



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 184 (XXVIII) — Nr. 813

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Vineri, 14 octombrie 2016

SUMAR

Nr.	Pagina	Nr.	Pagina
HOTĂRĂRI ALE SENATULUI			
124. — Hotărâre referitoare la Propunerea de Decizie a Consiliului de instituire a unui cadru multianual pentru Agenția pentru Drepturi Fundamentale a Uniunii Europene pentru perioada 2018—2022 COM (2016) 442 final	2	1.295. — Ordin al directorului general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară privind aprobarea începerii lucrărilor de înregistrare sistematică a imobilelor, pe sectoare cadastrale, în 3 unități administrativ-teritoriale din județul Galați	5–26
125. — Hotărâre referitoare la Propunerea de Regulament al Consiliului privind competența, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie matrimonială și în materia autorității părintești și privind răpirea internațională de copii (reformare) COM (2016) 411 final	2–3	ACTE ALE ORDINULUI ASISTENȚILOR MEDICALI GENERALIȘTI, MOAȘELOR ȘI ASISTENȚILOR MEDICALI DIN ROMÂNIA	
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE			
1.178. — Ordin al ministrului mediului, apelor și pădurilor privind aprobarea Planului de management al sitului Natura 2000 ROSC10250 Ținutul Pădurenilor	4	30. — Hotărâre pentru modificarea Metodologiei privind avizarea exercitării temporare a activităților profesionale de către asistenții medicali generaliști, moașele și asistenții medicali, cetățeni ai unui stat terț, aprobată prin Hotărârea Consiliului național al Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România nr. 4/2016	31
1.182. — Ordin al ministrului transportului pentru aprobarea Programului național de siguranță în aviația civilă și			

HOTĂRĂRI ALE SENATULUI**PARLAMENTUL ROMÂNIEI****SENATUL****HOTĂRÂRE****referitoare la Propunerea de Decizie a Consiliului de instituire a unui cadru multianual pentru Agenția pentru Drepturi Fundamentale a Uniunii Europene pentru perioada 2018—2022 COM (2016) 442 final**

În temeiul dispozițiilor art. 67, art. 148 alin. (2) și (3) din Constituția României, republicată, și Protocolului (nr. 2) anexat Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007, ratificat prin Legea nr. 13/2008, având în vedere Raportul Comisiei pentru afaceri europene nr. LXII/639 din 29 septembrie 2016,

Senatul adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Se constată următoarele:

I. Prezenta propunere de decizie respectă principiile subsidiarității și proporționalității.

II. Se notează următoarele elemente:

1. stabilirea unui nou cadru multianual pentru perioada 2018—2022;

2. domeniile propuse pentru cadrul multianual al agenției sunt următoarele:

- a) accesul la justiție și victimele infracțiunilor;
- b) egalitate și nediscriminare;
- c) societatea informațională și, în special, respectarea vieții private și protecția datelor cu caracter personal;
- d) cooperarea judiciară și polițienească;
- e) migrația, frontierele, azilul și integrarea refugiaților și a migrantilor;
- f) rasismul, xenofobia și lipsa de toleranță asociată acestora;

g) drepturile copilului;

h) integrarea romilor și incluziunea socială.

III. Se recomandă următoarele:

1. menținerea din partea FRA a unei abordări echilibrate pentru cercetarea situației drepturilor omului în Uniunea Europeană este esențială pentru credibilitatea și succesul Agenției;

2. având în vedere tendințele xenofobe și rasiste alarmante, existente în multe state ale Uniunii Europene, FRA ar trebui să acorde o atenție prioritară problematicilor de discriminare, rasism, xenofobie, situația migrantilor, situația romilor, drepturile copilului și, în special, referitor la violențele motivate de ură, instigarea la ură și discursul de instigare la ură.

Art. 2. — Prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, iar opinia cuprinsă în această hotărâre se transmite către instituțiile europene.

Această hotărâre a fost adoptată de Senat în ședința din 4 octombrie 2016, în conformitate cu prevederile art. 78 din Regulamentul Senatului și ale art. 5 lit. f) și art. 30 lit. b) din anexa la Regulamentul Senatului, aprobat prin Hotărârea Senatului nr. 28/2005, republicat.

p. PREȘEDINTELE SENATULUI,
IOAN CHELARU

București, 4 octombrie 2016.
Nr. 124.

PARLAMENTUL ROMÂNIEI**SENATUL****HOTĂRÂRE****referitoare la Propunerea de Regulament al Consiliului privind competența, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie matrimonială și în materia autorității părintești și privind răpirea internațională de copii (reformare) COM (2016) 411 final**

În temeiul dispozițiilor art. 67, art. 148 alin. (2) și (3) din Constituția României, republicată, și Protocolului (nr. 2) anexat Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007, ratificat prin Legea nr. 13/2008, având în vedere Raportul Comisiei pentru afaceri europene nr. LXII/640 din 29 septembrie 2016,

Senatul adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Se constată următoarele:

I. Prezenta propunere de regulament respectă principiile subsidiarității și proporționalității.

II. Se notează următoarele elemente:

1. Prezenta propunere reprezintă o reformare a Regulamentului (CE) nr. 2.201/2003 al Consiliului din 27 noiembrie 2003 privind competența, recunoașterea și executarea hotărârilor judecătorești în materie matrimonială și în materia răspunderii părintești, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1.347/2000 (denumit în continuare „Regulamentul Bruxelles IIa”); obiectivul reformării este de a dezvolta și mai

mult spațiul european de justiție și drepturi fundamentale, bazat pe încredere reciprocă, prin eliminarea obstacolelor rămase în calea liberei circulații a hotărârilor judecătorești, în conformitate cu principiul recunoașterii reciproce, și de a proteja mai bine interesul superior al copiilor, prin simplificarea procedurilor și sporirea eficienței acestora.

2. În opinia României, introducerea unor reguli și termene clare privind solicitarea acordului statului de primire este binevenită, pentru a se asigura supravegherea evoluției minorilor străini plasați pe teritoriul României.

3. În opinia României, întărirea regulilor privind audierea minorilor în cauzele care îi privesc reprezintă un progres în ceea ce privește asigurarea respectării și promovării drepturilor acestora.

4. În opinia României, întărirea prevederilor privind transferarea cauzelor către statele a căror cetățenie o au în fapt minorii ce fac obiectul unei măsuri de protecție specială (plasament familial sau instituțional) reprezintă un instrument util care poate sprijini autoritățile române în apărarea drepturilor minorilor români neînsoțiți, identificați pe teritoriul altor state;

5. România apreciază și consideră că reformarea prezentului regulament, în sensul stabilirii unor norme comune care să fie însăși aplicabile de către toate statele membre, este în sprijinul eforturilor autorităților române de a readuce în țară acei copii ale căror familii locuiesc în fapt pe teritoriul național și care, din diferite motive, au ajuns să fie preluați din grija părinților și plasați în sistemele de protecție specială străine.

III. Se consideră necesare următoarele modificări specifice prevăzute în textul propunerii de regulament:

1. proceduri mai eficiente pentru abordarea cazurilor de răpire transfrontaliere ale copiilor de către unul dintre părinți;

2. introducerea obligației de a oferi minorului posibilitatea de a-și exprima opiniile;

3. executarea rapidă a hotărârilor în alte state membre;

4. îmbunătățirea cooperării dintre autoritățile statelor membre.

IV. Se manifestă rețineri și recomandă următoarele:

1. modificarea art. 2 alin. (1). Precizăm că propunerea actuală limitează, prin circumstanțiere, la autoritățile judiciare și administrative, sfera autorităților din anumite state membre care își exercită competențe în temeiul Regulamentului 2.201/2003, rămânând neacoperită situația anumitor autorități din aceste state care nu au caracter judiciar sau administrativ. Recomandăm ca art. 2 alin. (1) să fie modificat astfel: „autoritate” înseamnă orice autoritate judiciară sau administrativă, precum și orice altă autoritate din statele membre competente în materiile care intră sub incidența domeniului de aplicare al prezentului regulament.

2. Se exprimă rezerve cu privire la art. 30 din propunerea de regulament și precizăm că înlocuirea unei decizii judecătorești cu o alta, în mod automat, fără a ține cont de modul în care copilul s-a adaptat la noul mediu sau dacă opinia acestuia este contrară returnării pe teritoriul statului de pe al cărui teritoriu a fost deplasat, poate fi considerată drept o atingere adusă interesului său superior.

3. Se propune modificarea și completarea art. 60 din această propunere de regulament, cu trei alineate. Având în vedere că este nevoie să se asigure transparența procedurilor în materia autorității părintești și că sesizarea autorităților centrale se poate face și în mod direct de către părinți sau de alți titulari ai autorității părintești [a se vedea, de exemplu art. 63 alin. (2)], considerăm utilă existența unei liste a acestor autorități centrale desemnate de statele membre. Aceeași soluție este prevăzută și de Convenția de la Haga din 19 octombrie 1996 privind competența, legea aplicabilă, recunoașterea, executarea și cooperarea cu privire la răspunderea părintească și măsurile privind protecția copiilor (art. 29). Recomandăm ca art. 60 să fie completat, prin introducerea alin. (2), alin. (3), alin. (4), astfel:

a) (2) Pe baza notificărilor din partea statelor membre, Comisia stabilește lista autorităților centrale care au competențe în temeiul prezentului regulament.

b) (3) Statele membre notifică Comisiei orice modificare ulterioară a informațiilor conținute în această listă. Comisia modifică lista în consecință.

c) (4) Comisia publică lista și orice modificări ulterioare în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. IV.

4. La art. 64, alin. (2) se propune modificarea și completarea acestuia cu alin. (7), alin. (8), alin. (9) și alin. (10). Având în vedere că prezenta propunere de regulament sprijină încheierea de acorduri între titularii autorității părintești, recurgând la mediere sau la alte mijloace extrajudiciare, recomandăm ca art. 64 alin. (2) să fie modificat astfel: (2) În cazul în care se are în vedere pronunțarea sau emiterea unei hotărâri în materia autorității părintești sau încheierea unui acord între titularii autorității părintești, o autoritate dintr-un stat membru poate solicita, în cazul în care situația copilului impune acest lucru, oricărei altei autorități dintr-un alt stat membru care deține informații relevante pentru protecția copilului să îi comunice aceste informații. Aceeași posibilitate trebuie acordată și în situația în care se are în vedere pronunțarea sau emiterea unei hotărâri în materia autorității părintești sau încheierea unui act autentic ori desfășurarea unei alte proceduri de către autoritățile competente, în măsura în care aceste hotărâri, acte sau proceduri privesc măsurile de protecție cu privire la bunurile minorului, respectiv:

1. desemnarea și atribuțiile unei persoane sau ale unui organism însărcinat să administreze bunurile copilului, să îl reprezinte și să îl asiste;

2. măsurile privind administrarea, conservarea sau dispoziția cu privire la bunurile copilului, inclusiv desemnarea unei persoane sau a unei entități care să se ocupe de administrarea bunurilor copilului;

3. necesitatea autorizării sau încuviințării unor acte ale copilului de către alte organe sau autorități.

Recomandăm completarea art. 64 cu 4 noi alineate, după alin. (6) să fie introduse alin. (7), alin. (8), alin. (9) și alin. (10). Considerăm că prezenta propunere de regulament se aplică măsurilor de protecție a copilului cu privire la bunurile acestuia, în acte și proceduri ce presupun un element de extraneitate și care nu vizează neapărat existența unui litigiu sau implicarea unei instanțe judecătorești (acceptarea unei succesiuni, partaj succesoral, acte de dispoziție asupra bunurilor minorului etc. — a se vedea considerentele 6 și 9 din Regulament). În absența unor informații ușor accesibile și sigure cu privire la titularii autorității părintești și limitele exercitării acestei autorități conform legislației naționale, posibilitatea folosirii pârghiilor oferite de regulament în practică este lipsită de efectul scontat. Această prevedere se regăsește în Convenția de la Haga din 1996 (art. 40). Art. 64, după alin. (6), se va completa astfel:

a) (7) Autoritățile din statul membru unde copilul își are reședința obișnuită sau cele ale statului membru unde a fost luată o măsură de protecție pot să elibereze persoanei care exercită drepturile și îndatoririle părintești ori persoanei căreia i-a fost încredințat spre ocrotire copilul ca persoană, precum și bunurile acestuia, la cererea sa sau la cererea unei autorități, un certificat care să arate calitatea și limitele în care această persoană poate acționa, precum și puterile care îi sunt conferite.

b) (8) Capacitatea și puterile arătate în certificatul susmenționat sunt prezumate a fi investite în acea persoană până la proba contrarie.

c) (9) Fiecare stat membru desemnează autoritățile competente să elibereze certificatul în conformitate cu alin. (8).

d) (10) Pe baza notificărilor din partea statelor membre, Comisia stabilește lista autorităților competente să emită certificatul.

Art. 2. — Prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, iar opinia cuprinsă în această hotărâre se transmite către instituțiile europene.

Această hotărâre a fost adoptată de Senat în ședința din 4 octombrie 2016, în conformitate cu prevederile art. 78 din Regulamentul Senatului și ale art. 5 lit. f) și art. 30 lit. b) din anexa la Regulamentul Senatului aprobat prin Hotărârea Senatului nr. 28/2005, republicat.

p. PREȘEDINTELE SENATULUI,
IOAN CHELARU

București, 4 octombrie 2016.
Nr. 125.

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL MEDIULUI, APELOR ȘI PĂDURILOR

ORDIN

privind aprobarea Planului de management al sitului Natura 2000 ROSCI0250 Ținutul Pădurenilor

Având în vedere Referatul de aprobare nr. 110.714 din 16 iunie 2016 al Direcției biodiversitate,

ținând cont de Decizia etapei de încadrare nr. 74 din 10 noiembrie 2015 emisă de Agenția pentru Protecția Mediului Hunedoara, Punctul de vedere al Agenției pentru Protecția Mediului Hunedoara cu nr. 9.392 din 12 noiembrie 2015, Punctul de vedere al Agenției pentru Protecția Mediului Caraș-Severin cu nr. 3.703 din 6 iulie 2015, Punctul de vedere al Agenției pentru Protecția Mediului Timiș cu nr. 7.989 din 10 noiembrie 2015, Avizul Ministerului Culturii nr. 2.532 din 18 mai 2016, Punctul de vedere al Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 50.358 din 26 mai 2016, Punctul de vedere al Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale nr. 91.267 din 10 iunie 2016, Punctul de vedere al Direcției generale păduri nr. 28.740/ES din 14 iunie 2016,

în temeiul prevederilor art. 21 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 13 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 38/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul mediului, apelor și pădurilor emite prezentul ordin.

Art. 1. — Se aprobă Planul de management al sitului Natura 2000 ROSCI0250 Ținutul Pădurenilor, prevăzut în anexa*) care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

p. Ministrul mediului, apelor și pădurilor,

Viorel Traian Lascu,

secretar de stat

București, 27 iunie 2016.

Nr. 1.178.

*) Anexa se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 813 bis, care se poate achiziționa de la Centrul pentru relații cu publicul al Regiei Autonome „Monitorul Oficial”, București, șos. Panduri nr. 1.

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

ORDIN
pentru aprobarea Programului național de siguranță în aviația civilă
și pentru numirea directorului general al Autorității Aeronautice Civile Române
ca manager responsabil pentru implementarea și monitorizarea funcționării
Programului național de siguranță în aviația civilă

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

ținând cont de prevederile Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.185/2006 privind desemnarea Regiei Autonome „Autoritatea Aeronautică Civilă Română” ca autoritate națională de supervizare, organism tehnic specializat pentru îndeplinirea funcției de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă, la nivel național,

în temeiul prevederilor art. 4 lit. b) și f) din Ordonanța Guvernului nr. 29/1997 privind Codul aerian civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și ale art. 5 alin (4) din Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Programul național de siguranță în aviația civilă, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Se numește directorul general al Autorității Aeronautice Civile Române ca manager responsabil pentru implementarea și monitorizarea funcționării Programului național de siguranță în aviația civilă.

Art. 3. — (1) Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

(2) La data intrării în vigoare a prezentului ordin, Ordinul ministrului transporturilor nr. 65/2015 pentru aprobarea Programului național de siguranță în aviația civilă și pentru numirea directorului general al Autorității Aeronautice Civile Române ca manager responsabil pentru implementarea și monitorizarea funcționării Programului național de siguranță în aviația civilă, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 111 din 11 februarie 2015, se abrogă.

Ministrul transporturilor,
Petru Sorin Bușe

București, 27 septembrie 2016.
Nr. 1.182.

ANEXĂ

PROGRAMUL NAȚIONAL
de siguranță în aviația civilă

1. Scop

Programul național de siguranță în aviația civilă (PNSAC) descrie sistemul național de siguranță al aviației civile, cuprinzând cadrul legislativ, activitățile și procesele utilizate pentru a gestiona siguranța aviației civile în România.

PNSAC stabilește cadrul de reglementare necesar pentru elaborarea și aprobarea strategiilor și politicilor în domeniul siguranței aviației civile, precum și pentru elaborarea, aprobarea și implementarea Planului național de siguranță a aviației civile, prin care este stabilit și monitorizat nivelul acceptabil de siguranță în aviația civilă din România.

PNSAC transpune standardele și practicile recomandate cuprinse în anexa 19 la Convenția privind aviația civilă

internațională — „Managementul siguranței” în ceea ce privește programul de siguranță al statului (State Safety Programme — SSP) și este corelat cu prevederile Programului european de siguranță în aviația civilă, dezvoltat de Comisia Europeană.

Cu toate că cerințele cuprinse în PNSAC decurg din prevederile OACI 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.

2. Context internațional și european

2.1. Planul global pentru siguranța aviației (*Global Aviation Safety Plan — GASP*)

GASP, document dezvoltat de OACI 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:

- menținerea continuității inițiativelor dedicate siguranței;
- recunoașterea diferențelor dintre statele membre, diferențe legate de maturitatea procesului de supraveghere a siguranței, volumul și dezvoltarea traficului aerian și diferitele aspecte operaționale;

- asigurarea mijloacelor de stabilire a priorităților în ceea ce privește inițiativele de siguranță.

GASP stabilește obiectivele specifice siguranței și asigură coordonarea efectivă și eficientă a activităților dedicate siguranței, având la bază următoarele principii:

- reafirmarea priorității siguranței aviației civile;
- asigurarea implementării obiectivelor de siguranță stabilite;

- dezvoltarea etalonului pentru stabilirea, la nivel regional și de stat, a priorităților în domeniul siguranței, inclusiv a politicilor de management al siguranței.

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.

GASP prevede ca toate statele membre să implementeze în mod efectiv sisteme de supraveghere a siguranței și programe de siguranță la nivel național (*State Safety Programme — SSP*).

GASP este revizuit din trei în trei ani și aprobat de Consiliul OACI.

2.2. Programul european de siguranță a aviației — (*European Aviation Safety Programme — EASP*)

EASP, document dezvoltat de Comisia Europeană, descrie funcționarea sistemului european de siguranță a aviației, cuprinzând normele, activitățile și procesele utilizate pentru asigurarea unui management unitar al siguranței la nivel european.

EASP are ca obiectiv asigurarea, la nivelul Uniunii Europene (UE), a unui nivel înalt și uniform de performanță a siguranței în aviația civilă.

EASP include descrierea:

- politicii europene de siguranță a aviației, a obiectivelor și a resurselor;

- managementului riscurilor de siguranță a aviației europene;

- asigurării siguranței aviației europene;

- promovării siguranței aviației europene.

EASP descrie, de asemenea, procesul de elaborare, adoptare, actualizare și punere în aplicare a Planului european pentru siguranța aviației.

2.3. Planul European pentru Siguranța Aviației (*European Plan for Aviation Safety — EPAS*)

EPAS este elementul central al procesului de management al riscului de siguranță la nivel european și implică statele membre, industria aviației și Agenția Europeană pentru Siguranța Aviației (*European Aviation Safety Agency — EASA*).

EPAS identifică, în baza evaluării informațiilor de siguranță relevante, principalele riscuri la adresa siguranței care afectează sistemul european de siguranță a aviației și stabilește măsurile necesare pentru a diminua respectivele riscuri.

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

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

3. Aplicabilitate

Prevederile PNSAC se aplică tuturor structurilor implicate în reglementarea și supravegherea siguranței aviației civile din cadrul Ministerului Transporturilor, precum și Autorității Aeronautice Civile Române, autorităților de certificare pentru aeronave ultraușoare motorizate și nemotorizate, Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile, tuturor agenților aeronautici civili români.

4. Referințe

- Anexele la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 și ratificată de România la data de 30 aprilie 1965, respectiv anexa 1 OACI „Licențierea personalului”, anexa 6 OACI „Operarea aeronavelor”, anexa 11 OACI „Serviciile de trafic aerian”, anexa 13 OACI „Investigarea accidentelor și incidentelor”, anexa 14 OACI „Aerodromuri” și anexa 19 OACI „Managementul siguranței”;

- OACI Doc 9859 „Manualul de management al siguranței” (SMM), ediția 03/2013;

- Programul european pentru siguranța aviației civile (EASP), ediția 02/2015;

- Documentul Grupului Internațional de Colaborare în domeniul Siguranței (SMICG) „Abordarea sistematică a evaluării performanței siguranței” din 27 ianuarie 2014;

- Documentul Grupului Internațional de Colaborare în domeniul Siguranței (SMICG) „Principii pentru luarea deciziilor bazate pe risc” din 30 ianuarie 2013.

5. Definiții și abrevieri

5.1. Definiții

Definițiile utilizate în prezentul document sunt cele menționate în cadrul secțiunii a II-a „Termeni și definiții” cap. I „Prevederi generale” din Ordonanța Guvernului nr. 29/1997 privind Codul aerian civil, republicat, cu modificările și completările ulterioare, la care se adaugă cele menționate la acest subpunct:

Autoritate națională competentă — instituția sau organizația având atribuții în reglementarea sau supravegherea siguranței zborului, conform prevederilor legislative naționale specifice. În funcție de domeniile de aplicabilitate, termenul de autoritate națională competentă se referă la: MT, AACR, CIAS, AR sau persoana juridică autorizată de AACR să exercite atribuțiile de autoritate de certificare pentru AUN;

Baza de date națională privind evenimentele de aviație civilă — baza de date instituită și gestionată de CIAS la nivel național, care conține informații privind evenimentele de aviație civilă raportate;

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

nivelul acceptabil de performanță a siguranței — nivelul minim de performanță a siguranței definit la nivel național sau la nivelul unui furnizor de servicii, exprimat prin indicatori de performanță a siguranței, ținte de performanță și praguri de alertă;

probabilitatea riscului la adresa siguranței — posibilitatea apariției unui eveniment sau a unei condiții nesigure;

Plan național de siguranță — set integrat de indicatori de siguranță, cu ținte de siguranță și praguri de alertă, precum și acțiuni de reducere a riscurilor pentru siguranță asociate acestor indicatori;

Program național de siguranță — set integrat de reglementări, activități și procese ce au ca scop creșterea siguranței în aviația civilă;

risc la adresa siguranței — evaluarea consecințelor unui pericol, exprimată în termeni de probabilitate predictibilă și severitate, având ca referință cea mai gravă situație previzibilă. Cuantificarea riscurilor cu impact asupra siguranței se realizează printr-o convenție alfanumerică;

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

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

Sistem de management al siguranței — abordare sistematică pentru managementul siguranței, inclusiv a structurilor organizaționale necesare, a responsabilităților, politicilor și procedurilor. Termen generic ce cuprinde evaluarea și minimalizarea riscurilor asupra siguranței, a consecințelor pericolelor ce amenință capacitățile unei organizații, la un nivel cât de scăzut posibil;

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

5.2. Abrevieri

AACR — Autoritatea Aeronautică Civilă Română;

AAMN — Autoritatea Aeronautică Militară Națională;

ACC — Unitate de Trafic Aerian de Dirijare și Control Regional al Zborurilor;

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

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

AMC — Celula de management al spațiului aerian (*Airspace Management Cell*);

APP — Unitate de trafic aerian pentru controlul de apropiere (*Approach Control Unit*);

AR — Aeroclubul României;

ATM — Managementul traficului aerian (*Air Traffic Management*);

AUN — aeronave ultraușoare nemotorizate;

BD — bază de date;

CES — Comitetul de Evaluare a Siguranței;

CFIT — coliziunea cu solul a unei aeronave aflate în zbor controlat (*Controlled Flight Into Terrain*);

CIAS — Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile;

CMSA — Consiliul de Management al Spațiului Aerian;

CTS — Comitetul Tehnic de Siguranță;

EASA — Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (*European Aviation Safety Agency*);

EASP — Programul European pentru Siguranța Aviației Civile (*European Aviation Safety Programme*);

ECAC — Conferința Europeană a Aviației Civile (*European Civil Aviation Conference*);

ECAST — Echipa europeană pentru siguranța aviației comerciale (*European Commercial Aviation Safety Team*);

ECCAIRS — Centrul European de Coordonare a Sistemului de Raportare a Incidentelor și Accidentelor (*European Co-ordination Center for Accident and Incident Reporting Systems*);

ECR — Baza de date europeană pentru accidente și incidente de aviație civilă (*European Central Repository*);

EGAST — Echipa europeană pentru siguranța aviației generale (*European General Aviation Safety Team*);

EGPWS — Sistem dezvoltat de avertizare a apropierii față de sol (*Enhanced Ground Proximity Warning System*);

EHEST — Echipa europeană pentru siguranța elicopterelor (*European Helicopter Safety Team*);

EPAS — Planul european pentru siguranța aviației (*European Plan for Aviation Safety*);

ESSI — Inițiativa strategică europeană pentru siguranța aviației civile (*European Strategic Safety Initiative*);

FDM — Monitorizarea datelor de zbor (*Flight Data Monitoring*);

GANP — Planul global pentru navigație aeriană (*Global Air Navigation Plan*);

GASP — Planul global pentru siguranța aviației (*Global Aviation Safety Plan*);

GAT — trafic aerian general (*General Air Traffic*);

GPWS — Sistem de avertizare a apropierii față de sol (*Ground Proximity Warning System*);

HG — hotărâre de Guvern;

ICVM — Misiunea coordonată de validare OACI (*ICAO Coordinated Validation Mission*);

IFSD — oprirea motoarelor în zbor (*In-Flight Shutdown*);

IFTB — revenirea la sol a unei aeronave aflate în zbor (*In-Flight Turn Back*);

LRBS — Aeroportul Internațional Băneasa — Aurel Vlaicu;

LRCK — Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu;

LROP — Aeroportul Internațional Otopeni — Henri Coandă;

LRTR — Aeroportul Internațional Timișoara — Traian Vuia;

LRST — Echipă locală de siguranță a pistei (*Local Runway Safety Team*);

MApN — Ministerul Apărării Naționale;

MT — Ministerul Transporturilor;

OACI — Organizația Aviației Civile Internaționale;

OAT — trafic aerian operațional (*Operational Air Traffic*);

OG — ordonanța de Guvern

OMT — ordin al ministrului transporturilor;

OMTCT — ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului;

PANS — Proceduri pentru serviciile de navigație aeriană (*Procedures for Air Navigation Services*);

PNSAC — Programul național de siguranță în aviația civilă;

RACR — reglementare aeronautică civilă română;

RAMP — inspecția la platformă a aeronavelor (*Ramp inspections on aircraft used by third country operators*);

RASG-EUR — Grupul regional pentru siguranța aviației — Europa al OACI (*ICAO Regional Aviation Safety Group Europe*);

RAT — instrument de analiză a riscului (*Risk Analysis Tool*);

RE — ieșire în afara pistei de decolare/aterizare (*Runway Excursion*);

ROMATSA — Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian;

SACA — evaluarea siguranței, în ceea ce privește supravegherea siguranței, la aeronavele operatorilor aflați sub jurisdicția altui stat membru (*Safety Assessment of Community Aircraft*);

SARPs OACI — Standarde și practici recomandate (ICAO — *Standards and Recommended Practices*);

SAFA — evaluarea siguranței, în ceea ce privește supravegherea siguranței, la aeronavele operatorilor aflați sub jurisdicția unei țări terțe (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*);

SD — deviații standard (*Standard Deviations*);

SMFA — Statul Major al Forțelor Aeriene;

SMM — Manual de management al siguranței (*Safety Management Manual*);

SMS — Sistemul de management al siguranței (*Safety Management System*);

SPI — indicator de performanță a siguranței (*Safety Performance Indicator*);

SSAvC — Școala Superioară de Aviație Civilă;

SSP — Program național de siguranță (*State Safety Programme*);

TAWS — Sistem de avertizare pentru evitarea coliziunii cu solul (*Terrain Avoidance and Warning System*);

UE — Uniunea Europeană;

ULM — aeronave ultraușoare motorizate (*Ultra Light Motorized*);

USOAP — Programul universal de audituri de siguranță OACI

(CMA) — (Abordarea monitorizării continue) [*ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (Continuous Monitoring Approach)*]

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

6. Sistemul aviației din România

6.1. Sistemul aviației civile din România

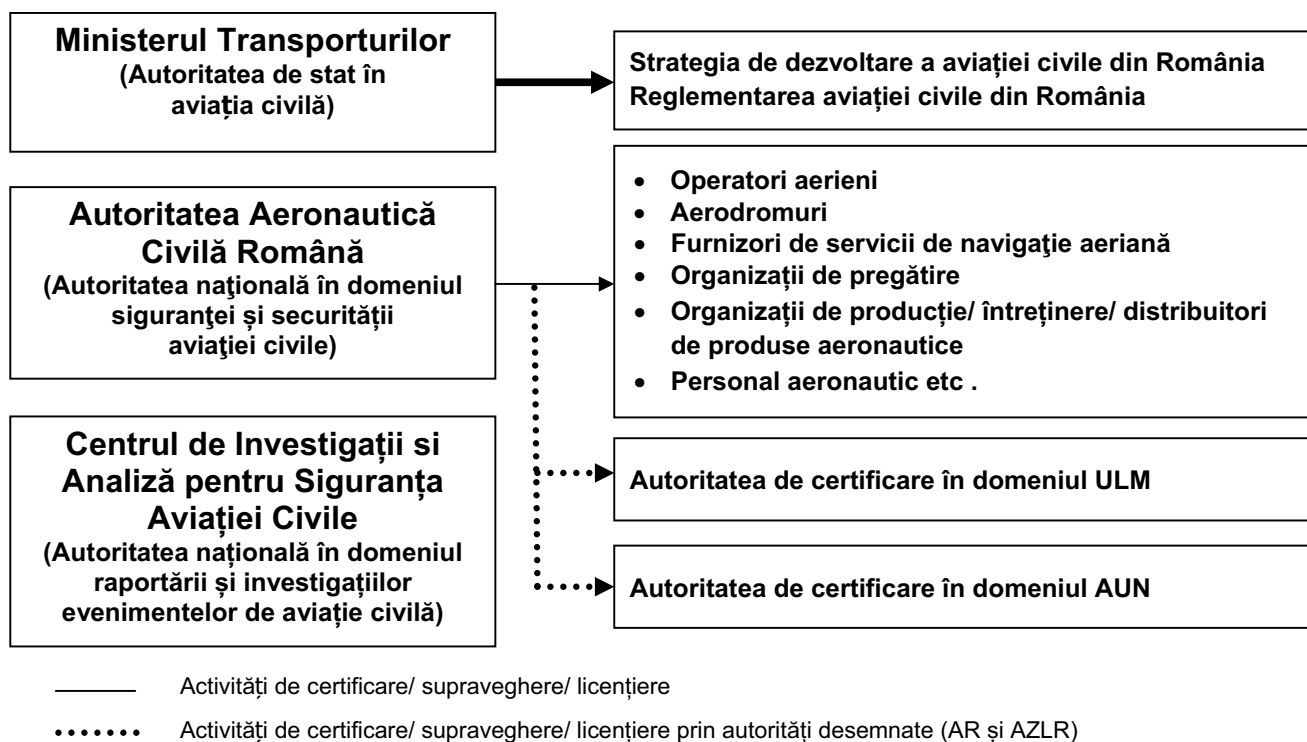


Fig. 1*) — Sistemul aviației civile din România

6.1.1. Autoritățile naționale competente în domeniul aviației civile sunt:

— Ministerul Transporturilor — autoritatea de stat în domeniul aviației civile;

— Autoritatea Aeronautică Civilă Română — autoritatea națională de supervizare a siguranței și securității zborului;

— Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile — autoritatea națională de investigare a accidentelor/incidentelor grave și autoritatea competentă de administrare a bazei naționale de date privind evenimentele de aviație civilă;

— Aeroclubul României — exercită atribuțiile de autoritate de certificare în domeniul aeronavelor ultraușoare motorizate 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;

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

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

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

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

— reprezintă autoritatea de reglementare în aviația civilă;

— negociază acordurile internaționale în domeniul aviației civile;

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

În ceea ce privește PNSAC, MT are următoarele prerogative principale:

— nominalizează managerul responsabil pentru PNSAC;

— aprobă PNSAC și amendamentele la acesta;

— aprobă bugetul necesar implementării și funcționării PNSAC.

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

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

— supervizarea siguranței zborului;

— asigurarea aplicării și respectării reglementărilor aeronautice civile;

— supravegherea menținerii conformării cu reglementările aeronautice civile;

— exercitarea competențelor delegate de MT în domeniul securității aviației civile.

AACR își desfășoară activitatea în baza Hotărârii Guvernului nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, cu modificările și completările ulterioare, și a OMTCT nr. 1.185/2006 privind desemnarea Regiei Autonome „Autoritatea Aeronautică Civilă Română” ca autoritate națională

*) Figura 1 este reprodusă în facsimil.

de supervizare, organism tehnic specializat pentru îndeplinirea funcției de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă, la nivel național.

Obiectul de activitate al AACR îl constituie:

— asigurarea aplicării reglementărilor naționale și supravegherea respectării lor de către persoanele juridice și fizice, române sau străine, care desfășoară activități aeronautice civile ori proiectează sau execută produse și servicii pentru aviația civilă pe teritoriul României;

— elaborarea de proiecte de acte normative și proceduri de aeronautică civilă, precum și aplicarea prevederilor, înțelegerilor și acordurilor aeronautice internaționale la care statul român este parte.

De asemenea, AACR are competențe și exercită atribuții ce revin unei autorități naționale de supervizare, conform cerințelor armonizate, introduse la nivel european prin adoptarea legislației cerului unic european.

Atribuțiile principale ale AACR în managementul siguranței, direct corelate cu dezvoltarea și implementarea PNSAC, sunt următoarele:

— elaborarea de analize de siguranță, identificarea pericolelor și identificarea și monitorizarea riscurilor la adresa siguranței aviației civile la nivel național;

— monitorizarea zonelor din aviația civilă identificate a avea un risc peste valorile acceptate pentru ALoSP.

6.1.1.3. CIAS este organismul tehnic specializat, desemnat, în baza prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 26/2009¹, să execute investigațiile privind evenimentele de aviație civilă și, conform prevederilor Ordinului ministrului transporturilor nr. 1.135/2015², să exercite atribuțiile de autoritate competentă de instituire a sistemelor de raportare obligatorie și voluntară și de administrare a bazei naționale de date privind evenimentele de aviație civilă care fac obiectul Regulamentului (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă.

CIAS, instituție publică cu personalitate juridică aflată în subordinea MT, funcționează separat față de structura de aviație civilă din cadrul MT.

Atribuțiile CIAS în domeniul siguranței, aferente proceselor descrise în PNSAC, sunt:

— investigarea accidentelor și incidentelor grave de aviație civilă;

— emiterea de recomandări de siguranță în vederea prevenirii accidentelor și incidentelor grave;

— administrarea bazei naționale de date privind evenimentele de aviație civilă.

6.1.1.4. Aeroclubul României exercită atribuțiile de autoritate de certificare a aeronavelor ultraușoare motorizate și de licențiere a personalului care operează acest tip de aeronave, precum și de certificare a funcționării aparatelor de lansare la zbor și a funcționării turnurilor de parașutism, în condițiile autorizării de către AACR. În această calitate, AR este responsabil pentru implementarea acțiunilor care decurg din prevederile PNSAC, ce au ca scop creșterea nivelului de siguranță în domeniul aferent operațiunilor cu aeronave ultraușoare motorizate și a funcționării aparatelor de lansare la zbor și a turnurilor de parașutism.

6.1.1.5. Persoana juridică autorizată de AACR să exercite atribuțiile de certificare a aeronavelor ultraușoare nemotorizate și licențiere a personalului care operează acest tip de aeronave

este responsabilă pentru implementarea acțiunilor care decurg din prevederile PNSAC, ce au ca scop creșterea nivelului de siguranță în domeniul aferent operațiunilor cu aeronave ultraușoare nemotorizate, în conformitate cu reglementările aplicabile în vigoare.

6.1.2. Agenții aeronautici civili

Agenții aeronautici civili, respectiv orice persoană fizică sau juridică certificată să desfășoare activități aeronautice civile, sunt organizați în diferite modalități, cum ar fi:

— își desfășoară activitatea în regim privat;

— își desfășoară activitatea sub autoritatea unor consilii județene;

— își desfășoară activitatea sub autoritatea MT.

Procesul de certificarea a agenților aeronautici civili 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, descris în PNSAC.

6.2. Sistemul aviației militare din România

6.2.1. MAPN reprezintă autoritatea de stat pentru Forțele Aeriene Române și, în cooperare cu Ministerul Transporturilor, asigură serviciile de trafic aerian și managementul spațiului aerian național pe nivelele 1, 2 și 3.

6.2.2. SMFA reprezintă atât organismul principal de reglementare, cât și Autoritatea Aeronautică Militară Națională (AAMN) și îndeplinește sarcinile care îi revin în conformitate cu legile naționale, regulamentele militare, acordurile civil-militare naționale, precum și cu acordurile și convențiile internaționale de aviație la care România este parte semnatară. Principalul obiectiv al AAMN îl reprezintă aplicarea regulamentelor militare naționale de aviație și monitorizarea respectării acestora de către toți utilizatorii de spațiu aerian care dețin aeronave de stat înmatriculate în România sau în alte state și desfășoară activități aeronautice, altele decât operațiunile aeriene civile.

6.2.3. Centrul de Operațiuni Aeriene reprezintă furnizorul de servicii de trafic aerian pentru zborurile militare OAT și este responsabil pentru furnizarea informațiilor privind separarea între zborurile OAT și GAT. Între Celula de management al spațiului aerian din Centrul de Operațiuni Aeriene și ROMATSA se desfășoară o coordonare continuă de nivel 2 (pretactic) pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian și managementul spațiului aerian. Coordonarea tactică este furnizată de birourile de coordonare militare asociate cu unitățile ACC civile. Centrul de Operațiuni Aeriene include apărarea antiaeriană și facilitățile de management al traficului aerian. Centrul de Operațiuni Aeriene furnizează servicii de trafic aerian doar pentru traficul aerian operațional și coordonează participarea militară la acțiunile de căutare/salvare. Aeronavele militare străine pot opera în spațiul aerian al României, dar nu în mod regulat și doar în scopuri de antrenament, pe baza unor acorduri bilaterale. Unitățile militare de control al traficului aerian furnizează servicii de control doar zborurilor OAT militare și coordonarea între zborurile OAT și GAT și nu furnizează servicii de dirijare a zborurilor GAT.

6.2.4. Coordonarea civil/militară este organizată astfel:

— nivel strategic — Consiliul de management al Spațiului aerian (CMSA);

— nivel pretactic — Celula de management al Spațiului aerian (AMC);

— nivel tactic — prin birourile de coordonare militare asociate cu unitățile ACC/APP civile.

¹ Ordonanța Guvernului nr. 26/2009 privind înființarea, organizarea și funcționarea Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile, aprobată cu modificări prin Legea nr. 55/2010.

² Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.135/2015 privind măsuri pentru aplicarea 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 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.

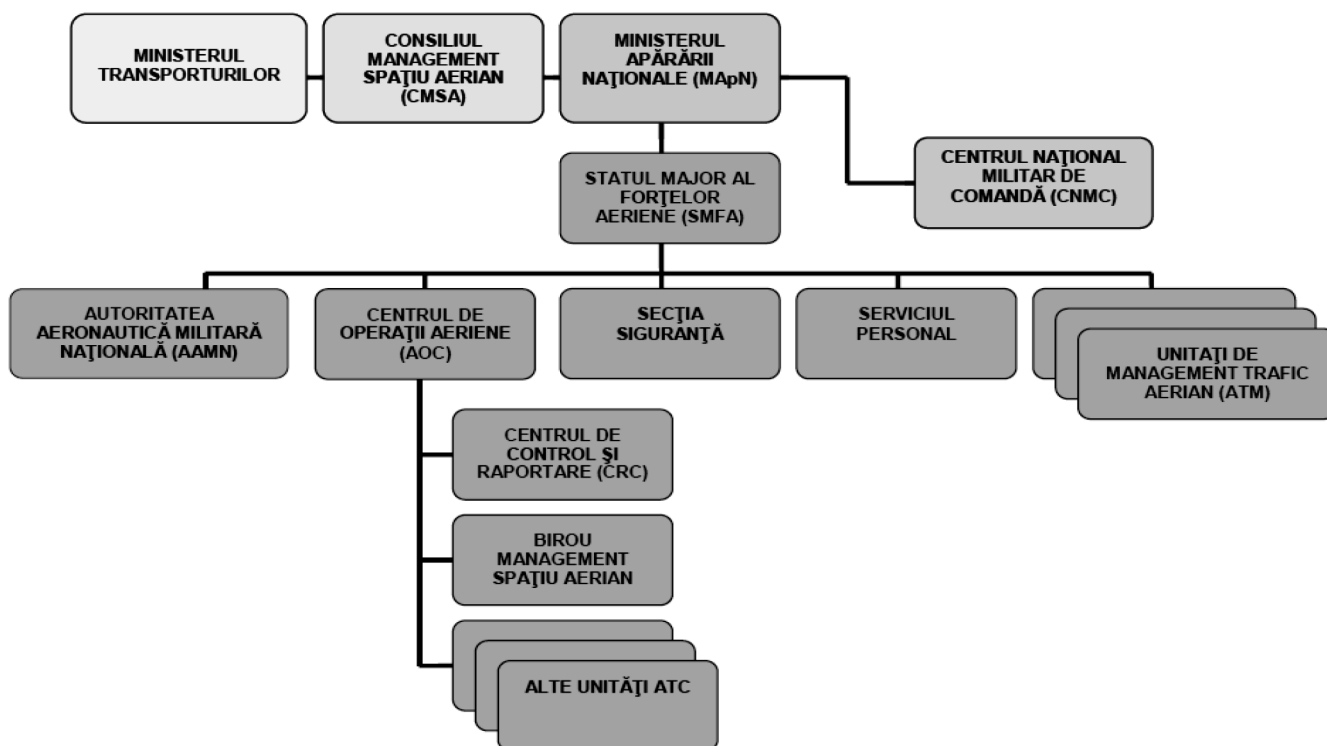


Fig. 2*) — Organigrama forțelor aeriene

7. Cadrul legislativ privind siguranța în aviația civilă

Cadrul legislativ privind siguranța în aviația civilă este alcătuit din:

- Codul aerian civil;
- legi specifice, aprobate de Parlamentul României și promulgate de Președintele României;
- ordonanțe ale Guvernului României;
- hotărâri ale Guvernului României;
- ordine ale ministrului transporturilor;
- regulamente ale Parlamentului European și ale Consiliului Europei;
- regulamente ale Comisiei Europene.

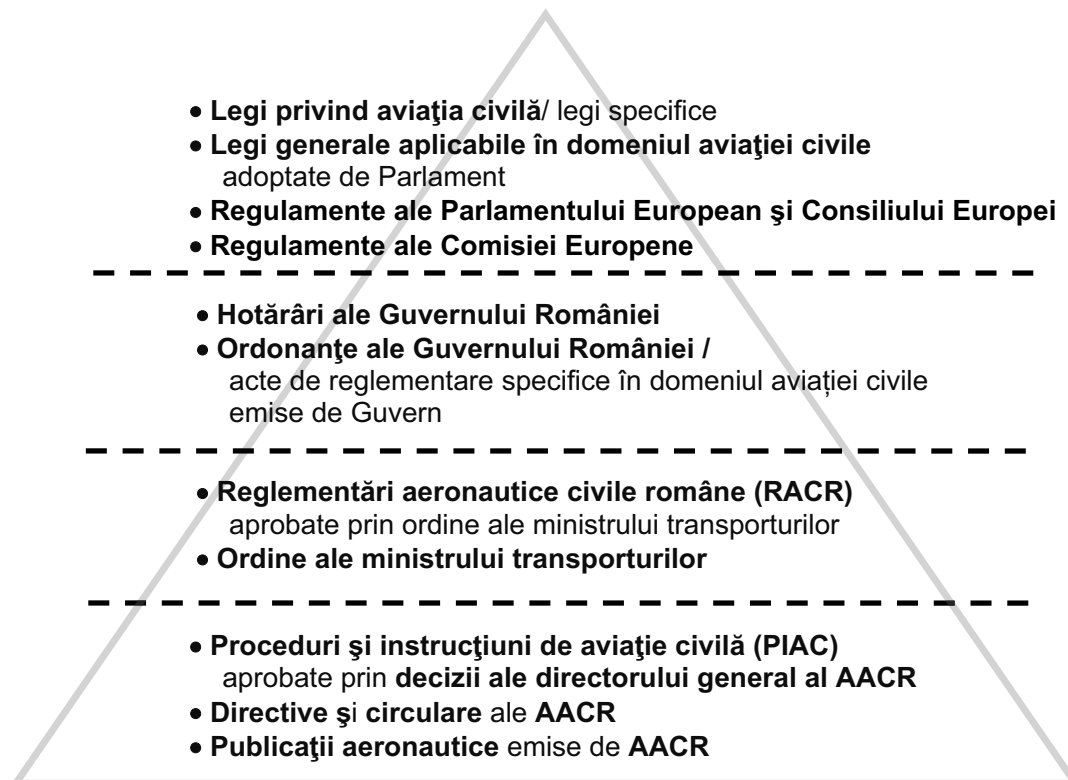


Fig. 3**) — Cadrul legislativ național

*) Figura 2 este reprodusă în facsimil.

**) Figura 3 este reprodusă în facsimil.

Autoritatea de stat în domeniul aviației civile asigură implementarea standardelor și practicilor recomandate ale OACI (SARP's) cuprinse în anexele la Convenție, prin OMT.

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

Directivele Consiliului Europei și Parlamentului European, ale Comisiei Europene și deciziile EASA se transpun în legislația națională prin diferite instrumente legislative, după caz.

În baza Convenției Eurocontrol, în România se transpun, după caz, reglementările de siguranță emise de Eurocontrol, prin OMT.

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

Cerințele operaționale se stabilesc, de regulă, prin reglementări aeronautice civile române, aprobate prin OMT.

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

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

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.

8. Programul național de siguranță în aviația civilă (PNSAC) — aprobare, dezvoltare și implementare

8.1. Aprobarea PNSAC

PNSAC și amendamentele la acesta se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.

8.2. Dezvoltarea și implementarea PNSAC

Responsabilitatea privind dezvoltarea, implementarea și monitorizarea funcționării PNSAC revine managerului responsabil pentru PNSAC, numit prin ordin al ministrului transporturilor.

Dezvoltarea PNSAC se efectuează în baza planificării implementării PNSAC, ce are în vedere analiza comparativă față de cerințele OACI privind implementarea SSP, precum și prevederile legislative europene relevante.

8.3. Revizuirea PNSAC

PNSAC și documentele asociate acestuia, cum sunt Politica națională de siguranță a aviației civile din România și Politica națională de impunere în domeniul siguranței aviației civile se revizuiesc, prin grija CTS, ori de câte ori este necesar, pentru a respecta prevederile legislative europene și internaționale aplicabile, precum și pentru a reflecta dinamica sistemului aviației civile naționale și dezvoltările în domeniul siguranței.

Planul național de siguranță a aviației civile se revizuiește, prin grija CTS, anual sau ori de câte ori este necesar.

8.4. Responsabilități și resurse necesare dezvoltării și implementării PNSAC

8.4.1. Managerul responsabil pentru PNSAC

Managerul responsabil pentru PNSAC are următoarele responsabilități:

— dezvoltarea, implementarea și monitorizarea funcționării PNSAC;

— coordonarea alocării resurselor umane și financiare necesare funcționării PNSAC;

— emiterea deciziilor privind siguranța aviației civile la nivel național;

— monitorizarea proceselor de elaborare a actelor normative privind siguranța și de supervizare a agenților aeronautici civili;

— dispunerea de măsuri în scopul reducerii riscurilor, ca urmare a identificării și monitorizării zonelor de risc la adresa siguranței;

— aprobarea politicii de siguranță la nivel național;

— aprobarea politicii naționale de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă;

— aprobarea planificării implementării PNSAC;

— aprobarea Planului național de siguranță a aviației civile;

— avizarea și înaintarea spre aprobarea MT a proiectului PNSAC și a amendamentelor la acesta.

8.4.2. Comitetul de Evaluare a Siguranței (CES)

8.4.2.1. CES funcționează în coordonarea managerului responsabil pentru PNSAC, este format din 9 membri și are următoarea componență:

— președinte: managerul responsabil pentru PNSAC;

— un reprezentant al MT din cadrul structurii responsabile pentru aviația civilă;

— 2 reprezentanți ai AACR (dintre care unul este managerul responsabil pentru siguranța aviației civile);

— coordonatorul CTS;

— 4 reprezentanți ai industriei, manageri responsabili ai agenților aeronautici civili, după cum urmează:

• un reprezentant al operatorilor aerieni autorizați/certificali;

• un reprezentant al furnizorilor de servicii de navigație aeriană;

• un reprezentant al aerodromurilor certificate/autorizate;

• un reprezentant al organizațiilor de producție/întreținere/distribuitorilor autorizați de produse aeronautice.

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

La ședințele CES participă, în calitate de invitați permanenți, cu statut de observator, un reprezentant al MapN și directorii adjuncți din cadrul AACR. De asemenea, pot fi invitați ca observatori și alți reprezentanți ai autorităților naționale competente, ai organizațiilor profesionale sau ai asociațiilor naționale din domeniul aviației civile.

CES își adoptă propriul regulament de organizare și funcționare

8.4.2.2. Atribuțiile principale ale CES sunt următoarele:

— avizarea, în vederea aprobării/avizării de către managerul responsabil, a documentelor elaborate și propuse de CTS;

— monitorizarea implementării strategiilor, politicilor și acțiunilor în domeniul siguranței aviației civile și dispunerea de măsuri în consecință.

8.4.3. Comitetul Tehnic de Siguranță (CTS)

8.4.3.1. Comitetul Tehnic de Siguranță (CTS) funcționează în subordinea CES, este format din 15 membri și are următoarea componență:

— coordonator: o persoană numită de CES din cadrul AACR;

— un reprezentant al MT din cadrul structurii responsabile pentru aviația civilă;

— 7 reprezentanți din cadrul AACR;

— un reprezentant al autorității de certificare în domeniul ULM;

— un reprezentant al autorității de certificare în domeniul AUN;

— 4 reprezentanți ai industriei, după cum urmează:

• un reprezentant al operatorilor aerieni autorizați/certificali;

• un reprezentant al furnizorilor de servicii de navigație aeriană;

• un reprezentant al aerodromurilor certificate/autorizate;

• un reprezentant al organizațiilor de producție/întreținere/distribuitorilor autorizați de produse aeronautice.

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

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

CTS își adoptă propriul regulament de organizare și funcționare.

8.4.3.2. Atribuțiile principale ale CTS sunt următoarele:

- elaborarea planificării implementării PNSAC;
- elaborarea politicii de siguranță la nivel național;
- elaborarea politicii naționale de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă;

- elaborarea Planului național de siguranță a aviației civile, respectiv:

- evaluarea riscurilor la adresa siguranței identificate la nivel național și a surselor de informații utilizate la identificarea acestora;

- identificarea unor noi potențiale surse de informații și metodele de folosire a informațiilor;

- identificarea, analiza și propunerea ALoSP;
- identificarea și propunerea acțiunilor în scopul reducerii riscurilor la adresa siguranței la nivel național;

- analizarea și raportarea modului în care a fost respectat ALoSP aprobat;

- evaluarea rezultatelor acțiunilor ce au ca scop reducerea nivelului riscurilor la adresa siguranței la nivel național;

- coordonarea diseminării informațiilor privind siguranța în cadrul agenților aeronautici civili;

- elaborarea și înaintarea spre avizare/aprobare, după caz, către CES, managerul responsabil sau MT a altor documente ce decurg din PNSAC.

Prin decizie a managerului responsabil pentru PNSAC se pot înființa grupuri de lucru care să asigure suportul tehnic specializat necesar exercitării atribuțiilor CTS. Obiectivele, activitățile și modul de funcționare a grupurilor de lucru mai sus menționate se stabilesc în regulamentul de organizare și funcționare al CTS.

9. Politica națională de siguranță a aviației civile

Politica națională de siguranță a aviației civile are ca obiectiv asigurarea unui nivel ridicat de performanță a siguranței și îmbunătățirea continuă a acesteia, având la bază managementul eficient al siguranței activităților de aviație civilă din România.

Politica națională de siguranță a aviației civile se aliază și contribuie la atingerea obiectivelor generale ale Politicii europene de siguranță a aviației.

Politica națională de siguranță a aviației civile se elaborează de CTS, se avizează de CES și se aprobă de managerul responsabil pentru PNSAC.

Politica națională de siguranță a aviației civile din România se publică pe pagina de internet a AACR.

Elementele stabilite prin Politica națională de siguranță a aviației civile sunt transpuse în politicile de siguranță ale agenților aeronautici.

10. Politica națională de impunere în domeniul siguranței aviației civile

Politica națională de impunere în domeniul siguranței aviației civile descrie acțiunile aflate în responsabilitatea statului român de a efectua supravegherea siguranței agenților aeronautici care funcționează sub jurisdicția sa și de a promova creșterea nivelului de siguranță, inclusiv prin încurajarea conformării voluntare cu prevederile specifice în domeniul siguranței.

Politica națională de impunere în domeniul siguranței aviației civile se elaborează de CTS, se avizează de CES și se aprobă de managerul responsabil pentru PNSAC.

Politica națională de impunere în domeniul siguranței aviației civile se publică pe pagina de internet a AACR.

11. Planul național de siguranță a aviației civile

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

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

Modul în care se realizează stabilirea, evaluarea și monitorizarea ALoSP la nivel național este descris în anexă.

Planul național de siguranță a aviației civile este dezvoltat pentru o perioadă de monitorizare a ALoSP de 12 luni.

La sfârșitul fiecărei perioade de monitorizare se întocmește un raport privind respectarea ALoSP care cuprinde analiza modului în care au fost realizați ALoSP aprobați și rezultatele acțiunilor întreprinse în scopul reducerii riscurilor la adresa siguranței la nivel național.

Planul național de siguranță a aviației civile se revizuește anual, revizia la acesta cuprinzând și raportul aferent anului anterior mai sus menționat.

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

Planul național de siguranță a aviației civile și reviziile la acesta se elaborează de CTS, se avizează de CES și se aprobă de către managerul responsabil pentru PNSAC.

12. Managementul siguranței agenților aeronautici civili

12.1. Cerințele de implementare a SMS

12.1.1. Operatori aerieni certificați/autorizați

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

12.1.2. Organizații de producție/proiectare

Până la stabilirea cerințelor de SMS la nivel european pentru organizațiile de producție/cercetare se recomandă ca aceste organizații să își implementeze propriile SMS-uri.

12.1.3. Organizații de întreținere

Până la stabilirea cerințelor de SMS la nivel european pentru organizațiile de întreținere care nu fac parte din structura operatorilor aerieni se recomandă ca aceste organizații să își implementeze propriile SMS-uri.

12.1.4. Operatori de aerodrom

Cerințele pentru stabilirea unui sistem de management, care cuprinde SMS, sunt prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului.

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

12.1.5. Furnizori de servicii de trafic aerian

Cerințele pentru reglementarea și implementarea SMS la nivelul furnizorilor de servicii de trafic aerian sunt stabilite prin Regulamentul Parlamentului și al Comisiei Europene nr. (CE) 1.035/2011 de stabilire a cerințelor comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 482/2008 și (UE) nr. 691/2010.

12.1.6. Organizații de pregătire și centre aeromedicale

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

12.1.7. Alți agenți aeronautici autorizați/certificați

Pentru alte categorii de agenți aeronautici la nivelul UE nu au fost încă stabilite cerințe privind SMS. Până la stabilirea acestor cerințe la nivel european, AACR încurajează aceste organizații să își implementeze propriile SMS-uri.

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

12.1.9. În scopul asigurării unei bune înțelegeri și uniformizării a procesului de implementare a SMS în cadrul agenților aeronautici civili, AACR publică, pe pagina de internet proprie, documente privind cerințele de implementare, procedurile și materialele de îndrumare aferente SMS, precum și alte informații privind siguranța.

12.2. **Performanțele agenților aeronautici civili în domeniul siguranței**

12.2.1. SMS-urile agenților aeronautici civili, inclusiv nivelurile acceptabile de performanță a siguranței agenților aeronautici civili, sunt acceptate de AACR.

La acceptarea indicatorilor, a țintelor de performanță a siguranței și a pragurilor de alertă ale SMS-urilor agenților aeronautici se au în vedere atât specificul și complexitatea activității respectivelor agenți aeronautici civili, cât și modul în care acești indicatori contribuie la realizarea obiectivelor de performanță a siguranței stabilite la nivel național.

Acceptarea SMS și monitorizarea continuă a performanțelor privind siguranța sunt realizate de AACR, individual, pentru fiecare agent aeronautic civil.

12.2.2. Procedurile de acceptare și monitorizare a SMS-urilor agenților aeronautici civili sunt elaborate de AACR în consultare cu agenții aeronautici civili și sunt publicate pe pagina de internet a AACR.

12.2.3. 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 SMS) se realizează prin procesul de supraveghere desfășurat de autoritățile competente.

13. **Asigurarea siguranței în aviația civilă la nivel național**

13.1. **Sistemul de supraveghere a siguranței la nivel național**

Sistemul de supraveghere a siguranței aviației civile, dezvoltat și implementat la nivel național, are la bază recomandările OACI privind elementele critice pentru siguranță și identificarea și monitorizarea continuă a componentelor acestora.

OACI a dezvoltat Programul universal de supraveghere a siguranței aviației, desfășurat în baza conceptului de monitorizare continuă. Monitorizarea continuă include măsurarea în timp real a progreselor în toate ariile de specialitate, în legătură directă cu planurile globale de siguranță (GASP) și de navigație aeriană (GANP).

Prin utilizarea sistemului de 8 elemente critice se poate asigura în mod permanent un management al siguranței proactiv și predictiv, cu reducerea factorilor de risc și menținerea acestora la un nivel acceptabil.

Cele 8 elemente critice menționate mai sus fac referire la:

- legislația primară în domeniul aviației civile;
- reglementările operaționale specifice;
- sistemul și funcțiile de supraveghere a siguranței de către stat;
- calificarea și pregătirea profesională a personalului tehnic;
- ghidurile tehnice, instrumentele și furnizarea informațiilor critice pentru siguranță;
- obligațiile/cerințele privind licențierea, certificarea, autorizarea și aprobarea;
- obligațiile privind supravegherea siguranței;
- soluționarea problemelor de siguranță.

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 [vizite de standardizare ale EASA și audituri ICAO USOAP (CMA)].

13.2. **Supravegherea siguranței agenților aeronautici civili**

13.2.1. Certificarea

Sistemul național de certificare în domeniul aviației civile, care cuprinde procesele aferente emiterii de către autoritatea competentă a unui certificat, unei aprobări, licențe, autorizării sau a oricărui altui document eliberat ca urmare a atestării conformității cu cerințele aplicabile, este stabilit prin Codul aerian civil și prin actele normative subsecvente, precum și prin legislația europeană aplicabilă.

13.2.2. Supravegherea continuă

Supravegherea agenților aeronautici civili se realizează prin audituri și inspecții desfășurate de autoritățile competente la agenții aeronautici civili, în baza prevederilor reglementărilor europene și naționale aplicabile și în conformitate cu procedurile specifice domeniilor de activitate.

Sistemul de supraveghere a agenților aeronautici civili este direct corelat cu cel de management al riscurilor la nivel național, pentru a permite adaptarea acestuia în funcție de performanțele în domeniul siguranței ale agenților aeronautici și aplicarea măsurilor stabilite în vederea reducerii riscurilor la adresa siguranței la nivel național.

14. **Colectarea, analiza și schimbul de date privind siguranța în aviația civilă**

14.1. **Sistemul național de raportare a evenimentelor de aviație civilă**

14.1.1. Cadrul legislativ

Raportarea obligatorie și raportarea voluntară a evenimentelor de aviație civilă sunt realizate în conformitate cu prevederile 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 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.

La nivel național, pentru punerea în aplicare a anumitor prevederi ale Regulamentului (UE) nr. 376/2014 a fost emis OMT nr. 1.135/2015 privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) nr. 376/2014 și a fost dezvoltată reglementarea RACR — REAC „Raportarea evenimentelor de aviație civilă, aprobată prin ordin al ministrului transporturilor.

14.1.2. Baza de date națională a evenimentelor de aviație civilă

Informațiile provenite din rapoartele evenimentelor de aviație civilă sunt stocate în baza de date națională a evenimentelor de aviație civilă, instituită și administrată de CIAS.

În scopul asigurării compatibilității cu bazele de date europene, ale organizațiilor internaționale de aviație civilă la care România este parte și ale autorităților competente ale statelor partenere, baza de date națională se constituie utilizând taxonomia ICAO ADREP, precum și aplicația ECCAIRS (European Commission Civil Aviation Reporting System).

14.1.3. Aplicarea principiilor „culturii juste”

Sistemul național de raportare a evenimentelor de aviație civilă funcționează pe baza principiilor „culturii juste” (Just Culture), ce include raportarea fără penalități (no-penalty reporting), astfel încât să fie creat un mediu propice de încurajare a raportărilor, prin asigurarea confidențialității și utilizarea informațiilor exclusiv în beneficiul siguranței.

Atât la nivelul organizațiilor agenților aeronautici, cât și la nivelul autorităților competente, rapoartele de eveniment sunt gestionate astfel încât să prevină utilizarea informațiilor în alte scopuri decât siguranța și să asigure în mod corespunzător confidențialitatea identității raportorului și persoanelor menționate în rapoartele de eveniment.

Sistemul de raportare a evenimentelor de aviației civile are ca obiectiv îmbunătățirea nivelului de siguranță, asigurând totodată faptul că informații relevante privind siguranța sunt raportate, colectate, stocate, protejate, analizate și diseminate. Obiectivul principal al sistemelor de raportare este acela de a preveni accidentele sau incidentele grave, și nu de a stabili vinovății sau vinovați.

14.2. **Baze de date de siguranță**

14.2.1. Baza de date de siguranță a AACR

Baza de date de siguranță a AACR se constituie în scopul asigurării gestionării eficiente 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.

Baza de date de siguranță a AACR cuprinde cel puțin următoarele informații:

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

- evenimentele ATM de severitate A, B și C preluate din baza de date RAT (gestionată pe serverul Eurocontrol);

- rapoartele privind evenimentele tehnice (EASA Form 44);
- rezultatele auditurilor și inspecțiilor de supraveghere efectuate de AACR la agenții aeronautici civili și urmărirea acțiunilor subsecvente (planuri de măsuri acceptate de AACR);

- rezultatele evaluărilor de către AACR a SMS-urilor agenților aeronautici, inclusiv în ceea ce privește pericolele identificate, indicatorii de siguranță și, respectiv, țintele și pragurile de alertă asociate, precum și acțiunile pentru reducerea riscurilor și îmbunătățirea siguranței;

- 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);

- rezultatele vizitelor de standardizare ale EASA și ale auditurilor OACI (USOAP CMA și ICVM);

- documentele privind siguranța rezultate din schimbul direct de informații cu agenții aeronautici, de exemplu: analizele interne de siguranță ale agenților aeronautici, analiza datelor de zbor (FDM), datele privind întreținerea aeronavelor sau echipamentelor, problemele de siguranță și sugestiile pentru îmbunătățirea siguranței ale furnizorilor de servicii etc.

În scopul realizării unei identificări corecte, operative și continue a tuturor pericolelor pentru siguranța sistemului aviației civile, precum și al eficientizării proceselor de certificare și supraveghere a agenților aeronautici civili, personalului din cadrul AACR direct implicat în procesele de management al riscurilor la nivel național, de certificare și supraveghere a agenților aeronautici i se asigură accesul, în mod direct și operativ, la Baza de date de siguranță a AACR.

14.2.2. Baze de date de siguranță europene și internaționale

Bazele de date privind siguranța în aviația civilă constituite la nivel internațional utilizate în procesele de management al siguranței la nivel național și/sau la nivelul agenților aeronautici civili sunt, în principal, următoarele:

- baza de date europeană pentru accidente și incidente de aviație civilă (ECR);

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

- baza de date a programului OACI „Line operations safety audit” (LOSA);

- baza de date a programului IATA „IATA Operational Safety Audit” (IOSA);

- baza de date a programului IATA „IATA Safety Audit for Ground Operations” (ISAGO);

- baza de date a programului IATA „Safety Trend Evaluation, Analysis & Data Exchange System” (STEADES);

- baza de date a programului „Safety Assessment of Foreign Aircraft” (SAFA).

15. **Identificarea și monitorizarea zonelor de risc**

Datele de siguranță stocate în bazele de date menționate la paragraful 14 sunt analizate de AACR în scopul identificării și monitorizării zonelor de risc în aviația civilă la nivel național și pentru eficientizarea activităților de supraveghere a siguranței.

Rezultatele monitorizării zonelor de risc sunt prezentate CTS în vederea elaborării rapoartelor privind respectarea ALoSP, prevăzute la paragraful 11, și, după caz, a altor rapoarte privind riscurile asupra siguranței aviației civile.

În urma rapoartelor menționate mai sus, elaborate de CTS și avizate de CES, managerul responsabil poate decide:

- stabilirea priorităților de inspecție și audit către zonele/domeniile aviației civile ce au fost identificate ca reprezentând un risc sporit la adresa siguranței aviației civile;

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

- elaborarea unor materiale de informare și ghidare etc.

Modul în care se realizează monitorizarea zonelor de risc în aviația civilă la nivel național este descris în anexa la prezentul document.

16. **Investigarea accidentelor și incidentelor grave**

16.1. Investigațiile privind siguranța ale evenimentelor de aviație civilă sunt organizate, conduse, coordonate, controlate și executate de CIAS în scopul determinării faptelor, cauzelor și împrejurărilor care au dus la producerea acestora și pentru emiterea de recomandări pentru siguranța zborului.

16.2. CIAS îndeplinește, conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 26/2009, atribuțiile legale necesare pentru investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă, în baza prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 51/1999³ și ale Ordinului ministrului transporturilor nr. 1.480/2008 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor de aviație civilă — RACR-IAC, ediția 01/2008, asigurând astfel îndeplinirea obligațiilor ce decurg din prevederile anexei 13 OACI — Investigarea accidentelor și incidentele de aviație, și ale Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE.

16.3. CIAS funcționează separat față de structura responsabilă cu aviația civilă din cadrul MT și față de AACR, directorul general al CIAS raportând direct ministrului transporturilor.

În activitatea sa, CIAS este independent în raport cu orice structură juridică, autoritate de reglementare sau de supraveghere a siguranței aviației civile, agent aeronautic civil, precum și în raport cu orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate.

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

16.4. Ca urmare a investigațiilor evenimentelor de aviație civilă, precum și unor studii sau analizei unei serii de investigații ori a oricăror altor activități efectuate în conformitate cu reglementările aplicabile, CIAS 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.

Acțiunile aferente procesului de implementare a recomandărilor CIAS ce se adresează AACR sunt monitorizate și raportate prin proceduri specifice.

17. Promovarea siguranței

17.1. Pregătirea în domeniul siguranței în aviația civilă

17.1.1. Pregătirea personalului autorităților naționale competente

Instruirea personalului autorităților naționale competente, a cărei activitate are impact direct asupra siguranței, este asigurată prin programe de pregătire interne și programe de pregătire organizate în cadrul organizațiilor de instruire aprobate/acceptate la nivel internațional.

Programele individuale de instruire a personalului autorităților naționale competente cu privire la implementarea SSP și SMS includ cursuri de instruire inițială/recurentă, instruirea la locul de muncă, inclusiv instruirea prin stagiul de instruire practică privind evaluarea implementării SMS în cadrul agenților aeronautici civili.

Cursurile de instruire necesare personalului autorităților naționale competente sunt programate în conformitate cu politica de instruire și procedurile specifice dezvoltate și aprobate la nivelul autorității respective.

17.1.2. Pregătirea personalului agenților aeronautici civili

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

Instruirea personalului agenților aeronautici civili a cărei activitate are impact direct asupra siguranței este asigurată prin programe de pregătire interne și programe de pregătire organizate în cadrul organizațiilor de instruire aprobate/acceptate la nivel național sau internațional.

Programele individuale de instruire privind implementarea SMS a personalului din cadrul agenților aeronautici civili includ cursuri de instruire inițială/recurentă și instruire la locul de muncă.

Cursurile de instruire necesare personalului agenților aeronautici civili sunt programate în conformitate cu politica de instruire și procedurile specifice dezvoltate și aprobate la nivelul organizației respective.

Evaluarea eficienței instruirii efectuate de personalul agenților aeronautici civili este efectuată prin analiza rezultatelor proceselor de supraveghere, desfășurate de autoritățile naționale competente.

17.2. Comunicarea și diseminarea informațiilor privind siguranța

Diseminarea informațiilor și comunicarea pe probleme privind siguranța în aviația civilă se realizează prin:

— publicarea pe hârtie sau în format electronic pe pagina proprie de internet a autorităților naționale competente, a buletinelor, a recomandărilor, rapoartelor și informărilor privind siguranța, ghidurilor și materialelor de îndrumare, precum și a altor materiale aferente domeniului siguranței, cum ar fi documentele publicate de grupurile ECAST, EHEST și EGAST ale ESSI etc.;

— schimbul de informații pe probleme de siguranță desfășurat în cadrul grupurilor de lucru înființate conform prevederilor paragrafului 8.4.3 alin. 8.4.3.2, precum și a altor grupuri sau asociații formate din reprezentanți ai autorităților naționale competente sau ai agenților aeronautici civili;

— întâlnirile periodice organizate de autoritățile naționale competente cu agenții aeronautici civili în scopul prezentării, promovării sau analizării unor aspecte privind siguranța în aviația civilă;

— schimbul de informații pe probleme de siguranță desfășurat de reprezentanții autorităților naționale competente sau de reprezentanții agenților aeronautici civili în cadrul comitetelor, comisiilor, grupurilor de lucru înființate la nivel european și internațional (Comisia Europeană, EASA, Eurocontrol, ECAC, OACI, IATA, ACI, CANSO etc.).

AACR stabilește și dezvoltă, pe pagina de internet proprie, o bibliotecă electronică pentru documentare care este disponibilă cu titlu gratuit tuturor reprezentanților agenților aeronautici civili. Biblioteca pune la dispoziția celor interesați documente privind:

— cadrul legislativ național în domeniul siguranței aviației civile;

— politica națională de siguranță a aviației civile;

— politica națională de impunere în domeniul siguranței în aviația civilă;

— PNSAC și anexele la acesta;

— circulare, buletine, rapoarte, studii și informări de siguranță.

În vederea asigurării unei comunicări cât mai eficiente cu agenții aeronautici civili, autoritățile naționale competente organizează periodic întâlniri ce au ca scop analizarea diferitelor aspecte privind siguranța în aviația civilă.

³ Ordonanța Guvernului nr. 51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 794/2001.

Performanța siguranței aviației civile la nivel național

A1. Scop

Prezenta anexă stabilește criteriile generale care definesc evaluarea performanței siguranței aviației civile la nivel național și oferă instrucțiuni detaliate referitoare la elaborarea propunerilor privind nivelul acceptabil de performanță a siguranței (ALoSP), precum și evaluarea și monitorizarea continuă a acestuia, cuprinse în Planul național de siguranță al aviației civile.

În acest sens, prezenta anexă cuprinde prevederi referitoare la: evaluarea performanței siguranței aviației civile; sistemele de reglementare și supraveghere bazate pe performanță; influența sistemelor de management al siguranței ale furnizorilor de servicii asupra performanței siguranței la nivel național; managementul riscurilor pentru siguranța aviației, identificarea pericolelor pentru siguranță, identificarea zonelor de risc pentru siguranță, stabilirea indicatorilor de siguranță și a țintelor și pragurilor de alertă asociate, precum și stabilirea mecanismului de reducere a riscurilor pentru siguranță.

A2. Evaluarea performanței în domeniul siguranței

A2.1. Prevederi generale

Performanța siguranței este un concept utilizat pentru a evalua capacitatea de gestionare a riscurilor privind siguranța. Pentru a evalua această capacitate este necesară o descriere a sistemului de siguranță, care să detalieze cerințele de siguranță impuse prin sistemul de reglementare relevant, instrumentele de management al riscurilor dezvoltate de agenții aeronautici, componentele sistemului de aviație civilă și interacțiunile dintre aceste componente, efectele acestor interacțiuni asupra întregului sistem, precum și elementele sistemului care contribuie la realizarea unui management eficient al siguranței.

Această abordare este esențială deoarece performanțele individuale de siguranță ale componentelor sistemului nu garantează siguranța sistemului ca întreg. Un model adecvat al sistemului de siguranță stabilește măsuri corespunzătoare pentru performanța siguranței atât pentru procesele sistemului, cât și pentru rezultatele acestor procese.

Evaluarea performanței siguranței la nivel național ia în considerare caracteristicile sistemului aviației civile, componentele-cheie ale sistemului, funcțiile și obiectivele lor principale legate de siguranță, precum și interfețele dintre aceste componente. Sistemul aviației civile nu poate fi privit doar ca o înșiruire de componente, ci ca un ansamblu de sisteme, cu legături dinamice și interdependențe între persoane, tehnologii și organizații.

Cea mai bună metodă de a determina dinamica sistemului aviației civile naționale, componentele sale, interfețele (atât interne, cât și externe) și zonele de risc este aceea de a analiza întregul sistem și ciclul de viață al componentelor acestuia, respectiv proiectarea, fabricarea, operațiunile de zbor, întreținerea aeronavelor, operațiunile de aeroport și de management al traficului aerian. Aceste componente ale sistemului includ, la rândul lor, diferite segmente, cum ar fi: aviația comercială și cea generală, operațiunile cu avioane sau elicoptere etc., precum și diferite caracteristici ale organizațiilor individuale. Pentru a putea fi utilizate în mod eficient în managementul siguranței, acțiunile privind reducerea riscurilor de siguranță trebuie să fie adaptate componentelor și activităților sistemului.

Gradul de interdependență între componentele sistemului aviației civile determină gradul de integrare necesar în materie de fluxuri de informare și procedurare a activităților, interfețele

dintre structurile de management, precum și complexitatea nivelului de reglementare și supraveghere exercitat de autoritățile naționale competente. De exemplu, reducerea numărului de ieșiri în afara pistei de decolare/aterizare (RE) necesită acțiuni coordonate în domeniile operațiuni zbor, managementul traficului aerian și instruirea piloților.

Pentru a realiza o evaluare adecvată a performanței siguranței, accentul trebuie pus pe acele componente ale sistemului cu cea mai mare influență asupra reducerii riscurilor producerii unor evenimente de natură să afecteze siguranța.

În scopul identificării corespunzătoare a informațiilor necesare pentru evaluarea eficientă a performanței siguranței la nivel național și, implicit, la nivelul agenților aeronautici, este esențial să se definească procesele implicate în furnizarea de produse și servicii, zonele de risc pentru siguranță, precum și instrumentele necesare pentru asigurarea unui nivel acceptabil de performanță a siguranței.

În acest sens, PNSAC reprezintă un mecanism structurat pentru îndeplinirea responsabilităților statului în ceea ce privește managementul siguranței, utilizând o abordare sistematică bazată pe risc și performanțe, precum și pentru definirea relației dintre autoritățile naționale competente și agenții aeronautici, prin intermediul sistemelor de management al siguranței.

A2.2. Obiectivele evaluării performanței siguranței

Evaluarea performanței siguranței este parte a procesului de îmbunătățire continuă a nivelului de siguranță. Utilizarea sistemului de evaluare a performanței siguranței permite dezvoltarea și adaptarea, într-un mod proactiv, a proceselor de management al siguranței.

Evaluarea performanței siguranței la nivel național se concentrează pe elementele de importanță majoră pentru managementul siguranței, având ca scop măsurarea:

1. capacității de:

— a identifica noile amenințări la adresa siguranței care au o cauză comună;

— a răspunde la schimbările apărute în sistemul aviației civile;

— a determina agenții aeronautici, prin intermediul sistemelor naționale de reglementare și supraveghere, să realizeze un management eficient al riscurilor;

2. acțiunilor întreprinse, precum și a eficienței acestor acțiuni, pentru gestionarea riscurilor legate de amenințările la adresa siguranței care au o cauză comună, și anume:

— acțiuni de reglementare în domeniul managementului riscurilor;

— acțiuni de siguranță și inițiative de siguranță specifice, de exemplu: promovarea siguranței, instruirea în domeniul siguranței, schimbul de informații, publicarea de ghiduri și materiale de îndrumare etc.;

3. acțiunilor întreprinse, precum și a eficienței acestor acțiuni, pentru adaptarea sistemului de management al riscurilor, ținând seama de dinamica sistemului aviației civile, și anume:

— modificări ale reglementărilor existente sau noi reglementări;

— acțiuni și inițiative de siguranță specifice, de exemplu: promovarea siguranței, instruirea în domeniul siguranței, schimbul de informații, publicarea de ghiduri și materiale de îndrumare etc.;

— acțiuni pentru asigurarea managementului riscurilor de siguranță în afara granițelor organizaționale ale diferitelor componente ale sistemului aviației civile;

4. eficienței sistemului național de supraveghere a agenților aeronautici în ceea ce privește:

— structura sistemelor agenților aeronautici, prin: activitățile de certificare/licențiere/aprobare/acceptare/autorizare a agenților aeronautici, având la bază determinarea capacității sistemelor acestora de a controla, prin intermediul SMS, riscurile în activitățile pe care le desfășoară;

— asigurarea performanțelor, prin: supravegherea continuă a performanțelor agenților aeronautici, inclusiv eficacitatea implementării SMS, și anume:

- conformarea cu reglementările aplicabile;
- capacitatea de a identifica pericolele la adresa siguranței, specifice activităților desfășurate;
- eficiența acțiunilor de control al riscurilor;
- soluționarea problemelor de siguranță.

Evaluarea performanței siguranței permite influențarea, în mod proactiv, a managementului siguranței agenților aeronautici. Prin măsurarea capacității organizațiilor de a gestiona siguranța pot fi identificate erori sistemice și astfel să fie întreprinse măsuri pentru corectarea acestora înainte de a produce un efect nedorit.

A2.3. Sisteme de reglementare și supraveghere bazate pe performanță

Sistemele de reglementare și supraveghere reprezintă instrumentele de bază în exercitarea de către stat a controlului asupra agenților aeronautici în ceea ce privește structura acestora, managementul și caracteristicile organizaționale legate de siguranță.

Indicatorii eficienței cadrului național de reglementare și supraveghere sunt reprezentați de gradul de acoperire a domeniilor-cheie de risc și gradul de asigurare a implementării/aplicării la nivel național a reglementărilor specifice, inclusiv a celor europene și internaționale.

Configurarea structurilor organizaționale ale sistemelor agenților aeronautici, procesele și procedurile acestora trebuie să țină seama de prevederile reglementărilor aplicabile. Prin urmare, evaluarea performanței siguranței la nivel național include evaluarea modului în care statul se asigură că prevederile reglementărilor sunt implementate în structurile agenților aeronautici. În acest sens, integrarea proceselor de certificare în sistemul de management al siguranței oferă un cadru optim de măsurare a siguranței și de luare a deciziilor privind siguranța.

Procesul de certificare, care stă la baza emiterii certificatelor, autorizațiilor, aprobărilor sau acceptărilor, este procesul prin care autoritatea națională competentă se asigură că agentul aeronautic a efectuat un control adecvat al riscurilor încă din faza de proiectare a structurii, proceselor, serviciilor și produselor sale.

Asigurarea performanței siguranței în cadrul unui agent aeronautic este determinată atât prin evaluarea rezultatelor proceselor interne ale agentului aeronautic, cât și prin activitățile de supraveghere.

Sistemul de management al siguranței bazat pe performanță prevede o evaluare dinamică a performanțelor în domeniul siguranței. Prin urmare, sistemul de supraveghere a agenților aeronautici include un mecanism pentru adaptarea frecvenței și obiectivelor auditurilor/inspecțiilor de supraveghere în funcție de performanțele în domeniul siguranței ale agentului aeronautic. Astfel, stabilirea ca prioritate a abordării bazate pe risc a supravegherii facilitează alocarea resurselor în funcție de zonele cu risc crescut pentru siguranță.

Datele utilizate la adaptarea nivelului de supraveghere în funcție de necesități includ informațiile obținute din monitorizarea indicatorilor de performanță a siguranței aferenți sectoarelor respective de activitate, prin sistemul de raportare a evenimentelor de aviație civilă, precum și prin rezultatele din rapoartele auditurilor/inspecțiilor de supraveghere anterioare ale agenților aeronautici individuali. În acest caz sunt stabilite criteriile pentru a cuantifica rezultatele fiecărui audit de supraveghere efectuat (de exemplu, procentul de implementare efectivă).

A2.3.1. Interdependențele cu sistemele prescriptive

Evenimentele de aviație civilă care se produc au, cel mai frecvent, cauze similare. Aceste cauze comune sunt de obicei de natură sistemică și prin tratarea acestora la nivelul întregului sistem se obține o reducere substanțială a numărului de evenimente de acest tip. O serie de măsuri prescriptive de îmbunătățire a siguranței în domeniile tehnologiei, reglementării/supravegherii, instruirii personalului etc. determină, într-o primă fază, reducerea semnificativă a pericolelor comune și, respectiv, a ratei de producere a evenimentelor. După plafonarea inițială a ratei evenimentelor, cauzele evenimentelor care se produc ulterior prezintă o caracteristică aleatoare, tinzând să devină singulare pentru anumiți operatori, aeronave, regiuni, tipuri de operațiuni etc., acestea fiind mai puțin legate de expunerea la factori generali de risc. Astfel, pentru a menține tendința de creștere continuă a nivelului de siguranță sunt utilizate strategii de gestionare a riscurilor care permit identificarea și controlul pericolelor în contextul configurației individuale și tipului de activități specifice desfășurate de agenții aeronautici.

Problemele singulare de siguranță sunt cel mai bine controlate prin procesele integrate în SMS. Prevederile SMS solicită ca agentul aeronautic să identifice pericolele din sistemul și mediul operațional propriu, să evalueze aceste pericole pentru a determina gradul lor de risc și să întreprindă acțiuni privind pericolele considerate ca fiind inacceptabile din punctul de vedere al siguranței. În timp ce procesele incluse în SMS sunt stabilite prin reglementările aplicabile, pericolele specifice care constituie amenințări, abordate prin procesele specifice din cadrul SMS, nu fac subiectul unor reglementări prescriptive. Prin urmare, măsurarea performanțelor în domeniul siguranței la nivelul unui agent aeronautic nu poate fi realizată doar prin utilizarea nivelurilor absolute de siguranță sau indicelui de respectare a reglementărilor obligatorii, deoarece acestea nu iau în considerare pericolele specifice, unice pentru agentul aeronautic. Aceasta nu înseamnă că menținerea conformării cu cerințele reglementărilor prescriptive își pierde importanța. Relaxarea controlului asupra tuturor elementelor care au contribuit la îmbunătățirea siguranței poate determina cu ușurință inversarea procesului, rezultând creșterea ratei evenimentelor. Astfel, măsurarea gradului de punere în aplicare și de conformare cu cerințele reglementărilor aplicabile trebuie să ocupe un loc important în strategia de management al siguranței.

A2.3.2. Influența sistemelor de management al siguranței ale agenților aeronautici asupra performanței siguranței la nivel național

În cadrul conceptului de management al siguranței, cerințele de certificare includ atât conformarea cu reglementările obligatorii aplicabile, cât și îndeplinirea criteriilor de performanță ale diferitelor componente ale SMS-urilor agenților aeronautici. Astfel, componenta de management al siguranței la nivel național prevede stabilirea de cerințe pentru SMS-urile agenților

aeronautici, în scopul asigurării unor procese adecvate de identificare a pericolelor și gestionare a riscurilor.

Procesul prin care AACR acceptă SMS-ul fiecărui agent aeronautic reprezintă un instrument de evaluare a performanțelor respectivului agent aeronautic în domeniul siguranței.

De asemenea, în cazul unor riscuri majore identificate prin analiza datelor interne individuale și a indicatorilor de performanță a siguranței aferenți unui agent aeronautic, acțiunile subsecvente necesită coordonarea și/sau acordul AACR, în special în situația în care astfel de riscuri sunt susceptibile de a avea impact și asupra altor agenți aeronautici.

Ca parte a procesului de acceptare a SMS-ului unui agent aeronautic, indicatorii de performanță a siguranței propuși și, respectiv, țintele de siguranță, precum și pragurile de alertă asociate sunt evaluate și acceptate de AACR.

Acceptarea SMS-ului unui agent aeronautic presupune că indicatorii de performanță a siguranței, țintele de siguranță și pragurile de alertă asociate îndeplinesc, simultan, următoarele condiții:

- sunt adecvate și relevante pentru activitățile specifice respectivului agent aeronautic;
- contribuie la realizarea obiectivelor de performanță a siguranței stabilite la nivel național.

SPAȚIU LĂSAT INTENȚIONAT LIBER

A3. Stabilirea nivelului acceptabil de siguranță la nivel național

Procesul de stabilire a nivelului acceptabil de siguranță (ALoSP) la nivel național este prezentat schematic în figura 4 de mai jos.

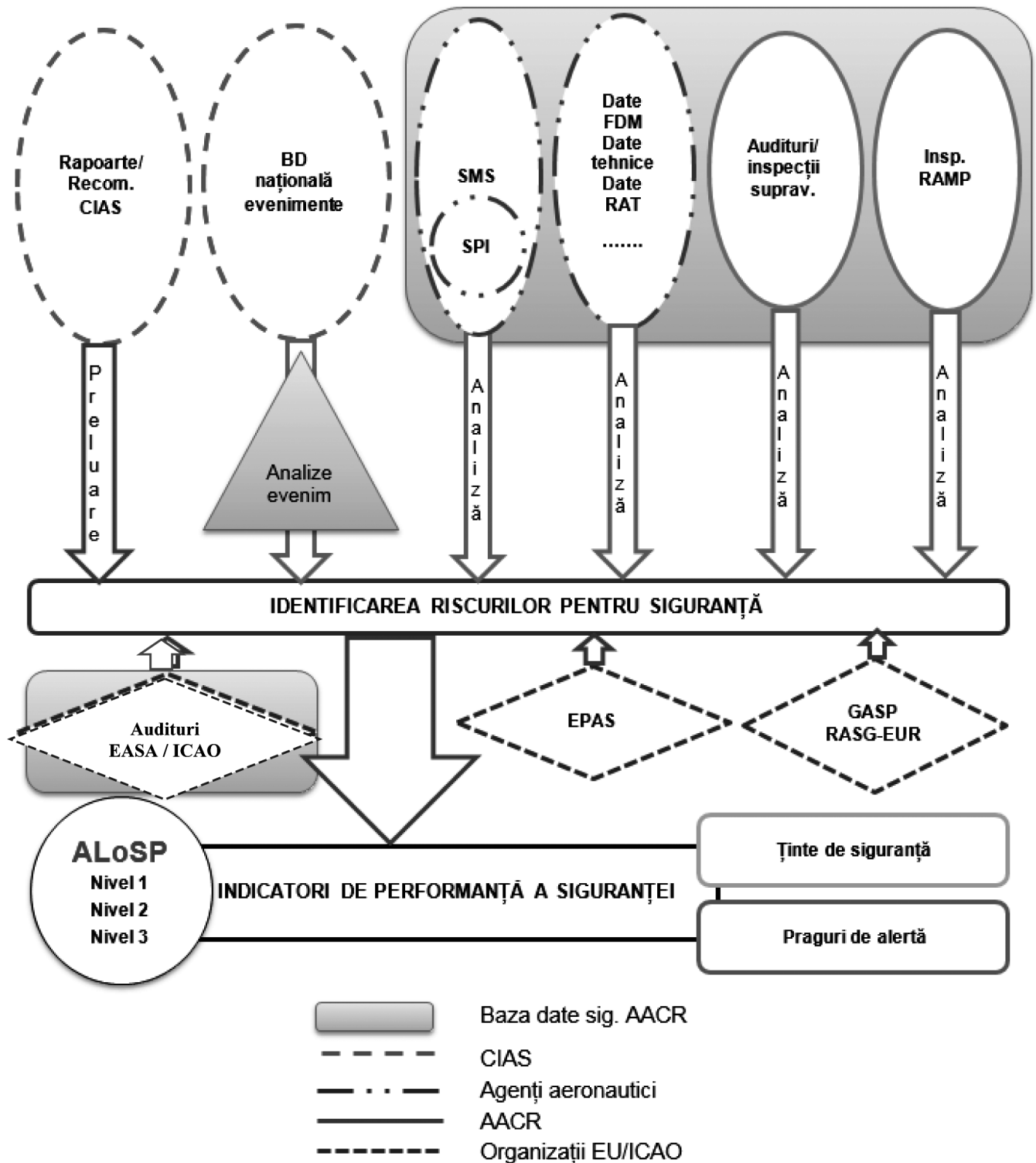


Fig. 4*) Schema procesului de stabilire a ALoSP

Procesul de stabilire a ALoSP este parte integrantă a procesului de management al siguranței, ce presupune: identificarea pericolelor pentru siguranță, identificarea zonelor de risc pentru siguranță în baza pericolelor identificate, definirea indicatorilor de performanță a siguranței pentru zonele de risc identificate, precum și cuantificarea indicatorilor de performanță a siguranței, prin stabilirea de valori ale țintelor de siguranță și ale pragurilor de alertă aferente acestora.

*) Figura 4 este reproducă în facsimil.

Procesul de stabilire a ALoSP la nivel național, definit în PNSAC, cuprinde etapele descrise în figura 5 de mai jos:

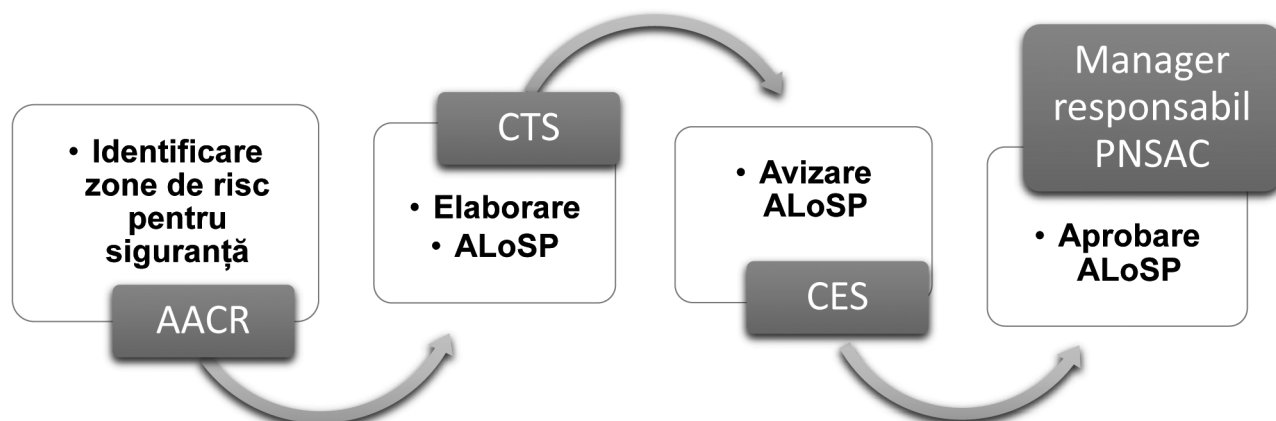


Fig. 5*) — Etapele procesului de stabilire a ALoSP la nivel național

A3.1. Managementul riscurilor la adresa siguranței

A3.1.1. Generalități

Scopul asigurării performanței siguranței este acela de a asigura gestionarea continuă și eficientă a riscurilor pentru siguranță. Aceasta se realizează, în principal, prin asigurarea unui control efectiv al riscurilor pentru a le menține la un nivel acceptabil, prin intermediul sistemului implementat de management al riscurilor.

Elementele-cheie ale procesului de management al riscurilor sunt reprezentate de identificarea pericolelor, evaluarea riscurilor în corelație cu efectele și consecințele acestor pericole și reducerea sau eliminarea riscurilor considerate inacceptabile.

Atât agenții aeronautici, cât și autoritățile naționale competente dețin un rol important în managementul riscurilor în aviație, deși natura pericolelor și procesele gestionate sunt diferite. Astfel, la nivelul agenților aeronautici sunt identificate riscurile specifice activităților desfășurate, în funcție de mărimea și complexitatea acestora, în timp ce la nivelul autorităților naționale competente sunt identificate riscurile asociate tendințelor emergente ale întregului sistem al aviației, pe baza datelor centralizate din toate sectoarele aviației.

Evaluarea inițială a riscurilor pentru siguranță la nivel național se efectuează sub forma unei analize de tip „Gap” și cuprinde: analiza contextului legislativ (armonizare cu legislația europeană, implementarea legislației OACI, integrarea planurilor de acțiuni, a materialelor de îndrumare și a bunelor practici), colaborarea și consultarea cu agenții aeronautici civili și cu autoritatea aeronautică militară, analiza condițiilor economice (modul în care acestea influențează posibilitățile de implementare a cerințelor), tendințele de creștere a industriei și implicațiile pe care acestea le au asupra siguranței, condițiile climatice și de mediu și integrarea informației în cele 8 elemente critice pentru siguranță identificate de OACI, menționate în PNSAC.

A3.1.2. Responsabilități

Responsabilitățile în procesul de stabilire a ALoSP la nivel național sunt definite în PNSAC și se regăsesc în atribuțiile funcționale ale AACR, CTS și CES, implicate în implementarea PNSAC, după cum urmează:

— AACR are responsabilitatea de a elabora analize de siguranță și de a gestiona procesul de identificare și monitorizare a pericolelor și riscurilor pentru siguranță, precum și de a monitoriza zonele din aviația civilă identificate a avea un risc peste valorile acceptate de ALoSP. AACR, prin atribuțiile funcționale ale Direcției siguranță, asigură atât gestionarea PNSAC și suportul tehnic specializat necesar activităților desfășurate de reprezentanții AACR în CTS și CES, cât și

identificarea și evaluarea zonelor de risc pentru siguranță, elaborarea rapoartelor periodice privind zonele de risc, coordonarea procesului de stabilire a indicatorilor de performanță în domeniul siguranței la nivel național și monitorizarea modului în care sunt îndepliniți aceștia, precum și coordonarea, la nivelul AACR, a inițiativelor pentru îmbunătățirea siguranței zborului și monitorizarea implementărilor măsurilor întreprinse în acest scop;

— CTS deține responsabilitatea pentru: elaborarea metodologiilor de stabilire și monitorizare a ALoSP; evaluarea riscurilor la adresa siguranței identificate la nivel național și a surselor de informații utilizate la identificarea acestora; identificarea, analiza și propunerea ALoSP; identificarea și propunerea acțiunilor în scopul reducerii riscurilor la adresa siguranței la nivel național; evaluarea rezultatelor acțiunilor ce au ca scop reducerea nivelului riscurilor la adresa siguranței la nivel național și analizarea și raportarea către CES a modului în care au fost respectate ALoSP aprobate;

— CES avizează ALoSP propuse de CTS, în vederea aprobării acestora în conformitate cu prevederile PNSAC.

A3.2. Identificarea pericolelor la adresa siguranței

Scopul principal al managementului riscurilor este de a identifica și controla consecințele potențiale ale pericolelor, pentru evitarea producerii accidentelor sau incidentelor grave. Astfel, prima etapă importantă a procesului de management al riscurilor o reprezintă identificarea pericolelor pentru siguranță.

A3.2.1. Surse de date

Identificarea eficientă a pericolelor depinde de disponibilitatea și calitatea datelor analizate. În acest sens este necesară colectarea unui număr cât mai mare de informații legate de siguranță și clasificarea acestora utilizând o taxonomie comună, pentru a permite o analiză integrată, corelată la nivelul sistemului. Taxonomia utilizată în acest scop la nivel național este ICAO ADREP.

Identificarea pericolelor pentru siguranță se efectuează prin evaluarea și analiza informațiilor obținute, în principal, din următoarele surse (vezi figura 4):

1. rezultatele investigațiilor accidentelor și incidentelor de aviație civilă și recomandările de siguranță emise de CIAS ca urmare a acestora, publicate pe pagina de internet a CIAS;
2. baza de date națională privind evenimentele de aviație civilă, gestionată de CIAS;
3. baza de date europeană pentru accidente și incidente de aviație civilă (ECR);
4. baza de date de siguranță a AACR, prevăzută la paragraful 14 al PNSAC;

*) Figura 5 este reprodusă în facsimil.

5. rapoartele și planurile de siguranță la nivel european, regional și internațional, publicate pe paginile de internet ale organizațiilor emitente.

În scopul realizării unei identificări corecte, prompte și continue a tuturor pericolelor pentru siguranța sistemului aviației civile, personalului implicat în procesul de management al riscurilor la nivel național din cadrul AACR i se asigură accesul, în mod direct și operativ, la informațiile prevăzute mai sus.

Acțiunile întreprinse pentru identificarea pericolelor și riscurilor, analiza proceselor implicate în producerea evenimentelor de aviație civilă și evaluarea critică a surselor de date existente pot conduce la identificarea unor lacune de date. Aceste lacune trebuie eliminate pe cât posibil pentru a permite identificarea tuturor pericolelor existente în sistemul național al aviației civile și, respectiv, a îmbunătăți capacitățile de evaluare a siguranței.

A3.3. **Identificarea zonelor de risc la adresa siguranței**

Următoarea etapă, subsecventă identificării pericolelor, este evaluarea și analiza riscurilor asociate consecințelor potențiale ale fiecărui pericol, ceea ce implică clasificarea fiecărui risc în funcție de severitate și probabilitate. Severitatea și probabilitatea trebuie exprimate în termeni măsurabili, pe baza consecințelor potențiale ale pericolelor identificate, pentru ca riscurile să poată fi clasificate cu ajutorul instrumentelor specifice. Clasificarea riscurilor permite determinarea măsurilor corective necesare, atât în ceea ce privește complexitatea, cât și stabilirea termenelor și responsabilităților de implementare a acestora.

În procesul de identificare a zonelor de risc se utilizează următoarele metodologii de analiză a pericolelor:

— metodologia reactivă care se referă la analiza pericolelor identificate ca urmare a investigațiilor accidentelor și incidentelor;

— metodologia proactivă care vizează evaluarea pericolelor ca urmare a analizei rezultatelor auditurilor, inspecțiilor și rapoartelor de evenimente de aviație civilă;

— metodologia predictivă care implică luarea în considerare a rezultatelor analizei vulnerabilității sistemelor de aviație în operarea de zi cu zi.

A3.4. **Stabilirea indicatorilor de performanță a siguranței**

Strategia eficientă de evaluare a siguranței prevede indicatori privind funcționarea sistemului, precum și seturi de măsuri care se adresează erorilor sistemului, cum ar fi accidentele, incidentele, încălcări ale prevederilor reglementărilor aplicabile etc.

Procesul de evaluare a performanței siguranței la nivel național, descris în figura 6 de mai jos, este bazat pe indicatorii aferenți nivelurilor de analiză a activităților și performanței sistemului aviației civile, atât la nivel de stat, cât și la nivelul agenților aeronautici, stabiliți ca urmare a analizelor zonelor de risc pentru siguranță.

Structura procesului de evaluare a performanței siguranței la nivel național are la bază performanța siguranței la nivelul întregului sistem al aviației civile naționale, la nivelul agenților aeronautici și la nivelul autorităților naționale competente, precum și interdependențele dintre aceste sisteme.

Nivel 1 - Indicatorii de performanță ai sistemului integrat al aviației civile

- Sunt indicatori bazați pe evenimentele cu risc semnificativ pentru siguranță (accidente, incidente grave) și cauzele comune care duc la producerea lor.
- Reprezintă un număr statistic redus comparativ cu cei de nivel 2 sau 3.
- Constituie o abordare reactivă a siguranței.
- Dezvoltarea indicatorilor necesită determinarea cauzelor și a factorilor care contribuie la aceștia.

Nivel 2 - Indicatorii de performanță ai agenților aeronautici

- Monitorizează acțiunile de reducere a riscurilor întreprinse de agenții aeronautici.
- Reprezintă indicatori, alții decât accidentele și incidentele grave, legați de zonele de risc semnificativ și de performanțele SMS-urilor agenților aeronautici.
- Influențează rezultatele la nivel înalt ale indicatorilor de nivelul 1.

Nivel 3 - Indicatorii de performanță ai autorităților naționale competente

- Monitorizează managementul riscurilor la nivelul instituțiilor naționale competente.
- Abordează zone de risc specifice, identificate prin indicatorii de nivel 1 și 2.
- Exprimă eficiența sistemului de reglementare și supraveghere.
- Monitorizează eficiența instituțiilor naționale competente în gestionarea pericolelor și a riscurilor și capacitatea de a influența atitudinea agenților aeronautici și sistemul aviației civile în ansamblu în ceea ce privește siguranța.

Fig. 6*) — Structura procesului de evaluare a performanței siguranței la nivel național

*) Figura 6 este reprodusă în facsimil.

Indicatorii de performanță a siguranței constau în indicatori bazați pe procese și indicatori bazați pe rezultate. Indicatorii bazați pe procese ilustrează funcționarea proceselor-cheie de management al siguranței, cum ar fi cel de gestionare a riscurilor de siguranță, atât la nivel de stat, cât și la nivelul agenților aeronautici. Indicatorii bazați pe rezultate ilustrează consecințele finale ale proceselor-cheie de management al siguranței.

Indicatorii de nivel 2 și 3 se bazează pe corelarea cu cei din nivelul imediat superior. De exemplu, indicatorii privind supravegherea se bazează pe relația dintre activitățile de supraveghere și influența acestora asupra siguranței agenților aeronautici.

Revizuirea periodică a indicatorilor de performanță a siguranței este necesară în scopul asigurării valabilității indicatorilor și a valorilor asociate acestora, în concordanță cu progresele înregistrate și obiectivele stabilite la nivel național și în conformitate cu prevederile PNSAC.

Indicatorii de performanță a siguranței la nivel național sunt corelați cu indicatorii și țintele de siguranță stabiliți la nivel european prin EPAS, la nivel regional prin obiectivele de siguranță prioritare pentru regiunea EUR, stabilite de ICAO RASG-EUR, și la nivel internațional, prin Planul global de siguranță al aviației civile (ICAO GASP).

Procesul de încorporare a acestor indicatori în sistemul de performanță a siguranței la nivel național, astfel încât acțiunile subsecvente întreprinse să contribuie în mod activ la îndeplinirea obiectivelor de siguranță la nivel european, regional și global, presupune o analiză aprofundată în cadrul căreia sunt luate în considerare specificul, complexitatea și nivelul de maturitate ale sistemelor naționale, atât la nivel de stat, cât și la nivelul agenților aeronautici individuali.

A3.4.1. Indicatori de performanță a siguranței de nivel 1. Sistemul integrat al aviației civile

Indicatorii de performanță a siguranței de nivel 1 sunt de regulă indicatori de tipul reactiv și includ, în principal, accidentele și incidentele grave, ce reprezintă date concrete, de interes pentru publicul larg. Acești indicatori se pretează la determinarea tendințelor pe termen lung și identificarea factorilor de siguranță utilizați la elaborarea planurilor strategice la nivel național. Relevanța acestora pentru măsurarea performanței individuale a agenților aeronautici sau pentru determinarea tendințelor pe termen scurt este scăzută, din cauza frecvenței reduse și variabilității crescute a acestor evenimente. Indicatorii de nivel 1 se stabilesc la nivel cumulat, de exemplu, pentru o categorie de agenți aeronautici sau tipuri de operațiuni.

Indicatorii de performanță a siguranței de nivel 1 sunt utilizați, de regulă, la:

- identificarea pericolelor în sistemul aviației civile;
- stabilirea tendințelor siguranței aviației civile pe termen lung;
- stabilirea obiectivelor pentru analize și acțiuni subsecvente (de exemplu, în domeniul cercetării, proiectării etc.);
- măsurarea progreselor într-un anumit domeniu (de exemplu, segmente specifice ale sistemului de transport aerian, tipuri de aeronave, tipuri de operațiuni etc.);
- monitorizarea performanțelor siguranței la nivelul diferitelor segmente ale aviației civile (de exemplu, operatori aerieni, aeroporturi etc.);
- întreprinderea de acțiuni la nivel național, cum ar fi cele de reglementare;
- informarea opiniei publice.

A3.4.1.1. Indicatori de nivel 1 bazați pe rezultate

Indicatorii de nivel 1 bazați pe rezultate sunt, de regulă, evenimentele asociate cu pericolele datorate unor cauze comune, la care sunt expuși toți agenții aeronautici sau părți semnificative ale acestora.

Exemple de indicatori de nivel 1 bazați pe rezultate:

- evenimente de tipul accidentelor sau incidentelor grave;
- evenimente legate de zonele semnificative de risc [de exemplu: pierderea controlului în zbor, ieșirea de pe pistă (RE), coliziunea cu solul a unei aeronave în zbor controlat (CFIT), coliziunea aeronavelor în zbor, incendii la bord, evenimente legate de operațiunile de deservire a aeronavelor la sol etc.].

A3.4.1.2. Indicatori de nivel 1 bazați pe procese

După stabilirea indicatorilor de nivel 1 bazați pe rezultate se efectuează o analiză în vederea identificării acțiunilor necesar a fi întreprinse pentru a reduce riscul producerii unor astfel de evenimente. Aceste acțiuni stau la baza proceselor de gestionare a riscurilor, care se reflectă în indicatorii de nivel 1 bazați pe procese. Între indicatorii bazați pe rezultate și cei bazați pe procese trebuie să existe o relație clară, ca și între zonele de risc semnificativ identificate și strategiile de îmbunătățire a siguranței.

Exemple de indicatori de nivel 1 bazați pe procese:

- măsura în care strategiile în domeniul siguranței dezvoltate la nivel european, regional sau la nivel internațional (prin EASP, RASG-EUR sau ICAO GASP) sunt puse în aplicare pe plan național;
- rezultatele auditurilor de standardizare EASA și ale evaluărilor ICAO (USOAP și ICVM).

A3.4.2. Indicatori de performanță a siguranței de nivel 2. Performanța agenților aeronautici

Analiza scenariilor producerii accidentelor/incidentelor grave ia în considerare, în afara factorilor de suprafață, cum sunt erorile umane și materiale, și analiza factorilor organizaționali, în vederea identificării elementelor asupra cărora trebuie îndreptate acțiunile subsecvente. Aceasta necesită, de asemenea, să se ia în considerare tipurile de organizații/operațiuni cărora li se adresează acțiunile. Rezultatele analizei menționate mai sus stau la baza stabilirii indicatorilor de performanță a siguranței de nivel 2 și 3 asociați cu indicatorii de nivel 1.

Indicatorii de performanță a siguranței de nivel 2, de tipul proactiv, vizează activitățile agenților aeronautici, în scopul de a identifica problemele-cheie de siguranță, ce pot fi gestionate prin acțiuni de siguranță. Indicatorii de performanță a siguranței de nivel 2 au în vedere:

- măsura în care agenții aeronautici se conformează cu cerințele reglementărilor aplicabile și gradul de eficiență a conformării;
- modul în care agenții aeronautici răspund la acțiunile întreprinse de autoritățile naționale competente, altele decât acțiunile stabilite prin cerințele de reglementare, în scopul gestionării unor riscuri specifice;
- gradul de eficiență a sistemelor de management al riscurilor ale agenților aeronautici.

Aceste elemente sunt cuantificate prin intermediul proceselor de evaluare a performanțelor structurii organizatorice și a sistemelor de siguranță în domeniul siguranței, la care se adaugă informațiile colectate prin sistemul de raportare a evenimentelor de aviație civilă, rezultatele auditurilor/inspecțiilor etc.

Indicatorii de performanță a siguranței de nivel 2 sunt stabiliți pentru diferitele componente ale sistemului de aviație (operațiuni

de zbor, întreținere, managementul traficului aerian, aerodromuri etc.). În cadrul fiecărei componente, indicatorii pot fi împărțiți pe anumite categorii de agenți aeronautici (de exemplu, pentru operațiuni de zbor: operatori comerciali, operatori de aviație generală, operatori privați).

Corelarea cu indicatorii de nivel 1

Pentru a-și atinge scopul, indicatorii de performanță referitori la agenții aeronautici trebuie să fie corelați cu indicatorii bazați pe rezultate de nivelul 1.

Dat fiind faptul că rezultatele în zonele critice de siguranță nu pot fi măsurabile la nivelul individual al unui agent aeronautic, este important ca stabilirea indicatorilor bazați pe rezultate să fie realizată la nivel de sistem.

Corelarea este, de asemenea, un factor important în selectarea indicatorilor indirecti. Aceștia trebuie să fie corelați în mod evident cu indicatorii de nivel 1 bazați pe rezultate și să fie capabili să explice o parte semnificativă din evoluția acestor indicatori.

A3.4.2.1. Indicatorii de nivel 2 bazați pe rezultate

Identificarea indicatorilor de nivel 2 bazați pe rezultate începe cu determinarea zonelor de risc semnificativ din cadrul indicatorilor de nivel 1 ce reflectă asocierea unor pericole ce au o cauză comună. Acest set de indicatori bazați pe rezultate include, de asemenea, măsuri ce vizează pericole specifice pentru anumite categorii de agenți aeronautici.

Măsurarea directă a zonelor de risc semnificativ identificate în cazul evenimentelor având cauze comune nu este însă întotdeauna fezabilă. De exemplu, deși evenimentele de tipul CFIT au fost identificate ca evenimente având o cauză comună în cadrul indicatorilor de nivel 1, anumiți agenți aeronautici pot să nu fie niciodată implicați în astfel de evenimente, iar în cazul celor implicați, frecvența acestora să fie atât de redusă încât să nu poată constitui un indiciu real al performanței siguranței.

În aceste cazuri, strategia de evaluare a performanțelor trebuie să se concentreze asupra unor indicatori indirecti relevanți și a proceselor asociate acestora. Un exemplu de indicator indirect pentru CFIT ar putea fi monitorizarea evoluțiilor zborurilor la joasă altitudine sau avertizările TAWS (GPWS), prin programul de monitorizare a datelor de zbor (FDM). Astfel, indicatorii bazați pe procese asociați acestor indicatori ar putea include gradul de implementare și de gestionare a programelor FDM.

Definirea indicatorilor de nivel 2 pentru evenimente operaționale trebuie să ia în considerare posibilele efecte nedorite. Agenții aeronautici pot să aibă tendința de a întreprinde acțiuni cu risc crescut pentru a evita producerea de evenimente despre care au cunoștință că sunt monitorizate (de exemplu, monitorizarea numărului de ratări ale aterizărilor în locul numărului de apropieri nestabilizate).

Exemple de indicatori bazați pe rezultate de nivel 2:

Operațiuni de zbor:

- rezoluții ale sistemelor TCAS/număr de decolări;
- avertizări ale sistemelor GPWS și EGPWS/număr de decolări.

Întreținerea aeronavelor:

- oprirea motoarelor în zbor (IFSD)/număr de ore de zbor;
- revenirea la sol a unei aeronave aflate în zbor (IFTB) și devierile de la traiectul de zbor din cauze tehnice/număr de decolări;
- întreruperi ale decolării din cauze tehnice/număr de decolări.

Servicii de navigație aeriană (ANS)/Managementul traficului aerian (ATM):

- devieri de la nivelul de zbor autorizat (level bust)/număr de zboruri;
- rezoluții TCAS RA (cu și fără pierderea eșalonării)/număr de zboruri;
- încălcări ale eșalonării minime/număr de zboruri;
- devieri de la autorizările ATC/număr de zboruri;
- pătrunderi neautorizate în spațiul aerian controlat/număr de zboruri;
- abateri ale aeronavelor de la procedurile ATM/număr de zboruri;
- premise de CFIT din cauze ATM/număr de zboruri;
- incursiuni neautorizate pe pistă în care nu au fost necesare acțiuni de evitare a coliziunilor/număr total de mișcări;
- incursiuni neautorizate pe pistă în care au fost întreprinse acțiuni de evitare a coliziunilor/număr total de mișcări.

Aeroporturi:

- incursiuni neautorizate pe pistă în care au fost implicați agenți aeronautici care prestează activități în zona aeroportuară/număr total de mișcări;
- evenimente privind nerespectarea procedurilor de siguranță pe platformă/număr total de mișcări;
- coliziuni cu păsările/animalele/număr total de mișcări.

A3.4.2.2. Indicatorii de nivel 2 bazați pe procese

Indicatorii de nivel 2 bazați pe procese iau în considerare performanța sistemului de management al siguranței, evaluată prin prisma modului în care agenții aeronautici gestionează procesele de identificare a pericolelor și control al riscurilor. Conformarea cu reglementările în domeniul gestionării pericolelor comune pentru agenții aeronautici este parte a procesului de management al riscului. Prin urmare, evaluarea conformării include evaluarea modului în care agenții aeronautici utilizează procesul de management al riscurilor de siguranță pentru includerea cerințelor reglementărilor relevante în procesele proprii.

Exemple de indicatori de nivel 2 bazați pe procese:

Conformarea cu cerințele de siguranță (valori agregate):

- neconformități/ciclu de supraveghere planificat;
- neconformități semnificative/număr total de neconformități;
- certificate suspendate/revocate/ciclu de supraveghere planificat;
- perioada medie de timp pentru finalizarea aplicării acțiunilor corective.

Eficiența sistemelor de management al riscului (valori agregate):

- indicele de maturitate a SMS (nivelul 1, 2 și 3);
- rata de rulare a personalului din posturile-cheie pentru siguranță;
- numărul de riscuri monitorizate și validate pe lună/trimestru.

A3.4.3. Indicatorii de performanță a siguranței de nivel 3. Performanța autorităților naționale competente

Indicatorii de nivel 3, de tipul predictiv, au în vedere inițiativele și acțiunile de siguranță întreprinse la nivel național prin implementarea PNSAC. Acești indicatori includ atât indicatori bazați pe rezultate, cât și indicatori bazați pe procese, pentru a evalua acțiunile de siguranță ale autorităților naționale competente în următoarele domenii:

- capacitatea de a identifica, prin sistemul de supraveghere, noi amenințări cu cauze comune și de a monitoriza eficiența

sistemelor de management al riscurilor, în contextul schimbărilor în sistemul aviației civile;

— acțiunile întreprinse cu scopul asigurării instrumentelor de gestionare a riscurilor și eficiența acestor acțiuni;

— acțiunile întreprinse cu scopul de a actualiza instrumentele de gestionare a riscurilor pentru a se asigura continuitatea eficienței acestora, având în vedere dinamica sistemului aviației civile;

— eficacitatea sistemului de supraveghere a siguranței.

Eficiența activităților autorităților naționale competente în domeniul aviației civile reprezintă, în ansamblu, baza îmbunătățirii generale a siguranței la nivelul agenților aeronautici.

Indicatorii de nivel 3 sunt, în multe cazuri, direct legați de cei de nivel 2, aceștia din urmă fiind de asemenea o măsură a modului în care autoritățile naționale abordează problemele-cheie de siguranță identificate.

O caracteristică importantă a indicatorilor de nivel 3 este capacitatea acestora de a determina acțiunile ce trebuie întreprinse și de a influența performanțele viitoare.

Corelarea cu indicatorii de performanță de nivel 2

Datorită faptului că indicatorii de performanță a siguranței aferenți autorităților naționale competente au la bază capacitatea acestora de a influența obiectivele și performanțele siguranței agenților aeronautici, aceștia trebuie corelați cu indicatorii de performanță de nivel 2 și, prin urmare, cu obiectivele strategice definite prin indicatorii de nivel 1.

A3.4.3.1. Indicatorii de nivel 3 bazați pe rezultate

Responsabilitatea pentru identificarea și dezvoltarea instrumentelor de gestionare a riscurilor pentru pericolele comune la nivelul întregului sistem al aviației civile revine, în primul rând, autorităților naționale competente. Indicatorii de nivel 3 bazați pe rezultate au în vedere eficiența îndeplinirii acestei responsabilități de către autoritățile naționale competente.

Exemple de indicatori de nivel 3 bazați pe rezultate:

Indicatori privind certificarea/supravegherea:

— timpul mediu de procesare a cererilor de emitere a unor noi certificate/aprobări/autorizări pe tipuri de organizații/număr de inspecții implicați în activitatea respectivă;

— audituri programate pe tipuri de organizații/perioadă planificată;

— inspecții neplanificate pe tipuri de organizații/perioadă planificată;

— evaluări ale SMS-urilor pe tipuri de organizații/perioadă planificată;

— acțiuni de impunere întreprinse pe tipuri de organizații/perioadă planificată.

Indicatori privind măsurile de reducere a riscurilor:

— eficiența inițiativelor referitoare la siguranța pistei de decolare/aterizare;

— eficiența inițiativelor referitoare la siguranța operațiunilor la sol.

A3.4.3.2. Indicatori de nivel 3 bazați pe procese

Pentru a fi eficiente, instrumentele de gestionare a riscurilor, dezvoltate de autoritățile naționale competente, trebuie să fie integrate în mod corespunzător de agenții aeronautici în sistemele lor operaționale. Aceasta necesită acțiuni directe ale autorităților naționale competente pentru dezvoltarea, implementarea și evaluarea sistemelor de management al riscurilor dezvoltate de agenții aeronautici. Aceste acțiuni nu se limitează la verificările de risc bazate pe conformarea cu

reglementările, ci includ, de asemenea, evaluarea modului în care agenții aeronautici identifică și controlează riscurile specifice propriilor sisteme și mediului în care își desfășoară activitatea. Autoritățile naționale competente trebuie să ia măsuri cu privire la acele domenii ale agenților aeronautici pentru care riscurile nu sunt menținute la un nivel acceptabil.

Prin urmare, evaluarea autorităților naționale competente în domeniul performanței siguranței include evaluarea modului în care sunt îndeplinite funcțiile legate de procesele de certificare și supraveghere ale agenților aeronautici, precum și a altor acțiuni desfășurate cu scopul de a asigura continuitatea nivelului acceptabil de siguranță în activitățile agenților aeronautici.

Exemple de indicatori de nivel 3 bazați pe procese:

Pericole sistemice sau având cauze comune:

— gradul de transpunere în legislația națională a legislației europene aplicabile și a standardelor și practicilor recomandate de OACI;

— acordarea de asistență agenților aeronautici pentru implementarea cerințelor privind siguranța, întâlniri de lucru pe domenii ale aviației civile etc.

Promovarea siguranței:

— buletine de siguranță emise pe categorii de agenți aeronautici pe an;

— promovarea materialelor de îndrumare emise la nivel european/internațional;

— seminare, grupuri de lucru, conferințe privind siguranța etc.

A3.5. Stabilirea țintelor de performanță a siguranței și a pragurilor de alertă

Indicatorii de performanță a siguranței reprezintă instrumentele tactice de monitorizare și măsurare a performanței siguranței la nivel național, dezvoltate prin PNSAC.

Indicatorii de performanță a siguranței sunt monitorizați cu ajutorul țintelor de performanță și al pragurilor de alertă. În acest scop sunt utilizate programe de generare a graficelor sau a diagramelor de tendințe pe baza datelor cantitative introduse pentru respectivii indicatori, în care sunt încorporate valorile țintelor de performanță și valorile pragurilor de alertă.

Țintele și pragurile de alertă aferente indicatorilor de performanță a siguranței de nivel 1 se exprimă întotdeauna în termeni de „rată” (tendință), și nu în cifre absolute.

Pentru a asigura eficiența, validitatea și relevanța, țintele de performanță a siguranței și pragurile de alertă la nivel național se revizuiesc luând în considerare datele relevante ale perioadei de monitorizare anterioare, anual sau ori de câte ori este necesar, în conformitate cu prevederile PNSAC privind revizuirea ALoSP.

A3.5.1. Țintele de performanță a siguranței

Țintele de performanță a siguranței definesc obiectivele pe termen lung stabilite prin PNSAC, în scopul îmbunătățirii siguranței la nivel național.

Țintele de performanță a siguranței prezintă următoarele caracteristici:

— sunt măsurabile, acceptabile, concrete și relevante;

— includ termene, defalcate pe etape în cazul în care sunt prevăzute faze de realizare sau în cazul în care se referă la o perioadă extinsă de timp;

— reprezintă o modalitate măsurabilă de a asigura și demonstra eficiența sistemului național de siguranță.

La stabilirea țintelor de performanță a siguranței sunt luați în considerare factori precum:

— nivelul curent al riscurilor de siguranță;

— costurile și beneficiile legate de îmbunătățirile aduse sistemului;

— dezideratele strategice în ceea ce privește siguranța sistemului aviației civile la nivel național.

Stabilirea țintelor de performanță pentru îmbunătățirea siguranței se bazează pe performanțele recente ale respectivului indicator de siguranță și ia în considerare ceea ce este realizabil și realist pentru sectorul aviației civile implicat.

Atingerea țintelor de performanță a siguranței presupune diminuarea riscurilor până la nivelul dorit, prin utilizarea mecanismului de reducere a riscurilor pentru siguranță.

A3.5.2. Pragurile de alertă ale indicatorilor de siguranță

Pentru fiecare indicator de performanță a siguranței este identificat un prag de alertă în scopul cuantificării nivelurilor de performanță inacceptabile pe parcursul unei perioade de monitorizare definite.

La stabilirea pragurilor de alertă sunt utilizate criteriile bazate pe date obiective, pentru a facilita analizele tendințelor sau evaluările comparative. Pe diagrama unui indicator de performanță a siguranței, pragul de alertă separă zonele acceptabile de cele inacceptabile.

O depășire a pragului de alertă declanșează mecanismul de reducere a riscurilor, ce implică analiza cauzelor, în vederea stabilirii acțiunilor subsecvente, acolo unde este necesar.

Una dintre metodele obiective de stabilire a pragurilor de alertă este utilizarea funcției abaterii standard (STDEVP). Această metodă determină valoarea deviației standard (SD) bazată pe valorile precedente (denumite istorice) ale datelor unui indicator de siguranță. Valoarea SD plus valoarea medie a setului de date istorice reprezintă valoarea de bază a pragului de alertă pentru perioada succesivă de monitorizare. Principiul SD (funcție a MS Excel) asigură stabilirea valorilor pragurilor de alertă pe baza performanțelor istorice reale ale indicatorului dat, inclusiv volatilitatea acestora (fluctuații ale datelor). Un set de date istorice mai volatile duce la valori mai mari (mai permissive) ale pragului de alertă pentru următoarea perioadă de monitorizare. Instrucțiuni privind stabilirea nivelului de alertă pe baza criteriilor SD sunt prevăzute în apendicele 4 al documentului ICAO Doc 9859 „Manualul de management al siguranței”, ediția 03/2013.

A4. Evaluarea și monitorizarea continuă a ALoSP

Evaluarea și monitorizarea ALoSP constă în evaluarea și monitorizarea continuă a valorilor indicatorilor de performanță a siguranței, față de țintele de siguranță și pragurile de alertă aferente acestora, utilizând informațiile obținute din sursele menționate la paragraful A3.2.1. Prin procesul de evaluare și monitorizare a ALoSP se realizează, în mod sistematic și continuu, următoarele:

1. monitorizarea tuturor zonelor de risc și a indicatorilor de siguranță care definesc nivelul de siguranță în aceste zone, precum și posibilitatea identificării prompte a unor noi zone de risc pentru siguranță;

2. compararea, în orice moment, a nivelului curent al indicatorilor de siguranță cu țintele care definesc nivelul de siguranță ce trebuie menținut sau atins, pentru fiecare domeniu sau sector al aviației civile, în vederea realizării unei îmbunătățiri continue a siguranței la nivelul întregului sistem al aviației civile naționale;

3. monitorizarea nivelului de siguranță curent față de pragurile de alertă, în scopul identificării apariției unor probleme de siguranță într-un anumit domeniu sau sector al aviației civile,

și întreprinderea de acțiuni subsecvente prompte pentru reducerea riscurilor în acele zone;

4. revizuirea sistemului de performanță a siguranței pentru a determina dacă sunt necesare modificări sau completări ale indicatorilor de performanță a siguranței existenți și a țintelor și pragurilor de alertă aferente acestora, în scopul îmbunătățirii continue a siguranței.

Rezultatele evaluării și monitorizării ALoSP pot conduce la una dintre următoarele constatări:

— gestionarea riscului pentru siguranță se efectuează în mod eficient;

sau

— riscurile nu sunt gestionate în mod eficient sau schimbările preconizate a avea loc în sistemul aviației civile creează pericole ce nu pot fi gestionate în mod eficient prin sistemele existente de management al riscului.

Ca urmare a constatării unor deficiențe în gestionarea riscurilor de siguranță la nivel național, este necesar să se ia decizii documentate privind efectuarea unor modificări/actualizări ale sistemului național al aviației civile, în scopul îndeplinirii obiectivelor strategice și cerințelor de siguranță stabilite prin PNSAC.

A5. Mecanismul de reducere a riscurilor pentru siguranță

Mecanismul de reducere a riscurilor pentru siguranță are ca obiectiv reducerea riscurilor până la atingerea nivelului acceptabil de siguranță, prin implementarea planurilor de acțiuni asociate fiecărui pericol identificat în urma analizelor de siguranță.

Strategiile de reducere a riscurilor includ opțiuni și alternative având ca scop controlul sau eliminarea pericolelor, cum ar fi: revizuirea cadrului de reglementare sau dezvoltarea de proceduri suplimentare, concentrarea activităților aferente procesului de supraveghere desfășurat de autoritățile competente asupra zonelor/domeniilor cu risc crescut, dezvoltarea unor sisteme sau componente redundante, revizuirea programelor de pregătire a personalului, introducerea unor noi tehnologii etc.

Atunci când este atins pragul de alertă al unui indicator de siguranță și, prin urmare, nivelul de risc devine inacceptabil, sunt analizate și identificate acțiunile subsecvente necesare pentru reducerea riscurilor până la un nivel acceptabil. Acțiunile de reducere a riscurilor sunt selectate pe baza criteriilor de eficacitate, cost, complexitate, facilitate, precum și de operativitate în implementare și sunt coordonate cu agenții aeronautici implicați.

După identificarea acțiunilor necesare pentru reducerea riscurilor, acestea sunt evaluate pentru a fi determinat modul în care acestea pot afecta riscurile pentru siguranță în întregul sistem, inclusiv în ceea ce privește ceilalți indicatori de performanță a siguranței.

În cazul în care nu pot fi luate decizii privind acțiunile necesare pentru reducerea riscurilor pentru siguranță până la un nivel acceptabil sau acestea nu pot fi aplicate, activitățile și procesele implicate care au condus la creșterea riscurilor trebuie imediat oprite, până la aplicarea unor măsuri corective adecvate ce conduc la atingerea nivelului de siguranță acceptabil.

După selectarea și implementarea acțiunilor de reducere a riscurilor, acestea trebuie validate și monitorizate în scopul asigurării că îndeplinesc obiectivele de siguranță stabilite.

ORDIN
privind aprobarea începerii lucrărilor
de înregistrare sistematică a imobilelor,
pe sectoare cadastrale, în 3 unități administrativ-teritoriale
din județul Galați

Având în vedere prevederile art. 11 alin. (1) din Legea cadastrului și a publicității imobiliare nr. 7/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul art. 3 alin. (13) din Legea cadastrului și a publicității imobiliare nr. 7/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și al art. 15 alin. (3) din Regulamentul de organizare și funcționare a Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1.288/2012, cu modificările și completările ulterioare,

directorul general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară emite prezentul ordin.

Art. 1. — (1) Se aprobă începerea lucrărilor de înregistrare sistematică a imobilelor, pe sectoare cadastrale, situate pe teritoriul a 3 unități administrativ-teritoriale din județul Galați.

(2) Unitățile administrativ-teritoriale și sectoarele cadastrale în care se desfășoară lucrările de înregistrare sistematică sunt prevăzute în anexa nr. 1 la prezentul ordin.

Art. 2. — Reprezentarea grafică a sectoarelor cadastrale în care se desfășoară lucrările de înregistrare sistematică a imobilelor este prevăzută în anexele nr. 2—4*) la prezentul ordin.

Art. 3. — Anexele nr. 1—4 fac parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 4. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Directorul general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară,
Radu Codruș Ștefănescu

București, 4 octombrie 2016.
Nr. 1.295.

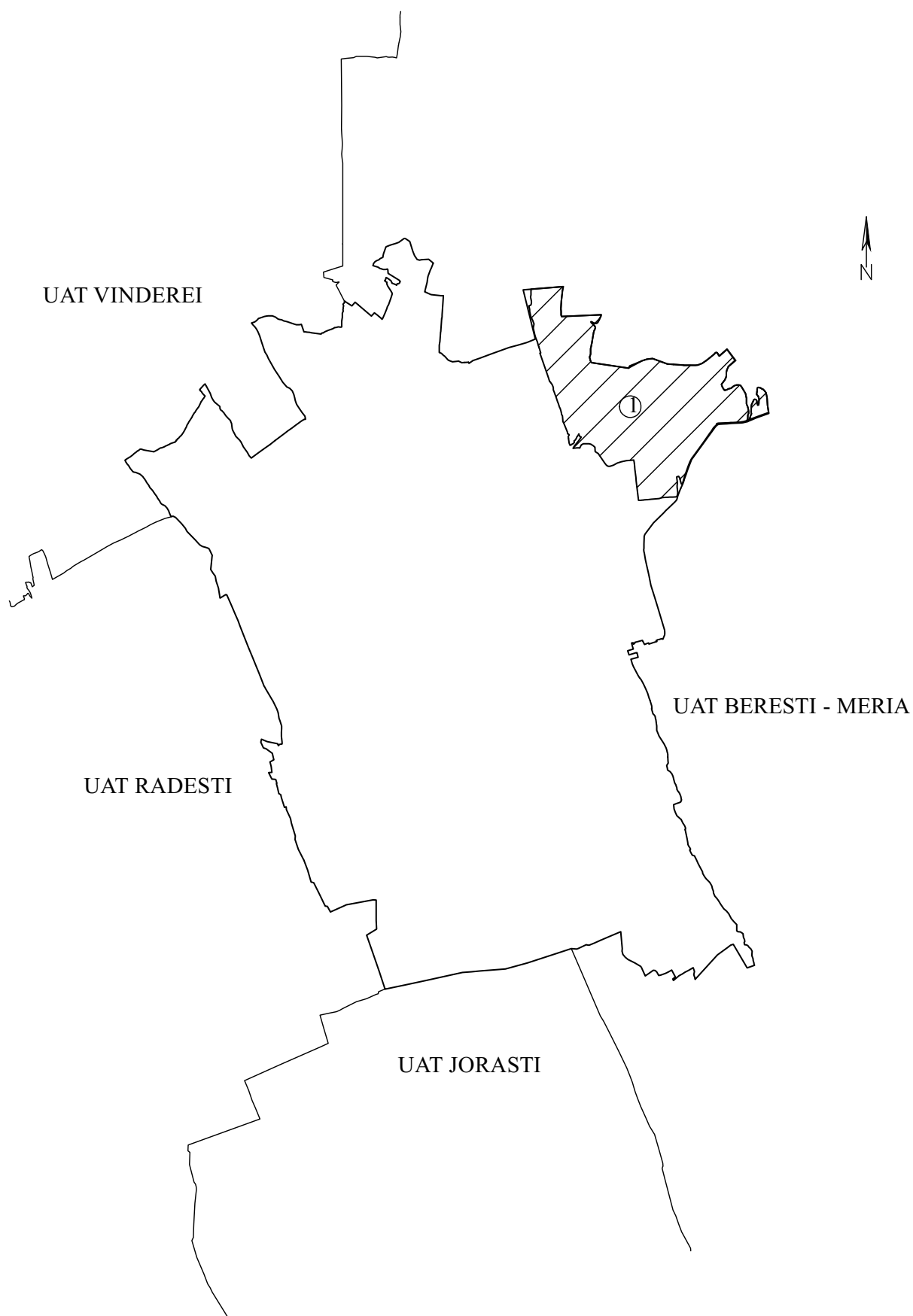
*) Anexele nr. 2—4 sunt reproduse în facsimil.

ANEXA Nr. 1

LISTA
unităților administrativ-teritoriale și a sectoarelor cadastrale
în care încep lucrările de înregistrare sistematică a imobilelor

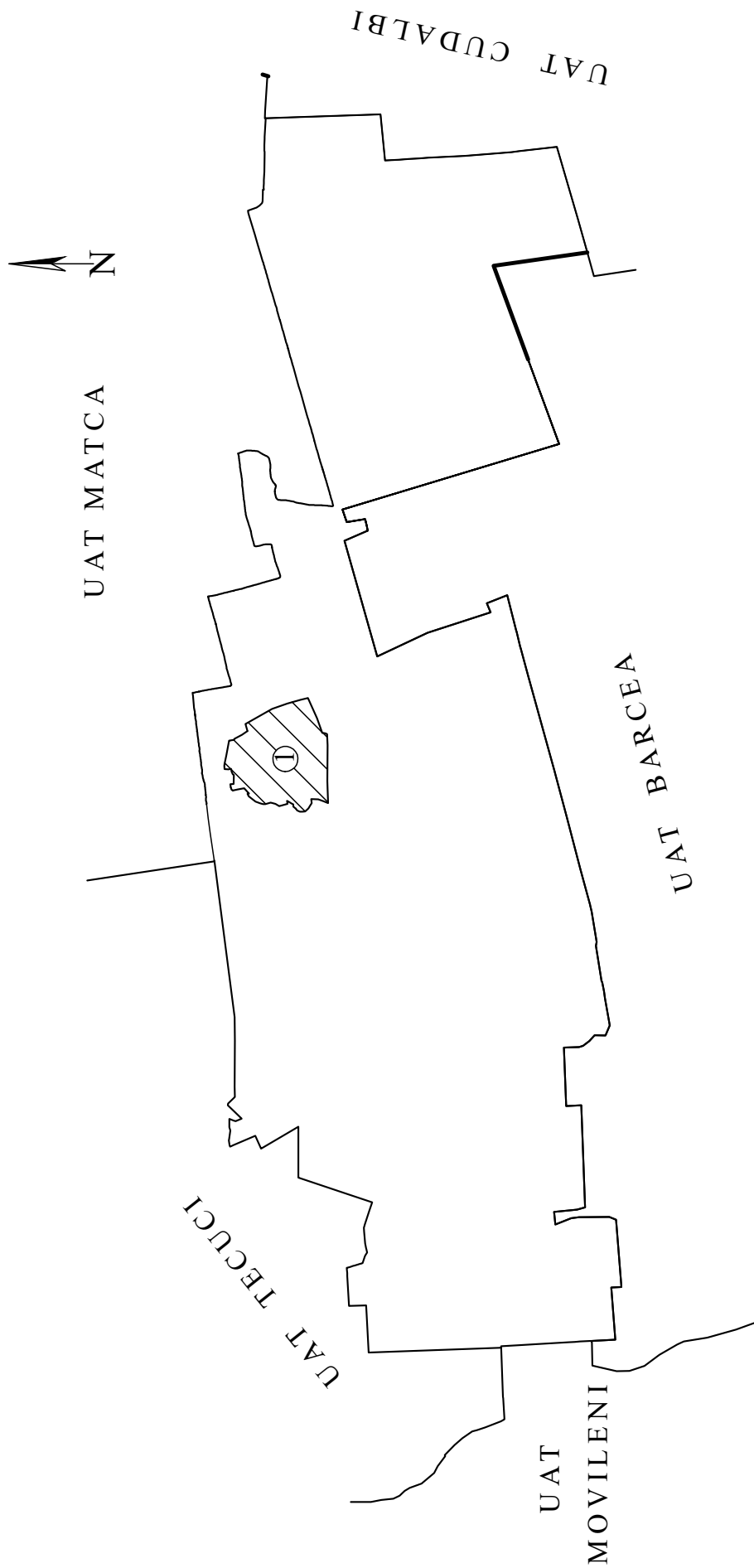
Nr. crt.	Denumirea unității administrativ-teritoriale	Județul	Sectoarele cadastrale în care încep lucrările de înregistrare sistematică a imobilelor
1	Berești	Galați	1
2	Drăgănești	Galați	1
3	Grivița	Galați	1

Reprezentarea grafică a sectorului cadastral în care se desfășoară lucrări de înregistrare sistematică
Sectorul nr. 1, UAT- ul Berești, județul Galați

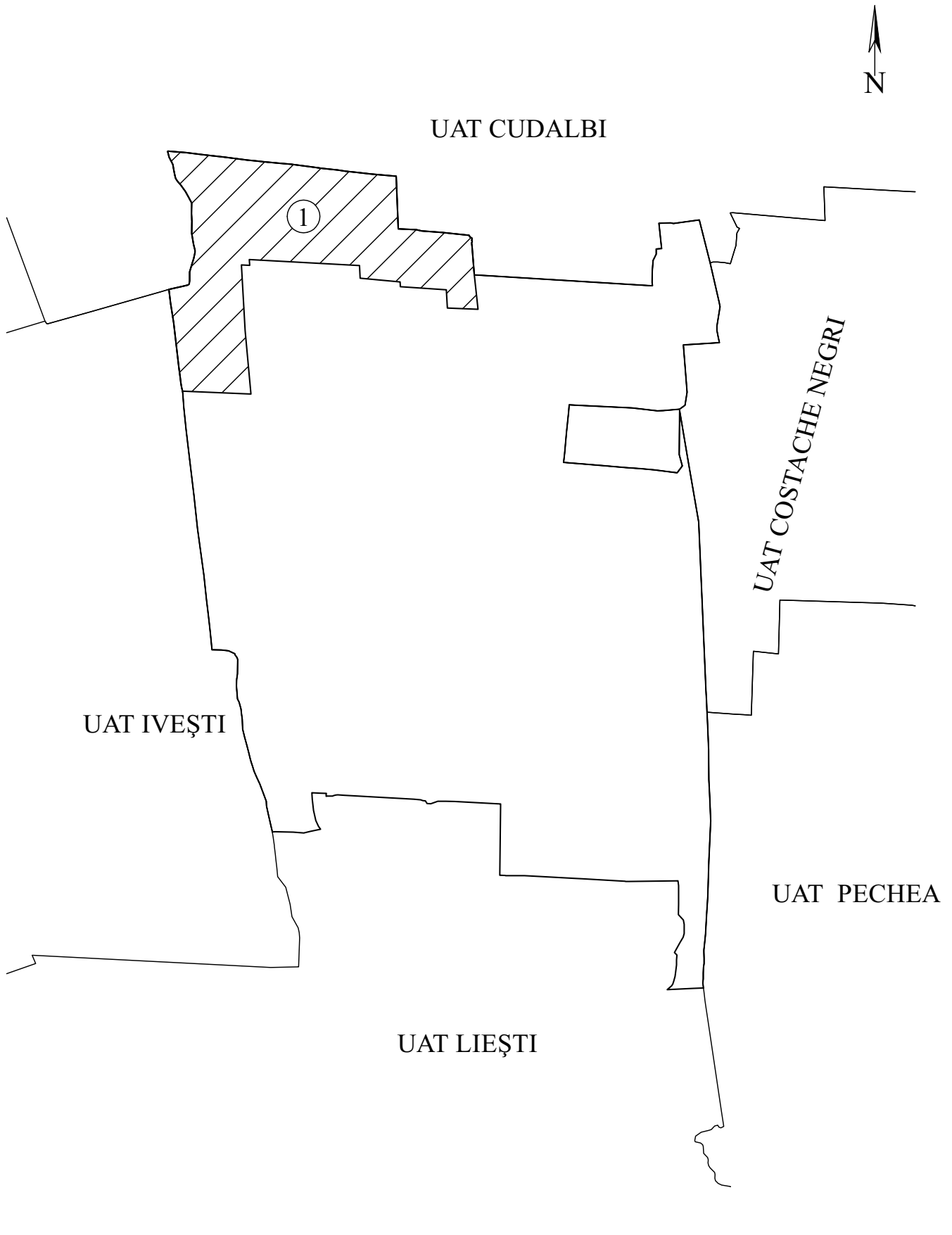


Reprezentarea grafică a sectorului cadastral în care se desfășoară lucrări de înregistrare sistematică

Sectorul nr. 1, UAT- ul Drăgănești, județul Galați



Reprezentarea grafică a sectorului cadastral în care se desfășoară lucrări de înregistrare sistematică
Sectorul nr. 1, UAT- ul Grivița, județul Galați



ACTE ALE ORDINULUI ASISTENȚILOR MEDICALI GENERALIȘTI, MOAȘELOR ȘI ASISTENȚILOR MEDICALI DIN ROMÂNIA

ORDINUL ASISTENȚILOR MEDICALI GENERALIȘTI,
MOAȘELOR ȘI ASISTENȚILOR MEDICALI DIN ROMÂNIA

HOTĂRÂRE

pentru modificarea Metodologiei privind avizarea exercitării temporare a activităților profesionale de către asistenții medicali generaliști, moașele și asistenții medicali, cetățeni ai unui stat terț, aprobată prin Hotărârea Consiliului național al Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România nr. 4/2016

Având în vedere prevederile art. 40 alin. (1) lit. b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 144/2008 privind exercitarea profesiei de asistent medical generalist, a profesiei de moașă și a profesiei de asistent medical, precum și organizarea și funcționarea Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România, aprobată cu modificări prin Legea nr. 53/2014, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul art. 53 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 144/2008 privind exercitarea profesiei de asistent medical generalist, a profesiei de moașă și a profesiei de asistent medical, precum și organizarea și funcționarea Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România, aprobată cu modificări prin Legea nr. 53/2014, cu modificările și completările ulterioare,

Consiliul național al Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România emite următoarea hotărâre:

Art. I. — Metodologia privind avizarea exercitării temporare a activităților profesionale de către asistenții medicali generaliști, moașele și asistenții medicali, cetățeni ai unui stat terț, aprobată prin Hotărârea Consiliului național al Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România nr. 4 /2016, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 246 din 4 aprilie 2016, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 4 alineatul (1), litera d) va avea următorul cuprins:

„d) documentul emis de autoritatea competentă din statul terț de proveniență al petentului, în care se precizează că acesta este autorizat să practice profesia în respectivul stat, precum și faptul că nu i-a fost suspendat temporar dreptul de liberă practică și, respectiv, că nu i-a fost interzisă exercitarea profesiei pentru erori profesionale grave sau infracțiuni penale, însoțit de traducerea legalizată în limba română.”

2. La articolul 5 alineatul (1), litera e) va avea următorul cuprins:

„e) documentul emis de autoritatea competentă din statul terț de proveniență al profesionistului pentru care se solicită avizul, în care se precizează că acesta este autorizat să practice profesia în respectivul stat, precum și faptul că nu i-a fost suspendat temporar dreptul de liberă practică și, respectiv, că nu i-a fost interzisă exercitarea profesiei pentru erori profesionale

grave sau infracțiuni penale, însoțit de traducerea legalizată în limba română.”

3. La articolul 8, alineatul (2) va avea următorul cuprins:

„(2) Pentru situațiile prevăzute la art. 1 lit. c), avizul de exercitare temporară a activităților profesionale de către asistenții medicali generaliști, moașele și asistenții medicali, cetățeni ai unui stat terț, se emite în termen de 3 zile lucrătoare de la data depunerii complete a documentelor prevăzute în acest scop de prezenta metodologie.”

4. Articolul 9 va avea următorul cuprins:

„Art. 9. — Acordarea avizului de exercitare temporară se aprobă de către președintele Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România, la propunerea Departamentului de recunoaștere a calificărilor profesionale.”

5. Articolul 10 va avea următorul cuprins:

„Art. 10. — (1) În cazul unor îndoieli justificate în mod temeinic, Departamentul de recunoaștere a calificărilor profesionale al OAMGMAMR verifică îndeplinirea criteriilor de calificare, de autorizare și de onorabilitate profesională a profesioniștilor aflați în una dintre situațiile prevăzute la art. 1 lit. a), b) și d), la autoritatea competentă din statul de proveniență.

(2) În situațiile prevăzute la alin. (1) verificarea se va face inclusiv prin poșta electronică.”

Art. II. — Prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Președintele Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România,
Mircea Timofte

ABONAMENTE LA PUBLICAȚIILE OFICIALE PE SUPORT FIZIC

— Prețuri pentru anul 2016 —

Nr. crt.	Denumirea publicației	Valoare (TVA 5% inclus) — lei		
		12 luni	3 luni	1 lună
1.	Monitorul Oficial, Partea I	1.310	360	131
2.	Monitorul Oficial, Partea I, limba maghiară	1.640		150
3.	Monitorul Oficial, Partea a II-a	2.460		220
4.	Monitorul Oficial, Partea a III-a	470		50
5.	Monitorul Oficial, Partea a IV-a	1.880		170
6.	Monitorul Oficial, Partea a VI-a	1.750		160
7.	Monitorul Oficial, Partea a VII-a	600		55
8.	Colecția Legislația României	500	130	
9.	Colecția Hotărâri ale Guvernului României	800		75

NOTĂ:

Monitorul Oficial, Partea I bis, se multiplică și se achiziționează pe bază de comandă.

ABONAMENTE LA PRODUSELE ÎN FORMAT ELECTRONIC

— Prețuri pentru anul 2016 —

Produs	Abonamentul FLEXIBIL (Monitorul Oficial, Partea I + alte 3 părți ale Monitorului Oficial, la alegere)									
	Lunar					Anual				
	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300
AutenticMO	60	150	380	910	2.000	550	1.380	3.450	8.280	18.220
ExpertMO	100	250	630	1.510	3.320	1.000	2.500	6.250	15.000	33.000

Produs	Abonamentul COMPLET (Monitorul Oficial, Partea I + toate celelalte părți ale Monitorului Oficial)									
	Lunar					Anual				
	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300
AutenticMO	70	180	450	1.080	2.380	650	1.630	4.080	9.790	21.540
ExpertMO	120	300	750	1.800	3.960	1.200	3.000	7.500	18.000	39.600

Colecția Monitorul Oficial în format electronic, oricare dintre părțile acestuia	70 lei/an
--	-----------

Prețurile sunt exprimate în lei și conțin TVA.

Mai multe informații puteți găsi pe site-ul www.expert-monitor.ro, unde puteți aplica online comanda.

EDITOR: GUVERNUL ROMÂNIEI



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,
 IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București
 și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
 (alocat numai persoanelor juridice bugetare)
 Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro
 Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
 bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.401.00.70, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72
 Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

