



Republica Moldova

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII

**ORDIN** Nr. OMEI119/2020  
din 02.07.2020

**cu privire la aprobarea reglementarii  
aeronautice civile „Regulamentul privind  
raportarea, analiza și acțiunile subsecvente  
cu privire la evenimentele de aviație civilă”**

Publicat : 24.07.2020 în MONITORUL OFICIAL Nr. 188-192 art. 620 Data intrării în vigoare

*MODIFICAT*

[OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25](#)

ÎNREGISTRAT:

Ministerul Justiției

al Republicii Moldova

nr. 1578 din 10 iulie 2020

Ministru \_\_\_\_\_ Fadei NAGACEVSCHI

În temeiul art. 46 alin. (1) și (3) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr.95-104, art.189),

**ORDON:**

Prezentul Ordin:

- transpune Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr.996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului, și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr.1321/2007 și (CE) nr.1330/2007 ale Comisiei (Text cu relevanță pentru SEE), CELEX: 32014R0376, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 122 din 24 aprilie 2014, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018;

- transpune Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 al Comisiei din 29 iunie 2015 de stabilire a unei liste de clasificare a evenimentelor de aviație civilă care trebuie raportate în mod obligatoriu în conformitate cu Regulamentul (UE) nr.376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE), CELEX: 32015R1018, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 163 din 30 iunie 2015, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/3 al Comisiei din 4 ianuarie 2022;

- transpune Regulamentul delegat (UE) 2020/2034 al Comisiei din 6 octombrie 2020 de completare a Regulamentului (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește sistemul european comun de clasificare în funcție de risc, CELEX: 32020R2034, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 416/1 din 11 decembrie 2020;

- transpune parțial Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/2082 al Comisiei din 26 noiembrie 2021 de stabilire a modalităților de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește sistemul comun european de clasificare în funcție de risc, CELEX: 32021R2082, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 426 din 29 noiembrie 2021.

*[Clauza de armonizare în redacția OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

1. Se aprobă reglementarea aeronautică civilă „Regulamentul privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă RAC-RAASEAC” (se anexează).

2. Controlul asupra executării prezentului Ordin se pune în sarcina Secretarului de stat pe domeniu.

3. Se abrogă reglementarea aeronautică civilă RAC-REAC, aprobată prin Ordinul Autorității Aeronautice Civile nr. 06/GEN din 14.01.2007.

**MINISTRU Serghei RAILEAN**

**Nr. 119. Chișinău, 2 iulie 2020.**

Aprobat

prin Ordinul ministrului economiei

și infrastructurii

nr. 119 din 02.07.2020

**REGULAMENT**

# **privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente**

## **cu privire la evenimentele de aviație civilă**

### **Capitolul I**

#### **Obiect**

**1.** Prezentul regulament are drept obiectiv îmbunătățirea siguranței aviației asigurând raportarea, colectarea, stocarea, protecția, schimbul, diseminarea și analizarea informațiilor relevante privind siguranța aviației civile.

Prezentul regulament asigură:

1) adoptarea cu promptitudine, atunci când este cazul, a unor măsuri de siguranță pe baza analizei informațiilor colectate;

2) disponibilitatea permanentă a informațiilor privind siguranța prin introducerea de norme ce vizează confidențialitatea și utilizarea corespunzătoare a informațiilor, precum și protecția armonizată și consolidată a raportorului și a persoanelor menționate în rapoartele de eveniment; și

3) examinarea și tratarea riscurilor pentru siguranța aviației la nivel național.

**2.** Unicul obiectiv al raportării evenimentelor este prevenirea accidentelor și incidentelor, și nu stabilirea culpei sau a răspunderii.

### **Capitolul II**

#### **Noțiuni**

**3.** În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

**„asigurarea anonimatului”** - înseamnă eliminarea din rapoartele de eveniment a tuturor datelor de identificare referitoare la raportor și la persoanele menționate în rapoartele de eveniment și a oricăror detalii, inclusiv numele organizației (organizațiilor) implicate în eveniment, care pot dezvălui identitatea raportorului sau a unor terți ori care pot determina deducerea informațiilor din raportul de eveniment;

**„autoritate administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile”** - în sensul prezentului Regulament este Autoritatea Aeronautică Civilă;

**„autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța”** - autoritatea națională permanentă responsabilă de investigațiile privind siguranța aviației civile, care efectuează sau supervizează investigațiile în domeniul siguranței, astfel cum este menționată la articolul 46 din Codul aerian nr. 301/2017;

**„cultură justă”** - un regim în care operatorii din prima linie sau alte persoane nu sunt sancționate pentru acțiuni, omisiuni sau decizii care sunt proporționale cu experiența

sau pregătirea lor, dar în care neglijențele grave, încălcările deliberate și actele de distrugere nu sunt tolerate;

„**Eurocontrol**” - Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene, înființată prin Convenția Internațională din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene;

*[Pct.3 noțiunea introdusă prin OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

„**eveniment**” - orice eveniment legat de siguranță care pune în pericol sau care, dacă nu este remediat sau abordat, ar putea pune în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau orice altă persoană și include în special accidentele și incidentele grave;

„**incident grav**” - un incident produs în circumstanțe care arată că a existat o probabilitate mare de producere a unui accident și este asociat cu operarea unei aeronave care, în cazul unei aeronave cu pilot uman, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul aeronavei cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele au fost debarcate sau, în cazul unei aeronave fără pilot, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului și sistemul principal de propulsie este oprit. În anexă figurează o listă cu exemple de incidente grave;

„**informații din care sunt eliminate date de identificare**” - informații provenite din rapoarte de eveniment din care au fost eliminate toate datele cu caracter personal, cum ar fi numele sau adresele persoanelor fizice;

„**management al traficului aerian (ATM)**” - ansamblul funcțiilor și serviciilor de la bordul aeronavelor și de la sol, și anume servicii de trafic aerian, managementul spațiului aerian și managementul fluxului de trafic aerian, inclusiv proiectarea procedurilor de zbor, necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare;

*[Pct.3 noțiunea introdusă prin OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

„**matricea ERCS**” - o grilă alcătuită din variabilele descrise la Anexa nr. 9<sup>1</sup>, sbp. 2.2 la Regulamentul privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, care servește pentru reprezentarea ilustrativă a punctajului privind riscul pentru siguranță;

*[Pct.3 noțiunea introdusă prin OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

„**metodologia ARMS-ERC**” - metodologia elaborată de un grup de lucru al industriei de profil intitulat *Air Risk Management Solutions* (ARMS) pentru evaluarea riscurilor operaționale;

*[Pct.3 noțiunea introdusă prin OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988;*

*în vigoare 13.11.25]*

**„metodologia RAT”** - metodologia instrumentului de analiză a riscurilor elaborat de Eurocontrol pentru a clasifica evenimentele legate de siguranță în domeniul ATM;

*[Pct.3 noțiunea introdusă prin OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

**„organizație”** - orice organizație care furnizează produse în domeniul aviației și/sau care utilizează, contractează sau recurge la serviciile persoanelor care sunt obligate să raporteze evenimentele în conformitate cu punctul 10;

**„organizație mică”** - orice organizație care furnizează produse în domeniul aviației și care are mai puțin de 21 de angajați permanent.

**„organul central de specialitate în domeniul aviației civile”** - în sensul prezentului regulament este Ministerul Economiei și Infrastructurii.

**„parte interesată”** - orice persoană fizică sau juridică ori organism oficial, cu sau fără personalitate juridică, care este în măsură să contribuie la îmbunătățirea siguranței aviației prin accesul la informațiile privind evenimentele raportate și care este inclusă în una dintre categoriile de părți interesate stabilite în Anexa 2;

**„pericol”** - o situație sau un obiect care poate cauza moartea sau vătămarea unei persoane, avarierea unui echipament sau a unei structuri, pierderea de materiale sau reducerea capacității unei persoane de a îndeplini o funcție prevăzută;

**„punct de contact”** - autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, în cazul în care informațiile sunt solicitate de către o parte interesată stabilită în Republica Moldova sau organul central de specialitate, în cazul în care informațiile sunt solicitate de către o parte interesată stabilită în afara Republicii Moldova;

**„punctaj privind riscul pentru siguranță”** - rezultatul clasificării în funcție de risc a unui eveniment prin combinarea valorilor variabilelor descrise la Anexa nr. 9<sup>1</sup>, sbp. 2.2 la Regulamentul privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă;

*[Pct.3 noțiunea introdusă prin OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

**„punctajul de gravitate ATM aer”** - partea din metodologia RAT care evaluează performanța evenimentului din perspectiva operațiunilor aeriene;

*[Pct.3 noțiunea introdusă prin OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

**„punctajul de gravitate ATM global”** - punctajul de gravitate ATM sol și punctajul de gravitate ATM aer combinate într-un punctaj unic;

*[Pct.3 noțiunea introdusă prin OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

„**punctajul de gravitate ATM sol**” - partea din metodologia RAT care evaluează performanțele (din punctul de vedere al procedurilor, al echipamentelor și al resurselor umane) ale sistemului ATM;

*[Pct.3 noțiunea introdusă prin OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

„**raportor**” - persoana fizică care raportează un eveniment sau alte informații legate de siguranță în temeiul prezentului regulament;

„**sistemul european de clasificare în funcție de risc**” - metodologia aplicată pentru evaluarea riscului prezentat de un eveniment pentru aviația civilă, sub forma unui punctaj privind riscul pentru siguranță;

*[Pct.3 noțiunea introdusă prin OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

„**vătămare care afectează calitatea vieții**” - o vătămare care reduce calitatea vieții persoanei în cauză, în ceea ce privește reducerea mobilității sau a capacităților cognitive sau fizice în viața de zi cu zi;

*[Pct.3 noțiunea introdusă prin OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

„**zonă de risc ridicat**” - o zonă în care impactul unei aeronave ar provoca numeroase vătămări, ar duce la un număr mare de decese sau ambele, din cauza naturii activităților din zona respectivă, precum centrale nucleare sau uzine chimice;

*[Pct.3 noțiunea introdusă prin OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

„**zonă populată**” - o zonă cu clădiri grupate sau dispersate și cu o populație umană permanentă, precum un municipiu, o așezare, un oraș sau un sat.

*[Pct.3 noțiunea introdusă prin OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

### **Capitolul III**

#### **Obiectul și domeniul de aplicare**

##### **4. Prezentul regulament stabilește norme privind:**

1) raportarea evenimentelor care pun în pericol sau care, dacă nu sunt remediate sau abordate, ar pune în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia, orice altă persoană, echipament sau instalație care joacă un rol în exploatarea aeronavelor, precum și raportarea altor informații relevante legate de siguranță în acest context;

2) analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele raportate și alte informații legate de siguranță;

3) protecția personalului aeronautic;

4) utilizarea corespunzătoare a informațiilor legate de siguranță colectate;

5) integrarea informațiilor în Baza de date națională;

6) diseminarea către părțile interesate a informațiilor care permit asigurarea anonimatului, în scopul furnizării către aceste părți interesate de informații de care au nevoie pentru a îmbunătăți siguranța aviației.

**5.** Prezentul regulament se aplică evenimentelor și altor informații legate de siguranță care implică aeronavele civile cărora li se aplică Codul aerian nr. 301/2017, inclusiv aeronavelor specificate în Anexa 2 la Codul aerian nr. 301/2017. Cu toate acestea, prezentul regulament nu se aplică evenimentelor și altor informații legate de siguranța care implică aeronave fără pilot la bord pentru care nu este obligatoriu un certificat sau o declarație în conformitate cu normele privind utilizarea aparatelor de zbor fără pilot, cu excepția cazului în care evenimentul sau respectivele alte informații legate de siguranță care au implicat astfel de aeronave fără pilot la bord au dus la rănirea mortală sau gravă a unei persoane sau au implicat alte aeronave decât aeronavele fără pilot la bord.

## **Capitolul IV**

### **Raportarea obligatorie**

**6.** Evenimentele care pot reprezenta un risc semnificativ pentru siguranța aviației și care sunt cuprinse în următoarele categorii sunt raportate de persoanele enumerate la punctul 10 prin sistemele de raportare obligatorie a evenimentelor în temeiul prezentului Capitol:

1) evenimente legate de funcționarea aeronavei, cum ar fi:

a) evenimente legate de coliziuni;

b) evenimente legate de decolare și aterizare;

c) evenimente legate de combustibil;

d) evenimente survenite în timpul zborului;

e) evenimente legate de comunicații;

f) evenimente legate de vătămări, situații de urgență și alte situații critice;

g) incapacitatea echipajului și alte evenimente legate de echipaj;

h) condițiile meteorologice sau evenimente legate de securitate;

2) evenimente legate de condițiile tehnice, întreținerea și repararea aeronavei, cum

ar fi:

a) defecte structurale;

b) funcționarea necorespunzătoare a sistemelor;

c) probleme de întreținere și reparație;

d) probleme de propulsie (inclusiv motoare, elice și sisteme cu rotor) și probleme ale unităților auxiliare de alimentare;

3) evenimente legate de serviciile și instalațiile de navigație aeriană, cum ar fi:

a) coliziuni, cvasi-coliziuni sau potențial de coliziuni;

b) evenimente specifice legate de managementul traficului aerian și servicii de navigație aeriană (ATM/ANS);

c) evenimente operaționale legate de ATM/ANS;

4) evenimente legate de aerodromuri și servicii la sol, cum ar fi:

a) evenimente legate de activitățile și instalațiile de aerodrom;

b) evenimente legate de transbordarea pasagerilor, manipularea bagajelor, a corespondenței și a mărfii;

c) evenimente legate de deservirea la sol a aeronavelor (handling) și servicii asociate.

7. Fiecare organizație instituie un sistem de raportare obligatorie pentru a facilita colectarea de informații detaliate privind evenimentele menționate la punctul 6.

8. Organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin intermediul autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile instituie un sistem de raportare obligatorie pentru a facilita colectarea de informații detaliate privind evenimentele, inclusiv colectarea de informații detaliate privind evenimentele, colectate în temeiul punctului 7 de organizațiile care au fost certificate, autorizate sau aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

9. Listele de clasificare a evenimentelor care urmează să fie menționate în cazul raportării evenimentelor în temeiul punctului 6 se regăsește în anexele IV-VII, iar lista separată de clasificare a evenimentelor care se aplică aeronavelor, cu excepția aeronavelor complexe motorizate se regăsește în Anexa 8.

10. Persoanele fizice enumerate în prezentul punct raportează evenimentele menționate la punctul 6, prin intermediul sistemului instituit în conformitate cu punctul 7 de organizația care a angajat, a contractat sau a utilizat serviciile raportorului sau, alternativ, prin intermediul sistemului instituit în conformitate cu punctul 8 de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile:

1) pilotul comandant sau, în cazul în care pilotul comandant nu poate raporta evenimentul, orice alt membru al echipajului care urmează în lanțul de comandă al unei aeronave înmatriculate în Republica Moldova sau al unei aeronave înmatriculate în afara Republicii Moldova, dar utilizate de un operator ale cărui operațiuni fac obiectul supravegherii de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sau de un operator stabilit în Republica Moldova;

2) orice persoană implicată în proiectarea, fabricarea, monitorizarea continuității navigabilității, întreținerea sau modificarea unei aeronave sau a oricărui echipament sau a oricărei părți a acesteia, sub supravegherea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

3) orice persoană care semnează un certificat de examinare a navigabilității sau o autorizare a dării în exploatare pentru o aeronavă sau pentru orice echipament sau parte a acesteia, sub supravegherea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ;

4) orice persoană care îndeplinește o funcție pentru care are nevoie, din partea autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile , de autorizație ca membru al unui echipaj al unui prestator de servicii pentru traficul aerian având responsabilități legate de serviciile de navigație aeriană sau de dispecer al serviciului de informare pentru zbor;

5) orice persoană care îndeplinește o funcție legată de managementul siguranței unui aeroport din Republica Moldova;

6) orice persoană care îndeplinește o funcție legată de instalarea, modificarea, întreținerea, repararea, revizia, verificarea în zbor sau inspecția instalațiilor de navigație aeriană pentru care autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile asigură supravegherea;

7) orice persoană care îndeplinește o funcție legată de serviciile de deservire la sol a aeronavelor (handling), inclusiv alimentarea cu combustibil, deservirea, întocmirea fișelor de încărcare, încărcarea, degivrarea și tractarea într-un aeroport din Republica Moldova;

**11.** Persoanele menționate la punctul 10 raportează evenimentele în termen de 72 de ore de la momentul în care au luat cunoștință de eveniment, cu excepția situațiilor excepționale care le împiedică să facă aceasta.

**12.** În urma notificării unui eveniment, orice organizație care nu face obiectul punctului 13 raportează autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, informațiile detaliate privind evenimentele colectate conform punctului 7, în cel mai scurt timp posibil și în orice caz nu mai târziu de 72 de ore de la luarea la cunoștință a evenimentului.

**13.** În urma notificării unui eveniment, fiecare organizație care este certificată, autorizată sau aprobată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile raportează acesteia informațiile detaliate privind evenimentele colectate conform punctului 7, în cel mai scurt timp posibil și în orice caz nu

mai târziu de 72 de ore de la luarea la cunoștință a evenimentului.

## **Capitolul V**

### **Raportarea voluntară**

**14.** Fiecare organizație instituie un sistem de raportare voluntară pentru a facilita colectarea:

1) informațiilor detaliate privind evenimentele care pot să nu fie captate prin sistemul de raportare obligatorie;

2) alte informații legate de siguranță care sunt percepute de raportor ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța aviației.

**15.** Organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin intermediul autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile instituie un sistem de raportare voluntară pentru a facilita colectarea:

1) informațiilor detaliate privind evenimentele care pot să nu fie captate prin sistemul de raportare obligatorie;

2) alte informații legate de siguranță care sunt percepute de raportor ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța aviației.

Acest sistem include, de asemenea, colectarea informațiilor transferate de organizații în temeiul punctului 18, fără a se limita la aceasta.

**16.** Sistemele de raportare voluntară sunt utilizate pentru facilitarea colectării de informații detaliate cu privire la evenimente și informații legate de siguranță:

1) a căror raportare nu este obligatorie în temeiul punctului 6;

2) raportate de către persoane care nu sunt enumerate la punctul 10.

**17.** Fiecare organizație care este certificată, autorizată sau aprobată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile raportează acesteia, cu promptitudine, informațiile detaliate privind evenimentele și alte informații legate de siguranță care au fost colectate în temeiul punctului 14.

**18.** Fiecare organizație care nu este certificată, autorizată sau aprobată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile raportează acesteia, cu promptitudine informațiile detaliate privind evenimentele și alte informații legate de siguranță care au fost colectate în temeiul punctului 14.

**19.** Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și organizațiile pot să instituie alte sisteme de colectare și prelucrare a informațiilor privind siguranța pentru a colecta informații detaliate privind evenimentele care ar putea să nu fie captate prin sistemele de raportare menționate în Capitolul IV și la punctele 14 și 15. Astfel de sisteme pot include raportarea către altă entitate decât cea

prevăzută la punctul 24<sup>1</sup> și pot implica participarea activă a:

- 1) sectorului industriei aviatice;
- 2) organizațiilor profesionale ale personalului din sectorul aviației.

**20.** Informațiile primite în urma raportării voluntare și obligatorii pot fi integrate într-un sistem unic.

## **Capitolul VI**

### **Colectarea și stocarea informațiilor**

**21.** Fiecare organizație desemnează una sau mai multe persoane care să gestioneze în mod independent colectarea, evaluarea, prelucrarea, analiza și stocarea informațiilor detaliate privind evenimentele raportate în temeiul Capitolelor IV și V.

**22.** Organul central de specialitate în domeniul aviației civile prin intermediul autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile instituie un mecanism care să efectueze în mod independent colectarea, evaluarea, prelucrarea, analizarea și stocarea informațiilor detaliate privind evenimentele raportate în temeiul Capitolelor IV și V.

**23.** Gestionarea rapoartelor menționate la punctele 21 și 22 este realizată pentru a se preveni utilizarea informațiilor în alte scopuri decât siguranța și asigură în mod corespunzător confidențialitatea identității raportorului și a persoanelor menționate în rapoartele de eveniment în vederea promovării unei „culturi juste”.

**24.** Cu acordul autorității competente, organizațiile mici pot institui un mecanism simplificat pentru colectarea, evaluarea, prelucrarea, analizarea și stocarea informațiilor detaliate privind evenimentele. Organizațiile mici pot partaja aceste sarcini cu organizații de aceeași natură, respectând totodată normele privind confidențialitatea și protecția în conformitate cu prezentul regulament.

**24<sup>1</sup>.** Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile este desemnată să gestioneze mecanismul de colectare, evaluare, prelucrare, analizare și stocare menționat la punctul 22.

**25.** Organizațiile stochează într-una sau mai multe baze de date rapoartele de eveniment elaborate pe baza informațiilor detaliate privind evenimentele colectate în temeiul Capitolelor IV și V.

**26.** Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile stochează într-o bază de date națională rapoartele de eveniment elaborate pe baza informațiilor detaliate privind evenimentele colectate în temeiul Capitolelor IV și V.

**27.** Informațiile relevante privind accidentele și incidentele grave colectate sau emise de autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța sunt, de asemenea, stocate în baza de date națională.

**28.** Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța are acces deplin la baza de date națională menționată la punctul 26 în vederea îndeplinirii responsabilităților ce le revin în conformitate cu legislația națională.

## **Capitolul VII**

### **Calitatea și conținutul rapoartelor de eveniment**

**29.** Rapoartele privind evenimentele menționate în Capitolul VI conțin cel puțin informațiile enumerate în Anexa 1.

**30.** Rapoartele privind evenimentele menționate la punctele 25 și 26 includ o clasificare a riscului evenimentului în cauză. Clasificarea respectivă este reexaminată și modificată dacă este cazul, și aprobată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, în conformitate cu sistemul de clasificare a riscurilor menționat la punctul 33.

**31.** Organizațiile și autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile instituie proceduri de verificare a calității datelor în vederea îmbunătățirii coerenței datelor, în special între informațiile colectate inițial și raportul stocat în baza de date.

**32.** Bazele de date menționate la punctele 25 și 26 utilizează formate care sunt:

- 1) standardizate pentru a facilita schimbul de informații; și
- 2) compatibile cu software-ul Eccairs și taxonomia ADREP.

**33.** Sistemul de clasificare a riscurilor care permite organizațiilor și autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile să clasifice evenimentele din punctul de vedere al riscului se regăsește în Anexa nr. 9.

## **Capitolul VIII**

### **Diseminarea informațiilor stocate în**

#### **Baza de date națională**

**37.** Entitățile cu atribuții de reglementare în domeniul siguranței aviației civile sau autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța, au acces online deplin securizat la informațiile privind evenimentele cuprinse în Baza de date națională, care sunt utilizate în conformitate cu Capitolele XII și XIII.

**38.** Părțile interesate enumerate în Anexa 2 pot solicita accesul la anumite informații cuprinse în Baza de date națională.

**39.** Părțile interesate stabilite în Republica Moldova adresează solicitările de informații autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

**40.** Părțile interesate care sunt stabilite în afara Republicii Moldova își adresează solicitările organului central de specialitate în domeniul aviației civile.

**41.** Organul central de specialitate în domeniul aviației civile informează autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile atunci când este adresată o solicitare în temeiul punctului 38.

**42.** Informațiile cuprinse în Baza de date națională cu privire la investigațiile în curs în domeniul siguranței desfășurate în conformitate cu cadrul normative în domeniul investigării accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă nu sunt divulgate până la finalizarea investigației.

**43.** Din motive de securitate, părțile interesate nu beneficiază de acces direct la Baza de date națională.

## **Capitolul IX**

### **Prelucrarea solicitărilor și deciziilor**

**44.** Solicitățile de informații cuprinse în Baza de date națională se transmit utilizând formularele aprobate de punctul de contact. Aceste formulare conțin cel puțin elementele prevăzute în Anexa 3.

**45.** Punctul de contact care primește o solicitare verifică dacă:

- 1) solicitarea provine de la o parte interesată;
- 2) este competent să trateze această solicitare.

**46.** Punctul de contact care primește o solicitare evaluează, în fiecare caz în parte, dacă solicitarea este justificată și realizabilă.

**47.** Punctele de contact pot furniza informații către părțile interesate pe hârtie sau utilizând mijloace de comunicare electronice sigure.

**48.** În cazul în care solicitarea este acceptată, punctul de contact stabilește volumul și nivelul de informații care urmează să fie furnizate. Fără a aduce atingere Capitolelor XII și XIII, informațiile se limitează la ceea ce este strict necesar pentru a servi scopului solicitării.

**49.** Informațiile care nu privesc domeniul de activitate, echipamentele sau operațiunile părții interesate se furnizează numai în formă agregată sau cu asigurarea anonimatului. Informațiile în formă neagregată pot fi furnizate dacă partea interesată prezintă o justificare scrisă detaliată. Aceste informații sunt utilizate în conformitate cu Capitolele XII și XIII.

**50.** Punctele de contact furnizează părților interesate enumerate în Anexa 2 punctul 2 doar informații referitoare la domeniul de activitate, echipamentele sau operațiunile proprii.

**51.** Punctul de contact care primește o solicitare de la o parte interesată care

figurează în lista din Anexa 2 punctul 1 poate lua o decizie generală pentru furnizarea de informații în mod regulat către partea interesată respectivă, în următoarele condiții:

1) informațiile solicitate sunt legate de echipamentele și operațiunile proprii ale părții interesate sau domeniul său de activitate;

2) decizia generală nu acordă acces la întregul conținut al bazei de date;

3) decizia generală se referă numai accesul la informații care permit asigurarea anonimatului.

**52.** Partea interesată utilizează informațiile primite în temeiul prezentului Capitol sub rezerva următoarelor condiții:

1) partea interesată utilizează informațiile exclusiv în scopul specificat în formularul de solicitare, care ar trebui să fie compatibil cu obiectivul prezentului regulament, enunțat la Capitolul I; și

2) partea interesată nu dezvăluie informațiile primite fără consimțământul scris al persoanei care le-a furnizat și ia măsurile necesare pentru a asigura confidențialitatea necesară a informațiilor primite.

**53.** Decizia de a disemina informații în temeiul prezentului Capitol se limitează la ceea ce este strict necesar pentru a servi scopului utilizatorului lor.

**54.** Punctele de contact înregistrează fiecare solicitare primită și acțiunea întreprinsă în temeiul solicitării respective.

## **Capitolul X**

### **Analiza evenimentelor și acțiunile subsecvente**

#### **la nivel național**

**55.** Fiecare organizație elaborează o procedură pentru analizarea evenimentelor colectate în conformitate cu punctul 7 și punctul 14, pentru a identifica pericolele pentru siguranță asociate cu evenimentele sau grupurile de evenimente identificate.

**56.** În baza analizelor specificate în punctul 55, fiecare organizație stabilește măsurile corective sau preventive corespunzătoare, necesare pentru îmbunătățirea siguranței aviației.

**57.** Dacă, în urma analizei menționată la punctul 55, o organizație identifică o măsură corectivă sau preventivă necesară pentru rezolvarea deficiențelor de siguranță a aviației reale sau potențiale, aceasta:

1) pune în aplicare măsura respectivă în mod prompt; și

2) stabilește o procedură de monitorizare a punerii în aplicare și a eficacității acțiunii.

**58.** Fiecare organizație comunică periodic angajaților săi și personalului contractual informații privind analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele pentru care sunt luate măsuri preventive sau corective.

**59.** Atunci când o organizație, care nu face obiectul punctului 62, identifică un risc real sau potențial pentru siguranța aviației ca urmare a analizei evenimentelor sau grupului de evenimente raportate în temeiul punctului 12 și 18, aceasta transmite autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, în termen de 30 de zile de la data notificării evenimentului de către raportor, următoarele informații:

- 1) rezultatele preliminare ale analizei efectuate în temeiul punctului 55, dacă există;  
și
- 2) orice măsură care urmează a fi luată în temeiul punctului 57.

**60.** Organizația menționată în punctul 59 raportează rezultatele finale ale analizei, atunci când sunt certe, imediat ce sunt disponibile și, în termen de 3 luni de la data notificării evenimentului.

**61.** Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate solicita unei organizații să îi transmită rezultatele preliminare sau rezultatele finale ale analizei oricărui eveniment cu privire la care a fost notificată, dar pentru care nu a primit informații subsecvente sau a primit numai rezultatele preliminare.

**62.** Atunci când o organizație certificată, autorizată sau aprobată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile identifică un risc real sau potențial pentru siguranța aviației ca urmare a analizei evenimentelor sau grupului de evenimente raportate în temeiul punctului 13 și 17, aceasta transmite autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, în termen de 30 de zile de la data notificării evenimentului de către raportor, următoarele informații:

- 1) rezultatele preliminare ale analizei efectuate în temeiul punctului 55, dacă există;  
și
- 2) orice acțiune care urmează a fi întreprinsă în temeiul punctului 57.

**63.** Organizația certificată, autorizată sau aprobată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile transmite acesteia rezultatele finale ale analizei, după caz, imediat ce sunt disponibile și, în principiu, în termen de maximum trei luni de la data notificării evenimentului.

**64.** Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate solicita organizațiilor să îi transmită rezultatele preliminare sau rezultatele finale ale analizei oricărui eveniment cu privire la care a fost notificată, dar în legătură cu care a primit informații subsecvente sau a primit numai rezultatele preliminare.

**65.** Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile elaborează o procedură pentru analizarea informațiilor privind evenimentele care le sunt semnalate în conformitate cu punctul 10 și punctul 15, pentru a identifica

pericolele pentru siguranță pe care le implică evenimentele respective. Pe baza acestei analize, aceasta stabilește măsurile corective sau preventive necesare pentru îmbunătățirea siguranței aviației.

**66.** Atunci când în urma analizei menționate la punctul 65, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile identifică măsuri corective sau preventive necesare pentru rezolvarea deficiențelor de siguranță reale sau potențiale, aceasta:

- 1) pune în aplicare măsura respectivă în mod prompt; și
- 2) stabilește o procedură de monitorizare a punerii în aplicare și a eficacității măsurii.

**67.** Pentru fiecare eveniment sau grup de evenimente monitorizate în conformitate cu punctele 59 sau 62, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile are acces la analiza efectuată și monitorizează în mod corespunzător măsurile luate de organizațiile de care răspunde.

**68.** În cazul în care autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile stabilește că punerea în aplicare și eficacitatea măsurilor transmise sunt inadecvate pentru rezolvarea deficiențelor de siguranță reale sau potențiale, aceasta solicită organizației relevante să adopte și să pună în aplicare măsuri suplimentare corespunzătoare .

**69.** În cazul în care sunt disponibile, informațiile referitoare la analiza fiecărui eveniment sau a grupurilor de evenimente și la acțiunile subsecvente întreprinse, obținute în temeiul prezentului punct, se stochează în Baza de date națională, conform punctelor 35 și 36, în mod prompt și în termen de două luni de la introducerea lor în baza de date.

**70.** Organul central de specialitate în domeniul aviației civile de comun acord cu autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile utilizează informațiile obținute în urma analizării rapoartelor de eveniment pentru a identifica eventualele măsuri de remediere ce trebuie luate în cadrul programului național de siguranță.

**71.** În vederea informării publicului cu privire la nivelul de siguranță al aviației civile, organul central de specialitate în domeniul aviației civile publice, cel puțin o dată pe an, un raport privind siguranța, care:

- 1) conține informații în formă agregată și care permit asigurarea anonimatului privind tipul de evenimente și informații legate de siguranță raportate prin intermediul sistemelor de raportare obligatorie și voluntară;
- 2) identifică tendințele;
- 3) identifică măsurile adoptate.

**72.** Organul central de specialitate în domeniul aviației civile poate publica, de asemenea, rapoarte de eveniment, cu asigurarea anonimatului, precum și rezultatele

analizelor de risc.

**73.** Organul central de specialitate în domeniul aviației civile și autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile colaborează și participă periodic la schimbul și analiza informațiilor cuprinse în Baza de date națională.

**74.** Fără a aduce atingere cerințelor de confidențialitate prevăzute de prezentul regulament, pot fi invitați observatori, în funcție de fiecare caz în parte, atunci când se dovedește oportun.

**75.** Organul central de specialitate în domeniul aviației civile include informații despre rezultatele analizei informațiilor menționate la punctul 73 în raportul anual privind siguranța menționat la articolul 41 alineatul (5) din Codul aerian nr. 301/2017.

## **Capitolul XI**

### **Confidențialitatea și utilizarea adecvată a informațiilor**

**76.** Organul central de specialitate în domeniul aviației civile, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile precum și organizațiile iau măsurile necesare pentru a garanta un nivel adecvat de confidențialitate pentru informațiile detaliate privind evenimentele raportate pe care acestea le primesc în temeiul Capitolelor IV, V și IX.

**77.** Organul central de specialitate în domeniul aviației civile, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile precum și alte organizații care prelucrează date cu caracter personal numai în măsura în care acest lucru este necesar în scopul prezentului regulament și fără a aduce atingere cadrului normativ în domeniul protecției datelor cu caracter personal.

**78.** Fără a aduce atingere dispozițiilor referitoare la protecția informațiilor privind siguranța prevăzute în cadrul normativ privind investigarea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă, informațiile provenite din rapoartele de eveniment sunt utilizate exclusiv în scopul pentru care au fost colectate.

**79.** Organul central de specialitate, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile precum și organizațiile nu pun la dispoziție sau nu utilizează informațiile despre evenimente pentru:

- 1) stabilirea culpei sau răspunderii; sau
- 2) orice alt scop decât menținerea sau îmbunătățirea siguranței aviației.

**80.** La îndeplinirea obligațiilor prevăzute la Capitolul XI referitoare la informațiile incluse în Baza de date națională, organul central de specialitate în domeniul aviației civile și autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile:

- 1) asigură confidențialitatea informațiilor; și

2) limitează utilizarea informațiilor la ceea ce este strict necesar pentru a-și îndeplini obligațiile în domeniul siguranței, fără a atribui culpa sau răspunderea; în acest sens, informațiile sunt utilizate în special în vederea gestionării riscurilor și a analizării tendințelor în domeniul siguranței, ceea ce poate duce la recomandări sau acțiuni în domeniul siguranței, abordând deficiențele de siguranță reale sau potențiale.

## **Capitolul XII**

### **Protecția surselor de informații**

**81.** În sensul prezentului Capitol, „datele de identificare” includ în special numele și/sau datele de contact ale persoanei fizice (telefon, adresă, email etc.).

**82.** Fiecare organizație se asigură că toate datele de identificare sunt puse la dispoziția personalului organizației respective, cu excepția persoanelor desemnate în conformitate cu punctul 21, numai atunci când acest lucru este absolut necesar pentru investigarea evenimentelor în vederea consolidării siguranței aviației.

**83.** În cadrul organizației, se diseminează, după caz, informații din care sunt eliminate datele de identificare.

**84.** Organul central de specialitate în domeniul aviației civile se asigură că datele de identificare nu sunt niciodată înregistrate în baza de date națională menționată la punctul 26. Părților relevante li se pun la dispoziție informații din care sunt eliminate datele de identificare, de exemplu pentru a le permite acestora să își îndeplinească obligațiile în legătură cu îmbunătățirea siguranței aviației.

**84<sup>1</sup>.** Fără a aduce atingere dreptului penal intern aplicabil, Republica Moldova se abține de la inițierea unor acțiuni în justiție pentru încălcări ale legii săvârșite fără premeditare sau fără intenție, despre care iau cunoștință exclusiv ca urmare a raportării acestora în temeiul Capitolului IV și V.

*[Pct.84<sup>1</sup> introdus prin OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

**85.** Informațiile cuprinse în rapoartele de eveniment nu sunt utilizate împotriva:

- 1) raportorilor; sau
- 2) persoanelor menționate în rapoartele de eveniment.

**86.** Cu excepția cazurilor în care se aplică punctul 87, angajații și personalul contractat care raportează sau care sunt menționați în rapoartele de evenimente colectate în conformitate cu Capitolele IV și V nu pot face obiectul niciunui fel de prejudicii din partea angajatorilor lor sau a organizației pentru care furnizează servicii pe baza informațiilor furnizate de raportor.

**87.** Protecția în baza punctelor 84<sup>1</sup>, 85 și 86 nu se aplică în următoarele situații:

- 1) în cazul abaterilor săvârșite cu intenție;

2) atunci când a fost o ignorare clară, gravă și serioasă a unui risc evident și o neîndeplinire gravă a responsabilității profesionale de a lua măsurile care sunt necesare în mod evident în aceste circumstanțe, provocând daune previzibile unei persoane sau unor bunuri sau care afectează grav nivelul de siguranță a aviației.

*[Pct.87 în redacția OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

**88.** Fiecare organizație adoptă, după consultarea cu reprezentanții personalului, norme interne prin care se descrie modul în care se garantează și se aplică în cadrul organizației respective principiile „culturii juste”, în special principiul menționat la punctul 86.

**89.** Organismul desemnat, în temeiul punctului 90, poate solicita reexaminarea normelor interne ale organizațiilor, anterior punerii în aplicare a normelor respective.

**90.** Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile este entitatea responsabilă cu punerea în aplicare a punctelor 86 și 88.

**91.** Angajații și personalul contractual pot raporta autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile presupusele încălcări ale normelor prevăzute la prezentul Capitol.

**92.** Angajații și personalul contractual nu pot fi sancționați pentru raportarea presupuselor încălcări.

**93.** Angajații și personalul contractual pot informa organul central de specialitate în domeniul aviației civile în cazul în care raportează către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aceste presupuse încălcări.

**94.** Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile oferă consultanță, dacă este cazul, autorităților relevante ale statului cu privire la măsurile reparatorii sau la sancțiuni

## **Capitolul XIII**

### **Accesul la documente și protecția datelor**

#### **cu caracter personal**

**95.** Formularul de raportare ce urmează a fi completat în temeiul prezentului Regulament se regăsește în Anexa nr. 10.

**96.** Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere cadrului normativ național în domeniul protecției consumatorului.

**97.** Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile de comun cu entitatea responsabilă de investigarea accidentelor și incidentelor aeronautice vor elabora și prezenta spre aprobare către organul central de specialitate în domeniul aviației civile formularele de raportare ce urmează a fi completate

în temeiul prezentului Regulament.

**98.** Nerespectarea prevederilor prezentului Regulament atrage răspundere în conformitate cu Codul contravențional al Republicii Moldova.

**98<sup>1</sup>.** Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile înaintează toate informațiile relevante legate de siguranță către autoritățile relevante ale altor state, în cel mai scurt timp posibil, dacă, atunci când colectează informații detaliate privind evenimentele sau când stochează rapoarte de eveniment, ori analize efectuate în conformitate cu punctul 65, identifică probleme de siguranță pe care le consideră:

- 1) de interes pentru alte state; sau
- 2) ca necesitând luarea unor măsuri de siguranță de către alte state.

*[Pct.98<sup>1</sup> introdus prin OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

Anexa 1

la Regulamentul privind raportarea,  
analiza și acțiunile subsecvente cu privire  
la evenimentele de aviație civilă

## **LISTA**

### **CERINȚELOR APLICABILE ÎN CADRUL SISTEMELOR DE RAPORTARE OBLIGATORIE ȘI VOLUNTARĂ A EVENIMENTELOR**

**1.** Câmpurile de date trebuie completate cu informațiile solicitate. În cazul în care autoritatea competentă nu are posibilitatea să includă aceste informații, deoarece nu au fost puse la dispoziție de organizație sau de raportor, câmpul de date poate fi completat cu valoarea „necunoscut”. Cu toate acestea, pentru a se asigura că sunt transmise informațiile corespunzătoare, ar trebui să se evite, în măsura posibilului, utilizarea valorii „necunoscut”, urmând ca raportul să fie completat ulterior cu informații, dacă este posibil.

#### **2. CÂMPURI DE DATE OBLIGATORII**

În cazul introducerii în bazele de date corespunzătoare a informațiilor privind evenimentele raportate obligatoriu și, în măsura posibilului, a evenimentelor raportate voluntar, organizațiile precum și autoritatea competentă trebuie să se asigure că rapoartele de eveniment înregistrate în bazele lor de date cuprind cel puțin următoarele informații:

- 1) Titlu
  - Titlu
- 2) Informații pentru clasare
  - Entitatea responsabilă
  - Numărul dosarului
  - Statutul evenimentului
- 3) Când
  - Data UTC
- 4) Unde
  - Statul/Zona în care survine evenimentul
  - Locul în care survine evenimentul
- 5) Clasificare
  - Clasa evenimentului
  - Categoria evenimentului
- 6) Relatarea
  - Limba relatării
  - Relatarea
- 7) Evenimente
  - Tipul evenimentului
- 8) Clasificarea în funcție de risc

### **3. CÂMPURI DE DATE SPECIFICE OBLIGATORII**

#### **3.1. Câmpuri de date legate de aeronavă**

În cazul introducerii în bazele de date corespunzătoare a informațiilor privind evenimentele raportate obligatoriu și, în măsura posibilului, a evenimentelor raportate voluntar, organizațiile precum și autoritatea competentă trebuie să se asigure că rapoartele de eveniment înregistrate în bazele lor de date cuprind cel puțin următoarele informații:

- 1) Identificarea aeronavei
  - Statul de înmatriculare

- Marcă/model/serie
- Numărul de serie al aeronavei
- Numărul de înmatriculare al aeronavei
- Indicativ de apel

## 2) Operarea aeronavei

- Operator
- Tipul de operare

## 3) Descrierea aeronavei

- Categoria aeronavei
- Tipul de propulsie
- Grupa de masă

## 4) Jurnal de zbor

- Ultimul punct de plecare
- Destinația planificată
- Faza de zbor

## 5) Vremea

- Condițiile meteorologice relevante

### **3.2. Câmpuri de date privind serviciile de navigație aeriană**

În cazul introducerii în bazele de date corespunzătoare a informațiilor privind evenimentele raportate obligatoriu și, în măsura posibilului, a evenimentelor raportate voluntar, organizațiile precum și autoritatea competentă trebuie să se asigure că rapoartele de eveniment înregistrate în bazele lor de date cuprind cel puțin următoarele informații:

#### 1) Legătura cu ATM

- Contribuția ATM
- Capacitatea de a oferi servicii afectată (efect asupra serviciului ATM)

#### 2) Numele de unitate ATS

**3.2.1** Câmpuri de date privind încălcarea eșalonării minime/pierderea încălcării eșalonării și a spațiului aerian

În cazul introducerii în bazele de date corespunzătoare a informațiilor privind evenimentele raportate obligatoriu și, în măsura posibilului, a evenimentelor raportate voluntar, organizațiile precum și autoritatea competentă trebuie să se asigure că rapoartele de eveniment înregistrate în bazele lor de date cuprind cel puțin următoarele informații:

1) Spațiul aerian

- Tipul de spațiu aerian
- Clasa de spațiu aerian
- Denumirea FIR/UIR

**3.3. Câmpuri de date legate de aerodrom**

În cazul introducerii în bazele de date corespunzătoare a informațiilor privind evenimentele raportate obligatoriu și, în măsura posibilului, a evenimentelor raportate voluntar, organizațiile precum și autoritatea competentă trebuie să se asigure că rapoartele de eveniment înregistrate în bazele lor de date cuprind cel puțin următoarele informații:

1) Indicator de localizare (indicator OACI al aeroportului)

2) Localizarea pe aerodrom

**3.4. Câmpuri de date privind avarierea aeronavei sau vătămarea persoanelor**

În cazul introducerii în bazele de date corespunzătoare a informațiilor privind evenimentele raportate obligatoriu și, în măsura posibilului, a evenimentelor raportate voluntar, organizațiile precum și autoritatea competentă trebuie să se asigure că rapoartele de eveniment înregistrate în bazele lor de date cuprind cel puțin următoarele informații:

1) Gravitate

- Daunele cele mai severe
- Nivelul de vătămare

2) Vătămări suferite de persoane

- Numărul vătămarilor la sol (mortale, grave, minore)
- Numărul vătămarilor în aeronavă (mortale, grave, minore)

Anexa 2

la Regulamentul privind raportarea,  
analiza și acțiunile subsecvente cu privire  
la evenimentele de aviație civilă

## PĂRȚILE INTERESATE

1. Lista părților interesate care pot primi informații pe baza unei decizii adoptate de la caz la caz în temeiul punctului 48 sau pe baza unei decizii generale în temeiul punctului 51:

1) Producători: proiectanți și producători de aeronave, motoare, elice și repere și dispozitive pentru aeronave și asociațiilor corespunzătoare ale acestora; proiectanți și producători de sisteme pentru managementul traficului aerian (ATM) și de componente pentru acestea; proiectanți și producători de sisteme și componente pentru servicii de navigație aeriană (ANS); proiectanți și producători de sisteme și echipamente utilizate în zona de operațiuni aeriene a aerodromurilor;

2) Întreținere: organizații implicate în activități de întreținere sau revizie a aeronavelor, motoarelor, elicelor și reperelor și dispozitivelor pentru aeronave, în activități de montaj, modificare, întreținere, reparații, revizie, verificare în zbor sau inspecție a instalațiilor de navigație aeriană sau în activități de întreținere sau revizie a sistemelor, componentelor și echipamentelor din zonele de operațiuni aeriene ale aerodromurilor;

3) Operatori: companii aeriene și operatori de aeronave, precum și asociații de companii aeriene și operatori; operatori de aerodromuri și asociații de operatori de aerodromuri;

4) Furnizori de servicii de navigație aeriană și furnizori de funcții specifice ATM;

5) Furnizori de servicii aeroportuare: organizații responsabile de deservirea la sol a aeronavelor (handling), inclusiv alimentarea cu combustibil, deservirea, întocmirea fișelor de încărcare, încărcarea, degivrarea și tractarea pe aerodrom, precum și de salvare și stingerea incendiilor sau de alte servicii pentru situații de urgență;

6) Organizații de pregătire a personalului aeronautic;

7) Organizații din alte state: autorități guvernamentale pentru aviație civilă și autorități responsabile de investigarea accidentelor din alte state;

8) Organizații internaționale de aviație civilă;

9) Cercetare: laboratoare, centre sau entități de cercetare publice sau private sau universități care realizează studii sau cercetări privind siguranța în aviația civilă;

2. Lista părților interesate care pot primi informații pe baza unei decizii adoptate de la caz la caz în temeiul punctelor 48 și 50 din Regulament:

1) Piloți (cu titlu personal)

2) Controlori de trafic aerian (cu titlu personal) și alte categorii de personal ATM/ANS cu atribuții legate de siguranță

3) Ingineri/tehnicieni/personal responsabil de dispozitivele electronice de siguranță a traficului aerian/Administratori în domeniul aviației (sau de aeroport) (cu titlu personal)

4) Organisme de reprezentare profesională a personalului care desfășoară activități legate de siguranță

Anexa 3

la Regulamentul privind raportarea,  
analiza și acțiunile subsecvente cu privire  
la evenimentele de aviație civilă

**SOLICITARE DE INFORMAȚII  
DIN BAZA DE DATE NAȚIONALĂ**

1. Nume:

Funcție/poziție:

Societate:

Adresă:

Telefon:

E-mail:

Data:

Tipul de activitate:

Categoria de solicitant (a se vedea Anexa 2 la Regulament):

2. Informațiile solicitate (vă rugăm să furnizați detalii cât mai concrete, specificând data/perioada care vă interesează):

3. Motivul solicitării:

4. Explicați scopul în care vor fi folosite informațiile:

5. Data până la care se solicită informațiile:

6. Formularul completat se transmite prin e-mail către: (punctul de contact)

7. Accesul la informații

Punctul de contact nu are obligația de a furniza informațiile solicitate. El poate face acest lucru numai dacă are convingerea că solicitarea este conformă cu Regulamentul privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă. Solicitantul se angajează că atât personal, cât și organizația din care face parte, să

limiteze utilizarea informațiilor la scopul pe care l-a descris la punctul 4 din prezenta anexă. De asemenea, se reamintește că informațiile furnizate pe baza prezentei solicitări sunt puse la dispoziție numai în scopul siguranței zborului, astfel cum se prevede în Regulamentul privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, și nu în alte scopuri, cum ar fi, în special, stabilirea culpei sau a răspunderii ori scopuri comerciale.

Solicitantul nu are dreptul de a dezvălui informațiile primite fără consimțământul scris al punctului de contact.

Nerespectarea acestor condiții poate conduce la refuzul accesului la alte informații din Baza de date națională și la aplicarea de sancțiuni, dacă este cazul.

**8. Data, locul și semnătura:**

Anexa 4

la Regulamentul privind raportarea,  
analiza și acțiunile subsecvente cu privire  
la evenimentele de aviație civilă

## **EVENIMENTE LEGATE DE FUNCȚIONAREA AERONAVEI**

**1.** Prezenta anexă este structurată în așa fel încât evenimentele pertinente să fie corelate cu categoriile de activități în cursul cărora, în baza experienței dobândite, ele sunt observate în mod normal, în scopul de a facilita raportarea evenimentelor. Totuși, această prezentare nu trebuie să fie interpretată în sensul că evenimentele nu trebuie raportate în cazul în care se produc în afara categoriei de activități cu care sunt corelate în listă.

### **2. OPERAȚIUNI AERIENE**

#### **2.1. Pregătirea zborului**

1) Utilizarea unor date incorecte sau introduse incorect în echipamentele utilizate pentru navigație sau pentru calculele de performanță, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

2) Transportul sau tentativa de transport de mărfuri periculoase, în contravenție cu legislațiile aplicabile, inclusiv etichetarea, ambalarea și manipularea incorectă a mărfurilor periculoase.

#### **2.2. Pregătirea aeronavei**

1) Tip de combustibil incorect sau combustibil contaminat.

2) Tratament de degivrare/antigivrare neefectuat, incorect sau inadecvat.

### **2.3. Decolarea și aterizarea**

- 1) Ieșire de pe calea de rulare sau de pe pistă.
- 2) Pătrunderea neautorizată, reală sau potențială, pe calea de rulare sau pe pistă.
- 3) Pătrunderea neautorizată în zona de apropiere finală și de decolare (FATO).
- 4) Orice decolare întreruptă.

5) Incapacitatea de a atinge performanțele cerute sau preconizate în timpul decolării, al manevrei „go-around” sau al aterizării.

6) Decolare, apropiere sau aterizare efectivă ori încercare de aterizare cu aeronava în configurație incorectă.

7) Lovirea cozii, a palelor ori a extremităților aripii sau a nacelei motorului în timpul decolării sau al aterizării.

8) Continuarea unei apropieri cu încălcarea criteriilor de apropiere stabilizată ale operatorului aerian.

9) Continuarea unei apropieri instrumentale sub valorile minime publicate, cu referințe vizuale inadecvate.

10) Aterizare preventivă sau forțată.

11) Aterizare prea scurtă sau prea lungă.

12) Aterizare violentă.

### **2.4. Orice fază a zborului**

1) Pierderea controlului.

2) Zborul în afara parametrilor normali, depășirea tangajului normal, a asietei sau o viteză inadecvată condițiilor.

3) Deviere de la nivelul de zbor.

4) Activarea oricărei protecții a anvelopei de zbor, inclusiv avertizarea de depășire a unghiului de atac critic, vibrarea manșei, împingătorul manșei (stick pusher) și protecțiile automate.

5) Deviere involuntară de la traiectoria prevăzută sau atribuită cu o valoare egală cu dublul performanței de navigație cerute sau cu 10 mile marine, dacă această din urmă valoare este inferioară celei dintâi.

6) Depășirea limitelor prevăzute în manualul de zbor al aeronavei.

7) Operarea cu reglarea incorectă a altimetrului.

8) Evenimente legate de jetul motoarelor reactive, de suflul rotorului sau al elicei care au pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

9) Interpretare greșită a modului automat sau a oricăror informații privind cabina de pilotaj furnizate echipajului de comandă, care au pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

## **2.5. Alte tipuri de evenimente**

1) Eliberarea involuntară a încărcăturii sau a altor echipamente transportate în exteriorul aeronavei.

2) Pierderea conștientizării situației (inclusiv nerecunoașterea mediului, a modului și a sistemului, dezorientarea spațială și pierderea noțiunii de timp).

3) Orice eveniment în cursul căruia performanțele umane au contribuit în mod direct sau ar fi putut contribui la producerea unui accident sau a unui incident grav.

## **3. EVENIMENTE TEHNICE**

### **3.1. Structură și sisteme**

1) Pierderea în zbor a oricărei părți din structura aeronavei.

2) Pierderea unui sistem.

3) Pierderea redundanței unui sistem.

4) Scurgerea oricărui fluid care a dus la un risc de incendiu sau la posibila contaminare periculoasă a structurii, a sistemelor sau a echipamentului aeronavei ori care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

5) Defecțiuni sau funcționări incorecte ale sistemului de combustibil care afectează alimentarea cu combustibil și/sau transvazarea combustibilului.

6) Funcționarea necorespunzătoare sau defectarea oricărui sistem indicator, când aceasta duce la apariția unor indicații care pot induce în eroare echipajul.

7) Funcționarea anormală a comenzilor de zbor, cum ar fi blocarea sau funcționarea asimetrică a comenzilor de zbor [de exemplu: elemente de comandă ale portanței (flapsuri/voleți), ale rezistenței aerodinamice (spoilere), ale atitudinii (eleroane, profunzoare, cârme de direcție)].

**3.2. Propulsie (inclusiv motoare, elice și sisteme de rotor) și grupuri de putere auxiliare (APU)**

1) Defectarea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărei părți sau a comenzii unei elice, a unui rotor sau a unui grup motopropulsor.

2) Deteriorarea sau scoaterea din funcțiune a rotorului principal/anticuplu sau a transmisiei și/sau a sistemelor echivalente.

3) Întreruperea arderii, oprirea în zbor a oricărui motor sau APU, atunci când sunt solicitate [de exemplu: ETOPS (operațiuni pe rază extinsă cu avioane bimotoare), MEL (lista echipamentului minim)].

4) Depășirea limitelor de funcționare a motorului, inclusiv supraturarea sau imposibilitatea de a controla turația oricărei componente de rotație mare (de exemplu: APU, starter cu aer, climatizor, turbină, elicea sau rotorul).

5) Funcționarea necorespunzătoare sau defectarea oricărei părți a motorului, a grupului propulsor, a APU sau a transmisiei, care provoacă una sau mai multe dintre situațiile următoare:

(a) nefuncționarea la comandă a sistemului de inversare a tracțiunii;

(b) incapacitatea de a controla puterea, tracțiunea sau turația;

(c) nereținerea în interior a componentelor sau a resturilor.

#### **4. INTERACȚIUNEA CU SERVICIILE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ (ANS) ȘI MANAGEMENTUL TRAFICULUI AERIAN (ATM)**

1) Autorizare ATC (controlul traficului aerian) periculoasă.

2) Întrerupere prelungită a comunicării cu unitatea ATS (servicii de trafic aerian) sau ATM.

3) Instrucțiuni contradictorii de la diferite unități ATS, care ar putea duce la o pierdere de distanță între aeronave.

4) Interpretarea greșită a unei transmisii radio, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

5) Abaterea intenționată de la o instrucțiune ATC, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

#### **5. SITUAȚII DE URGENȚĂ ȘI ALTE SITUAȚII CRITICE**

1) Orice eveniment care conduce la declararea stării de urgență (apel „MAYDAY” sau „PAN”).

2) Orice tip de ardere, topire, fum, vapori, formare de arcuri electrice, supraîncălzire, incendiu sau explozie.

3) Prezența aerului contaminat în postul de pilotaj sau în compartimentul pasagerilor, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

4) Neaplicarea de către echipajul de comandă sau de cabină a unei proceduri speciale sau de urgență pentru a face față unei situații de urgență.

5) Utilizarea unui echipament de urgență sau a unei proceduri speciale, care afectează performanțele de zbor sau de aterizare.

6) Defectarea oricărui sistem sau echipament de urgență sau de salvare care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

7) Imposibilitatea de a controla presurizarea cabinei.

8) O cantitate de combustibil redusă critic sau o cantitate de combustibil la destinație inferioară rezervei finale de combustibil regulamentare.

9) Orice utilizare de către echipaj a sistemului de oxigen.

10) Incapacitatea oricărui membru al echipajului de comandă sau de cabină care generează o reducere a efectivului total al echipajului de la bord sub numărul minim certificat.

11) Oboseala echipajului, care afectează sau care ar putea afecta capacitatea sa de a-și îndeplini sarcinile de zbor în condiții de siguranță.

## **6. MEDIU EXTERIOR ȘI METEOROLOGIE**

1) O coliziune sau o proximă coliziune, la sol sau în aer, cu o altă aeronavă, cu solul sau un obstacol (obstacolele includ vehiculele).

2) ACAS RA (semnal de avertizare al sistemului de bord pentru prevenirea coliziunilor).

3) Activarea unui sistem autentic de prevenire a coliziunii cu solul, precum „avertismentul” sistemelor GPWS (sistemul de avertizare privind apropierea față de sol) sau TAWS (sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului).

4) Coliziune cu păsări sau animale sălbatice.

5) Deteriorarea produsă de obiecte străine/resturi desprinse (FOD).

6) Întâlnirea neașteptată a stării precare a suprafeței pistei.

7) Turbulențe de siaj.

8) Interferență cu aeronava cauzate de arme de foc, focuri de artificii, zmeie, echipamente de iluminare laser, lumini de mare intensitate, lasere, sisteme de aeronave telecomandate, aeromodele sau prin alte mijloace similare.

9) Un trăsnet care a provocat avarii ale aeronavei sau pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui sistem al aeronavei.

10) O rafală de grindină care a provocat daune aeronavei sau pierderea sau

funcționarea necorespunzătoare a oricărui sistem al aeronavei.

11) Turbulențe puternice sau orice situații care provoacă rănirea ocupanților aeronavei sau în urma cărora se consideră necesară o „verificare după situații de turbulență” a aeronavei.

12) Vânt de forfecare sau furtună cu descărcări electrice, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

13) Givraj care provoacă dificultăți de comandă, avarii ale aeronavei sau pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui sistem al aeronavei.

14) Întâlnirea cu cenușă vulcanică.

## **7. SECURITATE**

1) Deturnarea aeronavei;

2) Descoperirea armelor de foc și a muniției;

3) Descoperirea explozivilor;

4) Descoperirea articolelor interzise ascunse în mod intenționat de un pasager pentru a ocoli securitatea;

5) Descoperirea obiectelor interzise;

6) Acces neautorizat:

a) în ZSAR;

b) la aeronave;

c) la infrastructura sensibilă (ANS, facilități de marfă și poștă, facilități pentru furnizorii de zbor, altele);

7) Amenințări cu bomba;

8) Atacuri împotriva:

a) aeroportului;

b) Aeronavei;

c) Infrastructurii sensibile (ANS, facilități de marfă și poștă, facilități pentru furnizorii de zbor, altele);

9) Pasageri turbulenți;

10) Atacuri/incidente cibernetice;

11) Alte incidente de securitate care nu figurează în listă, dar necesită a fi raportate.

la Regulamentul privind raportarea,  
analiza și acțiunile subsecvente cu privire  
la evenimentele de aviație civilă

## **EVENIMENTE LEGATE DE CONDIȚIILE TEHNICE, DE ÎNTREȚINEREA ȘI DE REPARAREA AERONAVEI**

### **1. FABRICAȚIE**

Produse, piese sau echipamente date în exploatare de întreprinderea de producție, cu abateri față de datele de proiectare aplicabile și care sunt de natură să pună în pericol siguranța, identificate împreună cu titularul certificatului de tip sau al aprobării de proiect.

### **2. PROIECTARE**

**2.1.** Orice avarie, funcționare necorespunzătoare, defecțiune sau alt eveniment, legate de un produs, de o piesă sau de un echipament, care au pus sau ar putea pune în pericol siguranța.

**2.2.** Prezenta listă se aplică evenimentelor legate de un produs, o piesă sau un echipament reglementate de un certificat de tip, de un certificat de tip restricționat, de un certificat de tip suplimentar, de o autorizație a ETSO, de o aprobare a unui proiect de reparație majoră sau de orice altă aprobare pertinentă, considerată a fi fost eliberată în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și de producție.

### **3. ÎNTREȚINEREA ȘI MANAGEMENTUL MENȚINERII NAVIGABILITĂȚII**

1) Daune structurale grave (de exemplu: fisurile, deformarea permanentă, exfolierea, desprinderea, arderea, uzura excesivă sau coroziunea) depistate în cursul operațiunilor de întreținere a aeronavei sau a unei componente a acesteia.

2) Scurgere semnificativă sau contaminare gravă a fluidelor (de exemplu: fluide hidraulice, combustibil, ulei, gaz sau alte fluide).

3) Funcționare necorespunzătoare sau defectare a oricărei părți a motorului sau a grupului propulsor și/sau a transmisiei, care provoacă una sau mai multe dintre situațiile următoare:

(a) nerezținerea componentelor/resturilor desprinse;

(b) deteriorarea structurii de fixare a motorului.

4) Daună, avarie sau defectare a elicei, care ar fi putut duce la desprinderea în zbor a

eliceii sau a unei părți importante a acesteia și/sau la funcționarea necorespunzătoare a comenzii eliceii.

5) Daună, avarie sau defectare a cutiei de transmisie sau a prinderii rotorului principal, care poate duce la o separare a ansamblului rotorului în timpul zborului și/sau la funcționarea necorespunzătoare a comenzii rotorului.

6) Defectarea gravă a unui sistem sau a unui echipament esențial pentru siguranță, inclusiv a sistemului sau a echipamentului de urgență în cursul testelor de întreținere, sau imposibilitatea de a activa aceste sisteme după activitățile de întreținere.

7) Asamblarea sau instalarea incorectă a componentelor aeronavei, depistată în cursul unei inspecții sau al unei proceduri de încercare, care nu a fost destinată special acestui scop.

8) Evaluarea greșită a unui defect grav sau a unei neconformități grave față de MEL și de procedurile tehnice operaționale.

9) Daune grave cauzate sistemului de interconectare a cablurilor electrice (EWIS).

10) Orice defecțiune a unei componente esențiale cu durată de viață limitată, care duce la retragerea sa înainte de încheierea duratei sale totale de viață.

11) Utilizarea unor produse, componente sau materiale de origine necunoscută sau suspectă ori a unor componente esențiale inutilizabile.

12) Date sau proceduri de întreținere incorecte sau insuficient aplicabile, care pot provoca erori de întreținere importante, inclusiv probleme lingvistice.

13) Control incorect sau aplicare incorectă a limitelor ori a programului de întreținere a aeronavei.

14) Punerea în serviciu a unei aeronave ieșite de la întreținere, în caz de neconformitate care pune în pericol siguranța zborului.

15) Deteriorarea gravă a unei aeronave în cursul activităților de întreținere din cauza unor lucrări de întreținere incorecte sau a utilizării unor echipamente de deservire la sol necorespunzătoare sau inutilizabile, care necesită acțiuni suplimentare de întreținere.

16) Identificarea unor cazuri de ardere, topire, fum, formare de arcuri electrice, supraîncălzire sau incendiu.

17) Orice eveniment în cursul căruia performanțele umane, inclusiv starea de oboseală a personalului, au contribuit în mod direct sau ar fi putut contribui la producerea unui accident sau a unui incident grav.

18) Disfuncții importante, probleme de fiabilitate sau probleme recurente de calitate a înregistrării care afectează un înregistrator de date de zbor (precum un sistem de înregistrare a datelor de zbor, un sistem de transmisie de date sau un înregistrator de voce din cabina de pilotaj) sau lipsa informațiilor necesare pentru a asigura buna funcționare a

unui înregistrator de date de zbor.

Anexa 6

la Regulamentul privind raportarea,  
analiza și acțiunile subsecvente cu privire  
la evenimentele de aviație civilă

## **EVENIMENTE LEGATE DE SERVICIILE ȘI MIJLOACELE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ**

**1.** Prezenta anexă este structurată în așa fel încât evenimentele pertinente să fie corelate cu tipurile de activități în cursul cărora, în baza experienței dobândite, sunt observate în mod normal, în scopul de a facilita raportarea evenimentelor. Totuși, această prezentare nu trebuie să fie interpretată în sensul că evenimentele nu trebuie raportate în cazul în care se produc în afara categoriei de activități cu care sunt corelate în listă.

### **2. EVENIMENTE LEGATE DE AERONAVĂ**

1) O coliziune sau o proximă coliziune, la sol sau în aer, între o aeronavă și o altă aeronavă, cu solul sau cu un obstacol (obstacolele includ vehiculele), inclusiv o proximă coliziune cu solul a unui zbor controlat (proximă CFIT).

2) Nerespectarea distanțelor minime de separație între aeronave (este vorba despre o situație în care distanțele minime de separare regulamentare nu au fost menținute între două aeronave sau între o aeronavă și spațiul aerian căruia i se aplică distanțele minime).

3) Separație inadecvată (în lipsa distanțelor minime de separare regulamentare, o situație în care distanța dintre două aeronave este considerată insuficientă pentru ca piloții să poată asigura o separare sigură).

4) Semnalări ACAS.

5) Coliziune cu păsări sau animale sălbatice.

6) Ieșire de pe calea de rulare sau de pe pistă.

7) Pătrunderea neautorizată, reală sau potențială, pe calea de rulare sau pe pistă.

8) Pătrunderea neautorizată în zona de apropiere finală și decolare (FATO).

9) Deviere a aeronavei de la autorizarea ATC.

10) Deviere a aeronavei de la regulamentul de organizare a traficului aerian (ATM) aplicabil:

- (a) nerespectarea de către aeronavă a procedurilor ATM aplicabile publicate;
- (b) încălcarea spațiului aerian, inclusiv pătrunderea neautorizată în spațiul aerian;
- (c) nerespectarea prescripțiilor referitoare la transportul și la utilizarea echipamentelor aeronautice legate de ATM, prevăzute de reglementările aplicabile.

11) Evenimente determinate de o confuzie în ceea ce privește indicativele de apel.

### **3. DEGRADAREA SAU PIERDEREA TOTALĂ A SERVICIILOR SAU A FUNCȚIILOR**

1) Imposibilitatea de a furniza serviciile ATM sau de a executa funcțiile ATM:

(a) imposibilitatea de a furniza servicii de trafic aerian sau de a îndeplini funcțiile ATS corespunzătoare;

(b) imposibilitatea de a furniza servicii de management al spațiului aerian sau de a executa funcțiile ATM corespunzătoare;

(c) imposibilitatea de a furniza servicii de management al capacității fluxului traficului aerian sau de a asigura funcții de management al capacității fluxului traficului aerian.

2) Informații incomplete sau preponderent incorecte, deteriorate, inadecvate sau care induc în eroare din partea oricărui serviciu suport (de exemplu: servicii de trafic aerian (ATS), serviciul automat de informare pentru zona terminală (ATIS), servicii meteorologice, baze de date de navigație, hărți, grafice, serviciul de informare aeronautică (AIS), manuale), inclusiv cele referitoare la starea precară a suprafeței pistei.

3) Funcționarea necorespunzătoare a serviciului de comunicații.

4) Funcționarea necorespunzătoare a serviciului de supraveghere.

5) Funcționarea necorespunzătoare a funcției sau a serviciului de procesare și distribuire a datelor.

6) Funcționarea necorespunzătoare a serviciului de navigație.

7) Defectare a sistemului de securitate ATM, care a avut sau ar fi putut avea un impact negativ direct asupra furnizării în condiții de siguranță a serviciului.

8) Supraîncărcare semnificativă a sectorului sau a pozițiilor ATS, care poate afecta negativ furnizarea serviciilor.

9) Recepționarea sau interpretarea incorectă a unor comunicații importante, inclusiv neînțelegerea limbii folosite, care a avut sau ar fi putut avea un impact negativ direct asupra furnizării în condiții de siguranță a serviciului.

10) Întrerupere prelungită a comunicării cu o aeronavă sau cu o altă unitate ATS.

#### **4. ALTE EVENIMENTE**

1) Declararea unei situații de urgență („MAYDAY” sau „PAN”).

2) Interferență externă semnificativă cu serviciile de navigație aeriană [de exemplu, stațiile de radio care transmit în bandă FM și interferează cu sistemul de aterizare instrumentală (ILS), radiofarul omnidirecțional VHF (VOR) și comunicațiile].

3) Interferarea cu o aeronavă, o unitate ATS sau cu un sistem de comunicații radio, inclusiv prin arme de foc, focuri de artificii, zmeie, iluminare laser, lumini de mare intensitate, lasere, sisteme de aeronave telecomandate, aeromodele sau prin alte mijloace similare.

4) Evacuarea în aer a combustibilului.

5) Amenințare cu bombă sau deturnare.

6) Oboseală care afectează sau care ar fi putut afecta capacitatea de a exercita în condiții de siguranță funcțiile de navigație sau de circulație aeriană.

7) Orice eveniment în cursul căruia performanțele umane au contribuit în mod direct sau ar fi putut contribui la producerea unui accident sau a unui incident grav.

Anexa 7

la Regulamentul privind raportarea,  
analiza și acțiunile subsecvente cu privire  
la evenimentele de aviație civilă

### **EVENIMENTE**

#### **LEGATE DE AERODROMURI ȘI SERVICII LA SOL**

##### **1. GESTIONAREA SIGURANȚEI UNUI AERODROM**

Prezenta secțiune este structurată în așa fel încât evenimentele pertinente să fie corelate cu tipurile de activități în cursul cărora, în baza experienței dobândite, ele sunt observate în mod normal, în scopul de a facilita raportarea evenimentelor. Totuși, această prezentare nu trebuie să fie interpretată în sensul că evenimentele nu trebuie raportate în cazul în care se produc în afara categoriei de activități cu care sunt corelate în listă.

##### **1.1. Evenimente legate de aeronave și de obstacole**

1) O coliziune sau o proximă coliziune, la sol sau în aer, între o aeronavă și o altă aeronavă, cu solul sau cu un obstacol (obstacolele includ vehiculele).

2) Coliziune cu păsări sau animale sălbatice.

3) Ieșire de pe calea de rulare sau de pe pistă.

4) Pătrunderea neautorizată, reală sau potențială, pe calea de rulare sau pe pistă.

5) Pătrunderea sau ieșirea neautorizată în zona de apropiere finală și decolare (FATO).

6) Nerespectarea de către o aeronavă sau un vehicul a autorizațiilor, a instrucțiunilor sau a restricțiilor în timpul deplasării pe suprafața de mișcare a unui aerodrom (de exemplu: eroare privind pista, calea de rulare sau zona restricționată a unui aerodrom).

7) Obiect străin aflat pe suprafața de mișcare a aerodromului, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

8) Prezența unor obstacole, pe aerodrom sau în vecinătatea acestuia, care nu sunt publicate în AIP (publicația de informare aeronautică) sau în NOTAM (avizele către navigatori) și/sau care nu sunt marcate sau balizate luminos corespunzător.

9) Interferență cu vehicule, echipamente sau persoane în cursul procedurilor de push-back, de power-back sau de rulaj.

10) Pasageri sau persoane neautorizate lăsate nesupravegheate pe platformă.

11) Suflul jetului reactiv, suflu de rotor sau suflu de elice.

12) Declarația unei situații de urgență („MAYDAY” sau „PAN”).

## **1.2. Degradarea sau pierderea totală a serviciilor sau a funcțiilor**

1) Întreruperea sau defecțiuni ale comunicațiilor între:

(a) personalul de aerodrom, personalul de la bordul unui vehicul sau la sol și o unitate a serviciilor de trafic aerian sau serviciul de management al platformei;

(b) o unitate responsabilă cu serviciul de management al platformei și o aeronavă, un vehicul sau o unitate a serviciilor de trafic aerian.

2) Avarierea, funcționarea necorespunzătoare sau defectarea semnificativă a unui echipament sau a unui sistem al aerodromului, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava sau ocupanții acesteia.

3) Deficiențe semnificative ale balizării luminoase, marcării sau semnalizării aerodromului.

4) Defectarea sistemului de alertă pentru situații de urgență al aerodromului.

5) Indisponibilitatea serviciilor de salvare și de stingere a incendiilor conform cerințelor aplicabile.

## **1.3. Alte evenimente**

1) Incendiu, fum sau explozie la instalațiile, în împrejurimile și la echipamentele aerodromului, care au pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

2) Evenimente legate de securitatea aerodromului (de exemplu: intrare ilegală, acțiuni de sabotaj, amenințare cu bombă).

3) Neraportarea unei schimbări semnificative în condițiile de funcționare ale aerodromului, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

4) Tratament de degivrare/antigivrare neefectuat, incorect sau inadecvat.

5) Scurgere semnificativă în timpul operațiunilor de alimentare cu combustibil.

6) Alimentarea cu combustibil sau cu alte fluide esențiale (inclusiv oxigen, azot, ulei și apă potabilă), contaminate sau de tip incorect.

7) Incapacitatea de a gestiona starea precară a suprafeței pistei.

8) Orice eveniment în cursul căruia performanțele umane au contribuit în mod direct sau ar fi putut contribui la producerea unui accident sau a unui incident grav.

## **2. DESERVIREA LA SOL A UNEI AERONAVE**

Prezenta secțiune este structurată în așa fel încât evenimentele pertinente să fie corelate cu tipurile de activități în cursul cărora, în baza experienței dobândite, sunt observate în mod normal, în scopul de a facilita raportarea evenimentelor. Totuși, această prezentare nu trebuie să fie interpretată în sensul că evenimentele nu trebuie raportate în cazul în care se produc în afara categoriei de activități cu care sunt corelate în listă.

### **2.1. Evenimente legate de aeronave și de aerodromuri**

1) O coliziune sau o proximă coliziune, la sol sau în aer, între o aeronavă și o altă aeronavă, cu solul sau cu un obstacol (obstacol include vehiculele).

2) Pătrunderea neautorizată pe pistă sau pe calea de rulare.

3) Ieșirea neautorizată de pe pistă sau de pe calea de rulare.

4) Contaminarea semnificativă a structurii, sistemelor și echipamentelor aeronavei, rezultată din transportul bagajelor, al poștei sau al mărfii.

5) Interferență cu alte vehicule, echipamente sau persoane în cursul procedurilor de push-back, de power-back sau de rulaj.

6) Obiecte străine pe suprafața de mișcare a aerodromului, care au pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

7) Pasageri sau persoane neautorizate lăsate nesupravegheate pe platformă.

8) Incendiu, fum sau explozie la instalațiile, în împrejurimile și la echipamentele aerodromului, care au pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

9) Evenimente legate de securitatea aerodromului (de exemplu: intrare ilegală, acțiuni de sabotaj, amenințare cu bombă).

## 2.2. Degradarea sau pierderea totală a serviciilor sau a funcțiilor

1) Întreruperea sau defecțiuni ale comunicațiilor cu o aeronavă, un vehicul, o unitate responsabilă cu serviciile de trafic aerian sau o unitate responsabilă cu serviciul de management al platformei.

2) Avarierea, funcționarea necorespunzătoare sau defectarea semnificativă a unui echipament sau a unui sistem al aerodromului, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava sau ocupanții acesteia.

3) Deficiențe semnificative ale balizării luminoase, ale marcării sau ale semnalizării aerodromului.

## 2.3. Evenimente specifice serviciilor de deservire la sol a aeronavelor (handling):

1) Deservirea la sol a aeronavelor sau transbordarea incorectă a pasagerilor, încărcarea incorectă a bagajelor, a poștei sau a mărfii, care poate avea un efect semnificativ asupra masei și/sau a echilibrului aeronavei (inclusiv erori importante în calculele fișei de încărcare).

2) Retragerea echipamentelor de îmbarcare cu punerea în pericol a ocupanților aeronavei.

3) Stivuirea sau fixarea incorectă a bagajelor, a poștei sau a mărfii, care poate periclita în orice mod aeronava, echipamentele aeronavei sau ocupanții săi, ori de natură să împiedice evacuarea de urgență.

4) Transportul, tentativa de transport sau deservirea la sol a aeronavelor cu mărfuri periculoase, care au generat sau ar fi putut genera un risc pentru siguranța exploatării sau care au creat o situație periculoasă [de exemplu: incident sau accident datorat mărfurilor periculoase, conform definiției din cadrul instrucțiunilor tehnice ale OACI (Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (OACI - Doc. 9284))].

5) Nerespectarea corelației între pasageri și bagaje.

6) Nerespectarea procedurilor cerute în materie de deservire la sol a aeronavelor (handling) și de asistență aeroportuară, în special a procedurilor de degivrare, de realimentare sau de încărcare, inclusiv în ceea ce privește poziționarea incorectă sau retragerea echipamentelor.

7) Scurgere semnificativă în timpul operațiunilor de alimentare cu combustibil.

8) Încărcarea unor cantități incorecte de combustibil, care poate avea un efect

semnificativ asupra anduranței, performanței, echilibrului sau rezistenței structurale a aeronavei.

9) Alimentarea cu combustibil sau cu alte fluide esențiale (inclusiv oxigen, azot, ulei și apă potabilă), contaminate sau de tip incorect.

10) Orice disfuncție, funcționare necorespunzătoare sau defectare a echipamentelor utilizate pentru deservirea la sol, care provoacă sau poate provoca daune aeronavei [de exemplu: bară de remorcare sau grup electric de sol (GPU)].

11) Tratament de degivrare/antigivrare neefectuat, incorect sau inadecvat.

12) Deteriorări provocate aeronavelor de echipamente sau de vehicule de asistență la sol, inclusiv daune nedeclarate anterior.

13) Orice eveniment în cursul căruia performanțele umane au contribuit în mod direct sau ar fi putut contribui la producerea unui accident sau a unui incident grav.

Anexa 8

la Regulamentul privind raportarea,  
analiza și acțiunile subsecvente cu privire  
la evenimentele de aviație civilă

**EVENIMENTE LEGATE DE ALTE AERONAVE DECÂT  
CELE MOTORIZATE COMPLEXE, INCLUSIV PLANOARE  
ȘI VEHICULE MAI UȘOARE DECÂT AERUL**

În sensul prezentei anexe:

(a) „alte aeronave decât cele motorizate complexe” desemnează aeronavele diferite de cele definite la punctul 4 din Hotărârea Guvernului nr. 831/2018 cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene;

(b) „planor” - înseamnă o aeronavă mai grea decât aerul care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra suprafețelor sale portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor, incluzând și deltaplanele, parapantele și alte aeronave comparabile;

(c) „vehicule mai ușoare decât aerul” are înțelesul de aeronave special concepute sau modificate pentru utilizări militare, incluzând cercetare din aer, atac, antrenament, transport, desantare de trupe sau echipamente militare, sprijin logistic, precum și componente special concepute pentru acestea.

**1. ALTE AERONAVE DECÂT CELE MOTORIZATE COMPLEXE, CU EXCEPȚIA  
PLANOARELOR ȘI A VEHICULELOR MAI UȘOARE DECÂT AERUL**

**1.1.** Prezenta secțiune este structurată în așa fel încât evenimentele pertinente să fie corelate cu tipurile de activități în cursul cărora, în baza experienței dobândite, sunt observate în mod normal, în scopul de a facilita raportarea evenimentelor. Totuși, această prezentare nu trebuie să fie interpretată în sensul că evenimentele nu trebuie raportate în cazul în care se produc în afara categoriei de activități cu care sunt corelate în listă.

## **1.2. Operațiuni aeriene**

1) Pierderea involuntară a controlului asupra aeronavei.

2) Aterizare în afara zonei prevăzute pentru aterizare.

3) Imposibilitatea de a atinge performanțele cerute ale aeronavei, prevăzute în condiții normale, în timpul decolării, al urcării sau al aterizării.

4) Pătrunderea neautorizată pe pistă.

5) Ieșirea neautorizată de pe pistă.

6) Orice zbor care a fost efectuat cu o aeronavă inadecvată pentru zbor sau pentru care pregătirea zborului nu a fost finalizată, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

7) Zbor neintenționat în condiții IMC (condiții meteorologice de zbor instrumental) al unei aeronave necertificate în conformitate cu IFR (regulile de zbor instrumental) sau al unui pilot necalificat pentru IFR, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

8) Descărcarea involuntară a încărcăturii (Acest punct se aplică numai operării comerciale în sensul articolului 5 din Codul aerian al Republicii Moldova).

## **1.3. Evenimente tehnice**

1) Vibrații intense anormale (de exemplu: oscilații ale eleronului, ale profundorului sau ale elicei).

2) Orice comandă de zbor care nu funcționează corect sau care este deconectată.

3) O defecțiune sau o deteriorare importantă a structurii aeronavei.

4) Pierderea în zbor a oricărei părți din structura aeronavei sau a unei instalații a acesteia.

5) O defecțiune a unui motor, a unui rotor, a unei elice, a unui sistem de alimentare cu combustibil sau a unui alt sistem esențial.

6) Scurgerea oricărui fluid care a dus la un risc de incendiu sau la posibila contaminare periculoasă a structurii, a sistemelor sau a echipamentului aeronavei ori la un risc pentru ocupanții săi.

#### **1.4. Interacțiunea cu serviciile de navigație aeriană și managementul traficului aerian**

1) Interacțiunea cu serviciile de navigație aeriană (de exemplu: furnizarea unor servicii incorecte, comunicații contradictorii sau abaterea de la autorizare), care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

2) Încălcarea spațiului aerian.

#### **1.5. Situații de urgență și alte situații critice**

1) Orice eveniment care determină un apel de urgență.

2) Incendiu, explozie, fum, gaze toxice sau emanații toxice în aeronavă.

3) Incapacitatea pilotului, care duce la imposibilitatea de a îndeplini îndatoririle profesionale.

#### **1.6. Mediu exterior și meteorologie**

1) O coliziune, la sol sau în aer, cu o altă aeronavă, cu solul sau cu un obstacol (obstacolele includ vehiculele).

2) O proximă coliziune, la sol sau în aer, cu o altă aeronavă, cu solul sau cu un obstacol (obstacolele includ vehiculele), care impune o manevră de evitare de urgență pentru a evita o coliziune.

3) Coliziune cu păsări sau animale sălbatice, care provoacă deteriorări aeronavei sau pierderea ori funcționarea necorespunzătoare a oricărui serviciu esențial.

4) Interferența cu aeronava prin arme de foc, focuri de artificii, zmeie, iluminare laser, lumini de mare intensitate, lasere, sisteme de aeronave telecomandate, aeromodele sau prin alte mijloace similare.

5) Un trăsnet care a provocat daune aeronavei sau pierderea funcțiilor acesteia.

6) Turbulențe puternice care au provocat rănirea ocupanților aeronavei sau în urma cărora se consideră necesară o „verificare după situații de turbulență” a aeronavei.

7) Givrajul, inclusiv givrajul carburatorului, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

## **2. PLANOARE**

**2.1.** Prezenta secțiune este structurată în așa fel încât evenimentele pertinente să fie corelate cu tipurile de activități în cursul cărora, în baza experienței dobândite, sunt observate în mod normal, în scopul de a facilita raportarea evenimentelor. Totuși, această prezentare nu trebuie să fie interpretată în sensul că evenimentele nu trebuie raportate în cazul în care se produc în afara categoriei de activități cu care sunt corelate în listă.

### **2.2. Operațiuni aeriene**

1) Pierderea involuntară a controlului asupra planorului.

2) Un eveniment în cursul căruia pilotul planorului nu a fost în măsură să elibereze cablul troliului sau cablul de remorcare și a fost nevoit să facă acest lucru prin aplicarea procedurii de urgență.

3) Orice eliberare a cablului troliului sau a cablului de remorcare care a pus sau ar fi putut pune în pericol planorul, ocupanții acestuia sau orice altă persoană.

4) În cazul unui motoplanor, defectarea motorului în timpul decolării.

5) Orice zbor efectuat cu un planor inapt pentru zbor sau în cazul căruia o pregătire a zborului incompletă a pus sau ar fi putut pune în pericol planorul, ocupanții acestuia sau orice altă persoană.

### **2.3. Evenimente tehnice**

1) Vibrații intense anormale (de exemplu: oscilații ale eleronului, ale profundorului sau ale elicei).

2) Orice comandă de zbor care nu funcționează corect sau care este deconectată.

3) O defecțiune sau o deteriorare importantă a structurii planorului.

4) Pierderea în zbor a oricărei părți din structura sau instalațiile planorului.

### **2.4. Interacțiunea cu serviciile de navigație aeriană și gestionarea traficului aerian**

1) Interacțiunea cu serviciile de navigație aeriană (de exemplu: furnizarea unor servicii incorecte, comunicații contradictorii sau abaterea de la autorizare), care a pus sau ar fi putut pune în pericol planorul, ocupanții acestuia sau orice altă persoană.

2) Încălcarea spațiului aerian.

### **2.5. Situații de urgență și alte situații critice**

1) Orice eveniment care determină un apel de urgență.

2) Orice situație în care nu rămâne disponibilă nicio zonă de aterizare în condiții de siguranță.

3) Incendiu, explozie, fum, gaze sau emanații toxice în planor.

4) Incapacitatea pilotului, care conduce la imposibilitatea de a îndeplini îndatoririle profesionale.

### **2.6. Mediu exterior și meteorologie**

1) O coliziune, la sol sau în aer, cu o aeronavă, cu solul sau cu un obstacol (obstacolele includ vehiculele).

2) O proximă coliziune, la sol sau în aer, cu o aeronavă, cu solul sau cu un obstacol (obstacolele includ vehiculele), care impune o manevră de evitare de urgență pentru a evita o coliziune.

3) Interferarea cu planorul prin arme de foc, focuri de artificii, zmeie, iluminare laser, lumini de mare intensitate, lasere, sisteme de aeronave telecomandate, aeromodele sau prin alte mijloace similare.

4) Un trăsnet care a provocat daune planorului.

### **3. VEHICULE MAI UȘOARE DECÂT AERUL (BALOANE ȘI DIRIJABILE)**

**3.1.** Prezenta secțiune este structurată în așa fel încât evenimentele pertinente să fie corelate cu tipurile de activități în cursul cărora, în baza experienței dobândite, sunt observate în mod normal, în scopul de a facilita raportarea evenimentelor. Totuși, această prezentare nu trebuie să fie interpretată în sensul că evenimentele nu trebuie raportate în cazul în care se produc în afara categoriei de activități cu care sunt corelate în listă.

#### **3.2. Operațiuni aeriene**

1) Orice zbor care a fost efectuat cu un vehicul mai ușor decât aerul inapt pentru zbor sau în cazul căruia o pregătire a zborului incompletă a pus sau ar fi putut pune în pericol vehiculul mai ușor decât aerul, ocupanții acestuia sau orice altă persoană.

2) Stingere permanentă involuntară a flăcării de veghe.

#### **3.3. Evenimente tehnice**

1) Defectarea oricăreia dintre piesele sau comenzile următoare: tub de imersie al cilindrului de combustibil, scripeți ai voalurii (anvelopei), circuit de comandă, supapă de evacuare pentru arzător, supapă de evacuare pentru cilindrul de combustibil, cârlig, daune aduse conductei de combustibil, valvei de gaz portant, anvelopei (voalurii) sau balonetului, suflantei, supapei de siguranță (baloane cu gaz) sau troliului (baloane captive cu gaz).

2) Scurgere sau pierdere semnificativă de gaz portant (de exemplu: porozitate, valve de gaz portant în poziție verticală).

#### **3.4. Interacțiunea cu serviciile de navigație aeriană și managementul traficului aerian**

1) Interacțiunea cu serviciile de navigație aeriană (de exemplu: furnizarea unor servicii incorecte, comunicații contradictorii sau abaterea de la autorizare), care a pus sau ar fi putut pune în pericol vehiculul mai ușor decât aerul, ocupanții acestuia sau orice altă persoană.

2) Încălcarea spațiului aerian.

#### **3.5. Situații de urgență și alte situații critice**

1) Orice eveniment care determină un apel de urgență.

2) Incendiu, explozie, fum sau emanații toxice în vehiculul mai ușor decât aerul (dincolo de funcționarea normală a arzătorului).

3) Căderea ocupanților vehiculului mai ușor decât aerul în afara nacelei sau a platformei.

4) Incapacitatea pilotului, care conduce la imposibilitatea de a îndeplini orice sarcină.

5) Ridicarea sau târârea accidentală a unui membru al echipei de la sol, având drept consecință decesul sau vătămarea unei persoane.

### **3.6. Mediu extern și meteorologie**

1) O coliziune sau o proximă coliziune, la sol sau în aer, cu o aeronavă, cu solul sau cu un obstacol (6), care a pus sau ar fi putut pune în pericol vehiculul mai ușor decât aerul, ocupanții săi sau orice altă persoană.

2) Interferența cu vehiculul mai ușor decât aerul prin arme de foc, focuri de artificii, zmeie, iluminare laser, lumini de mare intensitate, lasere, sisteme de aeronave telecomandate, aeromodele sau prin alte mijloace similare.

3) Condiții meteorologice nefavorabile neașteptate, care au pus sau ar fi putut pune în pericol vehiculul mai ușor decât aerul, ocupanții acestuia sau orice altă persoană.

Anexa nr. 9

la Regulamentul privind raportarea,  
analiza și acțiunile subsecvente cu  
privire la evenimentele de aviație civilă

## **SISTEMUL DE CLASIFICARE**

**a riscurilor evenimentelor raportate în conformitate cu  
„Regulamentul privind raportarea, analiza și acțiunile  
subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă”**

### **ETAPA 1**

#### **Stabilirea contextului**

Primul pas al procesului de management al riscului este stabilirea termenilor de referință ai evaluării. Aceasta stabilește parametrii în limitele cărora sunt aplicate celelalte etape ale procesului și stabilește baza pentru decizia în privința riscului ce trebuie luată. Acest pas presupune, de asemenea:

1. Definirea problemei/descrierea schimbărilor;
2. Identificarea părților interesate interne și externe;
3. Dimensionarea discuției - cât de mult, cât de mari (bani, oameni, avioane etc.);
4. Determinarea ratingului consecințelor relevante pentru această evaluare.

### **Întrebări - cheie la stabilirea contextului**

1. Care este politica, programul, procesul sau activitatea?
2. Care sunt rezultatele așteptate majore?
3. Care sunt valorile materiale?
4. Care sunt principalele amenințări și oportunități pe care le prezintă politica, programul, procesul sau activitatea?
5. Care sunt punctele sale forte și punctele slabe?
6. Cine sunt persoanele interesate?
7. Care sunt factorii semnificativi din mediul intern și extern ai organizației?

NOTĂ: Luați în considerare, de asemenea, contextul mai larg în care există politica, programul, procesul sau activitatea. Acest lucru poate include factorii economici, geografici, politici, de mediu, sociali și tehnologici care pot influența politica, programul, procesul sau activitatea.

8. Problemele ce au fost identificate la revizuirile anterioare?

Este vital să avem o imagine clară a scopurilor și obiectivelor de politică, program, proces sau activitate pentru a obține o înțelegere cuprinzătoare a semnificației sale pentru organizație.

### **Înțelegerea semnificației pentru organizație**

Care este semnificația strategică, operațională și tactică a politicii, programului, procesului sau activității?

Primul pas în înțelegerea importanței unei politici, program, proces sau activitate în ceea ce privește contribuția sa la obiectivele de nivel superior ale organizației este înțelegerea fundamentală a tuturor aspectelor ale tuturor operațiunilor. Contextul este format atât din mediul în care există riscul, cât și din factorii care pot influența modul în care politica, programul, procesul sau activitatea se desfășoară.

Pentru a stabili contextul, este necesar de a avea o înțelegere clară a:

1. Organizației;

2. Activității de bază sau a operațiunilor;
3. Mediilor interne și externe, în care organizația își desfășoară activitatea;
4. Riscului sau riscurilor susceptibile de a avea impact asupra organizației.

### **Stabilirea părților interesate**

Cine are un interes în politică, programul, procesul sau activitatea dată?

Părțile interesate sunt „acele persoane și organizații care pot afecta, fi afectate de, sau se percep pe ei înșiși de a fi afectate de o decizie sau o activitate în timpul procesului de management a riscurilor”.

## **ETAPA 2**

### **Identificarea pericolelor**

NOTĂ: Acest pas caută să identifice riscurile care urmează să fie gestionate. Identificarea cuprinzătoare utilizând un proces bine structurat sistematic este critică, deoarece un risc potențial care nu este identificat la această etapă este exclus de la analiza ulterioară. Identificarea trebuie să includă toate riscurile indiferent dacă sunt sau nu sunt sub controlul organizației.

Acest pas presupune:

1. Ce se poate întâmpla - se identifică și se formează o listă care urmează să fie gestionate;
2. Cum se poate întâmpla - se ia în considerare posibilele cauze și scenarii.

### **Ce este un pericol?**

Un pericol este o situație sau condiție care, dacă sunt lăsate necontrolate, ar putea duce la un efect sau rezultat negativ. Un pericol nu este rezultatul negativ (sau incidentul sau accidentul) în sine.

### **Care pericole trebuie să fie incluse?**

Pericolele trebuie să fie identificate pentru toate aspectele contextului identificat la etapa precedentă. Pericolele neidentificate pot reprezenta o amenințare majoră pentru orice organizație. Este important să se asigure că cea mai largă gamă de pericole sunt identificate. Pericolele ar trebui să fie identificate în rândul tuturor aspectelor ale următoarelor domenii:

1. Sarcini de operare. De exemplu, pentru operațiunile de zbor vor fi incluse toate activitățile personalului implicat în aeroporturi, de întreținere tehnică, de deservire la sol, echipajul de zbor, echipajul de cabină și ATC, în toate fazele de zbor (de la pregătirea de zbor până la aterizare);

2. Mediul de lucru, inclusiv vremea, constrângerile la locul de muncă (zgomot, presiunea de timp, volumul traficului), manuale și proceduri (exactitatea, integralitatea, actualitatea, ușurința de utilizare, inclusiv lizibilitatea și accesibilitatea fizică, și nivelul de cunoaștere a limbii engleze ale forței de muncă), familiarizarea cu echipamente, procese și activități, nivelurile de supraveghere, diferențe culturale și probleme de securitate și de formare profesională.

3. Condițiile stabilite la nivel organizațional, inclusiv design-ul procedurilor scrise, de formare, de proprietate, instalații și echipamente, managementul resurselor (inclusiv stabilirea turelor sau orele suplimentare și probleme legate de oboseală), procedurile formale și informale de comunicare, calitatea de informații, materiale și piese de schimb furnizate.

### **Metode posibile de identificare a pericolelor**

1. Brainstorming;
2. Interviuri;
3. Discuțiile de grup;
4. Experiența personală sau experiența anterioară a organizației;
5. Audituri sau inspecții fizice;
6. Sondaje sau chestionare;
7. Examinarea experienței locale sau mondiale;
8. Istoria și analizele eșecurilor anterioare;
9. Analize de scenarii;
10. Analize de degradare a structurii de lucru;
11. Modelarea operațională.

### **Validarea pericolelor**

Odată ce un set de pericole a fost identificat, este important ca întregul grup de lucru (GL sau GL mixt) implicați în evaluarea riscurilor să fie de acord că fiecare pericol este valabil în ceea ce privește contextul identificat la Etapa 1, și că fiecare pericol, de fapt, există. Parte a acestui proces este de asemenea determinarea dacă pericolele diferit etichetate sunt, de fapt, același lucru și astfel pot fi grupate împreună sub aceeași etichetă.

## **ETAPA 3**

### **Analiza și evaluarea riscurilor**

Această etapă implică evaluarea nivelului de risc asociat cu fiecare pericol identificat și validat la Etapa 2. Riscul este evaluat prin combinarea consecințelor potențiale ale

pericolului și probabilitatea că aceste consecințe vor avea loc.

### **Evaluarea măsurilor de protecție existente**

1. Identificarea măsurilor de protecție existente care vor oferi o anumită protecție împotriva acestui pericol. Măsurile de protecție sunt barierele puse în aplicare pentru a proteja un sistem de eșec. Exemple ale măsurilor de protecție includ proceduri sigure de lucru, echipament individual de protecție și dispozitive electronice de avertizare, cum ar fi TCAS și GPWS.

2. Evaluarea riscului asociat cu fiecare pericol, luând în considerare măsurile de protecție existente care sunt aplicabile pericolului care este evaluat. Dacă, de exemplu, o procedură care se preconizează de a fi schimbată este evaluată și există deja un curs de formare care va oferi o anumită protecție împotriva pericolelor luate în considerare, atunci acest lucru trebuie luat în considerare la evaluarea consecințelor și probabilitatea lor.

3. Evaluarea eficacității măsurilor de protecție existente. Aceasta oferă o bază pentru a considera consecințele și probabilitatea asociată cu pericolul în cauză.

### **Determinarea consecințelor**

Pentru fiecare pericol identificat la Etapa 2, este necesar să se determine cea mai rea consecință fezabilă. Ulterior acestei consecințe trebuie să-i fie atribuit calificativul respectiv de probabilitate. Acest lucru se realizează prin:

1. Descrierea celui mai rău scenariu posibil. Adică un scenariu care ar putea rezulta din pericolul în curs de evaluare și care reprezintă cel mai nedorit rezultat. Este important ca această evaluare să se bazeze pe o situație care este considerată fezabilă. În timp ce ar putea fi posibil să se identifice o succesiune de evenimente, eventual independente, implicând multiple eșecuri, ceea ce ar putea duce la un rezultat sever, aceasta nu ar fi o bază utilă pentru analiză, cu excepția cazului când succesiunea de evenimente este fezabilă prin combinarea lor. Pentru o mare majoritate a pericolelor, este mult mai realist descrierea unui scenariu în care pericolul duce direct la rezultate negative, dar nu severe;

2. Consecinței i se atribuie un calificativ de probabilitate utilizând scara de mai jos în absența oricărei acțiuni corective suplimentare, dar ținând cont de măsurile de protecție existente și eficiența acestora.

Consecința unui risc este evaluată folosind o scară de cinci puncte. Există două standarde de măsurare utilizate în această evaluare:

1. Leziuni (pentru angajați, contractori, vizitatori și pentru public);

2. Financiar (de exemplu, costul și nivelul prejudiciului adus facilităților, cum ar fi proprietatea și echipamentul).

Trebuie să fie utilizată măsurarea, care duce la cele mai grave consecințe fezabile pentru pericol, orice categorii care au ca rezultat o consecință mai puțin severă trebuie ignorate. De exemplu, un incident care ar putea duce practic la peste 20 milioane de dolari

daune de proprietate sau echipamente, dar nu și victime, va fi evaluat ca „sever” și nu „catastrofal”.

### **Atribuirea calificativelor de probabilitate**

Următorul pas implică atribuirea unui calificativ de probabilitate pentru consecință dintre următoarele acțiuni:

1. Sigur - este de așteptat că va avea loc;
2. Probabil - va avea loc în cele mai multe cazuri;
3. Verosimil - va avea loc în anumite circumstanțe;
4. Puțin probabil - ar putea avea loc în anumite circumstanțe;
5. Rar- ar putea să apară, dar numai în circumstanțe excepționale.

La atribuirea calificativului de probabilitate este necesar să se evalueze probabilitatea că Consecința (identificata în Etapa 3) va avea loc, având în vedere măsurile de protecție existente și eficacitatea acestor măsuri de protecție/apărare.

NOTĂ: calificativul de probabilitate se atribuie pentru consecință și nu pentru probabilitatea de pericol.

### **Evaluarea nivelurilor de risc**

Nivelul de risc atribuit unui pericol este determinat în matricea următoare, care, ia în considerare consecințele potențiale ale pericolului și probabilitatea că aceste consecințe vor avea loc.

<b>Probabi-litatea riscului</b>	<b>Severitatea riscului</b>				
	<b>A (Persoane - - fatalități, Bunuri - extensive)</b>	<b>B (Persoane - traumatizări serioase, Bunuri - majore)</b>	<b>C (Persoane - traumatizări medii, Bunuri - importante)</b>	<b>D (Persoane - traumatizări ușoare, Bunuri - minore)</b>	<b>E (Persoane - traumatizări minore, Bunuri - neglijabile)</b>
<b>Sigur 5</b>	5A (R)	5B (R)	5C (R)	5D (M)	5E (M)
<b>Probabil 4</b>	4A (R)	4B (R)	4C (M)	4D (M)	4E (M)
<b>Verosimil 3</b>	3A (R)	3B (M)	3C (M)	3D (M)	3E (S)
<b>Puțin probabil 2</b>	2A (M)	2B (M)	2C (M)	2D (S)	2E (S)
<b>Rar 1</b>	1A (M)	1B (S)	1C (S)	1D (S)	1E (S)

Nivelul riscului:

(R) - ridicat;

(M) - mediu;

(S) - scăzut.

*[Anexa nr.9<sup>1</sup> introdusă prin OMIDR181 din 11.11.25, MO565-568/13.11.25 art.988; în vigoare 13.11.25]*

[anexa nr.10](#)