



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 180 (XXIV) — Nr. 117

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 15 februarie 2012

SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE		
	Decizia nr. 1.432 din 25 octombrie 2011 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 53 și art. 82 din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal	2–3
HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI		
56.	— Hotărâre pentru aprobarea criteriilor și normelor de diagnostic clinic, diagnostic funcțional și de evaluare a capacității de muncă pe baza cărora se stabilește aptitudinea și încadrarea în grade de invaliditate pentru cadrele militare, soldații și gradații voluntari, polițiștii și funcționarii publici cu statut special din sistemul administrației penitenciare	4
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE		
69.	— Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-CPPZI „Cerințe privind proiectarea procedurilor de zbor instrumental”, ediția 1/2011	5–12
70.	— Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii privind modificarea și completarea anexei la Ordinul ministrului transporturilor nr. 605/2008 pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR-ATS „Serviciile de trafic aerian”, ediția a 2-a	13–16

DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE**CURTEA CONSTITUȚIONALĂ****DECIZIA Nr. 1.432**

din 25 octombrie 2011

**referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 53 și art. 82
din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal**

Augustin Zegrean	— președinte
Aspazia Cojocar	— judecător
Acsinte Gaspar	— judecător
Petre Lăzăroiu	— judecător
Mircea Ștefan Minea	— judecător
Ion Predescu	— judecător
Puskás Valentin Zoltán	— judecător
Tudorel Toader	— judecător
Daniela Ramona Marițiu	— magistrat-asistent

Cu participarea reprezentantului Ministerului Public, procuror Daniela Maftei.

Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 53 și art. 82 din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, excepție ridicată de Lăcrămioara Liliana Guzu în nume propriu și în calitate de reprezentant legal al Cabinetului individual de avocatură „Guzu Lăcrămioara Liliana” în Dosarul nr. 4.059/245/2010 al Judecătoria Iași — Secția civilă. Excepția formează obiectul Dosarului Curții Constituționale nr. 4.574D/2010.

La apelul nominal se constată lipsa părților, față de care procedura de citare este legal îndeplinită.

Cauza fiind în stare de judecată, președintele acordă cuvântul reprezentantului Ministerului Public, care pune concluzii de respingere a excepției de neconstituționalitate ca neîntemeiată. Arată că dispozițiile de lege criticate dau expresie prevederilor art. 56 și art. 139 din Constituție.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, reține următoarele:

Prin Încheierea din 15 octombrie 2010, pronunțată în Dosarul nr. 4.059/245/2010, **Judecătoria Iași — Secția civilă a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 53 și art. 82 din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal**, excepție ridicată de Lăcrămioara Liliana Guzu în nume propriu și în calitate de reprezentant legal al Cabinetului individual de avocatură „Guzu Lăcrămioara Liliana”, într-o cauză ce are ca obiect soluționarea unei contestații la executare.

În **motivarea excepției de neconstituționalitate** autoarea acesteia susține că, prin dispozițiile de lege criticate, persoanele de drept fiscal care realizează venituri sunt tratate diferit. În timp ce persoanele fizice autorizate sunt obligate să plătească impozit anticipat, celelalte subiecte de drept fiscal nu plătesc anticipat nici impozit, nici penalități de întârziere.

Judecătoria Iași — Secția civilă apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată.

Potrivit prevederilor art. 30 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, încheierea de sesizare a fost comunicată președinților celor două Camere ale Parlamentului, Guvernului și Avocatului

Poporului, pentru a-și exprima punctele de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

Avocatul Poporului arată că principiul egalității în fața legii presupune instituirea unui tratament egal pentru situații care, în funcție de scopul urmărit, nu sunt diferite. Totodată, textele de lege criticate sunt în acord cu art. 56 alin. (1) din Constituție, care prevede obligația cetățenilor de a contribui prin impozite și taxe la cheltuielile publice. În plus, dispozițiile legale criticate sunt în deplină concordanță cu prevederile art. 139 alin. (1) din Legea fundamentală potrivit cărora impozitele, taxele și orice venituri ale bugetului de stat și ale bugetului asigurărilor sociale de stat se stabilesc numai prin lege. Așadar, este dreptul exclusiv al legiuitorului de a stabili impozitele datorate bugetului de stat, modalitățile de plată, precum și cuantumul acestora.

Președinții celor două Camere ale Parlamentului și Guvernul nu au comunicat punctele lor de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

CURTEA,

examinând încheierea de sesizare, punctul de vedere al Avocatului Poporului, raportul întocmit de judecătorul-raportor, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, reține următoarele:

Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție, precum și ale art. 1 alin. (2), ale art. 2, 3, 10 și 29 din Legea nr. 47/1992, să soluționeze prezenta excepție.

Obiectul excepției de neconstituționalitate îl reprezintă dispozițiile art. 53 și art. 82 din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 927 din 23 decembrie 2003, care la data sesizării avea următorul conținut:

— Art. 53: „*Un contribuabil care desfășoară o activitate independentă are obligația să efectueze plăți anticipate în contul impozitului anual datorat la bugetul de stat, potrivit art. 82, cu excepția veniturilor prevăzute la art. 52, pentru care plata anticipată se efectuează prin reținere la sursă sau pentru care impozitul este final potrivit prevederilor art. 78.*”;

— Art. 82: „(1) *Contribuabilii care realizează venituri din activități independente, din cedarea folosinței bunurilor, cu excepția veniturilor din arendare, precum și venituri din activități agricole sunt obligați să efectueze în cursul anului plăți anticipate cu titlu de impozit, exceptându-se cazul veniturilor pentru care plățile anticipate se stabilesc prin reținere la sursă.*

(2) *Plățile anticipate se stabilesc de organul fiscal competent pe fiecare sursă de venit, luându-se ca bază de calcul venitul anual estimat sau venitul net realizat în anul precedent, după caz, prin emiterea unei decizii care se comunică contribuabililor, potrivit legii. În cazul impunerilor efectuate după expirarea*

termenelor de plată prevăzute la alin. (3), contribuabilii au obligația efectuării plăților anticipate la nivelul sumei datorate pentru ultimul termen de plată al anului precedent. Diferența dintre impozitul anual calculat asupra venitului net realizat în anul precedent și suma reprezentând plăți anticipate datorate de contribuabil la nivelul trimestrului IV din anul anterior se repartizează pe termenele de plată următoare din cadrul anului fiscal. Pentru declarațiile de venit estimativ depuse în luna decembrie nu se mai stabilesc plăți anticipate, venitul net aferent perioadei până la sfârșitul anului urmând să fie supus impozitării, pe baza declarației de impunere. Plățile anticipate pentru veniturile din cedarea folosinței bunurilor, cu excepția veniturilor din arendă, se stabilesc de organul fiscal astfel:

a) pe baza contractului încheiat între părți; sau

b) pe baza veniturilor determinate potrivit datelor din contabilitatea în partidă simplă, potrivit opțiunii. În cazul în care, potrivit clauzelor contractuale, venitul din cedarea folosinței bunurilor reprezintă echivalentul în lei al unei sume în valută, determinarea venitului anual estimat se efectuează pe baza cursului de schimb al pieței valutare, comunicat de Banca Națională a României, din ziua precedentă celei în care se efectuează impunerea.

(3) Plățile anticipate se efectuează în 4 rate egale, până la data de 15 inclusiv a ultimei luni din fiecare trimestru. Fac excepție veniturile din arendare, pentru care contribuabilul stabilește impozitul, pe baza declarației de impunere. Contribuabilii care determină venitul net din activități agricole, potrivit art. 72 și 73, datorează plăți anticipate către bugetul de stat pentru impozitul aferent acestui venit, în două rate egale, astfel: 50% din impozit până la data de 1 septembrie inclusiv și 50% din impozit până la data de 15 noiembrie inclusiv.

(4) Termenele și procedura de emitere a deciziilor de plăți anticipate vor fi stabilite prin ordin al președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală.

(5) Pentru stabilirea plăților anticipate, organul fiscal va lua ca bază de calcul venitul anual estimat, în toate situațiile în care a fost depusă o declarație privind venitul estimat pentru anul curent, sau venitul net din declarația de impunere pentru anul fiscal precedent, după caz. La stabilirea plăților anticipate se utilizează cota de impozit de 16% prevăzută la art. 43 alin. (1).

Pentru considerentele expuse mai sus, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, precum și al art. 1—3, al art. 11 alin. (1) lit. A.d) și al art. 29 din Legea nr. 47/1992,

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge ca neîntemeiată excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 53 și art. 82 din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, excepție ridicată de Lăcrămioara Liliana Guzu în nume propriu și în calitate de reprezentant legal al Cabinetului individual de avocatură „Guzu Lăcrămioara Liliana” în Dosarul nr. 4.059/245/2010 al Judecătoria Iași — Secția civilă.

Definitivă și general obligatorie.

Pronunțată în ședința publică din data de 25 octombrie 2011.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE,
AUGUSTIN ZEGREAN

Magistrat-asistent,
Daniela Ramona Marițiu

HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

HOTĂRĂRE

pentru aprobarea criteriilor și normelor de diagnostic clinic, diagnostic funcțional și de evaluare a capacității de muncă pe baza cărora se stabilește aptitudinea și încadrarea în grade de invaliditate pentru cadrele militare, soldații și gradații voluntari, polițiștii și funcționarii publici cu statut special din sistemul administrației penitenciare

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 70 alin. (1) din Legea nr. 263/2010 privind sistemul unitar de pensii publice, cu modificările și completările ulterioare,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Se aprobă criteriile și normele de diagnostic clinic, diagnostic funcțional și de evaluare a capacității de muncă pe baza cărora se stabilește aptitudinea și încadrarea în grade de invaliditate pentru cadrele militare, soldații și gradații voluntari, polițiștii și funcționarii publici cu statut special din sistemul administrației penitenciare, prevăzute în anexa*) care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. — La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri se abrogă:

a) Ordinul ministrului apărării naționale, al ministrului administrației și internelor și al directorului Serviciului Român de Informații nr. M.21/548/10.409/2005 privind aprobarea criteriilor medicale de diagnostic clinic, diagnostic funcțional și de evaluare a capacității de muncă a cadrelor militare, respectiv a funcționarilor publici cu statut special**);

b) prevederile grupei a 4-a din Baremul medical pentru stabilirea aptitudinii față de îndeplinirea serviciului militar, aprobat prin Ordinul ministrului apărării naționale nr. M. 72/2002**).

PRIM-MINISTRU
EMIL BOC

Contrasemnează:

Ministrul apărării naționale,

Gabriel Oprea

p. Ministrul administrației și internelor,

Mihai Capră,

secretar de stat

Directorul Serviciului Român de Informații,

George Cristian Maior

Directorul Serviciului de Informații Externe,

Mihai-Răzvan Ungureanu

Directorul Serviciului de Protecție și Pază,

Lucian-Silvan Pahonțu

Directorul Serviciului de Telecomunicații Speciale,

Marcel Opreș

p. Ministrul justiției,

Alina Mihaela Bica,

secretar de stat

Ministrul sănătății,

Ritli Ladislau

Ministrul muncii, familiei și protecției sociale,

Sulfina Barbu

București, 25 ianuarie 2012.

Nr. 56.

*) Anexa se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 117 bis, care se poate achiziționa de la Centrul pentru relații cu publicul al Regiei Autonome „Monitorul Oficial”, București, șos. Panduri nr. 1.

***) Ordinul ministrului apărării naționale, al ministrului administrației și internelor și al directorului Serviciului Român de Informații nr. M.21/548/10.409/2005 și Ordinul ministrului apărării naționale nr. M.72/2002 nu au fost publicate în Monitorul Oficial al României, Partea I.

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

ORDIN

pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-CPPZI „Cerințe privind proiectarea procedurilor de zbor instrumental”, ediția 1/2011

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

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, ale art. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 4 alin. (1) pct. 12 și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor și infrastructurii emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Reglementarea aeronautică civilă română RACR-CPPZI „Cerințe pentru proiectarea procedurilor de zbor instrumental”, ediția 1/2011, prevăzută în anexa care face parte din prezentul ordin.

Art. 2. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și se aplică începând cu data de 1 mai 2012.

Ministrul transporturilor și infrastructurii,
Anca Daniela Boagiu

București, 2 februarie 2012.
Nr. 69.

ANEXĂ

REGLEMENTAREA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ RACR-CPPZI „Cerințe privind proiectarea procedurilor de zbor instrumental”, ediția 1/2011

Preambul

1. Activitatea aeronautică civilă pe teritoriul și în spațiul aerian național este reglementată prin Ordonanța Guvernului nr. 29/1997 privind Codul aerian civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare (*Codul aerian civil*), prin actele normative interne din domeniu, precum și în conformitate cu prevederile Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ale altor convenții și acorduri internaționale la care România este parte.

2. Reglementările aeronautice civile române sunt elaborate, emise sau adoptate în conformitate cu prevederile legislației naționale în vigoare, precum și în conformitate cu prevederile Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, cu standardele și practicile recomandate în anexele la aceasta, precum și cu prevederile convențiilor și acordurilor internaționale la care România este parte, astfel încât să se asigure un caracter unitar, coerent și modern procesului de elaborare și dezvoltare a sistemului național de reglementări aeronautice civile române.

3. În conformitate cu prevederile Codului aerian civil și în scopul reglementării domeniului aviației civile, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (*MTI*), în calitate sa de autoritate de stat, asigură direct ori prin delegare de competență unor organisme tehnice specializate, instituții publice sau, după caz, societăți comerciale autorizate elaborarea și punerea în aplicare a reglementărilor aeronautice corespunzătoare, care au caracter obligatoriu pentru toți participanții la activitățile aeronautice civile și conexe.

4. În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, cu modificările și completările ulterioare, și ale Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.185/2006 privind desemnarea Regiei Autonome „Autoritatea Aeronautică Civilă Română” ca autoritate națională de supervizare, organism tehnic specializat pentru îndeplinirea funcției de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă, la nivel național, Autoritatea Aeronautică Civilă Română, denumită în continuare *AACR*, în calitate sa de autoritate națională de supervizare, asigură aplicarea reglementărilor aeronautice naționale și supravegherea respectării lor de către persoanele juridice și fizice, române sau străine, care desfășoară activități aeronautice civile ori proiectează sau execută produse și servicii pentru aviația civilă pe teritoriul României, precum și de către cele care execută prevederile înțelegerilor și acordurilor aeronautice internaționale la care statul român este parte.

5. Prezenta reglementare stabilește cerințele pe care trebuie să le îndeplinească și pe care trebuie să le aplice organizațiile care desfășoară activități de proiectare a procedurilor de zbor instrumental pentru traficul aerian în Regiunea de Informare a Zborurilor București (*FIR București*). Documentul conține totodată prevederi aplicabile *AACR*, în calitate sa de organism care aprobă procedurile de apropiere instrumentală, conform art. 4 pct. 4.7 din Regulamentul de organizare și funcționare a Autorității Aeronautice Civile Române, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 405/1993, cu modificările și completările ulterioare.

6. Prezenta reglementare transpune la nivel național prevederi cuprinse în Doc. OACI 8168, vol. 2, partea I secțiunea a 2-a cap. 4 „Asigurarea calității”, Doc. OACI 9906, vol. 1 „Sistemul de asigurarea calității proiectării procedurilor de zbor”, cap. 6 „Procesul procedurii de zbor instrumental”.

7. Prezenta reglementare a fost elaborată în conformitate cu prevederile actelor normative naționale și ale tratatelor și convențiilor internaționale privind aviația civilă la care România este parte. Prevederile conținute în prezenta reglementare se aplică tuturor persoanelor juridice, române sau străine, care desfășoară activități aeronautice civile de proiectare a procedurilor de zbor instrumental pentru traficul aerian în FIR București.

8. În baza atribuțiilor care îi revin în conformitate cu prevederile art. 4 pct. 4.7 din Regulamentul de organizare și funcționare a Autorității Aeronautice Civile Române, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 405/1993, cu modificările și completările ulterioare, AACR aprobă procedurile de apropiere instrumentală. În acest scop, AACR verifică modul în care organizațiile care proiectează proceduri de zbor instrumental se conformează cu cerințele stabilite atât în prezenta reglementare, cât și în alte reglementări și acte normative aplicabile.

9. Organizațiile de proiectare care proiectează proceduri de zbor instrumental ce sunt implementate în FIR București trebuie să dispună de capacitățile necesare și trebuie să se conformeze cerințelor de siguranță și calitate aplicabile proiectării și implementării procedurilor de zbor instrumental.

CAPITOLUL I Generalități

1.1. Scop

1.1.1. Prezenta reglementare stabilește cerințele aplicabile organizațiilor care desfășoară activități de proiectare a procedurilor de zbor instrumental pentru traficul aerian în FIR București, în scopul asigurării siguranței traficului aerian în acest spațiu aerian.

1.1.2. Cerințele prevăzute se referă la sistemul de management al calității, la definirea și documentarea proceselor de proiectare, resursele necesare, competența proiectanților, precum și la calitatea datelor aeronautice.

1.1.3. Pentru atingerea acestui scop, organizațiile care desfășoară activități de proiectare a procedurilor de zbor instrumental pentru traficul aerian în FIR București trebuie să îndeplinească întocmai cerințele prevăzute în prezenta reglementare.

1.2. Aplicabilitate

1.2.1. Cerințele prevăzute în prezenta reglementare se aplică organizațiilor care desfășoară activități de proiectare a procedurilor de zbor instrumental pentru traficul aerian în FIR București, furnizorilor de servicii de navigație aeriană, organizațiilor care furnizează informații/date aeronautice necesare în activitatea de proiectare, precum și altor organizații care furnizează servicii în sprijinul acestei activități.

1.3. Definiții și abrevieri

1.3.1. În sensul prezentei reglementări, termenii de mai jos au următoarele semnificații:

1. *acceptat/acceptabil* — indicație pozitivă despre anumite subiecte și propuneri pe care AACR le consideră compatibile cu scopul propus;

2. *asigurarea calității* — parte a managementului calității concentrată pe furnizarea încrederii că cerințele referitoare la calitate vor fi îndeplinite (SR EN ISO 9000);

3. *baza AIS* — orice document pe suport hârtie sau în format digital care conține informații/date aeronautice conforme cu cerințele de calitate specificate și care sunt destinate prelucrării și emiterii sub forma elementelor Pachetului integrat de informare aeronautică (PIAC-BA);

4. *facilități* — baza materială asociată domeniului de activitate care face obiectul autorizării unei organizații ca agent aeronautic civil;

5. *furnizor AIS* — organizație certificată în vederea furnizării serviciului de informare aeronautică în conformitate cu prevederile Reglementării Aeronautice Civile Române RACR-AIS „Serviciul de informare aeronautică”, ediția 2/2008, aprobată prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 669/2008, cu modificările și completările ulterioare (PIAC-BA);

6. *integritate* (cu referire la date aeronautice) — grad de siguranță că o dată aeronautică și valoarea ei nu au fost pierdute

sau alterate din momentul când data respectivă a fost creată ori amendată în mod autorizat;

7. *înregistrare* — document prin care se declară rezultate obținute sau se furnizează dovezi ale activităților realizate (SR EN ISO 9000);

NOTA 1 — Înregistrările pot fi utilizate, de exemplu, pentru a documenta trasabilitatea și pentru a furniza dovada verificării, acțiunii preventive și a acțiunii corective.

NOTA 2 — În general, înregistrările nu trebuie supuse controlului reviziilor.

8. *managementul calității* — activități coordonate pentru a orienta și a controla o organizație în ceea ce privește calitatea (SR EN ISO 9000);

NOTĂ — În general, orientarea și controlul referitoare la calitate includ stabilirea politicii referitoare la calitate și a obiectivelor calității, planificarea calității, controlul calității, asigurarea calității și îmbunătățirea calității.

9. *memoriu de prezentare* — document cuprinzând informații detaliate despre organizație (modul de constituire, obiectul de activitate, organizare, resurse, sistemul de management al calității, activitatea prezentă și de perspectivă etc.);

10. *organizație* — persoană juridică independentă sau compartiment/structură specializată a/a unei persoane juridice, constituit/constituită în scopul îndeplinirii unor activități/sarcini specifice;

11. *organizație de proiectare* — organizație care efectuează activități de proiectare a procedurilor de zbor instrumental;

12. *proiectant (designer)* — persoană pregătită/calificată responsabilă pentru a efectua activități de proiectare a procedurilor de zbor instrumental;

13. *proces* — ansamblu de activități corelate sau în interacțiune care transformă elemente de intrare în elemente de ieșire (SR EN ISO 9000);

NOTA 1 — În general, elementele de intrare într-un proces sunt elemente de ieșire ale altor procese.

NOTA 2 — În general, procesele dintr-o organizație (pct. 3.3.1) sunt planificate și se desfășoară în condiții controlate pentru a adăuga valoare;

14. *procedură* — mod specificat de efectuare a unei activități sau a unui proces (SR EN ISO 9000);

NOTA 1 — Procedurile pot fi documentate sau nedocumentate.

NOTA 2 — Atunci când o procedură este documentată, se utilizează frecvent termenul „procedură scrisă” sau „procedură documentată”. Documentul care conține o procedură poate fi denumit „document-procedură”.

15. *proiectul procedurilor de zbor* — documentația completă care cuprinde toate considerațiile, ipotezele și aspectele utilizate în proiectarea unei proceduri de zbor instrumental;

16. *procesul de proiectare a procedurilor de zbor (procesul FDP)* — procesul asociat proiectării procedurilor de zbor

instrumental prin care este creată sau modificată o procedură de zbor instrumental;

17. *procedura de zbor instrumental* — descrierea unor serii predeterminate de manevre (în/de zbor) executate prin referință la instrumentele de zbor și care sunt publicate în format electronic sau pe suport hârtie;

18. *procesul procedurii de zbor instrumental (procesul IFP)* — procesul principal care cuprinde toate activitățile începând cu colectarea datelor necesare proiectării și până la publicarea unei proceduri de zbor instrumental;

19. *securitate aeronautică* — ansamblu de măsuri, resurse materiale și forțe umane, coordonate, mobilizate și utilizate în scopul protecției aeronauticii civile împotriva actelor de intervenție ilicită;

20. *siguranța zborului* — capacitate a activității aeronautice constând în evitarea afectării sănătății sau pierderii de vieți omenești, precum și a producerii de pagube materiale;

21. *sistem de management* — sistem prin care se stabilesc politica și obiectivele și prin care se realizează acele obiective (SR EN ISO 9000);

NOTĂ — Un sistem de management al unei organizații poate include diferite sisteme de management, cum ar fi un sistem de management al calității, un sistem de management financiar sau un sistem de management al mediului.

22. *sistemul de management al calității* — sistem de management prin care se orientează și se controlează o organizație în ceea ce privește calitatea (SR EN ISO 9000);

23. *trasabilitate* — abilitatea de a reconstitui istoricul, aplicarea sau localizarea a ceea ce este luat în considerare (SR EN ISO 9000).

NOTĂ — Atunci când este luat în considerare un produs, trasabilitatea se poate referi la:

- originea materialelor și componentelor;
- istoricul procesării;
- distribuția și localizarea produsului după livrare.

1.3.2. Ceilalți termeni specifici utilizați în prezenta reglementare corespund definițiilor din Codul aerian civil în vigoare.

1.4. Abrevieri uzuale utilizate în prezenta reglementare

AACR	— Autoritatea Aeronautică Civilă Română
AIS	— Serviciul de informare aeronautică
alin.	— alineat
ATM	— Managementul traficului aerian
ATS	— servicii de trafic aerian
BA	— baze de informare aeronautică
CRM	— model de risc de coliziune (Collision Risk Model)
Doc.	— Document
FDP	— procesul de proiectare a procedurilor de zbor
HA	— hărți aeronautice
IFP	— procesul procedurii de zbor instrumental
ILS	— sistem de aterizare după instrumente
OACI	— Organizația Aviației Civile Internaționale
MTI	— Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
pct.	— punct
PIAC	— proceduri și instrucțiuni de aeronautică civilă
RACR	— reglementări aeronautice civile române
SR EN ISO 9000	— Standard român „Sisteme de management al calității. Principii și vocabular”
SR EN ISO 9001	— Standard român „Sisteme de management al calității. Cerințe”

1.5. Referințe

1. Reglementarea Aeronautică Civilă Română RACR-AIS „Serviciul de informare aeronautică”, ed. 2/2008, aprobată prin

Ordinul ministrului transporturilor nr. 669/2008, cu modificările și completările ulterioare (RACR-AIS);

2. Reglementarea Aeronautică Civilă Română RACR-HA „Hărți aeronautice”, ed. 2/2008, aprobată prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 673/2008, cu modificările și completările ulterioare (RACR-HA);

3. PIAC-BA „Emiterea bazelor de informare aeronautică” (PIAC-BA), ed. 1/2009, amendată;

4. Proceduri de navigație aeriană — Operarea aeronavelor (Doc. OACI 8168), vol. 2, ed. 5/2006, inclusiv amendamentul nr. 2 din 2008;

5. Manualul OACI pentru asigurarea calității în proiectarea procedurilor de zbor (Doc. OACI 9906);

6. Manualul OACI pentru utilizarea modelului de risc asupra coliziunii pentru operațiunile ILS (Doc. OACI 9274);

7. Manualul OACI pentru construcția procedurilor de navigație aeriană (Doc. OACI 9368);

8. Manualul de navigație bazată pe cerințe de performanță PBN (Doc. OACI 9613), ed. 3/2008;

9. Manualul OACI pentru proceduri de așteptare, (Doc. OACI 9371);

10. Manualul OACI pentru operare simultană pe piste paralele sau aproape paralele (Doc. OACI 9643), ed. 1/2004;

11. Manualul OACI pentru WGS-84 (Doc. OACI 9674);

12. Manualul OACI pentru managementul siguranței (Doc. OACI 9859), ed. 2/2009;

13. Manualul OACI pentru testarea/verificarea mijloacelor de radionavigație (Doc. OACI 8071), vol. 1, cap. 8, ed. 4/2000;

14. Manualul OACI RNP AR (Doc. OACI 9905), ed. 1/2009;

15. Regulamentul (UE) nr. 73/2010 din 26 ianuarie 2010 de stabilire a cerințelor de calitate a datelor aeronautice și informațiilor aeronautice pentru Cerul unic european;

16. Hotărârea Guvernului nr. 1.210/2004 privind organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară, republicată, cu modificările ulterioare.

CAPITOLUL II

Cerințe pentru desfășurarea activităților de proiectare a procedurilor de zbor instrumental

2.1. Cerințe generale

2.1.1. Activitatea de proiectare a procedurilor de zbor instrumental poate fi desfășurată doar de organizațiile de proiectare, persoane juridice, care au inclusă această activitate în obiectul de activitate declarat și înregistrat legal.

2.1.2. În scopul asigurării siguranței zborului și al îndeplinirii cerințelor privind managementul calității proiectării procedurilor de zbor instrumental, organizația de proiectare trebuie să dețină resurse tehnice adecvate și resurse umane competente.

2.1.3. Organizația de proiectare trebuie să dețină capacitatea financiară necesară pentru susținerea activității de proiectare a procedurilor de zbor instrumental, corelată cu tipul și volumul activității/activităților.

2.2. Cerințe privind sistemul de management al calității

2.2.1. Organizațiile de proiectare care desfășoară activități de proiectare a procedurilor de zbor instrumental pentru traficul aerian în FIR București trebuie să își organizeze, să își conducă și să execute activitățile pe baza sistemului de management al calității implementat la nivelul întregii organizații și certificat conform SR EN ISO 9001 sau altui standard echivalent.

2.2.2. În scopul îndeplinirii cerințelor de siguranță a zborului, organizațiile de proiectare trebuie să implementeze în cadrul sistemului de management al calității două procese, un proces de nivel general și un proces specific.

2.2.3. Procesul de nivel general, denumit *procesul procedurilor de zbor instrumental (procesul IFP)*, cuprinde toate activitățile începând cu etapa de inițiere și până la etapa de publicare/implementare a procedurilor, inclusiv a modificărilor la acestea.

2.2.4. Procesul specific de proiectare, denumit *procesul de proiectare a procedurilor de zbor instrumental (procesul FPD)*, cuprinde toate activitățile care se desfășoară în etapa de proiectare a procedurilor de zbor instrumental.

2.2.5. Prevederi referitoare la etapele și modul de desfășurare a proceselor IFP și FPD, precum și la responsabilitățile și răspunderile celor implicați în aceste procese sunt cuprinse în proceduri și instrucțiuni specifice elaborate de autoritatea de supervizare a siguranței zborurilor.

2.2.6. Sistemul de management al calității menționat la pct. 2.2.1 trebuie să asigure îndeplinirea cerințelor cuprinse în prezenta reglementare și în alte reglementări aplicabile referitoare la următoarele aspecte:

- a) standardele de proiectare utilizate în cadrul procesului FPD;
- b) calitatea informațiilor/datelor aeronautice utilizate;
- c) trasabilitatea informațiilor/datelor aeronautice utilizate în sau rezultate din activitatea de proiectare a procedurilor de zbor instrumental;
- d) controlul activităților de proiectare, verificare și validare;
- e) asigurarea competenței și pregătirii recurente a personalului de proiectare;
- f) colectarea/achiziționarea și transferul informațiilor/datelor aeronautice utilizate în sau rezultate din activitatea de proiectare a procedurilor de zbor instrumental;
- g) resursele software și hardware utilizate în proiectare;
- h) controlul și actualizarea documentației de proiectare și de referință (reglementări, standarde, manuale etc.).

2.2.7. Organizațiile care furnizează informații/date, inclusiv date de teren și obstaculare, ce sunt utilizate în proiectarea procedurilor de zbor instrumental trebuie să aibă implementat un sistem de management al calității certificat SR EN ISO 9001 la nivelul întregii organizații.

2.2.8. Prevederi referitoare la datele de teren și obstaculare și la cerințele aplicabile acestora sunt cuprinse în RACR-AIS și RACR-HA, edițiile în vigoare.

2.2.9. Organizația de proiectare trebuie să dețină reglementările aeronautice naționale și internaționale (standarde, norme, manuale, specificații, alte publicații tehnice de specialitate) aplicabile pentru activitățile de bază pe care le desfășoară.

2.2.10. Organizația de proiectare trebuie să identifice și să implementeze măsurile necesare în scopul eliminării neconformităților constatate ca urmare a verificărilor efectuate de autoritatea de supervizare a siguranței zborurilor în scopul aprobării procedurilor de zbor instrumental.

2.3. Cerințe privind siguranța

2.3.1. Organizația de proiectare trebuie să implementeze un sistem de management al siguranței sau proceduri de management al siguranței care să asigure identificarea, evaluarea și atenuarea sau eliminarea riscurilor privind siguranța traficului aerian generate de activitățile de proiectare a procedurilor de zbor instrumental.

2.3.2. Organizația de proiectare trebuie să efectueze evaluarea de siguranță a proiectării procedurilor de zbor.

2.3.3. Evaluarea de siguranță trebuie să aibă în vedere aplicarea metodelor și procedurilor de proiectare a procedurilor de zbor, începând cu etapa de analizare și acceptare a solicitării clientului, analizarea aspectelor de proiectare, utilizarea standardelor de proiectare aplicabile, prelucrarea datelor aeronautice utilizate în procesul de proiectare, verificarea și validarea etapelor de proiectare și transmiterea în vederea publicării în documentele de informare aeronautică.

2.3.4. Furnizorul de servicii de trafic aerian certificat (furnizor ATS), în colaborare cu organizația de proiectare, trebuie să efectueze evaluarea de siguranță a implementării procedurilor de zbor instrumental prin evaluarea influenței asupra procedurilor de zbor instrumental existente la aerodromul specificat și la aerodromurile din vecinătate, evaluarea complexității și încărcării controlorului de trafic aerian, precum și

prin evaluarea influenței asupra tuturor aspectelor care privesc furnizarea serviciului ATS.

2.3.5. Furnizorul ATS trebuie să realizeze evaluarea de siguranță a impactului implementării procedurilor de zbor instrumental asupra sistemului ATM, în conformitate cu reglementările naționale aplicabile.

2.3.6. Furnizorul ATS și organizația de proiectare trebuie să realizeze evaluarea de siguranță prin consultarea tuturor organizațiilor implicate în proiectarea procedurilor de zbor instrumental, precum și a organizațiilor care influențează sau sunt afectate de implementarea procedurilor proiectate (operatori aerieni, furnizori de date aeronautice, administratori aeroportuari etc.).

2.3.7. Prevederi referitoare la evaluarea de siguranță în cazul proiectării și implementării procedurilor de zbor instrumental sunt cuprinse în proceduri și instrucțiuni specifice elaborate de autoritatea de supervizare a siguranței zborurilor.

2.4. Cerințe privind resursele hardware și software

2.4.1. Organizația de proiectare trebuie să dispună de resursele hardware și software adecvate pentru desfășurarea activităților de proiectare, verificare și validare a procedurilor de zbor instrumental.

2.4.2. Organizația de proiectare trebuie să implementeze proceduri documentate de validare a aplicațiilor software pe care le utilizează în proiectarea procedurilor de zbor instrumental.

2.4.3. Organizația de proiectare trebuie să valideze aplicațiile software înainte de utilizarea acestora în proiectarea procedurilor de zbor instrumental.

2.4.4. Organizația de proiectare trebuie să întocmească și să mențină actualizată documentația tehnică și manualele de utilizare corespunzătoare resurselor software și hardware pe care le utilizează în proiectarea procedurilor de zbor instrumental.

2.4.5. Validarea aplicațiilor software utilizate în proiectarea procedurilor de zbor instrumental se face în conformitate cu prevederile Doc. OACI 9906, vol. 3.

2.5. Cerințe privind informațiile/datele

2.5.1. Organizația de proiectare trebuie să procure informațiile/datele necesare proiectării procedurilor de zbor instrumental.

2.5.2. Organizația de proiectare trebuie să utilizeze în proiectarea procedurilor de zbor instrumental informații/date ce au fost coordonate și aprobate înaintea utilizării de către: furnizorul ATS, administratorul aeroportului unde vor fi implementate procedurile, organizația/organizațiile care furnizează date de teren și obstaculare.

2.5.3. Informațiile/Datele utilizate în proiectarea procedurilor de zbor instrumental sau rezultate din această activitate trebuie să îndeplinească cerințele privind calitatea datelor (acuratețe, integritate, rezoluție) specificate în RACR-HA și RACR-AIS, edițiile în vigoare.

2.5.4. Informațiile/Datele utilizate în proiectarea procedurilor de zbor instrumental trebuie să fie actuale, complete și adecvate scopului.

2.5.5. Organizațiile de proiectare și organizațiile care furnizează informații/date necesare proiectării trebuie să asigure trasabilitatea informațiilor/datelor.

2.5.6. Organizația de proiectare sau furnizorul ATS trebuie să procure datele obstaculare de la furnizorul AIS sau de la agenții aeronautici civili autorizați de AACR pentru efectuarea măsurătorilor topografice.

2.5.7. Organizația de proiectare sau furnizorul ATS trebuie să procure datele de teren de la agenți aeronautici civili autorizați pentru efectuarea măsurătorilor topografice sau de la alte organizații autorizate de autoritatea națională în domeniul cadastrului.

2.5.8. Organizația de proiectare trebuie să verifice și să valideze informațiile/datele utilizate sau rezultate din proiectare pentru a stabili dacă acestea îndeplinesc cerințele privind calitatea datelor (acuratețe, rezoluție, integritate și trasabilitate)

și cerințele privind sistemul geodezic de referință prevăzute în RACR-AIS, ediția în vigoare, precum și în alte reglementări aplicabile.

2.5.9. Transferul digital al datelor utilizate în sau rezultate din proiectare trebuie realizat cu respectarea cerințelor privind calitatea datelor, prevăzute în RACR-AIS, ediția în vigoare.

2.5.10. Organizația de proiectare trebuie să implementeze proceduri documentate de control al documentației de proiectare, precum și al altor documente relevante pe care le utilizează în sau care rezultă din activitățile de proiectare, verificare și validare a procedurilor de zbor instrumental.

2.5.11. Organizațiile care furnizează date de teren și obstacolare utilizate în proiectarea procedurilor de zbor instrumental poartă întreaga răspundere pentru acuratețea acestora.

2.6. Cerințe privind competența personalului

2.6.1. Organizația de proiectare trebuie să dispună de personal care are cunoștințele necesare, aptitudinile și experiența adecvată pentru a putea desfășura activitățile de proiectare, verificare și validare a procedurilor de zbor instrumental.

2.6.2. Organizația de proiectare trebuie să identifice și să documenteze cerințele de competență, inclusiv nivelurile de competență și experiență specifice tipurilor de proceduri de zbor instrumental pe care le proiectează.

2.6.3. Organizația de proiectare trebuie să stabilească și să implementeze programe de pregătire inițială/calificare și pregătire recurentă a proiectanților de proceduri pentru a asigura menținerea nivelului de competență corespunzător tipurilor de proceduri de zbor instrumental pe care le proiectează sau verifică.

2.6.4. Organizația de proiectare trebuie să asigure pregătirea inițială a proiectanților în scopul obținerii de către aceștia a calificării necesare proiectării unui tip specific de proceduri de zbor instrumental.

2.6.5. Organizația de proiectare trebuie să asigure elaborarea și desfășurarea programelor de pregătire inițială în scopul:

a) dobândirii de către participant/proiectant a cunoștințelor necesare privind proiectarea procedurilor de zbor instrumental conform standardelor de proiectare prevăzute în Doc. OACI 8168, vol. 2, Doc. OACI 9613, precum și în alte documente OACI relevante;

b) obținerii de către participant/proiectant a deprinderilor/abilităților necesare în activitatea de proiectare a procedurilor de zbor instrumental.

2.6.6. Organizația de proiectare trebuie să asigure desfășurarea programelor de pregătire recurentă a proiectanților în scopul:

a) actualizării și/sau extinderii cunoștințelor și aptitudinilor necesare în proiectarea categoriilor de proceduri de zbor instrumental pentru care aceștia dețin calificarea;

b) dobândirii de cunoștințe necesare ca urmare a introducerii unor noi prevederi sau modificării prevederilor referitoare la cerințele și standardele de proiectare a procedurilor de zbor instrumental.

2.6.7. Pregătirea inițială și recurentă a proiectanților de proceduri trebuie să cuprindă absolvirea cursurilor de proiectare a procedurilor de apropiere instrumentală, utilizând standardele de proiectare cuprinse în Doc. OACI 8168, vol. 2, Doc. OACI 9613 și în alte documente OACI relevante.

2.6.8. Personalul implicat în activitatea de proiectare a procedurilor de zbor instrumental trebuie să cunoască și să respecte cerințele prevăzute în reglementările naționale și internaționale aplicabile.

2.6.9. Competența proiectanților de proceduri trebuie evaluată de către AACR în cursul procesului de aprobare a procedurilor de zbor instrumental și are în vedere evaluarea nivelului de cunoștințe, a aptitudinilor și a experienței acestora.

2.6.10. În scopul evaluării competenței proiectanților de proceduri, AACR:

a) analizează documentația de pregătire inițială și recurentă a proiectanților pentru a stabili dacă sunt îndeplinite cerințele prevăzute în prezenta reglementare;

b) analizează experiența proiectanților implicați în activitățile de proiectare, verificare și validare a procedurilor de zbor instrumental.

2.6.11. Prevederile Doc. OACI 9906, vol. 2, constituie cerințe aplicabile în ce privește pregătirea personalului de proiectare a procedurilor de zbor instrumental.

2.7. Cerințe privind proiectarea procedurilor de zbor instrumental

2.7.1. Organizația de proiectare trebuie să se asigure că procedurile de zbor instrumental pe care le proiectează îndeplinesc cerințele și criteriile prevăzute în reglementările și standardele aplicabile, cerințele furnizorului ATS, ale aeroportului unde vor fi implementate, ale aeroporturilor afectate, precum și ale operatorilor aerieni.

2.7.2. Organizația de proiectare trebuie să implementeze proceduri documentate pentru controlul activităților de proiectare a procedurilor de zbor instrumental, inclusiv al activităților de verificare și validare a etapelor de proiectare.

2.7.3. Organizația de proiectare trebuie să proiecteze procedurile de zbor instrumental implementate în FIR București utilizând standardele de proiectare cuprinse în:

a) Doc. OACI 8168, vol. 2, ed. 5/2006, inclusiv amendamentul nr. 2 din 2008;

b) Doc. OACI 9613, ed. 3/2008;

c) alte documente OACI aplicabile.

2.7.4. Organizația de proiectare trebuie să se asigure că validarea și verificarea etapelor de proiectare sunt efectuate de către personalul din cadrul organizației care are competența adecvată/corespunzătoare.

2.7.5. Organizația de proiectare trebuie să se asigure că verificarea și validarea etapelor de proiectare se efectuează de alți proiectanți în afara celor care proiectează procedurile de zbor instrumental.

2.7.6. Organizația de proiectare trebuie să păstreze și să actualizeze documentația referitoare la standardele de proiectare utilizate în proiectarea procedurilor de zbor instrumental.

2.8. Cerințe privind documentația de proiectare

2.8.1. Organizația de proiectare trebuie să întocmească, să păstreze și să actualizeze documentația de proiectare corespunzătoare tipurilor de proceduri de zbor instrumental pe care le proiectează.

2.8.2. Documentația de proiectare trebuie să cuprindă:

a) documentația necesară pentru publicarea în Publicația de informare aeronautică — AIP România, conform RACR-AIS, RACR-HA și PIAC-BA, edițiile în vigoare;

b) documentația necesară pentru asigurarea transparenței în ce privește standardele, detaliile și ipotezele considerate în activitatea de proiectare propriu-zisă, inclusiv informațiile/datele aeronautice utilizate în proiectare. Documentația trebuie să conțină informații/date referitoare la:

1. obstacolele semnificative pentru fiecare segment al procedurii;

2. restricțiile de mediu considerate în proiectare;

3. evaluarea infrastructurii;

4. restricțiile de spațiu aerian;

5. cauzele modificării procedurilor în vigoare;

6. cerințele furnizorului ATS certificat;

7. alte aspecte sau cerințe avute în considerare în procesul de proiectare;

c) documentația suplimentară necesară verificării și validării procedurilor de zbor instrumental la sol și în zbor.

2.8.3. Organizația de proiectare trebuie să păstreze documentația de proiectare actualizată și completă.

CAPITOLUL III

Aprobarea procedurilor de zbor instrumental**3.1. Generalități**

3.1.1. Procedurile de zbor instrumental noi sau modificate trebuie aprobate de AACR înainte de publicarea acestora în documentele de informare aeronautică de către furnizorul AIS certificat de AACR.

3.1.2. Aprobarea de către AACR a procedurilor de zbor instrumental atestă că:

a) organizația de proiectare dispune de capacitatea necesară și îndeplinește cerințele prevăzute în prezenta reglementare și în alte reglementări aplicabile;

b) organizația de proiectare a proiectat procedurile de zbor instrumental respectând cerințele menționate la pct. 2.7;

c) procedurile de zbor instrumental supuse aprobării AACR îndeplinesc cerințele de siguranță și de calitate prevăzute în prezenta reglementare și în alte reglementări aplicabile.

3.1.3. În cadrul procesului de aprobare, AACR verifică dacă organizația de proiectare:

a) are capacitatea de a desfășura activitățile de proiectare a procedurilor de zbor instrumental conform cerințelor aplicabile;

b) se conformează cerințelor de siguranță a traficului aerian;

c) are asigurat un management adecvat, compatibil cu cerințele legislației naționale și ale reglementărilor aeronautice în vigoare;

d) a implementat un sistem de management al calității certificat conform SR EN ISO 9001 sau altui standard echivalent;

e) deține capacitatea financiară, tehnică și profesională/umană impusă de specificul și amploarea activității de proiectare pe care o desfășoară;

f) îndeplinește cerințele privind calitatea datelor (acuratețe, integritate, rezoluție) specificate în RACR-AIS, ediția în vigoare;

g) a proiectat procedurile de zbor instrumental utilizând standardele de proiectare menționate la pct. 2.7.3;

h) îndeplinește cerințele aplicabile documentației de proiectare a procedurilor de zbor instrumental.

3.2. Etapele procesului de aprobare

3.2.1. Procesul de aprobare cuprinde următoarele etape:

a) solicitarea aprobării procedurilor de zbor instrumental;

b) verificarea documentației (denumită în continuare *documentația de aprobare*) menționate la pct. 3.3.2;

c) aprobarea/respingerea procedurilor de zbor instrumental.

3.2.2. Durata procesului de aprobare este de 15 zile lucrătoare de la data depunerii la sediul AACR a documentației de aprobare.

3.2.3. Această perioadă se prelungește cu intervalele de timp în care solicitantul se conformează cerințelor suplimentare formulate de AACR (completarea documentației prezentate inițial, implementarea unor măsuri corective etc.).

3.3. Solicitarea aprobării organizației de proiectare a procedurilor de zbor instrumental

3.3.1. Organizația de proiectare trebuie să completeze și să depună la sediul AACR documentația de aprobare în scopul aprobării de către AACR a procedurilor de zbor instrumental.

3.3.2. Documentația de aprobare este constituită din următoarele:

a) cererea de aprobare;

b) memoriul de prezentare a organizației de proiectare conform anexei care face parte integrantă din prezenta reglementare;

c) manualul calității proiectării procedurilor de zbor instrumental;

d) documentația de proiectare a procedurilor de zbor instrumental pentru care se solicită aprobarea;

e) alte documente care dovedesc modul în care organizația îndeplinește cerințele aplicabile organizațiilor de proiectare.

3.3.3. AACR trebuie să informeze solicitanții despre conținutul și forma documentației de aprobare, precum și despre etapele procesului de aprobare.

3.3.4. În situația în care organizația de proiectare a mai solicitat AACR aprobarea unor proceduri de zbor instrumental, aceasta depune la AACR cererea de aprobare, documentația de proiectare a procedurilor de zbor instrumental, precum și un set minim de documente necesare actualizării celor menționate la pct. 3.3.2 lit. b), c) și e), după caz.

3.4. Verificarea documentației de aprobare

3.4.1. Verificarea documentației de aprobare cuprinde următoarele etape:

a) verificarea documentației referitoare la organizația de proiectare;

b) verificarea calității procedurilor de zbor instrumental;

c) efectuarea inspecției din zbor.

I. Verificarea documentației referitoare la organizația de proiectare

3.4.2. AACR realizează analiza de fond a documentației prezentate: conținutul, modul de întocmire și de prezentare, informațiile declarate de solicitant în legătură cu organizația și cu activitățile de proiectare a procedurilor de zbor instrumental, nivelul de documentare cu privire la prevederile legislației naționale și ale reglementărilor aeronautice aplicabile.

3.4.3. Organizația de proiectare trebuie să întocmească și să mențină la zi memoriul de prezentare a organizației, structurat conform anexei.

3.4.4. AACR trebuie să efectueze la sediul propriu verificarea documentelor depuse de solicitant în vederea aprobării procedurilor de zbor instrumental.

3.4.5. După primirea documentației de aprobare, AACR efectuează verificarea acesteia.

3.4.6. La verificarea documentației de aprobare prevăzute la pct. 3.3.2, AACR urmărește:

1. datele de identificare declarate de solicitant;

2. împuternicirea, în cazul în care solicitantul este reprezentat de altă persoană;

3. structura și conținutul memoriului de prezentare a organizației;

4. structura și conținutul manualului calității;

5. dovada plății tarifului convenit AACR pentru activitatea de evaluare în vederea aprobării;

6. structura organizatorică și interfețele compartimentelor prestatoare ale activităților de proiectare a procedurilor de zbor instrumental;

7. procedurile de sistem și procedurile de control al activităților de proiectare, verificare și validare a procedurilor de zbor instrumental;

8. procedurile de validare a datelor de teren și obstaculare, precum și a altor date utilizate în proiectare;

9. facilitățile tehnice specifice și facilitățile conexe, proceduri de control și întreținere, norme/normative tehnice utilizate etc.;

10. programul de pregătire inițială și recurentă a proiectanților care au proiectat, au verificat și au validat procedurile de zbor instrumental transmise AACR în vederea aprobării;

11. modalitățile de planificare, organizare/derulare, control și înregistrare a activităților de proiectare, verificare și validare a procedurilor de zbor instrumental;

12. alte elemente de evaluare, specifice activităților de proiectare în domeniul navigației aeriene supuse autorizării.

3.4.7. În cazul în care sunt necesare precizări suplimentare, modificări și/sau completări ale cererii și/sau documentației de aprobare, AACR solicită în scris solicitantului informațiile respective.

3.4.8. Solicitantul trebuie să actualizeze în mod corespunzător și operativ documentația de aprobare.

3.4.9. Solicitantul trebuie să pună la dispoziția AACR documentația de aprobare completă și actualizată.

3.4.10. Solicitantul poartă răspunderea pentru corectitudinea informațiilor/datelor cuprinse în documentația transmisă AACR în scopul evaluării procedurilor de zbor instrumental.

II. Verificarea calității procedurilor de zbor instrumental

3.4.11. Verificarea calității procedurilor de zbor instrumental trebuie să urmărească:

- îndeplinirea cerințelor privind calitatea datelor;
- respectarea cerințelor și standardelor de proiectare specifice tipului de procedură pentru care se solicită aprobarea;
- îndeplinirea cerințelor referitoare la documentarea și implementarea proceselor IFP și FPD;
- verificarea îndeplinirii cerințelor de siguranță a traficului aerian.

3.4.12. În această etapă AACR verifică documentația de proiectare în scopul identificării neconformităților privind utilizarea și aplicarea standardelor de proiectare, datele utilizate în sau rezultate din proiectare, precum și desfășurarea proceselor de proiectare, verificare și validare.

3.4.13. În cadrul acestei etape AACR efectuează:

- verificarea conformității surselor de date utilizate în proiectare;
- verificarea îndeplinirii cerințelor de calitate aplicabile datelor aeronautice;
- verificarea conformității proceselor IFP și FPD;
- verificarea conformității și corectitudinea utilizării standardelor de proiectare;
- verificarea altor cerințe aplicabile, inclusiv a celor referitoare la evaluarea de siguranță.

III. Inspecția din zbor

3.4.14. Inspecția din zbor trebuie efectuată în cazul procedurilor de zbor instrumental noi, precum și în cazul utilizării unor informații/date a/ale căror acuratețe și/sau integritate nu a/au putut fi verificate.

3.4.15. În scopul verificării îndeplinirii cerințelor de siguranță a traficului aerian, AACR poate stabili efectuarea inspecției din zbor a procedurilor de zbor instrumental și în alte situații.

3.4.16. Inspecția din zbor a procedurilor de zbor instrumental are următoarele obiective:

- verificarea corectitudinii informațiilor/datelor procedurii;
- identificarea obstacolelor semnificative și evaluarea înălțimilor/altitudinilor de trecere în siguranță;
- operarea în limitele de siguranță de către aeronavele cărora le sunt destinate;
- operarea procedurii cu ușurință și evitarea manevrelor care solicită piloții și pasagerii peste limitele acceptate;
- asigurarea evitării interferențelor radio;
- evaluarea infrastructurii necesare, a vizibilității și a altor factori operaționali.

3.4.17. Organizația de proiectare trebuie să pună la dispoziția AACR informațiile/datele necesare pentru efectuarea inspecției din zbor.

3.4.18. Organizația de proiectare poartă răspunderea pentru datele și informațiile puse la dispoziția AACR în vederea efectuării inspecției din zbor a procedurilor de zbor instrumental.

3.4.19. Inspecția din zbor trebuie efectuată după verificarea de către AACR a documentației de aprobare și doar dacă AACR a constatat că organizația de proiectare a respectat în totalitate cerințele aplicabile.

3.5. Acordarea aprobării procedurilor de zbor instrumental

3.5.1. Rezultatele activităților de verificare se concretizează prin întocmirea de către AACR a unui raport de evaluare în care se consemnează constatările privind capacitatea solicitantului de a desfășura activități de proiectare conform cerințelor aplicabile.

3.5.2. Raportul de evaluare trebuie să menționeze neconformitățile constatate, cerințele suplimentare ce trebuie îndeplinite de solicitant, termenele de înlăturare a neconformităților și de îndeplinire a cerințelor suplimentare formulate de AACR.

3.5.3. În raportul de evaluare se specifică reglementările, standardele, normele și alte documente de referință interne sau internaționale care au fost considerate în cadrul evaluării.

3.5.4. În funcție de constatările referitoare la îndeplinirea sau neîndeplinirea cerințelor prevăzute de reglementările aplicabile, raportul de evaluare trebuie să consemneze propunerea de aprobare, respectiv de respingere a procedurilor de zbor instrumental.

3.5.5. Decizia de aprobare sau de respingere a procedurilor de zbor instrumental emisă de AACR și semnată de directorul general al AACR se transmite solicitantului, însoțită de un exemplar în copie al raportului de evaluare.

3.5.6. Un exemplar-martor al deciziei de aprobare sau de respingere și al raportului de evaluare se păstrează la AACR.

3.5.7. Decizia de aprobare sau de respingere a procedurilor de zbor instrumental se comunică organizației de proiectare, în scris, în termen de 5 zile lucrătoare de la luarea deciziei.

CAPITOLUL IV

Cerințe privind actualizarea continuă

4.1. În scopul îndeplinirii cerințelor privind siguranța traficului aerian, furnizorul ATS și organizația de proiectare trebuie să evalueze modificările datelor obstaculare, de aerodrom, ale datelor privind mijloacele de navigație, precum și ale altor date aeronautice utilizate în proiectare pentru a stabili dacă este necesară reproiectarea sau retragerea/suspendarea procedurilor de zbor instrumental publicate în documentele de informare aeronautică.

4.2. Furnizorul ATS și organizația de proiectare trebuie să evalueze în mod continuu modificările standardelor de proiectare, precum și ale altor standarde sau cerințe avute în vedere la proiectarea procedurilor de zbor instrumental publicate în documentele de informare aeronautică.

4.3. Furnizorul ATS împreună cu organizația de proiectare trebuie să evalueze procedurile de zbor instrumental proiectate și publicate nu mai târziu de 5 ani de la data efectivă a primei publicări în documentele de informare aeronautică.

4.4. În urma evaluării modificărilor, furnizorul ATS împreună cu organizația de proiectare trebuie să stabilească dacă procedurile de zbor instrumental publicate trebuie modificate sau retrase/suspendate, respectiv dacă este necesară proiectarea unor proceduri de zbor instrumental noi.

CAPITOLUL V

Cerințe privind indicatorii de performanță

5.1. Organizația de proiectare trebuie să identifice și să implementeze un set minim de indicatori de performanță sub forma unor obiective măsurabile sau cuantificabile.

5.2. Indicatorii de performanță trebuie stabiliți avându-se în vedere aspectele care influențează siguranța traficului aerian.

5.3. Organizația de proiectare trebuie să stabilească pentru fiecare indicator de performanță un nivel care poate fi îndeplinit în mod obiectiv.

CAPITOLUL VI

Supravegherea continuă a organizațiilor de proiectare a procedurilor de zbor instrumental

6.1. Scopul procesului de supraveghere

6.1.1. Procesul de supraveghere continuă a organizațiilor de proiectare care proiectează proceduri de zbor instrumental pentru traficul aerian din FIR București are scopul de a verifica dacă acestea:

- mențin condițiile existente menționate în documentația de aprobare depusă la AACR;

b) respectă cerințele reglementărilor aeronautice civile aplicabile privind siguranța și asigurarea calității procedurilor de zbor instrumental.

6.2. Organizarea procesului de supraveghere

6.2.1. Procesul de supraveghere se organizează, este condus și se execută de către AACR.

6.2.2. Supravegherea se realizează pe baza programului și a procedurilor stabilite de AACR.

6.2.3. Activitatea de supraveghere se realizează prin inspecții și evaluări periodice, planificate sau inopinate, ale activităților de proiectare a procedurilor de zbor instrumental desfășurate de organizațiile de proiectare.

6.2.4. În cazul sesizării unor deficiențe sau apariției unor dificultăți, de orice natură, care afectează ori ar putea afecta siguranța activităților aeronautice, AACR organizează inspecții dedicate pentru cazul respectiv.

6.2.5. Dacă în urma activității de supraveghere se constată că organizația de proiectare nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în reglementările aplicabile, AACR informează imediat, în scris, agentul aeronautic în cauză asupra neconformităților constatate și solicită remedierea acestora într-o perioadă de 60 de zile lucrătoare.

CAPITOLUL VII

Responsabilități și obligații

7.1. Agenții aeronautici civili care proiectează proceduri de zbor instrumental pentru traficul aerian în FIR București trebuie:

a) să mențină facilitățile, cadrul operațional și/sau sistemul de management al calității conform prevederilor prezentei reglementări și altor reglementări aplicabile;

b) să desfășoare activitățile de proiectare a procedurilor de zbor instrumental în conformitate cu prevederile prezentei reglementări și ale altor reglementări aplicabile;

c) să permită și să asigure persoanelor desemnate de AACR accesul la documentația și facilitățile proprii, să asigure accesul inspectorilor AACR la facilitățile și documentația subcontractanților/furnizorilor, pentru efectuarea evaluării sau supravegherii necesare determinării conformării cu prevederile prezentei reglementări și ale altor reglementări aplicabile;

d) să comunice AACR, anticipat când este posibil, orice modificare semnificativă în organizare, facilități sau sistemul calității, însoțită de o evaluare a implicațiilor potențiale și de un plan de măsuri pentru eliminarea ori minimizarea efectelor acestora;

e) să procure datele obstaculare utilizate în proiectare de la furnizorul AIS certificat de AACR sau de la agenții aeronautici civili autorizați de AACR pentru efectuarea măsurătorilor topografice;

f) să procure datele de teren utilizate în proiectare de la agenții aeronautici civili autorizați de AACR pentru efectuarea măsurătorilor topografice, de la Direcția topografică militară din subordonarea Ministerului Apărării Naționale sau de la alte organizații autorizate de autoritatea națională în domeniul cadastrului.

ANEXĂ

la reglementarea RACR—CPPZI

STRUCTURA MEMORIULUI de prezentare a organizației de proiectare

În conformitate cu prevederile pct. 3.3.2 lit. b) din reglementare, organizația de proiectare trebuie să depună la sediul Autorității Aeronautice Civile Române (AACR), odată cu cererea de aprobare a procedurilor de zbor instrumental, memoriul de prezentare, care va include cel puțin următoarele elemente:

Informații preliminare

- 0.1. Pagina de gardă
- 0.2. Cuprins
- 0.3. Lista reviziilor
- 0.4. Lista paginilor efective
- 0.5. Lista de difuzare
- 0.6. Scopul memoriului de prezentare și documente de referință
- 0.7. Definiții, terminologie, abrevieri și sigle
- 0.8. Prezentarea organizației
- 0.9. Anexe:
Anexa nr. 0.1: Copie a certificatului de înregistrare
Anexa nr. 0.2: Copie a statutului înregistrat al organizației
Anexa nr. 0.3: Copie a certificatului de înregistrare fiscală

Capitolul I — Management

- 1.1. Declarația managerului responsabil al organizației
- 1.2. Domeniul de activitate
- 1.3. Resurse umane
- 1.4. Personal de conducere nominalizat, inclusiv specimene de semnături
- 1.5. Sarcinile și responsabilitățile personalului de conducere (inclusiv asigurarea legăturii cu AACR)

- 1.6. Structura organizatorică: organigrama, diagrama de relații exterioare
- 1.7. Personalul de proiectare a procedurilor de zbor instrumental
- 1.8. Facilități
- 1.9. Procedura de notificare a AACR
- 1.10. Procedura de amendare a memoriului de prezentare

Capitolul II — Proceduri specifice sistemului de management al calității

- 2.1. Controlul documentelor
- 2.2. Controlul înregistrărilor
- 2.3. Auditul intern
- 2.4. Tratarea produsului neconform
- 2.5. Acțiuni corective
- 2.6. Acțiuni preventive

Capitolul III — Proceduri de control al proiectării procedurilor de zbor instrumental

- 3.1. Descrierea procesului procedurilor de zbor instrumental (procesul IFP)
- 3.2. Descrierea procesului de proiectare a procedurilor de zbor instrumental (procesul FDP)
- 3.3. Procedura de verificare și validare a datelor de proiectare
- 3.4. Procedura de verificare și validare a etapelor de proiectare

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

ORDIN**privind modificarea și completarea anexei la Ordinul ministrului transporturilor nr. 605/2008 pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR-ATS „Serviciile de trafic aerian”, ediția a 2-a**

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

în scopul armonizării reglementărilor aeronautice civile naționale în domeniul serviciilor de trafic aerian cu standardele și practicile recomandate emise de Organizația Aviației Civile Internaționale, cuprinse în anexa nr. 11 la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, cu unele amendamente aduse ulterior acestei convenții,

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, ale art. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 4 alin. (1) pct. 12 și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor și infrastructurii emite următorul ordin:

Art. I. — Anexa la Ordinul ministrului transporturilor nr. 605/2008 pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR-ATS „Serviciile de trafic aerian”, ediția a 2-a, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 411 și 411 bis din 2 iunie 2008, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La capitolul 1 „Termeni și definiții”, definiția termenului „Program de siguranță/Safety programme” se modifică și va avea următorul cuprins:

„Programul național de siguranță/State safety programme — un set integrat de reglementări și activități având ca scop îmbunătățirea siguranței.”

2. La capitolul 1, definiția termenului „Punct semnificativ/Significant point” se modifică și va avea următorul cuprins:

„Punct semnificativ/Significant point — un loc geografic determinat, utilizat în definirea unei rute ATS sau a traiectului de zbor al unei aeronave, precum și pentru alte scopuri pentru navigația aeriană și serviciile de trafic aerian.

NOTĂ: Există 3 categorii de puncte semnificative: mijloc de navigație aflat la sol, intersecție și punct de navigație. În contextul acestei definiții, intersecția este un punct semnificativ exprimat prin radiale, relevmente și/sau distanțe față de mijloacele de navigație aflate la sol.”

3. La capitolul 1, definiția termenului „Specificatie de navigație/Navigation specification” se modifică și va avea următorul cuprins:

„Specificatie de navigație/Navigation specification — un set de cerințe privind aeronava și echipajul, necesar pentru a sprijini operațiunile de zbor conform regulilor navigației bazate pe performanță într-un spațiu aerian definit. Există două feluri de specificații de navigație:

a) *Specificatie (RNP) privind performanța de navigație cerută/Required navigation performance (RNP) specification* — o specificație de navigație bazată pe conceptul RNAV, care include cerința pentru monitorizarea performanței și alertare și este indicată de prefixul RNP, de exemplu RNP 4, RNP APCH;

b) *Specificatie de navigație bazată pe concept RNAV/Area navigation (RNAV) specification* — o specificație de navigație bazată pe conceptul RNAV, care nu include cerința pentru monitorizarea performanței și alertare și este indicată de prefixul RNAV, de exemplu RNAV 5, RNAV 1.

NOTĂ 1: Documentul OACI 9613, Manualul de navigație bazată pe performanță, volumul II, conține îndrumări detaliate referitoare la specificațiile de navigație.

NOTA 2: Termenul RNP (Performanța de navigație cerută), definit anterior ca fiind «o enunțare a performanței de navigație necesară pentru operarea într-un spațiu aerian definit», a fost eliminat din cadrul acestei reglementări deoarece conceptul RNP a fost înlocuit de conceptul PBN (Navigație bazată pe performanță). În cuprinsul acestei reglementări, termenul RNP este acum utilizat doar în contextul specificațiilor de navigație care prevăd monitorizarea performanței și alertarea. De exemplu, RNP 4 desemnează cerințele privind aeronava și operarea acesteia, incluzând o performanță de navigație laterală de 4 NM cu monitorizarea performanței și alertării la bord, cerințele fiind descrise detaliat în Doc. OACI 9613, Manualul de navigație bazată pe performanță.”

4. La capitolul 2 „Generalități”, punctul 2.14 „Stabilirea și identificarea punctelor semnificative”, subpunctul 2.14.1 se modifică și va avea următorul cuprins:

„2.14.1. Se stabilesc puncte semnificative în scopul definirii unei rute ATS sau a unei proceduri de apropiere instrumentală și/sau ținând seama de necesitățile serviciilor de trafic aerian privind informațiile despre evoluția în zbor a aeronavei.”

5. La capitolul 2, punctul 2.27 „Managementul siguranței în ATS”, subpunctele 2.27.1—2.27.4 se modifică și vor avea următorul cuprins:

„2.27.1. La nivel național trebuie să se stabilească un program de siguranță în scopul asigurării unui nivel acceptabil de siguranță în aviația civilă.

NOTĂ: Cadrul pentru implementarea și menținerea unui program național de siguranță este conținut în suplimentul D, iar materialul îndrumător referitor la Programul național de siguranță este cuprins în Manualul de management al siguranței (MMS) (Doc. 9859 OACI).

2.27.2. Nivelul acceptabil de siguranță ce urmează a fi atins trebuie să fie stabilit de către autoritatea de stat în domeniul aviației civile.

NOTĂ: Îndrumările pentru definirea nivelului acceptabil de siguranță sunt conținute în Manualul de management al siguranței (MMS) (Doc. 9859 OACI).

2.27.3. Autoritatea de stat în domeniul aviației civile, la propunerea autorității de supraveghere a siguranței, trebuie să solicite furnizorului de servicii de trafic aerian, ca parte a Programului național de siguranță, să implementeze un sistem de management al siguranței acceptat de către autoritatea de stat în domeniul aviației civile, care trebuie cel puțin:

a) să identifice pericolele privind siguranța;

b) să asigure implementarea acțiunilor corective pentru menținerea performanței privind siguranța acceptate;

c) să asigure monitorizarea continuă și evaluarea sistematică a performanței privind siguranța; și

d) să aibă ca scop îmbunătățirea continuă a performanței generale a sistemului de management al siguranței.

NOTĂ: Îndrumările pentru definirea performanței privind siguranța sunt conținute în Manualul de management al siguranței (MMS) (Doc. 9859 OACI).

2.27.4. Un sistem de management al siguranței trebuie să definească în mod clar limitele de răspundere privind siguranța pentru furnizorul serviciilor de trafic aerian, inclusiv o răspundere directă privind siguranța pentru managementul la nivel superior.

NOTA 1: Cadrul pentru implementarea și menținerea unui sistem de management al siguranței este detaliat în anexa nr. 6. Materialul de îndrumare privind sistemele de management al siguranței este conținut în Manualul de management al siguranței (MMS) (Doc. 9859 OACI) și procedurile asociate sunt conținute în Doc. 4444 OACI PANS — ATM.

NOTA 2: Furnizarea serviciilor AIS, CNS, MET și/sau SAR, când se află sub autoritatea unui furnizor de servicii de trafic aerian, face obiectul cerințelor prevăzute la subpct. 2.27.3 și 2.27.4. Atunci când serviciile AIS, CNS, MET și/sau SAR sunt furnizate în totalitate sau parțial de către o altă entitate decât un furnizor ATS, cerințele prevăzute la subpct. 2.27.3 și 2.27.4 sunt asociate serviciilor care se află sub autoritatea furnizorului de servicii de trafic aerian sau acelor aspecte ale serviciilor cu implicații operaționale directe.”

6. La anexa nr. 2 „Principiile care determină stabilirea și identificarea punctelor semnificative”, punctul 3 se modifică și va avea următorul cuprins:

„3. Identificatorii pentru punctele semnificative care nu sunt asociate amplasamentului unui mijloc de radionavigație

3.1. Acolo unde este necesară stabilirea unui punct semnificativ într-o poziție care nu este asociată amplasamentului unui mijloc de radionavigație și acesta este utilizat în scopul furnizării serviciului ATC, acesta trebuie denumit printr-un «nume-cod» unic, format din 5 litere și ușor pronunțabil. Acest nume-cod de identificare servește astfel atât ca nume, cât și ca identificator codat al punctului semnificativ.

NOTĂ: Principiile care guvernează utilizarea numelor-cod alfanumerice pentru SID-uri, STAR-uri și proceduri de apropiere instrumentală RNAV sunt detaliate în Doc. OACI 8168 PANS-OPS.

3.2. Numele-cod de identificare trebuie alese astfel încât să se evite orice dificultăți de pronunțare de către piloți sau de către personalul ATS atunci când este utilizat limbajul folosit în comunicațiile ATS.

De exemplu: ADOLA, KODAP

3.3. Numele-cod de identificare trebuie să fie ușor de înțeles în comunicațiile prin voce și trebuie să nu prezinte ambiguitate prin asemănarea cu cele utilizate pentru alte puncte semnificative din aceeași zonă generală.

3.4. Numele-cod de identificare unic format din 5 litere, pronunțabil și alocat unui punct semnificativ nu trebuie să mai fie

alocat niciunui alt punct semnificativ. Acolo unde există necesitatea de realocare a unui punct semnificativ, trebuie să fie ales un nou nume-cod de identificare. În cazul în care la nivel național se dorește menținerea alocării unor nume-cod de identificare specifice pentru reutilizare la o locație diferită, respectivele nume-cod vor fi reutilizate după o perioadă de cel puțin 6 luni.

3.5. Cerințele României de nume-cod de identificare unice formate din 5 litere pronunțabile trebuie notificate de către autoritatea de supraveghere a siguranței Biroului regional al OACI în scopul coordonării.

3.6. În zonele în care nu este stabilită o structură de rute fixe sau în care rutele urmate de aeronave variază în funcție de considerente operaționale, punctele semnificative trebuie determinate și raportate în coordonate geografice în sistemul geodetic global WGS-84, cu excepția faptului că punctele semnificative stabilite permanent ca puncte de ieșire și/sau intrare în astfel de zone trebuie să fie identificate în conformitate cu prevederile aplicabile din secțiunile 2 sau 3.”

7. După anexa nr. 5 se introduce o nouă anexă, anexa nr. 6 „Stabilirea cadrului pentru implementarea și menținerea unui sistem de management al siguranței (SMS)”, având conținutul prevăzut în anexa nr. 1, care face parte integrantă din prezentul ordin.

8. La suplimentul D „Îndrumări relative la planificarea acțiunilor în cazul unor situații neprevăzute (planurile de contingență)”, punctul 4 „Măsuri pregătitoare”, la subpunctul 4.2, litera b) se modifică și va avea următorul cuprins:

„b) evaluarea riscurilor pentru traficul aerian civil cauzate de conflictele militare sau de actele de intervenție ilicită asupra aviației civile, precum și evaluarea probabilităților și posibilităților consecințe ale dezastrelor naturale sau urgențelor medicale publice. Măsurile pregătitoare trebuie să includă elaborarea inițială a unor proiecte de planuri de contingență privind dezastrelor naturale, urgențe medicale publice, conflicte militare sau acte de intervenție ilicită asupra aviației civile care pot afecta disponibilitatea spațiului aerian pentru operațiunile cu aeronave civile și/sau furnizarea serviciilor de trafic aerian și/sau a serviciilor conexe. Trebuie să se aibă în vedere că ocolirea, cu notificarea imediată, a unor anumite porțiuni de spațiu aerian necesită eforturi deosebite din partea autorităților ATS responsabile pentru porțiunile adiacente de spațiu aerian și din partea operatorilor aeriieni internaționali în ceea ce privește planificarea rutelor sau a serviciilor alternative. Din acest motiv, autoritățile ATS implicate trebuie să depună toate eforturile posibile pentru a anticipa necesitatea unor asemenea măsuri alternative;”.

9. Suplimentul E „Nivelul acceptabil de siguranță” se modifică și se înlocuiește cu anexa nr. 2, care face parte integrantă din prezentul ordin.

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

Ministrul transporturilor și infrastructurii,
Anca Daniela Boagiu

Stabilirea cadrului pentru implementarea și menținerea unui sistem de management al siguranței (SMS) (a se vedea cap. 2 pct. 2.27.4)

Introducere

Prezenta anexă stabilește cadrul pentru implementarea și menținerea unui sistem de management al siguranței (SMS) de către un furnizor de servicii de trafic aerian. Un SMS este un sistem de management pentru administrarea datelor privind siguranța de către o organizație. Cadrul conține 4 componente și douăsprezece elemente care reprezintă cerințele minime pentru implementarea SMS. Implementarea cadrului trebuie să fie proporțională cu dimensiunea organizației și cu complexitatea serviciilor furnizate. Această anexă include, de asemenea, o scurtă detaliere a fiecărui element aferent cadrului.

1. Politica și obiectivele de siguranță

1.1. Angajamentul și responsabilitatea managementului

1.2. Răspunderea privind siguranța

1.3. Numirea personalului cu funcții de răspundere privind siguranța

1.4. Coordonarea planificării acțiunilor pentru situații de urgență

1.5. Documentație SMS

2. Managementul riscurilor privind siguranța

2.1. Identificarea pericolelor

2.2. Evaluarea și diminuarea riscurilor privind siguranța

3. Asigurarea siguranței

3.1. Monitorizarea și măsurarea performanței privind siguranța

3.2. Managementul schimbărilor

3.3. Îmbunătățirea continuă a SMS

4. Promovarea siguranței

4.1. Formare și instruire

4.2. Diseminarea informațiilor privind siguranța

1. Politica și obiectivele de siguranță

1.1. Angajamentul și responsabilitatea managementului

Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să definească politica de siguranță în conformitate cu cerințele internaționale și naționale, care trebuie să fie semnată de directorul general al organizației. Politica de siguranță trebuie să reflecte răspunderea organizațională privind siguranța, trebuie să includă o declarație clară privind alocarea resurselor necesare pentru implementarea politicii de siguranță, semnată și ștampilată, și trebuie să fie afișată în cadrul organizației. Politica de siguranță trebuie să cuprindă procedurile de raportare privind siguranța; trebuie să specifice în mod clar tipurile de comportamente în mediul operațional care sunt inacceptabile și trebuie să includă condițiile în care nu se aplică măsuri disciplinare. Politica de siguranță trebuie revizuită periodic pentru a se asigura că aceasta este relevantă și potrivită organizației.

1.2. Răspunderea privind siguranța

Directorul general al furnizorului de servicii de trafic aerian, independent de alte atribuții, are responsabilitatea și răspunderea finală, în numele furnizorului de servicii de trafic aerian, pentru implementarea și menținerea unui SMS. Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie, de asemenea, să stabilească răspunderile tuturor membrilor cu funcții de conducere din cadrul organizației, independent de alte atribuții, precum și pe cele ale angajaților în ceea ce privește performanța siguranței din SMS. Responsabilitățile, răspunderile și competențele privind siguranța trebuie documentate și comunicate în cadrul organizației și trebuie să includă o descriere a nivelurilor managementului privind competența în luarea deciziilor referitoare la riscurile acceptabile în domeniul siguranței.

1.3. Numirea personalului cu funcții de răspundere privind siguranța

Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să numească un director pentru siguranță, care să fie persoană de contact și responsabilul cu implementarea și menținerea unui SMS eficient.

1.4. Coordonarea planificării acțiunilor pentru situații de urgență

Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să ia măsuri ca un plan de acțiune pentru situații de urgență, care prevede tranziția ordonată și eficientă de la operațiuni în condiții normale la cele în situații de urgență și înapoi la cele în condiții normale, să fie coordonat corespunzător cu planurile de acțiune pentru situații de urgență ale acelor organizații cu care trebuie să interacționeze pe timpul furnizării serviciilor sale.

1.5. Documentație SMS

Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să elaboreze un plan de implementare a SMS, aprobat de personalul de conducere al organizației, care definește modul de abordare al organizației față de managementul siguranței într-o manieră care să întrunească obiectivele de siguranță ale acesteia. Organizația trebuie să elaboreze și să mențină documentația SMS care să descrie obiectivele și politica de siguranță, cerințele SMS, procesele și procedurile SMS, răspunderile, responsabilitățile și competențele privind procesele, procedurile și rezultatele SMS. De asemenea, ca parte integrantă a documentației SMS, furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să elaboreze și să mențină un manual de management al siguranței (MMS) pentru a face cunoscut modul de abordare privind managementul siguranței în cadrul organizației.

2. Managementul riscurilor privind siguranța

2.1. Identificarea pericolelor

Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să elaboreze și să mențină un proces formal, prin care să se asigure că pericolele din domeniul operațional sunt identificate. Identificarea pericolelor se bazează pe o combinație de metode reactive, pro-active și predictive de colectare a datelor privind siguranța.

2.2. Evaluarea și diminuarea riscurilor privind siguranța

Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să elaboreze și să mențină un proces formal, prin care să se asigure analizarea, evaluarea și controlul riscurilor privind siguranța în furnizarea serviciilor de trafic aerian.

3. Asigurarea siguranței

3.1. Monitorizarea și măsurarea performanței privind siguranța

Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să elaboreze și să mențină mijloacele pentru a verifica performanța privind siguranța în cadrul organizației și să valideze eficacitatea mijloacelor de control al riscurilor privind siguranța. Performanța privind siguranța în cadrul organizației trebuie să fie verificată în concordanță cu indicatorii de performanță și cu valorile-țintă privind performanța în domeniul siguranței.

3.2. Managementul schimbărilor

Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să elaboreze și să mențină un proces formal pentru a identifica schimbările în cadrul organizației care pot influența procesele și serviciile implementate, pentru a descrie aranjamentele privind asigurarea performanței în domeniul siguranței înaintea implementării schimbărilor și pentru a elimina sau a modifica mijloacele de control al riscurilor privind siguranța care nu mai sunt necesare sau eficiente din cauza schimbărilor din mediul operațional.

3.3. Îmbunătățirea continuă a SMS

Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să elaboreze și să mențină un proces formal pentru a identifica motivele performanțelor sub nivelurile stabilite în SMS, pentru a determina implicațiile în domeniul operațional ale performanțelor sub nivelurile stabilite în SMS și pentru a elimina sau a diminua asemenea cauze.

4. Promovarea siguranței

4.1. Formare și instruire

Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să elaboreze și să mențină un program de instruire în domeniul siguranței prin

care să se asigure că personalul este instruit și competent pentru a-și îndeplini atribuțiile în domeniul SMS. Domeniul instruirii privind siguranța trebuie să fie adecvat gradului de implicare a fiecărei persoane în cadrul SMS.

4.2. Diseminarea informațiilor privind siguranța

Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să elaboreze și să mențină canale oficiale de comunicație, prin care să se asigure că tot personalul este informat cu privire la SMS, prin care să fie diseminate informații critice privind siguranța și prin care să fie explicate necesitatea și oportunitatea inițierii anumitor măsuri de siguranță și de ce procedurile de siguranță sunt introduse sau schimbate.

ANEXA Nr. 2

(Suplimentul E la RACR-ATS)

Suplimentul E

Stabilirea cadrului pentru implementarea și menținerea Programului național de siguranță (SSP)

Această anexă prezintă cadrul pentru implementarea și menținerea unui program național de siguranță (SSP) definit ca un sistem de management pentru administrarea siguranței la nivel național. Implementarea SSP este proporțională cu volumul și complexitatea sistemului național de aviație și poate necesita coordonarea mai multor autorități cu responsabilități în domeniul aviației civile. Cadrul SSP inclus în acest supliment și cadrul pentru implementarea și menținerea unui sistem de management al siguranței (SMS) prezentat în anexa nr. 6 la RACR-ATS trebuie considerate complementare, cu toate că acestea cadre sunt distincte.

Un program național de siguranță trebuie să includă următoarele componente, a căror descriere se regăsește în Suplimentul D din Amendamentul 47-B la Anexa nr. 11 la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944.

1. Politica și obiectivele de siguranță la nivel național

1.1. Cadrul legislativ național privind siguranța

1.2. Responsabilitățile și răspunderile la nivel național privind siguranța

1.3. Investigarea accidentelor și incidentelor

1.4. Politica de aplicare

2. Managementul riscurilor la nivel național privind siguranța

2.1. Cerințe de siguranță pentru SMS al furnizorului de servicii

2.2. Acord referitor la performanța privind siguranța furnizorului de servicii

3. Asigurarea siguranței la nivel național

3.1. Supravegherea siguranței

3.2. Colectarea, analizarea și schimbul de date privind siguranța

3.3. Date privind siguranța care conduc la stabilirea valorilor-țintă pentru supravegherea în domeniile care prezintă cel mai mare interes

4. Promovarea siguranței la nivel național

4.1. Instruire pe plan intern, comunicare și diseminare a informațiilor privind siguranța

4.2. Instruire pe plan extern, comunicare și diseminare a informațiilor privind siguranța

NOTĂ: În contextul acestui supliment, sintagma „furnizor de servicii” se referă la orice organizație care furnizează servicii în domeniul aviației. Această sintagmă include organizațiile de instruire autorizate expuse la riscuri de siguranță pe timpul furnizării serviciilor, operatorii aerieni, organizațiile de întreținere autorizate, organizațiile responsabile pentru proiectarea de tip și/sau producția de aeronave, furnizorii de servicii de trafic aerian și aerodromurile certificate, după caz.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„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.

