pentru reducerea respectivelor riscuri.

(3) EPAS este elaborat, adoptat, publicat și ulterior actualizat anual de EASA.

(4) EASA documentează riscurile în materie de siguranță identificate în EPAS printr-un portofoliu special de riscuri la adresa siguranței, și monitorizează punerea în aplicare a acțiunilor de reducere a acestora de către părțile în cauză, inclusiv, dacă este cazul, prin stabilirea unor SPI.

(5) EPAS precizează nivelul stabilit de performanță a siguranței în Uniunea Europeană; acest nivel de performanță nu are un caracter obligatoriu, ci reprezintă nivelul de siguranță a aviației civile pe care Comisia Europeană, EASA și statele membre urmăresc împreună să îl atingă.

SECȚIUNEA a 3-a

Context național

Programul național de siguranță în aviația civilă (PNSAC)

Art. 12. - (1) În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 (capitolul II - Managementul siguranței, art. 7) România are obligația ca, în consultare cu părțile interesate relevante, să stabilească și să mențină un program național de siguranță pentru managementul siguranței aviației civile în ceea ce privește activitățile de aviație aflate sub responsabilitatea sa; PNSAC trebuie să fie proporțional cu amploarea și complexitatea activităților respective și să fie în concordanță cu EASP.

(2) PNSAC este documentul corespondent la nivel național al EASP; acesta descrie sistemul național de siguranță a aviației, cuprinzând cadrul legislativ, activitățile și procesele utilizate pentru a gestiona siguranța aviației civile în România; PNSAC constituie o oglindă a sistemului de siguranță a aviației civile din România, prezentând inclusiv interconexiunile acestuia cu sistemul de aviație civilă internațională.

(3) De asemenea, în conformitate cu același prevederi legale, PNSAC specifică, ținând seama de obiectivele și nivelul de performanță a siguranței stabilit la nivel european, nivelul stabilit de performanță a siguranței la nivel național în ceea ce privește activitățile de aviație aflate sub responsabilitatea statului membru în cauză.

(4) Edițiile succesive ale programelor naționale de siguranță în aviația civilă au fost aprobate prin ordine ale ministrului transporturilor, în anii 2012, 2015 și 2016.

(5) PNSAC urmărește cu strictețe structura stabilită prin SARPs din Anexa nr. 19 ICAO ediția a 2-a.

(6) Implementarea PNSAC constituie unul dintre SPI în cadrul EPAS. EASA urmărește evoluția acestui indicator din datele colectate din mai multe surse:

a) ICAO iSTARS - platforma pe care statele membre sunt încurajate să disemineze informații privind dezvoltarea SSP;

b) Platforma dezvoltată de EASA în același scop;

c) Rezultatul vizitelor de standardizare privind modul de aplicare al prevederilor New Basic Regulation.

(7) Cu toate că cerințele cuprinse în PNSAC decurg în mod special din prevederile ICAO și, în consecință, se referă la aviația civilă, în spațiul aerian al României se desfășoară atât activități de aviație civilă cât și activități de aviație militară, aspectele legate de siguranța acestora fiind interdependente; din acest motiv, PNSAC abordează și aspecte ale colaborării civilo-militare, pentru buna desfășurare a activităților specifice.

Planul național pentru siguranță aviației (PNSA)

Art. 13. - (1) În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 (capitolul II - Managementul siguranței, art. 8), statul are obligația de a dezvolta Planul național pentru siguranța aviației; pe baza evaluării informațiilor de siguranță relevante, fiecare stat membru, în consultare cu părțile interesate relevante,

identifică în PNSA principalele riscuri în materie de siguranță care afectează sistemul său național de siguranță a aviației civile și stabilește acțiunile necesare pentru a reduce respectivele riscuri.

(2) PNSA este parte a PNSAC și stabilește:

- a)** Obiectivele specifice de siguranță;
- b)** Nivelul de performanță a siguranței la nivel național, exprimat prin SPI și SPT;
- c)** Riscurile la adresa siguranței aviației civile la nivel național, formate din:
 - Riscurile evidențiate prin EPAS, relevante pentru sistemul aviației civile naționale; în situația în care unele riscuri identificate în EPAS nu sunt relevante, AACR informează în acest sens EASA;
 - Riscurile evidențiate prin Schema de performanță ATM/ANS;
 - Riscuri evidențiate la nivel național.
- d)** Măsuri și acțiuni de reducere a riscurilor la adresa siguranței la nivel național.

(3) PNSA se revizuieste ori de câte ori este necesar, dar cel puțin anual;

CAPITOLUL III

POLITICA NAȚIONALĂ DE SIGURANȚĂ, OBIECTIVE ȘI RESURSE (COMPONENTA I a SSP)

SECȚIUNEA 1

Legislația primară în domeniul aviației civile (CE-1)

Cerințele ICAO

Art. 14. - Ca semnatară a Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, România se obligă să implementeze SARPs cuprinse în anexele la Convenție, recunoscând importanța fundamentală a acestora în ceea ce privește siguranța globală a aviației; implementarea se face, după caz, prin legislația europeană, prin Codul aerian și/sau prin reglementări naționale⁷.

⁷ În cuprinsul prezentului document, termenul de "reglementări naționale" este utilizat în mod generic, incluzând atât actele normative cât și alte reglementări emise de autoritățile competente în domeniul siguranței aviației civile.

Legislația europeană

Art. 15. - (1) Autoritatea legislativă principală în domeniul siguranței aviației civile este Uniunea Europeană. Parlamentul European, Consiliul și Comisia sunt autoritățile competente pentru adoptarea regulamentelor europene referitoare la siguranță, care sunt obligatorii pentru toate statele membre UE.

(2) În calitate de membră a Uniunii Europene, România respectă cadrul legislativ european; din punctul de vedere al siguranței aviației civile, regulamentul european fundamental este Regulamentul (UE) nr. 2018/1139⁸, în baza căruia sunt adoptate reglementări specifice.

⁸ Regulamentul (UE) nr. 2018/1139 este denumit și New Basic Regulation - NBR.

(3) Fiecare domeniu al aviației civile se desfășoară în conformitate cu regulamente specifice, care includ, printre altele, cerințe care se adresează atât autorităților competente pentru domeniul respectiv cât și organizațiilor de aviație civilă.

(4) La nivel european se emit și documente care nu au un caracter obligatoriu, cum ar fi modalități acceptabile de conformare (Acceptable Means of Compliance - AMC) sau materiale de îndrumare (Guidance Material - GM).

(5) Relevant din punctul de vedere al siguranței este și Regulamentul (UE) nr. 376/2014 privind raportarea evenimentelor de aviație civilă; AIAS este desemnată⁹ ca autoritate competentă pentru exercitarea atribuțiilor privind colectarea, evaluarea, prelucrarea, analizarea și stocarea informațiilor detaliate privind evenimentele de aviație civilă raportate, care fac obiectul acestui regulament; de asemenea, AACR este desemnată¹⁰ ca organism responsabil cu punerea în aplicare a art. 16 alin. (12) din regulament, respectiv cu asigurarea aplicării principiilor de cultură justă.

⁹ Prin OMT nr. 1135/2015 privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) nr. 376/2014.

¹⁰ Prin OMT nr. 931/2019 privind măsurile pentru aplicarea art. 16 din Regulamentul (UE) nr. 376/2014.

(6) Totodată, AACR efectuează, în mod independent, evaluarea și analiza informațiilor detaliate privind evenimentele de aviație civilă raportate și aflate în baza de date națională administrată de AIAS, având acces deplin la aceasta, conform legislației naționale; AACR utilizează informațiile obținute în urma rapoartelor de eveniment pentru a identifica eventualele măsuri de remediere ce trebuie luate în cadrul PNSA.

(7) Un alt regulament important din punct de vedere al siguranței este Regulamentul (UE) nr. 2111/2005¹¹. Conform acestuia, înainte de a se acorda o autorizație de operare într-un stat membru unei companii aeriene dintr-o țară terță, este necesar ca solicitantul să dețină o autorizație EASA emisă conform Part TCO și să nu fie înscris în lista comunitară a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul UE.

¹¹ Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a art. 9 din Directiva nr. 2004/36/CE

Legislația națională

Art. 16. - Cadrul legislativ național privind siguranța în aviație este alcătuit, în următoarea ierarhie, din:

a) Codul aerian¹²;

¹² Publicat în Monitorul Oficial Partea I nr. 222/2020 din 19 martie 2020.

b) Legi specifice, aprobate de Parlamentul României și promulgate de Președintele României;

c) Ordonanțe sau ordonanțe de urgență ale Guvernului României;

d) Hotărâri ale Guvernului României;

e) Acte emise de administrații publice centrale (cum ar fi ordine ale ministrului transporturilor).

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

(3) Lista completă a actelor normative aplicabile se publică de AACR pe pagina de internet proprie, fiind actualizată permanent.

Politica de impunere

Art. 17. - (1) Pe lângă stabilirea condițiilor de supraveghere și management al siguranței aviației la nivel național, cadrul legislativ stabilește și metodele de impunere a reglementărilor naționale de către autoritățile competente.

(2) Politica de impunere aplicată de AACR stabilește condițiile și circumstanțele în care agentului aeronautic care dezvoltă, în mod obligatoriu sau voluntar, un SMS, îi este permis să abordeze și să rezolve anumite probleme de siguranță cu care se confruntă în activitatea proprie, în contextul SMS-ului său și într-un mod acceptabil pentru AACR; politica de impunere aplicată de AACR se aprobă de directorul general al instituției.

SECȚIUNEA a 2-a

Reglementări operaționale specifice (CE-2)

RACR, Proceduri, Directive de siguranță, Circulare

Art. 18. - (1) Cerințele operaționale se stabilesc, de regulă, prin RACR-uri elaborate de AACR și aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.

(2) În aplicarea actelor normative de nivel superior sau pentru clarificarea/detalierea unor aspecte cuprinse în acestea, AACR poate emite Proceduri, Directive de siguranță și circulare de aeronautică civilă, precum și materiale de îndrumare și analize de siguranță.

(3) Lista completă în vigoare a RACR-urilor, Proceduri, a Directivelor de siguranță, a circularilor aeronautice și a materialelor de îndrumare se publică de AACR pe pagina de internet proprie, fiind actualizată permanent.

(4) Pentru a asigura conformitatea legislației naționale cu prevederile legislației UE și ale standardelor internaționale în domeniul siguranței în aviația civilă, este stabilit un sistem de reglementare prin care se asigură, ori de câte ori este necesar, elaborarea, modificarea sau completarea actelor normative naționale.

SECȚIUNEA a 3-a

Sistemul și funcțiile de supraveghere a siguranței la nivel național (CE-3)

Autoritățile naționale competente cu atribuții în siguranța aviației civile

Art. 19. - Autoritățile naționale competente cu atribuții în siguranța aviației civile sunt următoarele:

- a) Ministerul Transporturilor - autoritatea de stat în domeniul aviației civile;
- b) Autoritatea Aeronautică Civilă Română - autoritatea competentă în domeniul aviației civile și organism responsabil cu asigurarea aplicării principiilor de cultură justă;
- c) Autoritatea de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile - autoritatea națională de investigare a accidentelor/incidentelor grave și autoritatea competentă pentru exercitarea atribuțiilor privind colectarea, evaluarea, prelucrarea, analizarea și stocarea informațiilor detaliate privind evenimentele de aviație civilă raportate;

d) Autorități delegate:

- Aeroclubul României - exercită atribuțiile de autoritate de certificare în domeniul ULM și de certificare a funcționării aparatelor de lansare la zbor și a funcționării turnurilor de parașutism, în condițiile autorizării de către AACR, conform prevederilor OMTCT nr. 630/2007 privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultraușoare din România și, respectiv, a prevederilor OMT nr. 637/2007 privind exercitarea de către Aeroclubul României a unor atribuții de certificare în domeniul aviației civile; de asemenea, Aeroclubul României este entitate calificată, acreditată de AACR în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 2018/1139 și ale Regulamentului (UE) nr. 1178/2011, pentru certificarea piloților de planor și balon.

- persoana juridică autorizată de către AACR pentru exercitarea atribuțiilor de autoritate de certificare în domeniul AUN, conform prevederilor OMTCT nr. 630/2007 privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultraușoare din România.

Funcțiile și atribuțiile autorităților privind managementul siguranței aviației civile

Art. 20. - (1) MT, în calitatea sa de autoritate de stat în domeniul aviației civile, are următoarele atribuții principale¹³:

¹³ Atribuțiile se stabilesc prin hotărâri ale Guvernului privind organizarea și funcționarea; în prezent este în vigoare H.G. nr. 370/2021.

a) implementează politica Guvernului referitoare la aviația civilă și reprezintă Guvernul României în organizațiile internaționale de aviație civilă;

b) elaborează strategia de dezvoltare a aviației civile și monitorizează implementarea acesteia;

c) reprezintă autoritatea de reglementare în aviația civilă;

d) negociază acordurile internaționale în domeniul aviației civile;

e) coordonează activitatea agenților aeronautici civili care își desfășoară activitatea sub autoritatea sa.

(2) AACR are statut de regie autonomă de interes public național și funcționează pe bază de gestiune economică și autonomie financiară, sub autoritatea MT; în calitate sa de autoritate națională de supervizare și organism tehnic specializat pentru îndeplinirea funcției de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă¹⁴, AACR îndeplinește, la nivel național, următoarele funcții generice¹⁵:

¹⁴ Desemnată prin OMTCT nr. 1185/2006.

¹⁵ Stabilite prin H.G. nr. 405/1993 cu modificările și completările ulterioare.

- a) supervizarea siguranței zborului;
- b) asigurarea aplicării și respectării reglementărilor aeronautice civile;
- c) supravegherea menținerii conformării cu reglementările aeronautice civile;
- d) exercitarea competențelor delegate de MT în domeniul securității aviației civile.

(3) AIAS este instituție publică cu personalitate juridică aflată în subordinea MT, funcționează separat față de structura de aviație civilă din cadrul MT; AIAS îndeplinește, la nivel național, următoarele funcții generice¹⁶:

¹⁶ Stabilite prin OG nr. 26/2009.

- a) investigarea accidentelor și incidentelor grave de aviație civilă;
- b) emiterea de recomandări de siguranță în vederea prevenirii accidentelor și incidentelor grave;
- c) administrarea bazei naționale de date privind evenimentele de aviație civilă.

(4) Aeroclubul României este instituție publică aflată în subordinea MT, unitate de pregătire și perfecționare a personalului aeronautic civil, precum și structură sportivă de performanță cu profil aeronautic¹⁷, îndeplinind și competențe delegate prin ordin al ministrului transporturilor.

¹⁷ Conform H.G. nr. 567/1991.

(5) Persoana juridică autorizată de AACR să exercite atribuțiile de certificare a AUN și licențiere a personalului care operează acest tip de aeronave este în prezent Asociația de zbor liber din România (AZLR). Scopul asociației este de a reprezenta interesele practicanților zborului liber, piloților și proprietarilor de aeronave ultraușoare, de a promova zborul liber cu parapanta în siguranță, de a contribui la dezvoltarea acestui gen de activitate aeronautică, de a milita pentru crearea unui cadru legislativ corespunzător și alinierea la standardele internaționale de zbor cu AUN.

Recrutarea personalului

Art. 21. - (1) Recrutarea face parte din procesul angajării de personal nou prin identificarea, atragerea și selecția celor interesați în a candida pentru ocuparea posturilor oferite.

(2) În vederea ducerii la îndeplinire a obligațiilor ce îi revin, AACR aplică procedura proprie de recrutare a personalului (Procedura internă privind

angajarea și promovarea personalului - PI-RU-APP), inclusiv a celui angrenat în activitățile de supraveghere a siguranței.

Codul de etică

Art. 22. - (1) Conduita în relațiile de serviciu, stabilirea principiilor și regulilor de conduită care guvernează activitatea tuturor salariaților din cadrul AACR, se realizează prin Codul de conduită și etică profesională, care reflectă valorile esențiale și standardele etice asumate de AACR.

(2) Codul de conduită și etică profesională are ca scop crearea cadrului etic necesar desfășurării activității profesionale în cadrul AACR, astfel încât salariații să își îndeplinească cu profesionalism, loialitate, corectitudine și în mod conștient îndatoririle de serviciu și să se abțină de la orice faptă care ar putea duce prejudicii instituției în care își desfășoară activitatea; acesta urmărește totodată prevenirea faptelor neconforme cu normele de etică și conduită profesională adoptate la nivelul instituției.

Determinarea necesarului de personal

Art. 23. - Metodologia de stabilire a necesarului de personal în cadrul AACR este descrisă în detaliu în Manualul de management al instituției. Aceasta pornește de la necesarul fiecărui compartiment de specialitate și are în vedere aspecte cum ar fi:

a) natura și complexitatea activităților organizațiilor certificate, autorizate sau declarate;

b) prioritățile de siguranță identificate;

c) rezultatele activităților de supraveghere anterioare;

d) evoluția preconizată a industriei.

Sistemul aviației militare din România

Art. 24. - (1) MApN, în calitate de organ de specialitate al administrației publice centrale și de autoritate aeronautică de stat în domeniul militar, are competențe în următoarele domenii: organizarea spațiului aerian național în conformitate cu legislația în vigoare, reglementarea activităților aeronautice militare, certificarea personalului aeronautic militar, a agenților aeronautici care desfășoară activități aeronautice militare, precum și a tehnicii aeronautice și a infrastructurii necesare desfășurării activităților aeronautice militare, siguranță și supervizarea activităților aeronautice militare.

(2) MApN are următoarele atribuții specifice:

a) reglementează cadrul normativ și instituțional pentru desfășurarea activităților aeronautice cu aeronave de stat;

b) asigură organizarea spațiului aerian național, în condițiile Legii nr. 21/2020, în colaborare cu organele specializate ale Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor; asigură serviciile militare de supraveghere și control al utilizării spațiului aerian național;

c) emite reglementări specifice pentru certificarea personalului aeronautic militar, a tehnicii aeronautice de stat, a infrastructurii și a agenților aeronautici care desfășoară activități aeronautice militare și supervizează respectarea acestora;

d) certifică personalul aeronautic militar și agenții aeronautici care desfășoară activități aeronautice militare și asigură eliberarea, prelungirea valabilității, validarea, echivalarea, modificarea, suspendarea, retragerea sau revocarea documentelor de certificare;

e) certifică tehnica aeronautică de stat și infrastructura necesară desfășurării activităților aeronautice militare;

f) emite reglementări specifice privind raportarea și investigarea evenimentelor de aviație militare, privind siguranța și securitatea activităților aeronautice militare, acțiunile de căutare-salvare pentru aeronavele de stat, servituțile aeronautice militare și stabilirea zonelor supuse servituților aeronautice militare, precum și pentru zonele de interes militar și supervizează respectarea acestora;

g) reglementează și asigură exercitarea activităților de registru în domeniile de competență;

h) avizează efectuarea de lucrări, amplasarea de construcții, de echipamente și instalații în zonele supuse servituților aeronautice militare sau în zonele de interes militar;

i) emite reglementări specifice privind operarea aeronavelor de stat în spațiul aerian național și efectuarea salturilor cu parașuta de către personalul aeronautic militar.

(3) MAPN asigură, prin SMFA, în calitate de AAMN desemnată în condițiile Legii nr. 35/1990 cu modificările și completările ulterioare, exercitarea atribuțiilor specifice prevăzute în Legea nr. 21/2020 cu modificările și completările ulterioare.

(4) Funcția de supervizare a siguranței în aviația militară se îndeplinește de către AAMN care își exercită atribuțiile de natură tehnică stabilite prin acte normative specifice.

(5) Componenta Operațională Aeriană (COA)/SMFA prin Centrul de Operații Aeriene (AOC) reprezintă furnizorul de servicii de trafic aerian pentru zborurile OAT având următoarele responsabilități în domeniul siguranței aeronautice:

a) furnizarea serviciilor de trafic aerian pentru traficul aerian operațional și coordonarea participării aeronavelor militare la acțiunile de căutare/salvare;

b) asigurarea informațiilor privind eșalonarea/separarea între zborurile OAT și GAT în spațiul aerian controlat;

c) asigurarea serviciului de informare a zborurilor OAT în spațiul aerian necontrolat;

d) managementul pretactic al spațiului aerian pentru aplicarea conceptului privind utilizarea flexibilă a spațiului, prin Oficiul Management Spațiu Aerian, parte a AMC România (Airspace Management Cell - structură mixtă co-locală civil-militară);

e) coordonarea zborurilor la nivel 3 tactic prin structurile militare de coordonare a zborului colocate cu unitățile ACC/ APP civile.

(6) AOC include structuri responsabile pentru controlul sistemelor de arme (aviație de luptă și mijloacele de apărare aeriană cu baza la sol din cadrul

Forțelor Aeriene) și supraveghere aeriană, precum și structuri de management al traficului aerian operațional.

(7) Aeronavele de stat străine operează în spațiul aerian al României, pe baza obligațiilor și angajamentelor asumate în cadrul NATO sau altor organizații internaționale în care Romania este parte, precum și a unor acorduri bilaterale sau multilaterale. Structurile militare de servicii trafic aerian asigură controlul trafic aerian pentru zborurile OAT, coordonarea între zborurile OAT și GAT și nu furnizează servicii de control trafic aerian zborurilor GAT.

(8) Coordonarea ATM civil/militară este structurată astfel:

a) nivel strategic - prin Consiliul pentru Managementul Spațiului aerian (CMSA);

b) nivel pretactic - prin Grupa de management a Spațiului aerian (AMC);

c) nivel tactic - prin birourile de coordonare militare asociate cu unitățile ACC/APP civile.

(9) În scopul realizării siguranței, următoarele categorii de agenți aeronautici sunt supuși certificării și supravegherii continue de către AAMN:

a) operatorii aeronavelor de stat corespunzător cu operațiunile aeriene pe care le desfășoară;

b) agenții aeronautici care au ca obiect de activitate proiectarea, fabricația și întreținerea aeronavelor de stat, motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor asociate, precum și cei care au ca obiect de activitate procesele specializate, inclusiv încercările de tip, testările specializate și distribuirea produselor aeronautice utilizate de operatorii aeronavelor de stat;

c) agenții aeronautici care desfășoară activități de proiectare, construcții, montaj, reparații și întreținere pentru elemente de infrastructură și echipamente necesare desfășurării activităților aeronautice militare și care concură direct la siguranța zborului;

d) agenții aeronautici care au ca obiect de activitate furnizarea serviciilor de navigație aeriană militară, precum și activitățile aeroportuare pe aerodromuri militare;

e) agenții aeronautici care se ocupă cu pregătirea personalului aeronautic militar;

f) agenții aeronautici care au ca obiect de activitate selecția, evaluarea, testarea sau expertizarea medicală și psihologică a personalului aeronautic militar;

g) alte categorii de agenți aeronautici militari, potrivit reglementărilor specifice aplicabile.

(10) MApN este autoritatea aeronautică de stat pentru reglementarea, organizarea și desfășurarea activităților privind investigația evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat.

(11) MApN, prin AAMN și MT, prin AIAS, stabilesc o procedură comună, aprobată de conducătorii celor două instituții, aplicabilă în cazul investigării evenimentelor de aviație în care sunt implicate aeronave și/sau unități de control al traficului aerian civile și militare.

(12) La instituirea de către Președintele României a stării de asediu sau a stării de urgență, precum și la declararea mobilizării parțiale sau generale a forțelor armate ori în caz de agresiune armată îndreptată împotriva țării aplicarea prevederilor Legii nr. 21/2020 se suspendă în parte sau în întregime, activitatea aeronautică în spațiul aerian național urmând să se desfășoare conform normelor stabilite de autoritățile militare competente, potrivit legii.

SECȚIUNEA a 4-a

Cerințe, obligații, funcții și activități privind elaborarea, aprobarea și implementarea PNSAC

Dezvoltarea PNSAC

Art. 25. - (1) Elaborarea, actualizarea, planificarea, monitorizarea și coordonarea implementării PNSAC se face de către AACR.

(2) Aprobarea PNSAC se face prin ordin al ministrului transporturilor, instituția inițiatore fiind AACR.

(3) În îndeplinirea atribuțiilor prevăzute la alin.(1), AACR este sprijinit de Comitetul național de siguranță a aviației, a cărui componență și atribuții sunt prevăzute la art. 27.

Dezvoltarea PNSA

Art. 26. - (1) Elaborarea, actualizarea, planificarea, monitorizarea și coordonarea implementării PNSA se face de către AACR.

(2) Aprobarea PNSA se face prin decizie a directorului general al AACR, după consultarea tuturor părților interesate și cu avizul compartimentelor funcționale implicate din cadrul AACR.

(3) PNSA se elaborează cel puțin anual și este corelat cu EPAS.

(4) În îndeplinirea atribuțiilor prevăzute la alin.(1), AACR este sprijinit de Comitetul național de siguranță a aviației, a cărui componență și atribuții sunt prevăzute la art. 27.

Comitetul național de siguranță a aviației (CNSig)

Art. 27. - (1) În scopul asigurării unei comunicări operative, al evitării duplicării activităților și pentru asigurarea unei implementări efective și eficiente a PNSAC și PNSA, se instituie Comitetul național de siguranță a aviației (CNSig). Acesta este compus din:

1. directorul general al AACR - președinte al CNSig;
2. un reprezentant al managementului AACR;
3. directorul structurii responsabile cu aviația civilă din cadrul MT, sau o persoană la nivel de management desemnată de acesta;
4. directorul general al AIAS, sau o persoană la nivel de management desemnată de acesta;
5. conducătorul AAMN, sau o persoană la nivel de management desemnată de acesta;
6. conducătorii organizațiilor cărora le-au fost delegate atribuții de certificare/supraveghere/ licențiere, de către MT sau AACR, sau câte o persoană la nivel de management desemnată de acestea;

7. reprezentanți la nivel de management ai următorilor agenți aeronautici civili,:

- un reprezentant al operatorilor aerieni autorizați/certificați;
- un reprezentant al aerodromurilor certificate/autorizate;
- un reprezentant al furnizorilor ATM/ANS;
- un reprezentant al organizațiilor autorizate de pregătire a personalului aeronautic civil;
- un reprezentant al operatorilor de groundhandling;
- un reprezentant al organizațiilor de proiectare, fabricație, întreținere și reparație a aeronavelor, motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor asociate;

(2) Componenta nominală a CNSig se stabilește prin decizie a directorului general al AACR; pentru o reprezentare cât mai largă, reprezentanții industriei se nominalizează, în măsura posibilului, dintre conducătorii asociațiilor profesionale specifice fiecărui domeniu.

(3) La ședințele CNSig pot fi invitate și alte persoane, cu statutul de observatori, la propunerea membrilor comitetului.

(4) CNSig are următoarele atribuții principale:

a) avizarea și înaintarea aprobare, după caz, către MT sau directorului general AACR a PNSAC și PNSA;

b) avizarea și înaintarea aprobare către directorul general AACR a Analizei comparative (GAP Analysis) și a Planificării implementării PNSAC;

c) formularea de propuneri de îmbunătățire a sistemului de management al siguranței la nivel național;

d) avizarea și înaintarea aprobare către directorul general AACR a altor documente ce decurg din PNSAC și PNSA.

(5) CNSig își adoptă propriul regulament de organizare și funcționare.

(6) Prin decizie a directorului general AACR se pot înființa grupuri de lucru care să asigure suportul tehnic specializat necesar exercitării atribuțiilor CNSig; aceste grupuri sunt formate, după caz, din reprezentanți ai autorităților competente și/sau ai industriei și sunt coordonate de câte un reprezentant al AACR; obiectivele, activitățile și modul de funcționare a grupurilor de lucru mai sus menționate se stabilesc de către CNSig.

(7) Secretariatul CNSig se asigură de AACR.

Responsabilități privind coordonarea PNSAC

Art. 28. - (1) Responsabilități MT

a) aprobă PNSAC prin ordin al ministrului;

b) asigură reprezentarea în CNSig.

(2) Responsabilități AACR

a) asigură dezvoltarea PNSAC și PNSA la termenele impuse sau ori de câte ori este necesar;

b) asigură coordonarea și reprezentarea în CNSig;

c) coordonează grupurile de lucru care asigură suportul tehnic specializat necesar exercitării atribuțiilor CNSig.

(4) Responsabilități AIAS și AAMN

- a) asigură reprezentarea în CNSig.
- (3) Responsabilități directorul general al AACR
 - a) semnează și înaintează spre aprobare MT referatul de aprobare al proiectului de PNSAC;
 - b) aprobă Analiza comparativă (GAP Analysis) și Planificarea implementării PNSAC;
 - c) aprobă PNSA;
 - d) stabilește prin decizie compartimentul funcțional responsabil cu elaborarea documentelor impuse prin PNSAC și PNSA și asigurarea secretariatului CNSig;
 - e) stabilește prin decizie componența CNSig;
 - f) stabilește prin decizie, la propunerea CNSig, a componenței grupurilor de lucru care asigură CNSig suportul tehnic specializat.
- (4) Responsabilități agenți aeronautici
 - a) asigură reprezentarea în CNSig și în grupurile de lucru care asigură CNSig suportul tehnic specializat;
 - b) duc la îndeplinire prevederile PNSAC și PNSA ce le revin.

SECȚIUNEA a 5-a

Politica și obiectivele de siguranță

Politica de siguranță

Art. 29. - Politica de siguranță a autorităților competente din România privind aviația este prezentată în Anexa nr. 1 la PNSAC, parte integrantă din acesta.

Obiectivele de siguranță

Art. 30. - (1) Obiectivele generale de siguranță la nivelul autorităților competente din România sunt prezentate în Anexa nr. 2 la PNSAC, parte integrantă din acesta.

(2) Pe lângă obiectivele generale de siguranță, prin PNSA se stabilesc obiective specifice.

SECȚIUNEA a 6-a

Calificarea și pregătirea profesională a personalului tehnic (CE-4)

Pregătire și instruire

Art. 31. - (1) Personalul autorităților competente din România care prin natura activității este implicat în activități specializate de evaluare și analiză a siguranței zborului la nivel național, în scopul menținerii nivelului de siguranță impus de standardele internaționale și europene, are obligația de a parcurge programe periodice de instruire pentru obținerea/menținerea competențelor necesare.

(2) În acest scop, AACR dezvoltă un program de instruire în domeniul PNSAC, aplicabil tuturor autorităților competente, care se aprobă de directorul general al AACR, cu avizul CNSig.

(3) În baza Programului de instruire în domeniul PNSAC, autoritățile competente elaborează și implementează planuri de instruire anuale în domeniul PNSAC, aplicabile personalului propriu implicat în implementarea PNSAC.

(4) Necesitățile de instruire se bazează pe o analiză anuală a posturilor și a competențelor conexe fiecăruia, aferente personalului necesar dezvoltării și implementării PNSAC.

(5) Programul de instruire în domeniul PNSAC se actualizează ori de câte ori este necesar, iar planurile de instruire se actualizează cel puțin anual.

SECȚIUNEA a 7-a

Ghidurile tehnice, instrumentele și furnizarea informațiilor relevante pentru siguranță (CE-5)

Instrumentele și ghidurile tehnice

Art. 32. - (1) AACR se asigură că personalul implicat în funcții legate de siguranță dispune de instrumente actualizate, materiale de îndrumare și alte documente care sprijină asigurarea performanței corespunzătoare a activității pe care o desfășoară.

(2) În acest sens, AACR aplică în procesul de evaluare a SMS dezvoltat de anumiți agenți¹⁸ instrumentul de evaluare a SMS dezvoltat de EASA¹⁹.

¹⁸ În prezent, decizia este aplicabilă domeniilor: operațiuni aeriene, organizații de pregătire personal navigant și CTA, medicină aeronautică și aerodromuri și organizațiilor CAMO.

¹⁹ <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/management-system-assessment-tool>

(3) Inspectorii aeronautici își bazează activitatea pe un set de proceduri interne, menite să îi sprijine să își îndeplinească datoriile în mod profesionist, promovând în același timp o cultură de siguranță pozitivă și sprijinind agentul aeronautic să își atingă propriile obiective de siguranță și implicit cele stabilite la nivel național.

(4) Toate materialele de îndrumare, atât cele dezvoltate la nivel european cât și cele interne, sunt disponibile atât personalului propriu cât și industriei, prin publicare pe site-ul propriu al AACR și informare corespunzătoare.

(5) AACR asigură personalului propriu facilitățile necesare, instrumentele tehnice și transportul, astfel încât să permită acestora derularea activităților specifice.

Furnizarea informațiilor relevante pentru siguranță

Art. 33. - (1) Informațiile relevante pentru siguranță sunt considerate acele informații specifice legate de probleme de siguranță și de riscuri la adresa siguranței; aceste informații pot proveni din surse interne sau externe.

(2) În acest context, informațiile relevante pentru siguranță, gestionate de autoritățile competente ale statului, sunt considerate:

a) Raportările evenimentelor de siguranță, a căror gestionare este stabilită în România prin Regulamentul (UE) nr. 376/2014;

b) Safety Information Bulletins (SIB) emise de EASA și Electronic Bulletins (EB) emise de ICAO;

c) Recomandări de siguranță emise de AIAS în baza Regulamentului (UE) nr. 996/2010;

d) Directive de siguranță.

(3) Pentru fiecare dintre informările relevante de siguranță enumerate mai sus se aplică proceduri interne sau proceduri colaborative dezvoltate de autoritățile competente, care prevăd modul de intrare în posesia informațiilor, analiza lor, acțiunile subsecvente, reguli de diseminare și compartimentele responsabile din instituțiile implicate.

CAPITOLUL IV

MANAGEMENTUL RISCURILOR LA ADRESA SIGURANȚEI LA NIVEL NAȚIONAL (COMPONENTA 2 A SSP)

SECȚIUNEA 1

Obligații de licențiere, certificare, autorizare și aprobare (CE-6)

Certificarea

Art. 34. - (1) Autoritatea competentă are obligația de a dezvolta proceduri și procese documentate prin care să se asigure faptul că persoanele fizice sau juridice care intenționează să desfășoare activități de aviație civilă îndeplinesc cerințele impuse, înainte de a-și exercita drepturile oferite de o licență, un certificat, o autorizare sau aprobare de a desfășura astfel de activități.

(2) Procesul de certificare a agenților aeronautici presupune întreprinderea acțiunilor necesare pentru asigurarea unui nivel corespunzător de siguranță în activitățile specifice desfășurate, ca parte a sistemului de management al siguranței la nivel național.

Art. 35. - (1) Obligațiile de certificare care revin AACR și autorităților delegate sunt stabilite în cea mai mare parte prin reglementări europene specifice, la care se adaugă prevederi naționale. Aceste obligații includ:

a) emiterea licențelor pentru piloți (air transport pilot licence, commercial pilot licence, private pilot licence, sport aviation licence);

b) emiterea licențelor pentru controlori de trafic aerian, servicii de informare a zborului;

c) emiterea licențelor pentru mecanici de aeronave;

d) emiterea licențelor pentru însoțitori de zbor;

e) emiterea de certificate medicale;

f) certificarea funcționării organizațiilor de aviație;

g) certificarea operării UAV.

(2) De asemenea, legislația europeană precizează obligativitatea recunoașterii certificărilor emise de autoritățile statelor membre UE.

SECȚIUNEA a 2-a

Obligații privind dezvoltarea unui SMS

Obligații implementare SMS

Art. 36. - (1) În România, la data elaborării prezentului document, următoarele organizații au obligația de a dezvolta un SMS:

Tip organizație	Cerință UE	Cerință Anexa 19 ICAO
Organizații aprobate de pregătire a zborului	Regulamentul (UE) nr. 1.178/2011 - ORA.GEN.200	Art. 4.1.3
Organizații declarate de pregătire a zborului	Regulamentul (UE) nr. 1.178/2011 - DTO.GEN.210	n.a.
Centre medicale aeronautice	Regulamentul (UE) nr. 1.178/2011 - ORA.AeMC.200	n.a.
Organizații de pregătire controlori trafic aerian	Regulamentul (UE) 2015/340 - ATCO.OR.C.001	n.a.
Operatori aerieni certificați/declarați	Regulamentul (UE) nr. 965/2012 - ORO.GEN.200	Art. 4.1.4 Art. 4.2
Organizații de management al navigabilității continue	Regulamentul (UE) nr. 1.321/2014 - CAMO.A.200	Art. 4.1.5
Organizații aprobate de întreținere	Regulamentul (UE) 2021/1.963 - 145.A.200	Art. 4.1.5
Organizații aprobate de proiectare	Regulamentul (UE) nr. 748/2012 - 21.A.239	Art. 4.1.6
Organizații aprobate de producție	Regulamentul (UE) nr. 748/2012 - 21.A.139	Art. 4.1.7
Furnizorii ATM/ANS	Regulamentul (UE) 2017/373 - ATM/ANS.OR.B.005	Art. 4.1.8
Furnizorii de servicii U-space și furnizorii unici de servicii de informații comune	Regulamentul (UE) 2021/664 - art. 15	n.a.
Operatorii aerodromurilor certificate	Regulamentul (UE) nr. 139/2014 - ADR.OR.D.005	Art. 4.1.9
Furnizorii de servicii de handling la sol	Regulamentul (UE) 2018/1.139, anexa VII, art. 4.2 ¹	n.a.

¹ Cerință națională - RACR-AD-FSH.

(2) Până la stabilirea unor cerințe specifice la nivel european, AACR încurajează și celelalte categorii de agenți aeronautici să își implementeze propriile SMS-uri.

Art. 37. - Implementarea eficientă a SMS de către agenții aeronautici constituie unul dintre SPI incluși în EPAS. EASA urmărește evoluția acestui indicator în baza furnizării de către autoritățile competente a datelor privind activitățile de supraveghere, monitorizând modul în care SMS adresează:

- a) managementul schimbării;
- b) sistemul de management;
- c) activitățile contractate;
- d) cerințele privind personalul;
- e) păstrarea evidențelor.

Acceptarea SMS-urilor

Art. 38. - (1) SMS-urile agenților aeronautici trebuie să fie acceptate de către AACR; acceptarea SMS-urilor include acceptarea nivelului de siguranță stabilit de agenții aeronautici, exprimat prin SPI și SPT.

(2) La acceptarea SMS-urilor agenților aeronautici se au în vedere atât specificul și complexitatea activității acestora, cât și modul în care indicatorii folosiți contribuie la realizarea obiectivelor siguranței stabilite la nivel național, în sensul că SPI și SPT stabilite prin SMS-uri trebuie să fie corelate cu SPI și SPT stabilite la nivel național prin PNSA [vezi art. 55. - Indicatori de performanță a siguranței (SPI) și ținte de performanță a siguranței (SPT)].

(3) Acceptarea SMS și monitorizarea continuă a performanțelor privind siguranța sunt realizate de AACR individual, pentru fiecare agent aeronautic, și pot face obiectul unor protocoale încheiate în acest scop cu agenții aeronautici.

SMS-uri ale agenților aeronautici cu certificări multiple

Art. 39. - Un agent aeronautic care deține certificări multiple pentru furnizarea de servicii diferite poate decide să aplice un singur SMS tuturor serviciilor pentru care este certificat. Atunci când AACR evaluează un astfel de SMS, ține seama de următoarele aspecte:

a) se asigură că metodele de evaluare a SMS sunt aplicate în mod consecvent pentru toate domeniile aviației civile, respectiv:

- managementul instituției interpretează și aplică în mod consecvent reglementările și metodele de supraveghere și monitorizare a furnizorilor de servicii;

- inspectorii aeronautici implicați în evaluarea SMS au beneficiat de pregătire de specialitate standardizată;

- politicile, procedurile și instrumentele de auditare sunt comune atunci când sunt implicate domenii diferite;

- inspectorii aeronautici implicați au o comunicare frecventă și efectivă;

- agentul aeronautic în cauză și-a documentat:

- modul în care sunt gestionate datele și informațiile de siguranță în cadrul diferitelor servicii furnizate;

- rolurile și responsabilitățile compartimentelor responsabile cu diferitele servicii furnizate, legate de implementarea SMS;

- structura organizațională și interfețele dintre diferitele activități certificate;

b) se asigură că agentul aeronautic în cauză descrie în mod clar scopul SMS pentru fiecare activitate în parte, precum și interacțiunea dintre acestea;

c) se asigură că inspectorii aeronautici implicați în evaluarea unui astfel de SMS colaborează în scopul evitării suprapunerii sarcinilor și a dublării cerințelor adresate agentului aeronautic în cauză;

d) ia în calcul posibilitatea ca agentul aeronautic în cauză să facă obiectul unor aprobări ale unor autorități din state terțe, ceea ce poate impune încheierea de înțelegeri privind asigurarea supravegherii și monitorizării agentului aeronautic.

SMS-uri integrate ale agenților aeronautici

Art. 40. - Un agent aeronautic poate decide să își includă SMS-ul în alt sistem propriu de management. Atunci când AACR evaluează un astfel de

SMS, își delimitează clar activitățile care cad în obligațiile sale de supraveghere și se asigură că acestea sunt vizibile în cadrul SMS-ului integrat.

SECȚIUNEA a 3-a

Investigarea accidentelor și incidentelor de aviație civilă

Art. 41. - (1) Investigatiile privind siguranța evenimentelor de aviație civilă sunt organizate, conduse, coordonate, controlate și executate de AIAS în scopul determinării faptelor, cauzelor și împrejurărilor care au dus la producerea acestora și pentru emiterea de recomandări pentru siguranța zborului.

(2) AIAS îndeplinește atribuțiile legale necesare pentru investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă, asigurând astfel îndeplinirea obligațiilor ce decurg din prevederile anexei 13 OACI - Investigarea accidentelor și incidentelor de aviație și ale Regulamentului (UE) nr. 996/2010.

(3) AIAS funcționează separat față de structura responsabilă cu aviația civilă din cadrul MT și față de AACR, directorul general al AIAS raportând direct ministrului transporturilor.

(4) În activitatea sa, AIAS este independent în raport cu orice structură juridică, autoritate de reglementare sau de siguranță aeriană, administrator de infrastructură de transport aerian, operator aerian, precum și față de partea ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate.

(5) AIAS desfășoară investigații privind siguranța aviației civile, independent de orice alte anchete sau investigații, și nu are atribuții în stabilirea vinovățiilor sau a răspunderii juridice.

(6) Ca urmare a investigațiilor evenimentelor de aviație civilă, precum și a unor studii sau analizei unei serii de investigații ori a oricăror alte activități efectuate în conformitate cu reglementările aplicabile, AIAS poate, în scopul prevenirii producerii altor evenimente de aviație civilă, emite recomandări de siguranță, ce se aplică, după caz, de persoanele juridice sau fizice care desfășoară activități în domeniul aviației civile.

(7) Acțiunile aferente procesului de implementare a recomandărilor AIAS ce se adresează AACR sunt monitorizate și raportate prin proceduri specifice.

SECȚIUNEA a 4-a

Cultura justă

Art. 42. - (1) Cultura justă este o componentă esențială a termenului mai larg de «cultură pozitivă de siguranță», care constituie baza unui sistem solid de management al siguranței; un mediu care adoptă principiile culturii juste nu trebuie să împiedice luarea măsurilor necesare pentru menținerea sau îmbunătățirea nivelului de siguranță a aviației.

(2) Cultura justă încurajează persoanele să raporteze informații legate de siguranță, dar în același timp nu scutește persoanele de responsabilitățile ce le revin în mod normal, în situațiile în care abaterile au fost săvârșite cu intenție sau a existat o ignorare clară, gravă și serioasă a unui risc evident și o

neîndeplinire gravă a responsabilității profesionale de a lua măsurile care sunt necesare în mod evident în aceste circumstanțe, provocând daune previzibile unei persoane sau unor bunuri sau care afectează grav nivelul de siguranță a aviației.

(3) Atât AIAS, ca gestionar al bazei de date naționale de siguranță, cât și AACR se obligă să respecte obligațiile de confidențialitate stipulate în Regulamentul (UE) nr. 376/2014.

(4) AACR a fost desemnată organism responsabil cu punerea în aplicare a prevederilor referitoare la protecția surselor de informații, respectiv cu asigurarea aplicării principiilor de cultură justă; în această calitate, AACR emite puncte de vedere față de politica și normele de cultură justă aplicată la nivelul organizațiilor de aviație civilă, primește și gestionează sesizări din partea angajaților sau a personalului contractat din industria de aviație civilă privind presupuse încălcări ale normelor de cultură justă; angajații și personalul contractual care raportează acestui organism nu pot fi sancționați pentru aceste raportări.

SECȚIUNEA a 5-a

Sistemul de management al riscurilor (SRM)

Componentele sistemului de management al riscurilor

Art. 43. - EASA definește SRM prin 5 componente esențiale:

a) identificarea problemelor de siguranță; această etapă se realizează în urma analizei datelor de siguranță disponibile și cu sprijinul diferitelor grupuri de lucru specializate;

b) evaluarea problemelor de siguranță identificate; problemele de siguranță sunt capturate într-un portofoliu de riscuri, unde se face prioritizarea lor;

c) definirea acțiunilor de siguranță; acestea sunt menite să reducă riscurile aferente problemelor de siguranță; la nivel european aceste acțiuni sunt cuprinse în EPAS, iar la nivel național în PNSA;

d) implementarea acțiunilor stabilite și a celor subsecvente;

e) măsurarea performanței siguranței, prin monitorizarea SPI și compararea acestora cu SPT; scopul acestei componente este atât acela de a stabili eficiența acțiunilor de reducere a riscurilor și de redefinire a acestora, cât și acela de a evidenția eventuale noi pericole.

Identificarea problemelor de siguranță

Art. 44. - (1) Problemele de siguranță sunt deficiențe de siguranță legate de unul sau mai multe pericole la adresa siguranței. Ele pot fi evaluate din punctul de vedere al riscului și gestionate practic.

(2) Identificarea problemelor de siguranță este primul pas în procesul SRM și acesta se realizează prin:

a) analiza rapoartelor datelor despre evenimente, care în România se efectuează în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014;

b) analiza pericolelor la adresa siguranței, identificate atât intern, cât și extern (de către alte autorități competente, industrie, raportări voluntare etc.); pericolele astfel colectate se consemnează într-un Registru de pericole la adresa siguranței zborului;

c) concluziile investigațiilor accidentelor și incidentelor grave;

d) punctele de vedere emise de diferite grupuri de lucru, asociații, organizații din domeniul siguranței;

e) analiza altor informații legate de siguranță (analize, studii etc.)

(3) Odată identificate, problemele de siguranță sunt incluse într-un Portofoliu de riscuri la adresa siguranței, în funcție de riscul rezidual aferent, care ține cont de barierele introduse pentru a controla respectiva problemă de siguranță, precum și în baza expertizei diferitelor grupuri de lucru din domeniul siguranței zborului. Portofoliul de riscuri se elaborează de către AACR, cu avizul CNSig, cel puțin anual.

(4) Problemele de siguranță incluse în Portofoliul de riscuri la adresa siguranței sunt grupate pe domenii²; următoarele domenii fac parte din procesul SRM:

² Un domeniu poate fi considerat un container care este folosit pentru a grupa în mod consecvent și coerent problemele de siguranță pentru a le gestiona, pe considerente operaționale, organizaționale, consensuale sau conjuncturale.

a) sistemice și conjuncturale;

b) factori umani/performanță umană;

c) transport aerian comercial - avioane;

d) elicoptere;

e) operațiuni necomerciale - avioane mici;

f) planoare;

g) baloane;

h) navigabilitate;

i) servicii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană (ATM/ANS);

j) aerodromuri și handling la sol.

(5) O listă a problemelor de siguranță care trebuie soluționate la nivelul statului reprezintă Portofoliul de riscuri la adresa aviației civile din România.

Domeniile de risc principale³

³ Regulamentul delegat (UE) 2020/2.034 al Comisiei de completare a Regulamentului (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește sistemul european comun de clasificare în funcție de risc.

Art. 45. - (1) Domeniile de risc principale reprezintă determinarea tipului de accident cel mai probabil la care ar fi putut ajunge evenimentul evaluat.

(2) Domeniile de risc principale sunt următoarele:

a) coliziune în aer (airborne collision): o coliziune între aeronave, în timp ce ambele aeronave se află în aer, sau o coliziune între aeronave și alte obiecte aflate în aer (cu excepția păsărilor și a faunei sălbatice);

b) pierderea atitudinii normale de zbor (aircraft upset): o stare nedorită a aeronavei caracterizată prin abateri neintenționate de la parametrii normali în timpul operațiunilor, care ar putea duce în cele din urmă la un impact necontrolat cu solul;

c) coliziune pe pistă (collision on runway): o coliziune între o aeronavă și un alt obiect (alte aeronave, vehicule etc.) sau o persoană, care are loc pe o pistă a unui aerodrom sau a altei zone de aterizare prestabilite; aceasta nu include coliziuni cu păsări sau cu specii ale faunei sălbatice;

d) ieșire de pe pistă (excursion): un eveniment în cadrul căruia o aeronavă părăsește pista sau suprafața de mișcare a unui aerodrom ori suprafața de aterizare a oricărei alte zone de aterizare prestabilite, fără a decola; acesta include aterizări verticale cu impact ridicat pentru elicoptere, aeronave cu decolare sau aterizare verticală sau baloane și dirijabile;

e) incendiu, fum și presurizare (fire, smoke and pressurisation): un eveniment care implică situații de incendiu, fum sau presurizare ce pot deveni incompatibile cu viața umană; aceasta include evenimente care implică un incendiu, fum sau emanații care afectează orice parte a unei aeronave, în zbor sau la sol, și care nu reprezintă rezultatul unui impact sau al unor acte răuvoitoare;

f) avariere la sol (ground damage): avariere a aeronavei produsă de operarea aeronavei la sol pe orice alt teren decât o pistă sau o zonă de aterizare prestabilă, precum și avarierea survenită în timpul întreținerii;

g) coliziune cu obstacole în timpul zborului (obstacle collision în flight): o coliziune între o aeronavă aflată în aer și obstacole care se ridică de la suprafața terestră; printre obstacole se numără construcțiile înalte, copacii, cablurile electrice, cablurile de telegraf și antenele, precum și obiectele captive;

h) coliziune cu solul (terrain collision): un eveniment în cadrul căruia o aeronavă aflată în aer intră în coliziune cu solul, fără o indicație a faptului că echipajul de zbor nu a fost în măsură să controleze aeronava; aceasta include situații în care echipajul de zbor este afectat de iluzii vizuale sau de un mediu vizual degradat;

i) alte vătămări (other injuries): un eveniment în cadrul căruia au fost cauzate vătămări mortale sau nemortale și care nu poate fi atribuit niciunui alt domeniu de risc principal;

j) securitate (security): un act de intervenție ilicită asupra aviației civile; aceasta include toate incidentele și încălcările legate de supraveghere și de protecție, de controlul accesului, de controlul de securitate, de implementarea controalelor de securitate și orice alte acte menite să producă, în scopuri răuvoitoare sau în mod iresponsabil, distrugerea aeronavelor și a bunurilor, punând în pericol aviația civilă și instalațiile aferente sau conducând la intervenții ilicite în legătură cu acestea; aici sunt incluse atât evenimentele de securitate fizică, cât și cele de securitate cibernetică.

(3) Fiecare problemă de siguranță este asociată cu unul sau mai multe domenii de risc principale⁴.

⁴ De exemplu, problema de siguranță "Introducerea datelor de performanță a aeronavei" poate avea ca rezultat (adică o zonă-cheie de risc) "ieșire de pe pistă" sau "pierderea atitudinii normale de zbor".

Evaluarea problemelor de siguranță

Art. 46. - (1) Odată ce o problemă de siguranță a fost identificată și capturată în Portofoliul de riscuri, aceasta face obiectul unei evaluări tehnice, în scopul prioritizării în cadrul portofoliului.

(2) Prioritizarea problemelor de siguranță reprezintă o abordare structurată care permite ca aceste probleme să fie clasificate în funcție de risc într-o manieră consecventă, indiferent de domeniile operaționale din care fac parte și indiferent de sursa informațiilor de siguranță prin care au fost identificate (date de siguranță, intrările experților etc.).

(3) Prin prioritizare se creează un index care se bazează pe o evaluare a riscului rezidual al problemelor de siguranță, luându-se în considerare cele mai grave rezultate probabile ale accidentelor și eficacitatea barierelor sistemice implementate.

(4) Alte elemente care sunt luate în considerare la prioritizarea problemei de siguranță sunt:

a) dacă problema de siguranță a dus deja la decese sau a contribuit la un accident de energie mare;

b) dacă problema de siguranță este nouă, adică condițiile asociate nu sunt pe deplin înțelese sau cunoscute, deci riscul poate fi crescut (de exemplu, asociat cu tehnologia nou introdusă, operațiuni neobișnuite, design inovator);

c) dacă expunerea operațională la problema de siguranță este importantă (de exemplu, problema de siguranță afectează toate zborurile din domeniu sau problema de siguranță este de interes numai în timpul zborurilor de antrenament, reducând expunerea operațională).

(5) Indexul de prioritizare este revizuit în mod regulat pentru toate problemele de siguranță, pentru a reflecta schimbările în elementele care au fost luate în considerare; astfel se aplică o abordare iterativă și continuă a prioritizării problemelor de siguranță.

(6) După aplicarea indexului de prioritizare, problemele de siguranță sunt apoi împărțite în două categorii: una de "înaltă" prioritate și una de prioritate "normală".

Definirea acțiunilor de siguranță

Art. 47. - (1) După ce problemele de siguranță au fost prioritizate în cadrul Portofoliului de riscuri se stabilesc acțiunile necesare pentru a reduce riscul prezentat de aceste probleme la un nivel acceptabil, care se consemnează în PNSA.

(2) Problemele de siguranță se abordează în ordinea indexului de prioritizare, pornind de la problemele de "întă" prioritate, cu scopul de a concentra resursele, pentru început, pe probleme de siguranță din categoria ridicată.

(3) La stabilirea acțiunilor de reducere a riscurilor, cuprinse în PNSA, se pun în balanță implicațiile și beneficiile fiecărei acțiuni în parte; acțiunile pot include, fără a fi limitate la acestea, următoarele:

a) prioritizarea inspecțiilor și auditurilor desfășurate ca parte a activității de supraveghere;

b) acțiuni ce vizează activitatea proprie, precum și colaborarea între autoritățile competente;

c) acțiuni pentru a determina agenții aeronautici să aplice măsurile de remediere și prevenire necesare în legătură cu evenimentul de aviație civilă respectiv;

d) propuneri privind emiterea de informări, instrucțiuni, proceduri, circulare sau, după caz, de directive de siguranță;

e) organizarea de întâlniri, workshopuri, seminare etc. de informare;

f) propuneri privind amendarea sau completarea reglementărilor sau a procedurilor aplicabile evenimentelor de aviație civilă în cauză.

(4) Acțiunile de reducere a riscurilor aferente problemelor de siguranță stabilite conform prezentului articol se completează cu acțiunile din EPAS ce cad în sarcina statelor membre (numite acțiuni MST), în măsura în care acestea sunt relevante pentru sistemul aviației civile naționale; în situația în care unele riscuri identificate în EPAS nu sunt relevante, AACR informează în acest sens EASA.

(5) PNSA, care se revizuieste anual, stabilește măsuri și acțiuni de reducere a riscurilor la nivel național, evidențiate în urma derulării procesului SRM; aceste măsuri și acțiuni de control al riscurilor pot fi revizuite ori de câte ori este necesar (cel puțin anual), în scopul atingerii nivelului de performanță a siguranței stabilit la nivel național.

(6) În cazuri extreme, AACR are la dispoziție mecanismul stabilit prin New Basic Regulation, art. 70⁵ - Dispoziții de salvagardare; conform acestui mecanism, AACR nu este împiedicată să reacționeze imediat la o problemă legată de siguranța aviației civile, în cazul în care se îndeplinesc cumulativ condițiile de mai jos:

⁵ Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.155/2019 delegă AACR competențele de aplicare a articolelor 70 și 71 ale Regulamentului (UE) 2018/1.139.

a) problema implică un risc grav pentru siguranța aviației și trebuie luate imediat măsuri pentru a o soluționa;

b) problema nu poate fi soluționată în mod adecvat cu respectarea Regulamentului (UE) 2018/1.139 și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;

c) măsurile luate sunt proporționale cu gravitatea problemei.

Implementarea acțiunilor stabilite și a celor subsecvente

Art. 48. - (1) Obiectivul dezvoltării unui SRM este acela de a controla riscurile evidențiate, astfel încât să se atingă LSPA la nivel național.

(2) O metodă de control al riscurilor trebuie să fie, în mod ideal, eficientă din punctul de vedere al costurilor, ușor și rapid implementabilă, efectivă și să nu aibă consecințe neintenționate; eficiența metodei selectate este monitorizată, astfel încât să se asigure atingerea scopului urmărit.

(3) Multe din măsurile de control al riscurilor implică agenții aeronautici, care trebuie sprijiniți în punerea în aplicare a acestora, întrucât de succesul acestor măsuri depinde atingerea țintelor de performanță naționale.

Măsurarea performanței siguranței

Art. 49. - Măsurarea performanței constituie ultima etapă a procesului SRM, având ca scop:

a) monitorizarea schimbărilor specifice rezultate în urma aplicării acțiunilor stabilite;

b) depistarea unor posibile modificări sistemice apărute în sistemul aviației, care impun actualizarea acțiunii.

După această etapă, procesul SRM se reia.

CAPITOLUL V**ASIGURAREA SIGURANȚEI LA NIVEL NAȚIONAL (Componenta 3 a SSP)****SECȚIUNEA 1****Obligațiile privind supravegherea siguranței (CE-7)****Generalități**

Art. 50. - (1) În calitate de stat membru UE, România cooperează cu celelalte state membre în cadrul unui sistem unic european de siguranță a aviației, pentru a asigura respectarea prevederilor New Basic Regulation, a actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(2) În România, obligațiile de supraveghere a agenților aeronautici se efectuează de AACR, în calitate de autoritate națională de supervizare și organism tehnic specializat pentru îndeplinirea funcției de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă; pentru domeniile ULM și AUN aceste obligații sunt îndeplinite de autoritățile delegate.

(3) Pentru certificarea, supravegherea și asigurarea respectării legii în domeniile proprii de competență, autoritatea competentă²⁸:

²⁸ Vezi art. 62 din New Basic Regulation

a) primește și evaluează cererile care îi sunt adresate și, după caz, eliberează sau reînnoiește certificatele și primește declarațiile care îi sunt adresate;

b) realizează supravegherea titularilor de certificate, a persoanelor fizice și juridice care au făcut declarații, precum și a produselor, pieselor, echipamentelor, sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS, echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor și aerodromurilor;

c) desfășoară investigații, inspecții, inclusiv inspecții la platformă, audituri și alte activități de monitorizare necesare pentru a identifica posibila încălcare a cerințelor prevăzute în New Basic Regulation și în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul său de către persoane fizice sau juridice care fac obiectul supravegherii;

d) ia toate măsurile necesare de asigurare a respectării legii, inclusiv modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor pe care le-a eliberat, reținerea la sol a aeronavelor și impunerea de penalități, pentru a pune capăt încălcărilor identificate;

e) interzice, limitează sau supune anumitor condiții, în interesul siguranței, activitățile supravegheate;

f) asigură un nivel adecvat de calificare a personalului implicat în sarcinile de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii, inclusiv prin furnizarea unei pregătiri adecvate.

Activitatea de supraveghere a AACR

Art. 51. - (1) Activitatea de supraveghere a AACR este abordată pe baza riscurilor, ceea ce presupune prioritizarea și alocarea resurselor de care dispune în funcție de profilul de risc al fiecărui domeniu sau cel al furnizorilor individuali de servicii, pornind de la monitorizarea maturității SMS-urilor dezvoltate (acolo unde acestea există).

(2) Această abordare presupune o colaborare strânsă între autoritatea competentă și agenții aeronautici, care să depășească nivelul de monitorizare a conformării organizației cu legislația specifică și să tindă spre evaluarea managementului organizației referitor la riscuri.

(3) AACR își dezvoltă, pentru fiecare domeniu aflat sub supravegherea sa, metodologii de stabilire a profilului de risc al agenților aeronautici, care să țină cont de:

a) Evaluarea capacității financiare a organizației;

b) Numărul de ani de funcționare;

c) Stabilitatea salariaților esențiali, cum ar fi managerul responsabil sau cel de siguranță;

d) Competența și performanța managerului responsabil și a celui de siguranță;

e) Rezultatele auditurilor precedente;

f) Modul de abordare a închiderii neconformităților constatate în auditurile precedente;

g) Scopul și complexitatea activităților derulate;

h) Maturitate proceselor de identificare a pericolelor și de management al riscurilor;

i) Rezultate ale analizei datelor privind performanța siguranței.

(4) Controlul modului în care agenții aeronautici civili identifică și gestionează riscurile la adresa siguranței (ca parte a SMS în cazul în care aceștia au implementat un astfel de sistem sau prin alte mijloace specifice în cazul agenților aeronautici care nu au implementat un SMS) se realizează prin procesul de supraveghere.

(5) Procesul de supraveghere derulat de AACR include analiza SPI și a SPT aferente, stabilite de agentul aeronautic, analizându-se performanța și eficiența fiecăruia.

(6) AACR se asigură, prin proceduri interne specifice, că inspectorii cu atribuții de supraveghere a agenților aeronautici își mențin nivelul de competență impus de această activitate.

(7) Capacitatea de supraveghere a AACR constituie un SPI stabilit prin EPAS și este monitorizat de EASA prin indicatorul de standardizare EASA. Acest indicator este utilizat la prioritizarea inspecțiilor de standardizare și este legat de dimensiunile, natura și complexitatea autorităților competente și a funcțiilor acestora, numărul de neconformități evidențiate, precum și reacția autorităților în ceea ce privește închiderea acestor neconformități, odată ce raportul final a fost transmis.

SECȚIUNEA a 2-a

Performanța siguranței la nivel național

Viziunea ICAO

Art. 52. - (1) Anexa nr. 19 ICAO precizează că una din obligațiile statelor este de a defini un "nivel acceptabil de performanță a siguranței" (Acceptable Level of Safety Performance - ALoSP), stabilit prin programele naționale de siguranță.

(2) În prezent există propuneri înaintate ICAO atât pentru renunțarea la noțiunea de "acceptabilitate", noțiune care, pe parcursul implementării SSP, a creat interpretări diferite, cât și pentru conexarea mai puternică a SPI și SPT cu atingerea obiectivelor de siguranță.

Viziunea europeană

Art. 53. - (1) New Basic Regulation precizează la art. 7 că un program național de siguranță trebuie să specifice nivelul de performanță a siguranței stabilit (LSPA) la nivel național, în ceea ce privește activitățile de aviație aflate sub responsabilitatea statului membru în cauză.

(2) România aplică prevederile citate mai sus din New Basic Regulation, respectiv viziunea EASA, care este ușor diferită de ediția actuală a Anexei nr. 19 ICAO (nivel stabilit vs. nivel acceptabil al performanței siguranței); în consecință, pe parcursul documentului se folosește noțiunea de LSPA.

Nivelul de performanță a siguranței stabilit (LSPA)

Art. 54. - (1) Atingerea LSPA se face prin:

- a) Dezvoltarea și implementarea PNSAC; și
- b) Dezvoltarea și monitorizarea SPI și SPT, prin care se demonstrează managementul eficient al siguranței;

(2) LSPA reprezintă nivelul de siguranță ce se așteaptă să fie atins atât la nivelul statului cât și la nivel organizațional; acesta trebuie exprimat atât prin SPI bazați pe rezultate cât și prin cei bazați pe procese.

(3) În mod ideal, pentru fiecare risc la adresa siguranței evidențiat prin PNSA ar trebui stabilit un set de SPI și SPT care să arate dacă riscul în cauză este

gestionat corespunzător; cu toate acestea, pot exista situații în care pentru anumite obiective de siguranță să nu fie posibilă stabilirea de SPI.

(4) Foarte mulți SPI depind în mod direct de performanța organizațiilor, motiv pentru care între indicatorii cuprinși în SMS-urile organizațiilor și indicatorii din PNSA trebuie să existe o corelare, monitorizată prin procesul de supraveghere derulat de autoritățile competente.

(5) În România, LSPA se stabilește și se revizuieste prin PNSA.

(6) Gradul de îndeplinire a LSPA se stabilește printr-un raport anual, elaborat de AACR.

Indicatori de performanță a siguranței (SPI) și ținte de performanță a siguranței (SPT)

Art. 55. - (1) SPI se încadrează în una din următoarele categorii:

a) Nivelul 1 - indicatori de performanță generală a sistemului de aviație (accidente și incidente grave);

b) Nivelul 2 - indicatori de performanță a activității agenților aeronautici;

c) Nivelul 3 - indicatori de performanță a activității autorităților competente.

(2) De asemenea, SPI pot fi:

a) indicatori bazați pe rezultate (de obicei de nivelul 1 sau 2);

b) indicatori bazați pe procese.

(3) Pentru fiecare SPI se stabilesc SPT care permit măsurarea performanței siguranței.

Monitorizarea performanței siguranței

Art. 56. - (1) Performanța siguranței la nivel național, așa cum este indicată de SPI și SPT, demonstrează gradul de atingere al LSPA;

(2) Dacă oricare dintre SPT nu sunt atinse, aceasta se poate datora uneia sau mai multor cauze, cum ar fi:

a) Țintele nu pot fi atinse sau nu sunt realiste;

b) Acțiunile stabilite pentru atingerea SPT nu sunt corespunzătoare;

c) Anumite riscuri și-au modificat prioritatea;

d) Au apărut riscuri care nu au fost luate în considerare la stabilirea SPT;

e) SPI stabiliți nu sunt relevanți pentru obiectivul de siguranță în cauză.

(3) LSPA se revizuieste cel puțin anual, odată cu revizuirea PNSA, ocazie cu care:

a) Se identifică probleme de siguranță care nu sunt acoperite corespunzător de SPI existenți;

b) Se identifică SPT care trebuie ajustate;

c) Se identifică, dacă este cazul, situații stagnante sau de deteriorare a siguranței, care necesită acțiuni corective;

d) Se analizează și se decide asupra eliminării unor SPI sau adăugării altora.

CAPITOLUL VI

PROMOVAREA SIGURANȚEI LA NIVEL NAȚIONAL (Componenta 4 a SSP)

Generalități

Art. 57. - (1) Creșterea performanței siguranței la nivel național depinde în mare măsură de existența unei culturi de siguranță.

(2) Îmbunătățirea culturii de siguranță se realizează, printre altele, prin asigurarea unei comunicări cât mai largi a informațiilor de siguranță, cum ar fi politici, obiective, priorități, bune practici sau riscuri evidențiate.

(3) În acest sens, prin comunicarea constantă a priorităților în domeniul siguranței aviației civile, stabilite la nivel național și internațional, a celor mai bune practici, a riscurilor evidențiate în diversele domenii specifice, se promovează o cultură pozitivă a siguranței atât în cadrul autorităților competente, cât și la nivelul furnizorilor de servicii, în scopul atingerii obiectivelor de siguranță și pentru o implementare eficientă a PNSAC.

(4) Autoritățile competente asigură diseminarea, atât internă, cât și externă, a informațiilor actualizate privind evoluția cadrului de reglementare în domeniul siguranței.

(5) În funcție de informațiile diseminate, de periodicitatea acestora și de audiența internă și externă căreia i se adresează, autoritățile competente stabilesc canalele de comunicare optime (care pot varia de la cele informale, cum sunt rețelele sociale sau buletinele de informare, până la întâlniri sau seminare dedicate) și frecvența acestora.

(6) Regulamentul (UE) nr. 376/2014 cuprinde prevederi specifice aplicabile transmiterii și schimbului de informații de siguranță, atât la nivel intern, cât și la nivel extern. O atenție deosebită se acordă asigurării confidențialității informațiilor, condiție esențială pentru obținerea unei culturi pozitive de siguranță.

Comunicarea și diseminarea internă a informațiilor de siguranță

Art. 58. - (1) Promovarea siguranței la nivel intern se realizează atât în interiorul fiecărei autorități competente, cât și prin colaborarea dintre acestea.

(2) Informațiile care fac obiectul diseminării interne asigurate de autoritățile competente includ:

- a)** documentația PNSAC;
- b)** documentația PNSA în vigoare, incluzând obiectivele de siguranță, LSPA, SPI-urile și riscurile la adresa aviației civile din România;
- c)** evoluții ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței transportului aerian;
- d)** strategii de acceptare a SMS-urilor agenților aeronautici, astfel încât să se evite cerințe conflictuale sau suprapuse în diferite domenii ale industriei;
- e)** riscuri evidențiate la nivel sectorial;
- f)** lecții învățate din accidente și incidente;
- g)** bune practici în managementul siguranței.

(3) Comunicarea și diseminarea internă a informațiilor de siguranță se fac printr-o multitudine de metode, care pot include buletine informative, pliante, publicații, seminare, întâlniri, programe de instruire, site-uri web, liste de corespondență, publicații pe rețelele sociale, discuții în grupuri de colaborare etc.

(4) AACR are obligația de a dezvolta o bază de date de siguranță internă AACR, la care are acces întregul personal AACR direct implicat în procesele de management al riscurilor la nivel național, de certificare și supraveghere a agenților aeronautici, care cuprinde cel puțin următoarele informații:

a) evenimentele de aviație civilă raportate și cuprinse în baza de date națională gestionată de AIAS;

b) rezultatele analizelor desfășurate la nivelul AACR privind evenimentele de aviație civilă și urmărirea acțiunilor subsecvente;

c) rezultatele auditurilor și inspecțiilor de supraveghere efectuate de AACR la agenții aeronautici civili și urmărirea acțiunilor subsecvente (planuri de măsuri acceptate de AACR);

d) rezultatele evaluărilor de către AACR a SMS-urilor agenților aeronautici, inclusiv în ceea ce privește pericolele identificate, SPI și, respectiv, SPT asociate, precum și acțiunile pentru reducerea riscurilor și îmbunătățirea siguranței;

e) rezultatele inspecțiilor la platformă efectuate de autoritățile aeronautice din alte state la operatorii aerieni naționali, preluate din baza de date a EASA privind inspecțiile la platformă (SACA/SAFA);

f) Registrul național de înmatriculări aeronave și documentele de navigabilitate ale aeronavelor;

g) rezultatele vizitelor de standardizare ale EASA și ale auditurilor ICAO (USOAP CMA și ICVM);

h) alte documente care sprijină gestionarea eficientă a informațiilor de siguranță utilizate în procesele desfășurate în cadrul AACR, în vederea realizării unei monitorizări eficiente a zonelor de risc la adresa siguranței și a dezvoltării sistemelor de reglementare și supraveghere bazate pe performanțe.

Comunicarea și diseminarea externă a informațiilor de siguranță

Art. 59. - (1) Din perspectiva autorităților competente, promovarea siguranței la nivel extern se realizează între acestea și agenții aeronautici, între agenții aeronautici, dar și în relația cu publicul larg.

(2) Suplimentar față de informațiile prevăzute la art. 58 alin. (2), informațiile care fac obiectul diseminării externe asigurate de autoritățile competente includ:

a) materiale de îndrumare privind implementarea SMS;

b) evidențierea importanței raportării voluntare și obligatorii;

c) identificarea oportunităților din domeniul pregătirii de specialitate;

d) promovarea schimbului de informații privind siguranța cu și între furnizorii de servicii.

(3) Aceleași metode de comunicare și diseminare internă a informațiilor de siguranță se pot folosi și în cazul comunicării externe, atât timp cât informațiile sunt de interes pentru toate părțile implicate. Se pune însă un accent deosebit pe acele metode care ajung la audiențe cât mai mari, cum ar fi rețelele sociale, liste de distribuție, seminare și întâlniri organizate în format fizic sau virtual,

grupuri de lucru interinstituționale (cum ar fi grupurile de lucru sectoriale, create în sprijinul activității CNSig) etc.

(4) În același scop, AACR are obligația de a dezvolta și publica, pe pagina de internet proprie, o bibliotecă electronică pentru documentare, care este disponibilă cu titlu gratuit tuturor reprezentanților agenților aeronautici civili și care pune la dispoziția celor interesați cel puțin următoarele documente;

- a) PNSAC în vigoare;
- b) PNSA în vigoare;
- c) documentele conexe PNSAC;
- d) cadrul legislativ național în domeniul siguranței aviației civile;
- e) cadrul legislativ european în domeniul siguranței aviației civile;
- f) circulare, materiale de îndrumare, buletine, rapoarte, studii și informări de siguranță.

(5) Autoritățile competente încurajează, inclusiv prin asigurarea cadrului organizațional și/sau logistic necesar, schimbul de informații de siguranță între agenții aeronautici, ca element esențial în dezvoltarea unei culturi pozitive de siguranță.

CAPITOLUL VII IMPLEMENTAREA PNSAC

Analiza comparativă (GAP Analysis)

Art. 60. - (1) Implementarea PNSAC presupune o multitudine de activități, ce trebuie puse în practică pe de o parte de către autoritatea competentă, și pe de altă parte de către agenții aeronautici. În acest sens, pentru corelarea acestor activități într-o perioadă de timp dată, este necesară dezvoltarea și urmărirea unui plan de implementare al PNSAC.

(2) Planul de implementare al PNSAC are la bază o analiză comparativă față de cerințele SSP impuse de Anexa nr. 19 ICAO.

(3) Analiza comparativă GAP Analysis se dezvoltă și se aprobă de AACR, cu avizul CNSig.

USOAP protocol questions

Art. 61. - Eventualele deficiențe ale sistemului de supervizare a siguranței sau ale capacității de management al siguranței la nivel național se constată în urma completării și actualizării chestionarelor USOAP privind implementarea efectivă a PNSAC (USOAP protocol questions).

Planul de implementare al PNSAC

Art. 62. - (1) Planul de implementare a PNSAC are ca scop îmbunătățirea progresivă a sistemului de supervizare a siguranței și a managementului siguranței la nivel național; acesta cuprinde acțiunile ce urmează să fie întreprinse în implementarea PNSAC, termenele de îndeplinire și prioritizarea acestora.

(2) Planul de implementare a PNSAC se întocmește și se aprobă de AACR, cu avizul CNSig.

Evaluarea maturității PNSAC

Art. 63. - (1) Evaluarea maturității PNSAC, respectiv a gradului de respectare a prevederilor SARPs și a legislației specifice europene, se face utilizând platforma comună pusă la dispoziție de ICAO pe site-ul securizat - iSTARS.

(2) Evaluarea maturității PNSAC se dezvoltă și se aprobă de AACR, cu avizul CNSig.

(3) Evaluarea maturității PNSAC încadrează elementele cuprinse în acesta în una din categoriile:

- a) prezente și adecvate
- b) operaționale
- c) efective

ANEXA Nr. 1

POLITICA DE SIGURANȚĂ a autorităților cu competențe în domeniu din România

1. Aviația civilă contemporană a evoluat într-un sistem deosebit de complex, format din elemente care interacționează între ele în mod continuu. Faptul că transportul aerian a devenit unul dintre cele mai sigure moduri de transport este rodul unui efort susținut al întregii comunități globale a aviației civile, derulat pe o perioadă lungă de timp.

2. Autoritățile din România cu competențe în siguranța aviației civile, din perspectiva PNSAC, sunt:

- Ministerul Transporturilor - autoritatea de stat în domeniul aviației civile;
- Autoritatea Aeronautică Civilă Română - autoritate competentă în domeniul aviației civile;
- Autoritatea de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile - autoritatea națională de investigare a accidentelor/incidentelor grave;
- entitățile delegate.

3. Autoritățile prevăzute la pct. 2 consideră că principalul obiectiv în domeniul siguranței îl reprezintă creșterea gradului de performanță a siguranței aviației, în vederea asigurării unui transport aerian sigur, și creșterea încrederii populației în acest mod de transport. În acest scop, ele se angajează să gestioneze eficient riscurile la adresa siguranței aviației civile și să mențină sau să creeze structurile și mecanismele organizatorice necesare.

4. În procesul de îmbunătățire continuă a nivelului de siguranță trebuie să se aibă în vedere metode noi, inovatoare, care să țină cont atât de ultimele evoluții ale pieței transportului aerian, cât și de cele preconizate, dar și de cele din domeniul economic, al managementului traficului aerian și al protecției mediului, îmbinând măsurile reactive cu cele proactive.

5. Reglementările din domeniul siguranței aviației civile corespund standardelor și practicilor recomandate ale ICAO, precum și reglementărilor europene aplicabile. Se urmărește, de asemenea, asigurarea unui nivel de

reglementare proporțional cu expunerea la risc și cu performanța în domeniul siguranței.

6. Autoritățile cu competențe în domeniul siguranței aviației se angajează să dezvolte și să implementeze Programul național de siguranță în aviația civilă, în părțile ce le revin, asigurând în acest sens toate resursele necesare. Scopul lor comun constă în atingerea obiectivelor de siguranță, precum și a nivelului de performanță a siguranței stabilite la nivel național și corelate cu cele la nivel european, definite prin indicatori și ținte de performanță a siguranței. În acest scop, modul de abordare trebuie să evolueze de la un rol coercitiv la o politică de impunere menită să protejeze utilizatorii și publicul prin încurajarea conformării cu reglementările aplicabile aviației civile și prin descurajarea nerespectării acestora.

7. În acest context, informațiile de siguranță joacă un rol esențial în derularea procesului de management al riscului la adresa siguranței. Fundamentul accesului la informațiile de siguranță îl constituie o cultură de siguranță pozitivă, bazată pe principiile de cultură justă, așa cum sunt detaliate în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, atât la nivelul autorităților, cât și al agenților aeronautici, o comunicare eficientă între aceștia și evidențierea de măsuri realiste pentru reducerea riscurilor la adresa siguranței.

8. Autoritățile din România cu competențe în siguranța aviației civile asigură menținerea competenței necesare a personalului propriu, corespunzătoare sarcinilor pe care le au în managementul siguranței la nivel național, prin pregătire continuă și cooperare internațională.

ANEXA Nr. 2

OBIECTIVELE GENERALE DE SIGURANȚĂ ALE AUTORITĂȚILOR DIN ROMÂNIA CU COMPETENȚE ÎN SIGURANȚA AVIAȚIEI CIVILE

a) Abordarea sistematică a siguranței, prin:

- Asigurarea capabilităților de analiză de risc și suport decizional prin îmbunătățirea colectării, stocării și integrării datelor privind siguranța aviației civile;
- Consolidarea sistemului de management al siguranței pentru asigurarea unui proces de analiză și evaluare a riscurilor;
- Îmbunătățirea performanței sistemului de management al riscurilor de siguranță;
- Asigurarea colaborării cu toți partenerii implicați în sistemul național de aviație pentru a îmbunătăți cultura de siguranță, identificarea și eficacitatea acțiunilor privind siguranța;
- Creșterea performanței sistemelor de management a siguranței implementate de agenții aeronautici civili, prin includerea în activitatea de supraveghere a nivelului de implementare a conceptului de Cultură Justă.

b) Asigurarea unei forțe de muncă competitive, prin dezvoltarea unei politici de resurse umane care să urmărească pregătirea personalului pentru

dobândirea și menținerea competențelor și abilităților necesare îndeplinirii obiectivelor.

- c) Dezvoltarea și implementarea inovării.
- d) Menținerea unui cadru de reglementare coerent, dezvoltat transparent, conceput și implementat în corespondență cu standardele internaționale și reglementările europene.
- e) Asigurarea resurselor umane și financiare necesare pentru îndeplinirea atribuțiilor ce le revin din punct de vedere al implementării PNSAC și al supravegherii siguranței la nivel național.