

Ordin nr. 233/2010

din 22/03/2010

Publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 257 din 21/04/2010

privind modificarea si completarea anexei la Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.148/2008 pentru aprobarea Reglementarii aeronautice civile romane privind proiectarea si exploatarea tehnica a aerodromurilor - RACR-AD-PETA, editia 1/2008

In temeiul art. 5 alin. (4) din Hotararea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea si functionarea Ministerului Transporturilor si Infrastructurii, cu modificarile si completarile ulterioare,

ministrul transporturilor si infrastructurii emite urmatorul ordin:

Art. I. - Anexa la Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.148/2008 pentru aprobarea Reglementarii aeronautice civile romane privind proiectarea si exploatarea tehnica a aerodromurilor - RACR-AD-PETA, editia 1/2008, publicat in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 692 si 692 bis din 10 octombrie 2008, se modifica si se completeaza asa cum urmeaza:

1. La "Reguli de amendare", alineatul (4) se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"(4) Detinatorii reglementarii vor inregistra fiecare amendament in tabelul «Indexul amendamentelor» si vor opera modificarile corespunzatoare in textul reglementarii. Prezentele reguli de amendare nu se refera si la alte activitati sau operatiuni pe care detinatorii exemplarelor amendate trebuie sa le indeplineasca, potrivit tuturor prevederilor legale incidente acestor detinatori, in pregatirea implementarii si in aplicarea efectiva a noilor prevederi regulamentare (de exemplu, instruirea personalului, elaborarea de proceduri si instructiuni specifice de aplicare, proceduri operationale etc.)."

2. La capitolul 1, in nota introductiva, primul paragraf se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"Nota introductiva. - Prezenta reglementare contine reguli si recomandari (specificatii) care prescriu caracteristicile fizice si suprafetele de limitare a obstacolelor pentru aerodromuri, precum si anumite facilitati si servicii tehnice asigurate in mod normal pe un aerodrom. Reglementarea contine de asemenea specificatii referitoare la obstacole aflate in afara acestor suprafete de limitare. Aceste specificatii nu au scopul sa limiteze sau sa reglementeze operarea aeronavelor."

3. La capitolul 1 sectiunea 1.1, definitiile sintagmelor "obstacol", "pista instrumentala" si "program de siguranta" se modifica si vor avea urmatorul cuprins:

"Obstacol. Toate obiectele fixe (temporare sau permanente) si mobile sau parti ale acestora care:

- a) sunt amplasate pe suprafata de miscare a aeronavelor; sau
- b) se extind deasupra unei suprafete definite, destinata sa protejeze aeronavele in zbor; sau
- c) se afla in afara acestor suprafete si au fost evaluate ca reprezentand un pericol pentru navigatia aeriana.

Pista instrumentala. Unul dintre urmatoarele tipuri de piste, destinat operarii aeronavelor folosind proceduri de apropiere instrumentala:

a) Pista pentru apropiere de neprecizie. Pista instrumentala deservita de mijloace vizuale si de un echipament/sistem de apropiere (mijloc nevizual), care asigura cel putin ghidarea adecvata in directie pentru o apropiere directa.

b) Pista pentru apropiere de precizie, categoria I. Pista instrumentala deservita de un ILS si/sau un MLS, precum si de mijloace vizuale si care poate fi utilizata pentru apropiere cu o inaltime de luare a deciziei de cel putin 60 m (200 ft) si o vizibilitate de cel putin 800 m sau o distanta vizuala in lungul pistei de cel putin 550 m.

c) Pista pentru apropiere de precizie, categoria II. Pista instrumentala deservita de un ILS, precum si cu mijloace vizuale si care poate fi utilizata pentru apropiere cu o inaltime de luare a deciziei sub 60 m (200 ft), dar nu mai mica de 30 m (100 ft), si o distanta vizuala in lungul pistei de cel putin 300 m.

d) Pista pentru apropiere de precizie, categoria III. Pista instrumentala deservita de un ILS care asigura ghidarea catre si pe suprafata pistei si care:

A. poate fi utilizata pentru apropiere cu o inaltime de luare a deciziei mai mica de 30 m (100 ft) sau fara inaltime de luare a deciziei si o distanta vizuala in lungul pistei de cel putin 175 m;

B. poate fi utilizata pentru apropiere cu o inaltime de luare a deciziei sub 15 m (50 ft) sau fara inaltime de luare a deciziei si o distanta vizuala in lungul pistei mai mica de 175 m, dar nu mai mica de 50 m;

C. poate fi utilizata pentru operatiuni fara limitari ale inaltimei de luare a deciziei si ale distantei vizuale in lungul pistei.

Program de siguranta. Un set integrat de reglementari si activitati care vizeaza imbunatatirea sigurantei."

4. La capitolul 1 sectiunea 1.4, inaintea paragrafului 1.4.1 se introduce o nota, cu urmatorul cuprins:

"Nota. - Scopul acestor specificatii este de a asigura stabilirea unui regim de reglementare, astfel incat conformitatea cu specificatiile prezentei reglementari sa poata fi realizata efectiv. Cea mai eficace si transparenta modalitate de asigurare a conformitatii cu specificatiile aplicabile este existenta unei entitati separate de supervizare a sigurantei si a unui mecanism de supervizare a sigurantei bine definit, cu sustinere legislativa adecvata, care sa permita functionarea reglementarilor de siguranta pe aerodromuri. Cand un aerodrom obtine un certificat, aceasta semnifica pentru operatorii aerieni si alte organizatii care opereaza pe aerodrom ca, la momentul certificarii, aerodromul indeplineste specificatiile privind operarea si facilitatile sale si ca are, potrivit autoritatii de certificare, capacitatea sa mentina aceste specificatii pe durata de valabilitate a certificatului. Procesul de certificare stabileste, de asemenea, orientarea de baza pentru monitorizarea continua a conformitatii cu specificatiile. Informatii asupra statutului de certificare a aerodromurilor se publica in Publicatia de Informare Aeronautica (AIP). Vezi paragraful 2.13.1."

5. La capitolul 1 sectiunea 1.4, paragraful 1.4.3 se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"1.4.3. Cadrul de reglementare, constituit de RACR-AD-AADC: Autorizarea aerodromurilor civile, editia in vigoare, include stabilirea criteriilor si procedurilor pentru autorizarea aerodromurilor civile."

6. La capitolul 1, sectiunea 1.5 se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"1.5. Managementul sigurantei

1.5.1. Autoritatea de stat trebuie sa stabileasca un program de siguranta, cu scopul de a realiza un nivel de siguranta acceptabil in aviatia civila.

1.5.2. Nivelul de siguranta acceptabil care trebuie realizat se stabileste de autoritatea de stat.

1.5.3. Ca parte a programului de siguranta al statului, un aerodrom autorizat trebuie sa implementeze un sistem de management al sigurantei adecvat, care sa asigure cel putin:

a) identificarea pericolelor la adresa sigurantei;

b) implementarea actiunilor corective necesare pentru mentinerea performantei convenite in domeniul sigurantei;

c) monitorizarea continua si evaluarea regulata a performantei in domeniul sigurantei;

d) imbunatatirea continua a performantei generale a sistemului de management al sigurantei.

1.5.4. Un sistem de management al sigurantei trebuie sa defineasca precis liniile de responsabilitate in toata structura unui aerodrom autorizat, inclusiv responsabilitatile directe pentru siguranta ale managementului superior."

7. La capitolul 2 sectiunea 2.9, paragraful 2.9.3 se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"2.9.3. Pentru a usura respectarea prevederilor paragrafelor 2.9.1 si 2.9.2, trebuie efectuate controale zilnice ale suprafetei de miscare, cel putin o data pentru pistele avand cifra de cod 1 sau 2 si de cel putin doua ori pentru pistele avand cifra de cod 3 sau 4."

8. La capitolul 2 sectiunea 2.11, paragrafele 2.11.3 si 2.11.4 se modifica si vor avea urmatorul cuprins:

"2.11.3. Modificarile nivelului de protectie asigurat pe un aerodrom pentru salvare si stingerea incendiilor trebuie notificate serviciilor de trafic aerian si de informare aeronautica, pentru a le permite acestora sa asigure informarea necesara a aeronavelor care sosesc sau pleaca. Cand nivelul de protectie a redevenit normal, unitatile de mai sus trebuie anuntate in consecinta.

Nota. - Modificarile nivelului de protectie fata de cel asigurat in mod normal pe aerodrom se pot produce ca urmare a schimbarii cantitatilor de agenti de stingere disponibile, a echipamentelor utilizate pentru transportarea agentilor, a personalului insarcinat cu utilizarea echipamentelor etc.

2.11.4. O modificare ar trebui sa fie exprimata in termenii noii categorii de servicii de salvare si stingere incendii disponibile pe aerodrom."

9. La capitolul 2 sectiunea 2.13 paragraful 2.13.1, litera a) se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"a) informatii cu privire la statutul de certificare a aerodromului si conditiile aerodromului (conform sectiunilor 1.4, 2.9, 2.10, 2.11 si 2.12);"

10. La capitolul 5 sectiunea 5.2, dupa paragraful 5.2.8.3 se introduc doua noi paragrafe, paragrafele 5.2.8.3¹ si 5.2.8.3², cu urmatorul cuprins:

"5.2.8.3¹. Unde este necesar sa se evidentieze proximitatea unei pozitii de asteptare la pista, ar trebui sa se asigure un marcaj puternic contrastant al axului caii de rulare.

Nota. - Asigurarea unui marcaj contrastant al caii de rulare poate fi o componenta a masurilor de prevenire a incursiunilor neautorizate pe pista.

5.2.8.3². Unde sunt prevazute, marcajele contrastante ale axului caii de rulare trebuie aplicate la toate intersectiile cale de rulare/pista de pe aerodrom."

11. La capitolul 5 sectiunea 5.2, dupa paragraful 5.2.8.6 se introduce un nou paragraf, paragraful 5.2.8.6¹, cu urmatorul cuprins:

"5.2.8.6¹. Unde se asigura, marcajul contrastant al axului caii de rulare trebuie sa se extinda de la pozitia de asteptare la pista, varianta A (definita conform figurii 5-6 «Marcajele caii de rulare»), la o distanta de pana la 45 m (cuprinzand cel putin 3 linii intrerupte) in directia de rulare pentru indepartare de pista sau pana la urmatoarea pozitie de asteptare la pista, daca este cuprinsa in distanta de 45 m."

12. La capitolul 5 sectiunea 5.2, dupa paragraful 5.2.8.7 se introduce un nou paragraf, paragraful 5.2.8.7¹, cu urmatorul cuprins:

"5.2.8.7¹. Marcajul contrastant al axului caii de rulare trebuie realizat asa cum se arata in figura 5-6A."

13. La capitolul 5 sectiunea 5.2, dupa paragraful 5.2.8.7¹ se introduce figura 5-6A "Marcaj axial contrastant

al caii de rulare":

Figura 5-6A*). Marcaj axial contrastant al caii de rulare

*) Figura 5-6A este reprodusa in facsimil.

14. La capitolul 5 sectiunea 5.2, paragraful 5.2.16.2 se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"5.2.16.2. Unde este necesar din motive operationale, cum ar fi pe o cale de rulare de peste 60 m latime sau pentru a sprijini prevenirea incursiunilor la pista, se recomanda ca un panou cu instructiuni obligatorii sa fie suplimentat cu un marcaj cu instructiuni obligatorii."

15. La capitolul 5 sectiunea 5.2, dupa paragraful 5.2.16.2 se introduce un nou paragraf, paragraful 5.2.16.2¹, cu urmatorul cuprins:

"5.2.16.2¹. Marcajele cu instructiuni obligatorii pe cai de rulare, unde litera de cod este A, B, C sau D, trebuie amplasate transversal pe calea de rulare, localizate pe axul caii de rulare si pe partea de oprire a marcajului pozitiei de asteptare la pista, asa cum se arata in figura 5-9 lit. a). Distanța dintre cea mai apropiata margine a marcajului si marcajul pozitiei de asteptare la pista sau marcajul axial al caii de rulare nu va fi mai mica de 1 m."

16. La capitolul 5 sectiunea 5.2, paragraful 5.2.16.3 se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"5.2.16.3. Marcajul cu instructiuni obligatorii pe caile de rulare, unde litera de cod este E sau F, trebuie amplasat pe ambele parti ale marcajului axului caii de rulare si pe partea de asteptare a marcajului pozitiei de asteptare la pista, asa cum se arata in figura 5-9 lit. b). Distanța dintre cea mai apropiata margine a marcajului si marcajul pozitiei de asteptare la pista sau marcajul axului caii de rulare nu va fi mai mica de 1 m."

17. La capitolul 5 sectiunea 5.2, paragraful 5.2.16.8 se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"5.2.16.8. Inaltimea caracterelor de inscripționare ar trebui sa fie de 4 m pentru inscriptii unde litera de cod este C, D, E sau F si de 2 m unde litera de cod este A sau B. Inscriptiile ar trebui sa aiba forma si proportiile aratate in apendicele 3."

18. La capitolul 5 sectiunea 5.2, figura 5-9 se modifica si se inlocuieste dupa cum urmeaza:

Figura 5-9*). Marcaj cu instructiuni obligatorii

*) Figura 5-9 este reprodusa in facsimil.

19. La capitolul 5 sectiunea 5.3, paragraful 5.3.17.7 se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"5.3.17.7. Luminile laterale de cale de rulare trebuie sa fie lumini fixe de culoare albastra. Luminile trebuie sa se vada pana la cel puțin 75° deasupra orizontului si la toate azimuturile necesare pentru a asigura ghidarea unui pilot care ruleaza in orice directie. La o intersectie, o iesire sau o curba, luminile trebuie mascate, pe cat posibil, astfel incat sa nu fie vizibile de pe directiile in care ele pot fi confundate cu alte lumini."

20. La capitolul 5 sectiunea 5.3, dupa paragraful 5.3.17.7 se introduce un nou paragraf, paragraful 5.3.17.8, cu urmatorul cuprins:

"5.3.17.8. Intensitatea balizajului luminos marginal al caii de rulare trebuie sa fie de cel puțin 2 cd de la 0° la 6° vertical si de 0,2 cd la orice unghi vertical intre 6° si 75°."

21. La capitolul 5, dupa sectiunea 5.3.24 se introduce o noua sectiune, sectiunea 5.3.24¹, cu urmatorul cuprins:

"5.3.24¹. Sistem avansat de ghidare vizuala pentru andocare

Aplicare

Nota 1. - Sistemele avansate de ghidare vizuala pentru andocare (Advanced visual docking guidance systems/A-VDGS) includ acele sisteme care, in plus fata de informatii legate de azimutul de baza si pasiv si pozitia de oprire, ofera pilotilor informatii de ghidare activa (de obicei bazata pe senzori), cum ar fi: indicatii privind tipul de aeronava (conform Documentului ICAO 8643), informatii legate de distanta ramasa si viteza de apropiere. Informatiile de ghidare la andocare sunt asigurate de obicei pe o singura unitate de afisare.

Nota 2. - Un A-VDGS poate furniza informatii de ghidare la andocare in 3 etape: captarea aeronavei de catre sistem, aliniamentul aeronavei in azimut si informatii despre pozitia de oprire.

5.3.24¹.1. Se recomanda ca un A-VDGS sa fie asigurat acolo unde este de dorit a se confirma tipul corect de aeronava pentru care este asigurata ghidarea si/sau pentru a indica linia centrala a pozitiei de stationare in folosinta, acolo unde este asigurata mai mult de una.

5.3.24¹.2. Un A-VDGS trebuie sa fie potrivit pentru toate tipurile de aeronava pentru care este destinata pozitia de stationare.

5.3.24¹.3. Un A-VDGS trebuie utilizat numai in conditiile in care sunt specificate performantele operationale.

Nota 1. - Utilizarea unui A-VDGS in conditii de vizibilitate, vreme si iluminarea fundalului, atat ziua, cat si noaptea, va trebui sa fie specificata.

Nota 2. - Se solicita atentie pentru proiectarea si instalarea sistemului la fata locului pentru a se asigura de faptul ca orbirea, reflexia luminii soarelui sau alta lumina din apropiere nu degradeaza claritatea si vizibilitatea

reperelor vizuale furnizate de sistem.

5.3.24¹.4. Informatiile de ghidare la andocare furnizate de un A-VDGS nu trebuie sa intre in conflict cu cele furnizate de sistemul de ghidare la andocare conventional la o pozitie de stationare aeronava, daca ambele tipuri sunt asigurate si sunt in uz operational. Trebuie asigurata o metoda care sa indice faptul ca un A-VDGS nu este in uz operational sau nu este utilizabil.

Amplasare

5.3.24¹.5. Un A-VDGS trebuie pozitionat astfel incat sa asigure o ghidare neobstructionata si lipsita de ambiguitate pentru persoanele responsabile si pentru persoanele care asista andocarea aeronavei prin manevra de andocare.

Nota. - In mod normal, pilotul comandant este responsabil pentru andocarea aeronavei. Totusi, in anumite circumstante, o alta persoana poate fi responsabila si aceasta persoana poate fi conducatorul vehiculului ce tracteaza aeronava.

Caracteristici

5.3.24¹.6. A-VDGS trebuie sa asigure cel putin urmatoarele informatii pentru ghidare in etapa corespunzatoare a manevrei de andocare:

- a) o indicatie de oprire in caz de urgenta;
- b) tipul si modelul aeronavei pentru care este asigurata ghidarea;
- c) o indicatie privind decalarea laterala a aeronavei comparativ cu linia centrala a pozitiei de stationare;
- d) directia de corectare a azimutului necesara pentru a corecta decalarea fata de linia centrala a pozitiei de stationare;
- e) o indicatie a distantei pana la pozitia de oprire;
- f) o indicatie a momentului in care aeronava a atins pozitia corecta de oprire; si
- g) un avertisment in cazul in care aeronava depaseste pozitia corespunzatoare de oprire.

5.3.24¹.7. A-VDGS trebuie sa fie capabil sa furnizeze informatii de ghidare la andocare pentru toate vitezele de rulare adoptate in timpul manevrelor de andocare.

5.3.24¹.8. Timpul scurs de la determinarea decalarii laterale pana la afisarea acesteia nu trebuie sa duca la devierea aeronavei de la linia centrala cu mai mult de 1 m, atunci cand se opereaza in conditii normale.

5.3.24¹.9. Se recomanda ca informatia referitoare la decalarea aeronavei fata de linia centrala a pozitiei de stationare si distanta pana la pozitia de oprire sa fie asigurate cu acuratetea din tabelul 5.X, atunci cand sunt afisate.

Informatii de ghidare	devierea max. la pozitia de oprire (zona de oprire)		devierea max. la 9 m de pozitia de oprire		devierea max. la 15 m de pozitia de oprire		devierea max. la 25 m de pozitia de oprire	
Azimut	± 250 mm		± 340 mm		± 400 mm		± 500 mm	
Distanta	± 500 mm		± 1.000 mm		± 1.300 mm		Nu se specifica.	

Tabelul 5.X. Acuratetea recomandata pentru decalare

5.3.24¹.10. Simbolurile si grafica utilizate pentru a descrie informatiile de ghidare trebuie sa fie intuitiv reprezentative pentru tipul de informatii furnizate.

Nota. - Utilizarea culorii trebuie sa fie adecvata si trebuie sa urmeze conventia semnalelor, de exemplu, rosu, galben si verde inseamna, respectiv: pericol, atentie si conditii normale/corecte. Trebuie luat in considerare si efectul culorilor contrastante.

5.3.24¹.11. Informatii referitoare la decalarea laterala a aeronavei fata de linia centrala a pozitiei de stationare trebuie furnizate cu cel putin 25 m inainte de pozitia de oprire.

Nota. - Indicarea distantei de la aeronava pana la pozitia de oprire poate fi codificata in culori si prezentata la o rata si o distanta proportionale cu rata actuala de apropiere si cu distanta de apropiere a aeronavei de punctul de oprire.

5.3.24¹.12. Distanta continua de apropiere si rata de apropiere trebuie furnizate de la cel putin 15 m inainte de pozitia de oprire.

5.3.24¹.13. Se recomanda ca, acolo unde este asigurata, distanta de apropiere afisata numeric sa fie furnizata in metri, numere intregi, pana la pozitia de oprire si afisata la o zecimala cu cel putin 3 m inainte de pozitia de oprire.

5.3.24¹.14. Pe parcursul manevrei de andocare, trebuie asigurate mijloace adecvate pe A-VDGS pentru a indica necesitatea opririi imediate a aeronavei. Intr-o astfel de situatie, care include o defectiune a A-VDGS, nicio alta informatie nu trebuie sa fie afisata.

5.3.24¹.15. Prevederi pentru initierea unei opriri imediate in cadrul procedurii de andocare trebuie puse la dispozitia personalului responsabil cu siguranta operationala a pozitiei de stationare.

5.3.24¹.16. Se recomanda afisarea cuvintului «STOP» cu caractere rosii atunci cand este necesara incetarea imediata a manevrei de andocare."

22. La capitoul 5 sectiunea 5.4, dupa paragraful 5.4.2.12 se introduce un nou paragraf, paragraful

5.4.2.12¹, cu urmatorul cuprins:

"5.4.2.12¹. Unde, datorita factorilor de mediu sau altor factori, este necesara asigurarea contrastului inscriptiei de pe un panou cu instructiuni obligatorii, marginea exterioara a inscriptiei de culoare alba ar trebui sa fie suplimentata cu linie neagra de 10 mm latime pentru pistele cu numere de cod 1 si 2, respectiv de 20 mm latime pentru pistele cu numere de cod 3 si 4."

23. La capitolul 5 sectiunea 5.4, dupa paragraful 5.4.3.17 paragraful 5.4.3.20 se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"5.4.3.18. Un panou de semnalizare a degajarii pistei trebuie amplasat cel putin pe o parte a caii de rulare. Distanta dintre panou si axul unei piste nu trebuie sa fie mai mica decat cea mai mare din urmatoarele:

- a) distanta dintre axul pistei si perimetrul zonei critice/sensibile ILS/MLS; sau
- b) distanta dintre axul pistei si marginea inferioara a suprafetei interioare de tranzitie."

24. La capitolul 6, dupa sectiunea 6.3 se introduce o noua sectiune, sectiunea 6.4, cu urmatorul cuprins:

"6.4. Turbine eoliene

6.4.1. O turbina eoliana va fi marcata sau balizata luminos daca a fost stabilit ca reprezinta un obstacol.

Nota. - Vezi 4.3.1 si 4.3.2.

Marcaje

6.4.2. Se recomanda ca palele rotorului, nacela si 2/3 din partea superioara a turnului turbinei eoliene sa fie vopsite in alb, cu exceptia cazurilor cand s-a stabilit altfel pe baza unui studiu aeronautic.

Balizarea luminoasa

6.4.3. Se recomanda ca, atunci cand se considera necesar balizajul luminos, sa se foloseasca lumini de obstacolare de intensitate medie. In cazul unui parc eolian, respectiv un grup de doua sau mai multe turbine, acesta ar trebui considerat un obiect mai mare, iar luminile sa fie instalate astfel incat:

- a) sa permita identificarea perimetrului parcului eolian;
- b) sa respecte distanta maxima admisibila, conform sectiunii 6.3.14, intre lampile de pe un perimetru, cu exceptia cazurilor cand o analiza de specialitate arata ca se poate folosi o distanta mai mare;
- c) atunci cand se folosesc lumini intermitente, acestea sa clipeasca concomitent; si
- d) oricare dintre turbinele cu inaltime semnificativ mai mare din componenta unui parc eolian sa poata fi identificate, oriunde sunt localizate.

6.4.4. Se recomanda instalarea luminilor de obstacolare pe nacele astfel incat sa se asigure vizibilitate neingradita pentru aeronavele care se apropie din orice directie."

25. La capitolul 9 sectiunea 9.1 paragraful 9.1.2, nota devine nota 1, cu urmatorul cuprins:

"Nota 1. - Exemple de situatii de urgenta sunt: aeronave in situatii de pericol, sabotaje - inclusiv amenintari cu bomba, acte de piraterie aeriana, incidente create de marfurile periculoase, incendii la cladiri, dezastre naturale si urgente de sanatate publica."

26. La capitolul 9 sectiunea 9.1 paragraful 9.1.2, dupa nota 1 se introduce o noua nota, nota 2, cu urmatorul cuprins:

"Nota 2. - Exemple de urgente de sanatate publica sunt riscurile sporite pentru calatori sau marfa de a transmite la scara internationala boli contagioase prin intermediul transportului aerian ori un focar periculos de boala contagioasa care sa afecteze intr-o mare proportie personalul de aerodrom."

27. La capitolul 9 sectiunea 9.1 paragraful 9.1.3, nota devine nota 1, cu urmatorul cuprins:

"Nota 1. - Exemple de institutii sunt:

- pe aerodrom: unitati de control trafic aerian, serviciile de salvare si stingere a incendiilor, administratia aerodromului, serviciile medicale si de ambulanta, operatorii de aeronave, serviciile de securitate si politie;
- in afara aerodromului: servicii de pompieri, politie, autoritati de sanatate publica (incluzand servicii medicale si de ambulanta, spitale si servicii de sanatate publica), unitati militare, precum si patrute de supraveghere a porturilor ori paza de coasta."

28. La capitolul 9 sectiunea 9.1 paragraful 9.1.3, dupa nota 1 se introduce o noua nota, nota 2, cu urmatorul cuprins:

"Nota 2. - Serviciile de sanatate publica includ planurile pentru reducerea efectelor negative asupra comunitatii determinate de evenimente legate de sanatate si asigurarea serviciilor sanitare catre populatie, mai degraba decat serviciile medicale individuale."

29. La capitolul 9 sectiunea 9.2, nota introductiva se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"Nota introductiva. - Obiectivul principal al serviciilor de salvare si stingere a incendiilor este salvarea vietilor in cazul unui accident sau incident de aviatie produs pe un aerodrom sau in imediata vecinatate a acestuia. Serviciile de salvare si stingere incendii sunt furnizate in scopul crearii si mentinerii conditiilor de supravietuire, pentru a asigura cai de evacuare pentru ocupanti si a initia salvarea acelor ocupanti care sunt incapabili sa se salveze fara ajutor direct. Salvarea poate necesita folosirea de personal si echipament, altele decat cele prevazute initial pentru scopuri de salvare si stingere incendii.

Factorii cei mai importanti pentru o salvare eficienta intr-un accident al unei aeronave, cu posibilitati de supravietuire pentru ocupanti, sunt: antrenamentul personalului, eficacitatea echipamentelor, viteza de organizare a personalului si echipamentul de salvare si lupta impotriva incendiilor.

Nu sunt luate in considerare cerintele de stingere a incendiilor la cladiri si depozite de combustibili sau cele referitoare la acoperirea cu spuma a pistelor."

30. La capitolul 9 sectiunea 9.2, dupa paragraful 9.2.6 se introduce o nota, cu urmatorul cuprins:

"Nota. - Indrumari privind instruirea personalului, echipamentele de salvare pentru conditii de mediu dificile

si alte facilitati si servicii de salvare si stingerea incendiilor sunt prezentate in suplimentul A sectiunea 17."

31. La capitolul 9 sectiunea 9.2, dupa paragraful 9.2.11 se introduce un nou paragraf, paragraful 9.2.11¹, cu urmatorul cuprins:

"9.2.11¹. Se recomanda ca in cazul aerodromurilor unde sunt prevazute operatiuni cu avioane mai mari decat media unei categorii date sa se recalculeze cantitatile de apa, iar cantitatea de apa destinata producerii de spuma si ratele de aplicare a acesteia sa fie marite corespunzator."

32. La capitolul 9 sectiunea 9.2, in tabelul 9-2 se adauga o noua coloana, coloana (7), cu urmatorul cuprins:

"kg/sec.
2,5
2,5
2,5
2,5
2,5
2,5
2,5
2,5
4,5
4,5
4,5"

33. La capitolul 9 sectiunea 9.2 tabelul 9-2, nota 1 devine nota, cu urmatorul cuprins:

"Nota. - Cantitatile de apa indicate in coloanele 2 si 4 se refera la lungimea medie a avioanelor dintr-o categorie data."

34. La capitolul 9 sectiunea 9.2 tabelul 9-2, nota 2 se abroga.

35. La capitolul 9 sectiunea 9.2, paragraful 9.2.17 se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"9.2.17. Agentii de stingere complementari trebuie sa respecte specificatiile corespunzatoare ale Organizatiei Internationale de Standardizare (ISO)*).

*) Vezi publicatia ISO 7202 (Pulberi)."

36. La capitolul 9 sectiunea 9.2, paragraful 9.2.18 se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"9.2.18. Ratele de descarcare pentru agentii complementari ar trebui sa nu fie inferioare celor prezentate in tabelul 9-2."

37. La capitolul 9 sectiunea 9.2, dupa paragraful 9.2.18 se introduce un nou paragraf, paragraful 9.2.18¹, cu urmatorul cuprins:

"9.2.18¹. Se recomanda ca substituirea pulberilor chimice uscate sa se faca numai printr-un agent de stingere avand capacitate de stingere echivalenta sau mai mare, pentru toate cazurile unde se asteapta folosirea unor agenti complementari."

38. La capitolul 9 sectiunea 9.2 paragraful 9.2.23, nota 2 se abroga.

39. La capitolul 9 sectiunea 9.2, dupa paragraful 9.2.23 se introduce un nou paragraf, paragraful 9.2.23¹, cu urmatorul cuprins:

"9.2.23¹. Se recomanda ca pentru indeplinirea obiectivelor operationale pe aerodromuri, in conditii de vizibilitate inferioare celor optime, in mod special in conditii de vizibilitate redusa, sa se asigure echipamente si proceduri de salvare si stingere a incendiilor."

40. La capitolul 9 sectiunea 9.2, paragraful 9.2.24 se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"9.2.24. Orice vehicule, altele decat cele care raspund primele la urgenta, utilizate pentru transportarea cantitatilor de agenti de stingere specificate in tabelul 9-2, trebuie sa asigure aplicarea continua a agentului de stingere si trebuie sa ajunga in cel mult 4 minute dupa apelul initial."

41. La capitolul 9 sectiunea 9.2, dupa paragraful 9.2.24 se introduce un nou paragraf, paragraful 9.2.24¹, cu urmatorul cuprins:

"9.2.24¹. Orice vehicule, altele decat cele care raspund la primul apel de urgenta, utilizate pentru transportarea cantitatilor de agenti de stingere specificate in tabelul 9-2, ar trebui sa asigure aplicarea

continua a agentilor de stingere si ar trebui sa ajunga la obiectiv in cel mult 3 minute de la apelul initial."

42. La capitolul 9, sectiunea 9.4 se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"9.4. Reducerea pericolului reprezentat de vietuitoarele salbatice

Nota. - Prezenta vietuitoarelor salbatice (pasari sau animale) pe aeroport si in vecinatatea acestuia reprezinta un pericol pentru siguranta operationala a aeronavelor.

9.4.1. Pericolul impactului aeronavelor cu vietuitoare salbatice pe aerodrom sau in vecinatatea acestuia trebuie sa fie evaluat prin:

a) stabilirea si aplicarea unei proceduri nationale pentru inregistrarea si raportarea cazurilor de impact al aeronavelor cu vietuitoarele salbatice;

b) colectarea de informatii de la operatorii aeronavelor, personalul aeroportuar, precum si din alte surse privind prezenta vietuitoarelor salbatice pe aerodrom sau in vecinatatea acestuia, constituind un pericol potential pentru operatiunile aeronavelor; si

c) evaluarea continua de catre personalul competent a pericolului reprezentat de vietuitoarele salbatice.

9.4.2. Rapoartele cazurilor de impact al aeronavelor cu vietuitoarele salbatice trebuie colectate si transmise la ICAO pentru a fi incluse in baza de date a Sistemului ICAO de informare privind impactul cu pasarile (IBIS).

9.4.3. Trebuie sa se actioneze pentru reducerea riscului asupra operatiunilor cu aeronave prin adoptarea unor masuri care sa minimizeze probabilitatea coliziunii dintre aeronave si vietuitoarele salbatice.

9.4.4. Autoritatile competente trebuie sa actioneze pentru eliminarea sau prevenirea amplasarii pe aerodrom sau in vecinatatea acestuia a deponeurilor de gunoi sau a altor surse de atractie pentru vietuitoarele salbatice, exceptand situatia in care o evaluare corespunzatoare indica faptul ca este putin probabil ca sursele respective sa creeze conditii de risc. Unde nu este posibila eliminarea amplasamentelor existente, autoritatile competente trebuie sa asigure ca orice risc pentru aeronave constituit de aceste amplasamente este evaluat si redus la un nivel admisibil.

9.4.5. Se recomanda acordarea atentiei cuvenite riscurilor pentru siguranta aviatiei legate de utilizarea terenurilor invecinate perimetrului aeroportuar, care poate atrage vietuitoarele salbatice."

43. La capitolul 10 sectiunea 10.2, paragraful 10.2.1 se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"10.2.1. Toate suprafetele de miscare, inclusiv pavajele (piste, cai de rulare, platforme si suprafete adiacente), trebuie inspectate, iar starea lor monitorizata permanent ca parte a programului de actiuni corective si preventive al aerodromului, in scopul evitarii si eliminarii oricaror obiecte/resturi pierdute care ar putea produce deteriorari ale aeronavelor sau ar putea afecta functionarea sistemelor acestora."

44. La capitolul 10 sectiunea 10.2 paragraful 10.2.1, nota devine nota 2 si se introduce nota 1, cu urmatorul cuprins:

"Nota 1. - Vezi 2.9.3 pentru inspectiile pe suprafata de miscare."

45. In apendicele 1, la sectiunea 3 paragraful 3.2, dupa litera f) se introduce o noua litera, litera g), cu urmatorul cuprins:

"g) Verde	
Limita galbena:	$x = 0,313$
Limita alba:	$y = 0,243 + 0,670x$
Limita albastra:	$y = 0,493 - 0,524x$
Factor de luminanta:	$beta = 0,10 \text{ (min)"}.$

46. In apendicele 1, la sectiunea 3 paragraful 3.4, partea introductiva se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"3.4. Cromaticitatea si factorii de luminanta ai culorilor panourilor si tablourilor luminescente sau translucide (iluminate din interior) se recomanda sa ramana in urmatoarele limite, daca sunt determinate in conditii standard:"

47. In apendicele 1, la sectiunea 3 paragraful 3.4, dupa litera d) se introduce o noua litera, litera e), cu urmatorul cuprins:

"e) Verde	
Limita galbena	$x = 0,313$
Limita alba	$y = 0,243 + 0,670x$
Limita albastra	$y = 0,493 - 0,524x$
Factor de luminanta	$beta = 0,10 \text{ minimum (conditii de zi)}$
Luminanta relativa fata de alb	5% (minimum)
(conditii de noapte)	30% (maximum) ".

48. In apendicele 1, figura A1-2 se modifica si se inlocuieste dupa cum urmeaza:

Figura A1-2*). Culori obisnuite pentru marcaje si panouri si tablouri iluminate din exterior

*) Figura A1-2 este reprodusa in facsimil.

49. In apendicele 1, figura A1-4 se modifica si se inlocuieste dupa cum urmeaza:

Figura A1-4*). Culori pentru panouri si tablouri luminescente sau translucide (iluminate din interior)

*) Figura A1-4 este reprodusa in facsimil.

50. In apendicele 2, la figura A2-9, dupa nota 2 se introduce o noua nota, nota 2¹, cu urmatorul cuprins:
"2¹. Pentru lumina rosie valorile se inmultesc cu 0,15."

51. In apendicele 2, la figura A2-10, dupa nota 2 se introduce o noua nota, nota 2¹, cu urmatorul cuprins:
"2¹. Pentru lumina rosie valorile se inmultesc cu 0,15."

52. In apendicele 2, la figura A2-10, nota 3 se modifica si va avea urmatorul cuprins:
"3. Pentru lumina galbena se inmultesc aceste valori cu 0,4."

53. In apendicele 4, la figura A4-2 se inlocuieste panoul de intrare interzisa/NO ENTRY dupa cum urmeaza:

54. In apendicele 4, la figura A4-2 se introduce o nota cu urmatorul cuprins:

"Nota. - Panourile de intrare interzisa/NO ENTRY care nu corespund dimensiunilor de mai sus vor fi inlocuite pana la 1 ianuarie 2012."

55. Dupa apendicele 6 se introduce un nou apendice, apendicele 7, cu urmatorul cuprins:

"APENDICE 7

CADRUL SISTEMELOR DE MANAGEMENT AL SIGURANTEI (SMS)

(Vezi cap. I paragraful 1.5.4)

Introducere

Aceste apendice prezinta cadrul pentru implementarea si mentinerea unui sistem de management al sigurantei (SMS) la un aerodrom certificat. Un SMS este un sistem de management pentru gestionarea sigurantei operationale la nivelul unei organizatii. Cadrul include 4 componente si 12 elemente reprezentand cerintele minime pentru implementarea unui SMS. Cadrul de implementare trebuie corelat cu dimensiunile organizatiei si cu complexitatea serviciilor furnizate. Acest apendice include si o scurta descriere a fiecarui element al cadrului organizatoric.

1. Politica si obiectivele de siguranta

- 1.1. Responsabilitatea si angajamentul managementului
- 1.2. Responsabilitatile in domeniul sigurantei
- 1.3. Desemnarea personalului-cheie in domeniul sigurantei
- 1.4. Coordonarea planificarii raspunsului la situatii de urgenta
- 1.5. Documentatia SMS

2. Managementul riscurilor pentru siguranta

- 2.1. Identificarea pericolelor
- 2.2. Evaluarea si limitarea riscurilor
3. Asigurarea sigurantei
 - 3.1. Monitorizarea si masurarea performantei in domeniul sigurantei
 - 3.2. Managementul schimbarii
 - 3.3. Imbunatatirea continua a SMS

4. Promovarea sigurantei

- 4.1. Instruire si educatie
- 4.2. Comunicarea in domeniul sigurantei
1. Politica si obiectivele de siguranta
- 1.1. Responsabilitatea si angajamentul managementului

Un aerodrom certificat trebuie sa defineasca politica organizatiei in domeniul sigurantei, care trebuie sa fie in acord cu cerintele nationale si internationale aplicabile si care trebuie semnata de conducatorul responsabil la nivelul organizatiei. Politica in domeniul sigurantei trebuie sa reflecte angajamentele organizationale privind siguranta; trebuie sa includa o declaratie clara privind asigurarea resurselor necesare implementarii politicii de siguranta; trebuie comunicata la nivelul organizatiei cu confirmare precisa. Politica in domeniul sigurantei va include procedurile de raportare a problemelor de siguranta; trebuie sa specifice care comportamente operationale sunt inacceptabile; trebuie sa precizeze conditiile in care nu se aplica sanctiuni disciplinare. Politica in domeniul sigurantei trebuie revizuita periodic pentru a fi relevanta si adecvata structurii

organizatorice.

1.2. Responsabilitatile in domeniul sigurantei

Un aerodrom certificat trebuie sa stabileasca un conducator responsabil, care, indiferent de celelalte functii, are raspunderea finala si responsabilitatea, in numele aerodromului certificat, pentru implementarea si intretinerea SMS. Aerodromul certificat trebuie, de asemenea, sa stabileasca responsabilitatile tuturor membrilor managementului, indiferent de celelalte functii, precum si ale personalului, in legatura cu performantele SMS in domeniul sigurantei. Responsabilitatile, raspunderile si autoritatile in domeniul sigurantei trebuie documentate si comunicate in intreaga structura organizatorica si trebuie sa includa definirea nivelelor manageriale cu autoritatea de a decide asupra acceptabilitatii riscurilor.

1.3. Desemnarea personalului-cheie in domeniul sigurantei

Un aerodrom certificat trebuie sa stabileasca un manager in domeniul sigurantei, care sa fie responsabil individual si punct de referinta pentru implementarea si intretinerea SMS.

1.4. Coordonarea planificarii raspunsului la situatii de urgenta

Un aerodrom certificat trebuie sa asigure un plan de raspuns pentru situatii de urgenta care sa asigure tranzitia de la operarea normala la operarea in conditii de urgenta si revenirea la operatiunile normale, sa fie coordonat adecvat cu planurile de raspuns la urgente ale acelor organizatii cu care trebuie sa conlucreze in timpul furnizarii serviciilor sale.

1.5. Documentatia SMS

Un aerodrom certificat trebuie sa dezvolte un plan de implementare a SMS, aprobat de managementul superior al organizatiei, care defineste abordarea gestionarii sigurantei intr-o maniera in care indeplineste obiectivele organizatiei in domeniul sigurantei. Organizatia va intocmi si intretine documentatia SMS care descrie politica si obiectivele in domeniul sigurantei, procesele si procedurile SMS, raspunderile, responsabilitatile si autoritatea privind procesele si procedurile, precum si rezultatele SMS. Tot ca o componenta a documentatiei SMS, un aerodrom certificat va intocmi si intretine un manual al sistemului de management al sigurantei (SMSM), pentru a difuza in intreaga structura organizatorica abordarea gestionarii sigurantei.

2. Managementul riscurilor pentru siguranta

2.1. Identificarea pericolelor

Un aerodrom certificat trebuie sa dezvolte si sa intretina un proces structurat care sa asigure identificarea pericolelor in timpul operarii. Identificarea pericolelor trebuie sa se sprijine pe o combinatie de metode reactive, proactive si predictive de achizitie a datelor in domeniul sigurantei.

2.2. Evaluarea si limitarea riscurilor

Un aerodrom certificat trebuie sa dezvolte si sa intretina un proces structurat care sa asigure analiza, evaluarea si controlul riscurilor pentru siguranta in decursul operatiunilor de aerodrom.

3. Asigurarea sigurantei

3.1. Monitorizarea si masurarea performantei in domeniul sigurantei

Un aerodrom certificat trebuie sa dezvolte si sa intretina mijloacele necesare pentru verificarea performantelor organizatiei in domeniul sigurantei si pentru a valida eficienta controlului riscurilor. Performantele organizatiei in domeniul sigurantei trebuie verificate in raport cu indicatorii de performanta si obiectivele de performanta in domeniul sigurantei ale SMS.

3.2. Managementul schimbarii

Un aerodrom certificat trebuie: sa dezvolte si sa intretina un proces structurat pentru identificarea schimbarilor la nivelul structurii organizationale care pot afecta procesele si serviciile stabilite; sa prezinte modalitatile de asigurare a performantelor in domeniul sigurantei inainte de implementarea schimbarilor; sa elimine sau sa modifice mijloacele de control al riscurilor care nu mai sunt necesare sau eficiente datorita schimbarilor in plan operational.

3.3. Imbunatatirea continua a SMS

Un aerodrom certificat trebuie sa dezvolte si sa intretina un proces structurat pentru a identifica cauzele performantelor inferioare standardului SMS, pentru a determina implicatiile performantelor inferioare standardului SMS in activitatile operationale si sa elimine sau sa limiteze consecintele acestora.

4. Promovarea sigurantei

4.1. Instruire si educatie

Un aerodrom certificat trebuie sa dezvolte si sa intretina un program de instruire in domeniul sigurantei, care asigura instruirea si competenta intregului personal pentru indeplinirea sarcinilor SMS. Scopul instruirii trebuie sa fie adecvat implicarii fiecarui individ in SMS.

4.2. Comunicarea in domeniul sigurantei

Un aerodrom certificat trebuie sa dezvolte si sa intretina mijloacele de comunicare necesare in domeniul sigurantei, care sa asigure constientizarea deplina a intregului personal in legatura cu SMS, sa transmita informatiile critice si sa explice de ce a fost adoptata fiecare masura in parte si de ce se introduc sau se modifica procedurile de siguranta."

56. In suplimentul A, la sectiunea 5, paragraful 5.3 se modifica si va avea urmatorul cuprins:

"5.3. Miscarile aeronavelor si variatiile survenite prin tasarea fundatiilor drumurilor aeronautice duc in final la accentuarea neregularitatilor suprafetei. Mici variatii ale tolerantelor prezentate mai sus nu vor afecta semnificativ operatiunile cu aeronave. In general se pot admite neregularitati de 2,5-3 cm pe o distanta de 45 m. Cu toate ca variatiile maxime acceptabile difera in functie de tipul aeronavei, limitele de acceptabilitate

pentru neregularitatile suprafetei pot fi estimate cu o precizie acceptabila. Tabelul urmator descrie limitele maxime si temporare acceptabile. Daca limitele maxime sunt depasite, ar trebui adoptate masuri corective imediate pentru imbunatatirea calitatii rularii. Daca limitele temporare acceptabile sunt depasite, pe portiunile de pista care prezinta astfel de rugozitati ar trebui adoptate masuri corective imediate, daca se doreste continuarea operatiunilor cu aeronave.

Neregularitati ale suprafetei	Lungimea minima acceptabila a neregularitatilor (m)									
	3	6	9	12	15	20	30	45	60	
Inaltimea sau adancimea maxima a neregularitatilor suprafetei (cm)	3	3,5	4	5	5,5	6	6,5	8	10	
Inaltimea sau adancimea neregularitatilor suprafetei acceptabile temporar (cm)	3,5	3,5	6,5	7,5	8	9	11	13	15	

Trebuie avut in vedere ca «neregularitatile suprafetei» sunt definite astfel incat sa semnifice abateri izolate in elevatie ale suprafetei, care nu se extind pe o panta uniforma peste nicio sectiune data a pistei. In acest sens, «sectiunea unei piste» este definita ca fiind un segment al pistei pe care este predominanta o panta ascendenta, descendenta sau plana. Lungimea unei sectiuni este in general intre 30 si 60 m, putand fi mai mare in functie de profilul longitudinal si starea pavajului."

57. In suplimentul A, la sectiunea 5, dupa paragraful 5.3 se introduce un nou paragraf, paragraful 5.3¹, cu urmatorul cuprins:

"5.3¹. Figura urmatoare ilustreaza o comparatie intre criteriile de rugozitate a suprafetei.

IMAGINE

Figura A-2¹.) Compararea criteriilor de rugozitate

*) Figura A-2¹ este reprodusa in facsimil.

Nota. - Aceste criterii se refera la rugozitatea simpla, nu la efectele armonice de unda lunga sau la efectul undulatiilor repetitive ale suprafetei."

58. In suplimentul A, la sectiunea 10, dupa paragraful 10.2.5 se introduc doua noi paragrafe, paragrafele 10.2.6 si 10.2.7, cu urmatorul cuprins:

"10.2.6. In functie de lungimea decalajului, vizibilitatea in lungul pistei (RVR) la prag poate fi diferita de aceea de la inceputul pistei pentru decolari. Folosirea luminilor marginale de culoare rosie cu intensitati fotometrice mai mici decat valoarea nominala de 10.000 cd a luminilor albe intensifica acest fenomen. Efectul unui prag decalat asupra minimeii de decolare trebuie evaluat de autoritatea competenta.

10.2.7. Prevederile prezentei reglementari privind marcarea si balizare aluminoasa a pragului decalat si unele recomandari operationale sunt incluse in paragrafele 5.2.4.9 si 5.2.4.10, 5.3.5.5, 5.3.8.1, 5.3.9.7, 5.3.10.3, 5.3.10.7 si 5.3.12.6."

59. In suplimentul A, la sectiunea 17 paragraful 17.5.1, dupa litera a) se introduce o noua litera, litera a¹), cu urmatorul cuprins:

"a¹) comunicare directa intre serviciile de salvare si stingere a incendiilor si echipajul unei aeronave in situatie de urgenta."

60. Dupa suplimentul B se introduce un nou supliment, suplimentul C, cu urmatorul cuprins:

"SUPPLEMENT C CADRUL PROGRAMULUI DE SIGURANTA AL STATULUI (SSP)

Introducere

Acest supliment prezinta cadrul de implementare si intretinere de catre stat a Programului de siguranta al statului (SSP). Un SSP este un sistem managerial pentru administrarea sigurantei de catre stat. Cadrul cuprinde 4 componente si 11 elemente, prezentate in continuare. Implementarea SSP trebuie corelata cu dimensiunea si complexitatea sistemului aviatiei civile a statului si impune coordonarea intre diferitele institutii responsabile, in numele statului, pentru fiecare dintre functiuni. Cadrul SSP introdus prin acest supliment si cadrul sistemului de management al sigurantei (SMS), specificat in apendicele 7, trebuie privite ca fiind

complementare, dar distincte. Acest supliment include, de asemenea, o scurta descriere a fiecarui element al cadrului.

1. Politica si obiectivele de siguranta ale statului
 - 1.1. Cadrul legislativ al statului in domeniul sigurantei
 - 1.2. Responsabilitatile si raspunderile statului in domeniul sigurantei
 - 1.3. Investigarea accidentelor si incidentelor
 - 1.4. Politica de aplicare a legislatiei
2. Managementul riscurilor pentru siguranta la nivelul statului
 - 2.1. Cerinte pentru SMS-ul furnizorilor de servicii
 - 2.2. Conventie asupra performantelor in domeniul sigurantei ale furnizorilor de servicii
3. Asigurarea sigurantei la nivelul statului
 - 3.1. Supravegherea sigurantei
 - 3.2. Colectarea, analiza si schimbul de date privind siguranta
 - 3.3. Supravegherea pe baza datelor privind siguranta a zonelor cu preocupari sau nevoi majore
4. Promovarea sigurantei la nivelul statului
 - 4.1. Instruire, comunicare si diseminare interna a informatiilor privind siguranta
 - 4.2. Instruire, comunicare si diseminare externa a informatiilor privind siguranta

Nota. - In contextul prezentului supliment, termenul furnizor de servicii se refera la orice organizatie care furnizeaza servicii de aviatie. Termenul include organizatiile de instruire aprobate care sunt supuse riscurilor de siguranta pe durata prestarii serviciilor lor, operatorii aerieni, organizatiile de intretinere, organizatiile responsabile pentru proiectarea sau fabricatia de tip a aeronavelor, furnizorii de servicii de trafic aerian si aerodromurile certificate, dupa caz.

1. Politica si obiectivele de siguranta ale statului
 - 1.1. Cadrul legislativ al statului in domeniul sigurantei

Statul a promulgat un cadru legislativ national privind siguranta si reglementari specifice, in conformitate cu standardele nationale si internationale, care definesc modul in care statul gestioneaza siguranta. Aceasta include participarea organizatiilor de aviatie ale statului la activitatile specifice privind managementul sigurantei in stat si stabilirea rolurilor si responsabilitatilor organizatiilor implicate, precum si a relatiilor dintre ele. Cadrul legislativ si reglementarile specifice trebuie revizuite periodic pentru a se asigura ca isi mentin relevanta si aplicabilitatea la nivelul statului.

- 1.2. Responsabilitatile si raspunderile statului in domeniul sigurantei

Statul a identificat, definit si documentat cerintele, responsabilitatile si raspunderile privind stabilirea si intretinerea SSP. Aceasta include directive pentru planificare, organizare, dezvoltare, intretinere, control si imbunatatire continua a SSP in conditiile indeplinirii obiectivelor de siguranta ale statului. Include, de asemenea, o declaratie clara privind asigurarea resurselor necesare in vederea implementarii SSP.

- 1.3. Investigarea accidentelor si incidentelor

Statul a stabilit un proces independent pentru investigarea accidentelor si incidentelor, avand ca unic obiectiv prevenirea accidentelor si incidentelor, si nu stabilirea de vinovatii sau responsabilitati. Aceste investigari sprijina managementul sigurantei la nivelul statului. In aplicarea SSP, statul mentine independenta organizatiei de investigare a accidentelor si incidentelor fata de alte organizatii de aviatie ale statului.

- 1.4. Politica de aplicare a legislatiei

Statul a promulgat o politica de aplicare a legislatiei si reglementarilor privind stabilirea conditiilor si circumstantelor in care furnizorii de servicii pot aborda si solutia intern anumite aspecte ale sigurantei, in contextul SMS al furnizorului de servicii si al acceptului din partea autoritatii de stat competente. Politica stabileste, de asemenea, conditiile si circumstantele in care abaterile de la cerintele de siguranta sunt abordate prin proceduri stabilite si aplicate.

2. Managementul riscurilor pentru siguranta la nivelul statului

- 2.1. Cerinte pentru SMS-ul furnizorilor de servicii

Statul a stabilit modalitati de control pentru a indruma modul in care furnizorii de servicii identifica pericolele si gestioneaza riscurile pentru siguranta. Acestea includ cerinte, reglementari operationale specifice si politici de implementare a SMS-ului furnizorului de servicii. Cerintele, procedurile operationale specifice si politicile de implementare sunt revizuite periodic pentru a se asigura ca isi mentin relevanta si aplicabilitatea la nivelul prestatorului de servicii.

- 2.2. Conventie asupra performantelor in domeniul sigurantei ale furnizorilor de servicii

Statul a convenit cu furnizorii individuali de servicii asupra performantelor SMS-ului lor. Performantele convenite pentru SMS-ul individual al fiecarui furnizor de servicii sunt revizuite periodic pentru a se asigura ca isi mentin relevanta si aplicabilitatea la nivelul furnizorului de servicii.

3. Asigurarea sigurantei la nivelul statului

- 3.1. Supravegherea sigurantei

Statul a stabilit mecanisme pentru a asigura monitorizarea eficienta a celor 8 elemente critice ale functiei de supraveghere a sigurantei. Statul a stabilit, de asemenea, un mecanism care sa asigure identificarea pericolelor si gestionarea riscurilor de catre furnizorii de servicii pe baza unor elemente regulamentare de control (cerinte, reglementari operationale specifice si politici de implementare). Aceste mecanisme includ inspectii, audituri si controale pentru a se asigura ca elementele regulamentare de control al riscurilor sunt integrate adecvat in SMS-ul furnizorului de servicii, ca sunt aplicate asa cum au fost prevazute si ca

elementele de control au efectul dorit asupra riscurilor pentru siguranta.

3.2. Colectarea, analiza si schimbul de date privind siguranta

Statul a stabilit mecanisme pentru a asigura achizitia si inregistrarea datelor privind pericolele si riscurile pentru siguranta atat la nivel individual, cat si la nivelul general al statului. Statul a stabilit, de asemenea, mecanisme pentru a obtine informatii din datele inregistrate si a asigura schimbul activ de informatii cu furnizorii de servicii si/sau alte state, dupa caz.

3.3. Supravegherea pe baza datelor privind siguranta a zonelor cu preocupari sau nevoi majore

Statul a elaborat proceduri pentru a stabili prioritatea in cazul inspectiilor, auditurilor si controalelor in zonele unde exista preocupari sau nevoi mai importante, asa cum rezulta din analiza datelor privind pericolele, consecintelor operationale ale acestora si riscurilor pentru siguranta evaluate.

4. Promovarea sigurantei la nivelul statului

4.1. Instruire, comunicare si diseminare interna a informatiilor privind siguranta

Statul asigura instruirea si intareste constientizarea si comunicarea bidirectionala a informatiilor relevante privind siguranta, pentru a sprijini, la nivelul organizatiilor de aviatie din stat, dezvoltarea unei culturi organizationale care sustine un SSP eficient si eficace.

4.2. Instruire, comunicare si diseminare externa a informatiilor privind siguranta

Statul asigura educatia si promoveaza cunoasterea riscurilor pentru siguranta si comunicarea bidirectionala a informatiilor relevante pentru siguranta, cu scopul de a sprijini, la nivelul furnizorilor de servicii, dezvoltarea unei culturi organizationale care sustine un SMS eficient si eficace."

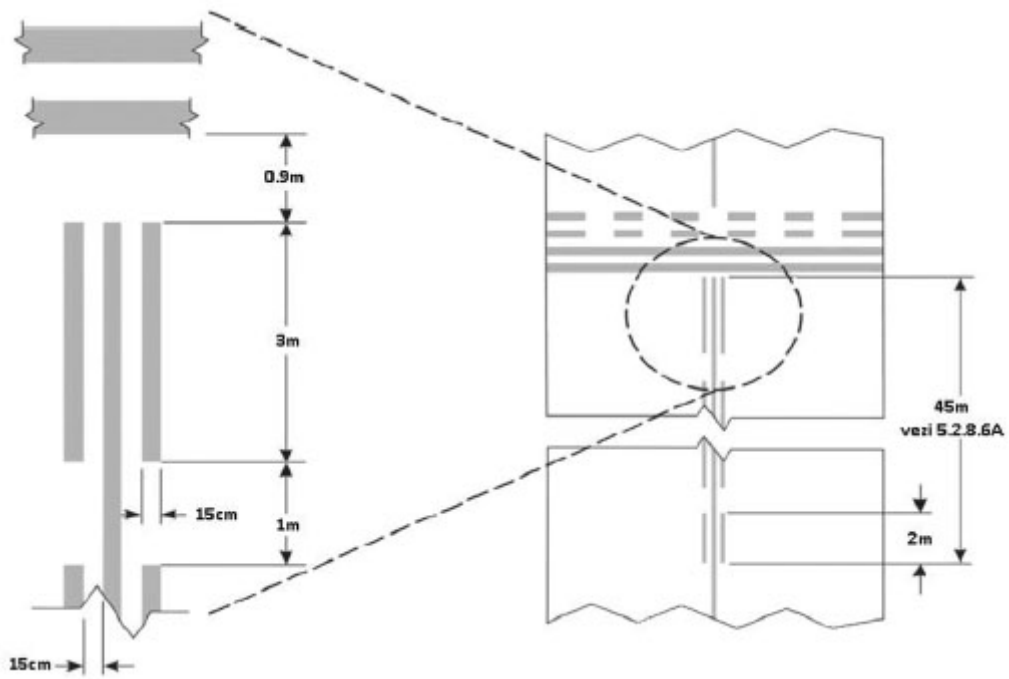
Art. II. - Regia Autonoma "Autoritatea Aeronautica Civila Romana" va lua masuri pentru ducerea la indeplinire a prevederilor prezentului ordin.

Art. III. - Prezentul ordin se publica in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I.

Ministrul transporturilor si infrastructurii,
Radu Mircea Berceanu

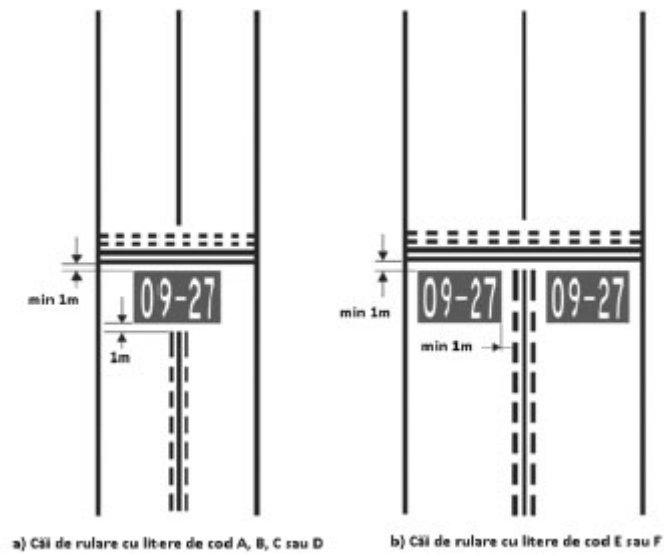
Bucuresti, 22 martie 2010.

Nr. 233.



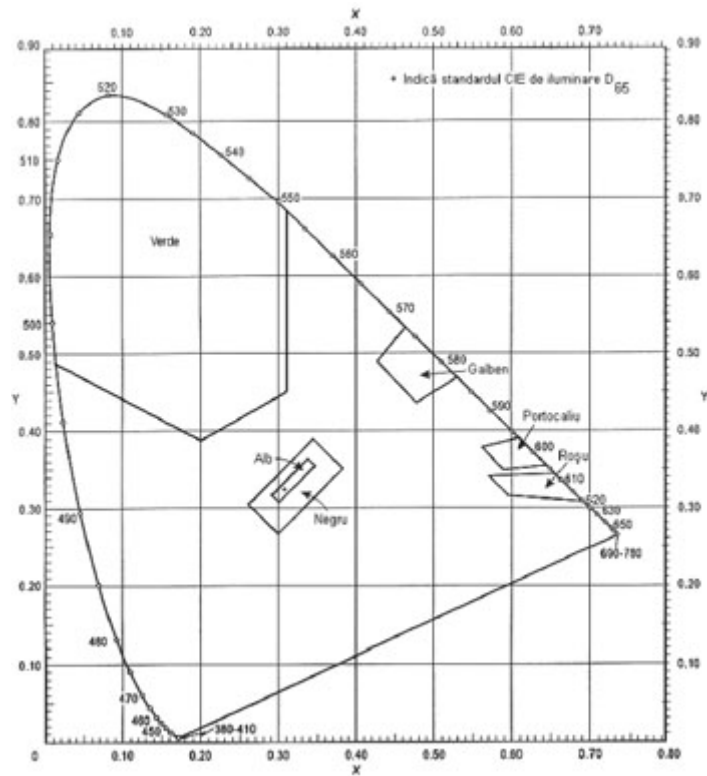
IMAGINE

Figura 5-6A*). Marcaj axial contrastant al căii de rulare



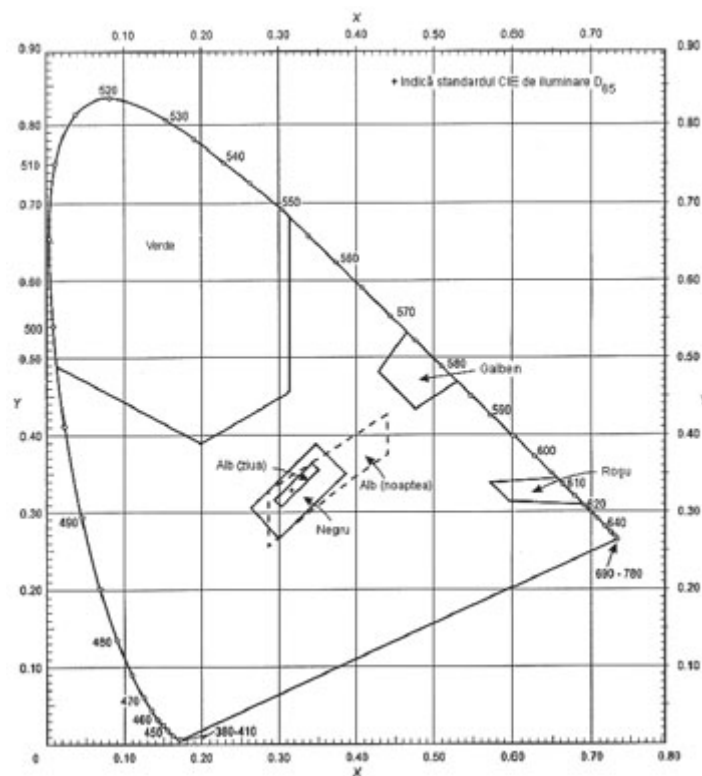
IMAGINE

Figura 5-9*). Marcaj cu instrucțiuni obligatorii



IMAGINE

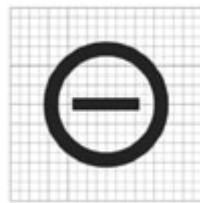
Figura A1-2*). Culori obișnuite pentru marcaje și panouri și tablouri iluminate din exterior



IMAGINE

Figura A1-4*). Culori pentru panouri și tablouri luminescente sau translucide (iluminate din interior)

Pentru fig. A4-2



IMAGINE

Figura A-2^{1.*}) Compararea criteriilor de rugozitate

