

ORDIN

**PENTRU APROBAREA INSTRUCȚIUNILOR PRIVIND MODUL DE
RAPORTARE ȘI INVESTIGARE A EVENIMENTELOR DE AVIAȚIE PRODUSE CU
AERONAVE DE STAT**

Având în vedere prevederile art. 5 alin. (2) lit. f) din Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian, în temeiul prevederilor art. 40 alin. (1) din Legea nr. 346/2006 privind organizarea și funcționarea Ministerului Apărării Naționale, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul apărării naționale emite prezentul ordin.

Art. 1. – Se aprobă Instrucțiunile privind modul de raportare și investigare a evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. – La data intrării în vigoare a prezentului ordin, se abrogă:

a) Ordinul ministrului apărării nr. M. 151/2007¹, F.A./Av.1–1, –Instrucțiuni privind modul de investigare tehnică a evenimentelor de aviație produse cu aeronave militare;

b) Ordinul general al ministrului apărării naționale nr. O.G. 16/1996² cu modificările ulterioare – Instrucțiuni privind cercetarea accidentelor și incidentelor produse pe timpul pregătirii pentru luptă prin parașutare, în Ministerul Apărării Naționale.

Art. 3. – Ordinul se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul apărării naționale,

Nicolae-Ionel Ciucă

Contrasemnează,
Șeful Statului Major al Apărării

**General-locotenent
Daniel Petrescu**

¹ Nu a fost publicat în M.O. întrucât era aplicabil doar aeronavelor din Ministerul Apărării Naționale.

² Nu a fost publicat în M.O. întrucât era aplicabil doar activității de parașutare din Ministerul Apărării Naționale.

INSTRUCȚIUNI PRIVIND MODUL DE RAPORTARE ȘI INVESTIGARE A EVENIMENTELOR DE AVIAȚIE PRODUSE CU AERONAVE DE STAT

CAPITOLUL I Dispoziții generale

Art. 1. – (1) Prezentele instrucțiuni stabilesc regulile generale privind raportarea și investigarea evenimentelor de aviație în care a fost implicată tehnică aeronautică de stat aparținând României și/sau altor state, precum și cele produse de către personalul care desfășoară activități aeronautice militare, în spațiul aerian național sau pe timpul executării misiunilor externe și detaliază:

- a) modul de raportare și investigare;
- b) modul de asigurare în timp util a informațiilor referitoare la tipul de tehnică implicată în evenimentul de aviație, date despre toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul aeronavei, personalul aeronautic care a deservit activitatea de zbor și personalul care a desfășurat activități aeronautice conexe;
- c) modul de diseminare a măsurilor și recomandărilor privind siguranța aeronautică către Agenții aeronautici certificați să desfășoare activități aeronautice militare denumiți în continuare AADAAM, asigurând anonimatul persoanelor implicate în evenimentul de aviație.

(2) În cazul evenimentelor de aviație în care a fost implicată tehnică aeronautică de stat prevăzută la alineatul (1) se aplică prevederile prezentelor instrucțiuni, în măsura în care acestea nu contravin cadrului normativ al statului respectiv, cu aplicarea corespunzătoare a statutului forțelor și a prevederilor înțelegerilor tehnice încheiate sau a altor prevederi ale legislației aeronautice internaționale.

Art. 2. – Prevederile prezentelor instrucțiuni referitoare la evenimentele de aviație produse cu aeronave de stat se aplică și activităților de parașutare.

Art. 3. – Raportarea evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat are ca scop înștiințarea autorităților competente pentru declanșarea operațiunilor de căutare/salvare, luarea măsurilor de prevenire și pentru constituirea comisiei care efectuează investigația privind siguranța aeronautică.

Art. 4. – Scopul investigației privind siguranța aeronautică îl reprezintă stabilirea cauzelor, faptelor și împrejurărilor care au condus la producerea evenimentului de aviație produse cu aeronave de stat, precum și la identificarea măsurilor preventive corespunzătoare.

NECLASIFICAT

Art. 5. – Prevederile prezentelor instrucțiuni referitoare la raportarea evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat se aplică:

a) incidentelor grave și accidentelor;

b) incidentelor care pun în pericol sau care, dacă nu sunt remediate sau abordate, ar putea pune în pericol aeronave de stat, ocupanții acestora, parașutiști, terți, precum și echipamentele sau instalațiile care sunt utilizate în exploatarea aeronavelor/parașutelor;

c) oricărei alte informații/situații relevante pentru siguranța aeronautică, pe timpul desfășurării activităților aeronautice militare/conexe.

Art. 6. – Evenimentele de aviație se investighează după cum urmează:

a) cele prevăzute la art. 5 lit. a) de către Secția Siguranță Aeronautică, denumită în continuare SSA, din cadrul Autorității Aeronautice Militare Naționale, denumită în continuare AAMN;

b) cele prevăzute la art. 5 lit. b) și c) se cercetează de către AADAAM;

c) de către SSA, dacă cercetările interne efectuate de AADAAM nu au identificat cauzele reale, iar măsurile/recomandările privind siguranța aeronautică sunt inadecvate sau insuficiente.

Art. 7. – Raportarea cu întârziere, eronată cu intenție sau neraportarea unui eveniment de aviație, a împrejurărilor și cauzelor acestuia, distrugerea probelor, falsificarea actelor, se sancționează conform legislației în vigoare.

Art. 8. – În domeniul raportării evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat, prezentele instrucțiuni au drept obiectiv îmbunătățirea siguranței aeronautice, asigurând cadrul instituțional pentru raportarea, colectarea, stocarea, protecția, diseminarea și analizarea informațiilor relevante privind siguranța activităților aeronautice ce implică aeronave de stat.

Art. 9. – (1) În domeniul investigării evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat, obiectivul prezentelor instrucțiuni este prevenirea producerii unor evenimente similare, asigurând cadrul instituțional pentru activitatea de investigare privind siguranța aeronautică, garantând un nivel înalt de eficacitate, promptitudine și calitate a investigațiilor.

(2) Investigarea privind siguranța aeronautică se desfășoară independent de orice alt tip de investigare.

Art. 10. – (1) Sensul unor termeni și expresii, precum și acronimele utilizate în prezentele instrucțiuni sunt prevăzute în anexa nr. 1.

(2) Termenii utilizați în aceste instrucțiuni, au sensul prevăzut în anexa nr. 1 și sunt în conformitate cu art. 3 din Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian, art. 2 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20/2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, cu

NECLASIFICAT

3 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT

modificările ulterioare, art. 2 din Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3/2014 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 și cu art. 2 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10/2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (regulament-cadru), cu modificările și completările ulterioare.

CAPITOLUL II

Clasificarea evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat și responsabilități specifice

SECȚIUNEA 1

Clasificarea evenimentelor de aviație

Art. 11. – În funcție de urmările produse asupra persoanelor aflate la bord sau la sol, asupra aeronavei, evenimentele de aviație produse cu aeronave de stat se clasifică, în:

- a) accident;
- b) incident grav;
- c) incident.

Art. 12. – (1) Evenimentele de aviație sunt cuprinse în următoarele categorii:

- a) evenimente legate de funcționarea și operarea aeronavei/tehnicii de parașutare;
- b) evenimente legate de condițiile tehnice, proiectarea, fabricația, întreținerea, repararea și modificarea aeronavei/tehnicii de parașutare;
- c) evenimente legate de serviciile și instalațiile de navigație aeriană;
- d) evenimente legate de aerodromuri și servicii la sol;
- e) evenimente legate de echipamente specifice aeronavelor de stat, armamentul de bord și muniții de aviație.

(2) Factorii care pot determina apariția acestor evenimente pot fi organizaționali, umani, tehnici sau de mediu.

(3) Evenimentele legate de funcționarea și operarea aeronavei/tehnicii de parașutare, pot fi:

- a) evenimente legate de decolare și aterizare;
- b) evenimente survenite în timpul zborului;
- c) evenimente legate de coliziuni;
- d) evenimente legate de combustibil;

NECLASIFICAT

4 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT

- e) evenimente legate de comunicații;
- f) evenimente legate de vătămări, situații de urgență și alte situații critice;
- g) incapacitatea echipajului/parașutistului de a-și desfășura activitatea și alte evenimente legate de cei menționați mai sus;
- h) evenimente legate de factorul vreme/condițiile meteorologice.

(4) Evenimentele legate de condițiile tehnice, proiectarea, fabricația, întreținerea, repararea și modificarea aeronavei/parașutei, pot fi:

- a) defecte structurale;
- b) funcționarea necorespunzătoare a sistemelor;
- c) probleme de proiectare, fabricație, întreținere, reparație și modificare;
- d) probleme de propulsie și ale unităților/echipamentelor auxiliare de alimentare.

(5) Evenimentele legate de serviciile și instalațiile de navigație aeriană, pot fi:

- a) coliziuni, cvasicoliziuni sau potențial de coliziune;
- b) evenimente specifice legate de managementul traficului aerian, denumit în continuare ATM și servicii de navigație aeriană, denumite în continuare ANS;
- c) evenimente operaționale legate de ATM sau ANS.

(6) Evenimentele legate de aerodromuri și servicii la sol, pot fi:

- a) evenimente legate de activitățile și instalațiile de aerodrom;
- b) evenimente legate de tractarea și circulația aeronavelor la sol;
- c) evenimente legate de circulația pe aerodrom/similar a mijloacelor de deservire a aeronavelor, precum și a personalului.

(7) Evenimentele legate de echipamente și sisteme specifice aeronavelor de stat, armamentul de bord și muniții de aviație, pot fi:

- a) evenimente legate de instalația scaunului de catapultare;
- b) evenimente legate de dispozitive de vedere pe timp de noapte;
- c) evenimente legate de echipamente specifice (sisteme de alimentare cu oxigen, costume de suprasarcină, echipamente individuale de supraviețuire etc.);
- d) evenimente legate de echipamente de realimentare în aer;
- e) evenimente legate de dispozitive de autoprotecție;
- f) evenimente legate de transportul cargo, echipamente și încărcături acroșate, desant și delestare.

Art. 13. – Detalii cu privire la clasificarea/categoria/tipul evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat se stabilesc prin reglementarea aeronautică militară, denumită în continuare RAM, emisă de AAMN.

NECLASIFICAT

5 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT

SECȚIUNEA a 2-a
Responsabilități

Art. 14. – AAMN are următoarele responsabilități specifice:

- a) evaluează și analizează informațiile din baza de date națională în vederea menținerii și îmbunătățirii nivelului de siguranță aeronautică;
- b) efectuează inspecții de siguranță aeronautică în cadrul AADAAM pentru verificarea sistemului intern de raportare și pentru verificarea modului în care au fost implementate măsurile/recomandările privind siguranța aeronautică, rezultate în urma investigațiilor interne ale evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat sau emise de AAMN;
- c) emite măsuri/recomandări privind siguranța aeronautică în conformitate cu prezentele instrucțiuni.

Art. 15. – SSA are următoarele responsabilități specifice:

- a) colectează, evaluează, prelucrează, analizează, stochează și diseminează informațiile privind evenimentele de aviație produse cu aeronave de stat;
- b) instituie și administrează baza de date națională în care sunt stocate informațiile provenite din raportările evenimentelor produse cu aeronave de stat;
- c) introduce în baza de date națională informațiile primite în urma raportării obligatorii și raportării voluntare;
- d) asigură diseminarea informațiilor de siguranță aeronautică, aplicând principiul nevoii de a cunoaște;
- e) efectuează investigații privind siguranța aeronautică, în cazul incidentelor grave și accidentelor;
- f) efectuează investigații privind siguranța aeronautică, în cazul altor evenimente produse cu aeronave de stat decât incidentele grave și accidentele, dacă cercetările interne efectuate de AADAAM nu au identificat cauzele reale, iar măsurile/recomandările privind siguranța aeronautică sunt inadecvate sau insuficiente;
- g) formulează recomandări privind siguranța aeronautică în conformitate cu prezentele instrucțiuni;
- h) asigură calitatea datelor din baza de date națională;
- i) asigură protecția, confidențialitatea și utilizarea adecvată a informațiilor primite;
- j) pune la dispoziția AADAAM mijloace sau materiale de îndrumare.

Art. 16. – AADAAM are următoarele responsabilități specifice:

NECLASIFICAT

6 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT

- a) instituie la nivel intern sisteme de raportare obligatorie și raportare voluntară;
- b) raportează către SSA informațiile detaliate, complete și coerente privind evenimentele de aviație produse cu aeronave de stat;
- c) cercetează orice incident, raportare voluntară sau orice informație/situație relevantă pentru siguranța aeronautică în vederea stabilirii de măsuri/recomandări privind siguranța aeronautică;
- d) asigură implementarea și eficiența măsurilor/recomandărilor stabilite în urma cercetării interne;
- e) asigură confidențialitatea și protecția informațiilor referitoare la datele de identificare ale raportorilor și ale persoanelor menționate în rapoarte și a altor informații care pot dezvălui identitatea acestora;
- f) utilizează mijloacele de raportare puse la dispoziție de către SSA;
- g) actualizează baza de date de la nivelul AADAAM, prin introducerea informațiilor aferente evenimentului de aviație produs, transmite recomandările/măsurile de siguranță aeronautică rezultate în urma cercetării incidentelor pentru actualizarea bazei de date națională gestionată de SSA;
- h) AADAAM care desfășoară activități de proiectare, fabricație și întreținere transmite către SSA informații privind avarii, funcționări necorespunzătoare, defecțiuni sau alte evenimente legate de o piesă, un echipament sau un sistem de la bordul aeronavei care a provocat sau ar putea să provoace o situație care ar afecta siguranța aeronautică, în conformitate cu formularele de raportare stabilite prin RAM privind siguranța aeronautică, emisă de AAMN.

CAPITOLUL III

Raportarea evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat

SECȚIUNEA 1

Modul de raportare

Art. 17. – Informațiile privind producerea unui eveniment de aviație în care a fost implicată tehnică aeronautică de stat, pot proveni de la o structură de control al traficului aerian, militară sau civilă, alte structuri militare, de la structurile Ministerului Afacerilor Interne, de la surse publice și de la alte surse.

Art. 18. – În cazul incidentelor grave și accidentelor de aviație produse cu aeronave de stat, șeful AADAAM căreia îi aparține aeronava informează cel mai apropiat organ al parchetului

NECLASIFICAT

7 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT

militar, după caz.

Art. 19. – Raportarea se realizează respectând recomandările AAMN pentru fiecare situație în parte (raportare obligatorie, raportare voluntară), intern, în cadrul AADAAM, dar și la nivel național, către SSA.

SECȚIUNEA a 2-a
Raportarea obligatorie

Art. 20. – AADAAM are obligația să informeze SSA asupra producerii evenimentelor de aviație în care sunt implicate aeronave de stat.

Art. 21. – Pentru raportarea obligatorie se utilizează:

a) sistemul de raportare dezvoltat în cadrul AADAAM, prin descărcarea formularelor și recomandărilor emise de AAMN;

b) sistemul de raportare instituit de SSA la nivel național prin descărcarea formularelor de raportare, de pe pagina web/INTRAMAN a AAMN și transmiterea acestora către SSA.

Art. 22. – Schema generală de raportare a evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat este prezentată în anexa nr. 2.

Art. 23. – În cazul incidentelor grave și accidentelor, raportarea se face intern, la nivelul AADAAM, apoi către SSA de către responsabilul/șeful structurii de siguranță aeronautică al AADAAM, în cel mai scurt timp posibil, dar nu mai târziu de 60 de minute de la constatarea inițială a evenimentului de aviație.

Art. 24. – Raportorul poate furniza suplimentar și alte informații pe care le consideră relevante în vederea identificării, descrierii pericolelor și determinării factorilor de risc.

Art. 25. – Raportarea incidentelor se face către SSA în maximum 48 de ore de la luarea la cunoștință despre producerea evenimentului, de către responsabilul/șeful structurii de siguranță aeronautică al AADAAM.

Art. 26. – În cazul constatării unei situații/informații percepute ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranță aeronautică, dacă raportorul nu identifică încadrarea acesteia ca raportare voluntară sau raportare obligatorie, se raportează către SSA cu formularul de raportare voluntară, care analizează și clasifică corespunzător situația, solicitând, după caz, informații suplimentare.

Art. 27. – Detalii referitoare la sistemele de raportare și formularele aferente, se stabilesc prin RAM privind siguranța aeronautică, emisă de AAMN.

NECLASIFICAT

8 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT
SECȚIUNEA a 3-a
Raportarea voluntară

Art. 28. – (1) Orice persoană din cadrul AADAAM este încurajată să raporteze orice situație/ informație, percepută ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța aeronautică, către responsabilul/structura internă de siguranță aeronautică a propriei organizații și/sau direct către SSA.

(2) Rapoartele de siguranță aeronautică trebuie să conțină datele de contact ale celui care inițiază raportul, cu scopul de a fi contactat/intervievat și pentru a i se transmite răspunsul corespunzător în urma investigării de siguranță aeronautică.

(3) Rapoartele anonime nu se iau în considerare.

Art. 29. – Pentru raportarea voluntară se utilizează:

a) sistemul de raportare intern, care se instituie la nivelul AADAAM prin manualul sistemului de management al siguranței, denumit în continuare manualul SMS. În acest caz, raportorul transmite informațiile către responsabilul/șeful structurii de siguranță aeronautică, din cadrul AADAAM prin utilizarea formularelor și recomandărilor AAMN;

b) sistemul de raportare instituit de SSA la nivel național, în acest caz, raportorul poate raporta direct către SSA, folosind mențiunea CONFIDENTIAL.

Art. 30. – (1) SSA asigură anonimatul raportorului și al persoanelor nominalizate în rapoarte, precum și confidențialitatea și protecția informațiilor primite.

(2) SSA analizează conținutul raportării, efectuează verificarea celor relatate, analizează cauzele apariției situației/stării de pericol la adresa siguranței și emite recomandări privind siguranța aeronautică/măsuri de control al riscului.

(3) SSA informează raportorul cu privire la măsurile dispuse în urma primirii raportării, utilizând canalul de comunicare folosit de raportor, precum și datele de contact comunicate de acesta, nu mai târziu de 60 de zile de la data primirii raportării.

Art. 31. – Detalii referitoare la raportarea voluntară și formularele aferente, se stabilesc prin RAM privind siguranța aeronautică, emisă de AAMN.

SECȚIUNEA a 4-a
Generalități privind gestionarea informațiilor

Art. 32. – Gestionarea, colectarea, evaluarea, prelucrarea, analiza și stocarea informațiilor privind evenimentele produse cu aeronave de stat, raportate prin sistemul de raportare, sunt obligatorii atât la nivel național, cât și la nivel intern, în cadrul AADAAM.

NECLASIFICAT

Art. 33. – Gestionarea informațiilor privind evenimentele de aviație se realizează de personalul responsabil, după cum urmează:

- a) la nivel național – de personalul desemnat din cadrul SSA;
- b) la nivel intern – prin responsabilul/șeful structurii de siguranță aeronautică din cadrul AADAAM.

Art. 34. – Baza de date națională și bazele de date interne ale AADAAM, conțin informații care includ:

- a) un set de date comune, raportate pentru toate evenimentele produse cu aeronave de stat;
- b) un set de date specifice, raportate în corelație cu categoria și tipul evenimentului.

Art. 35. – (1) SSA colectează, evaluează, prelucrează, analizează și stochează în baza de date națională informațiile primite prin sistemul de raportare obligatorie și voluntară.

(2) Accesul la baza de date națională este permis doar personalului SSA.

Art. 36. – AADAAM colectează, evaluează, prelucrează, analizează informațiile primite prin sistemul de raportare instituit la nivel intern și le stochează în bazele de date interne.

SECȚIUNEA a 5-a
Calitatea datelor colectate

Art. 37. – SSA instituie la nivel intern o procedură de verificare a calității datelor în vederea îmbunătățirii coerenței acestora.

Art. 38. – (1) AADAAM instituie la nivel intern proceduri de verificare a calității datelor.

(2) AADAAM stochează și transmite datele privind evenimentele raportate, numai după verificarea conformării acestora cu cerințele de calitate și cu încadrarea în termenele de raportare stabilite.

(3) Verificarea vizează în principal următoarele aspecte:

- a) eliminarea erorilor de introducere a datelor;
- b) completarea tuturor câmpurilor obligatorii;
- c) utilizarea taxonomiei de raportare a evenimentelor de aviație;
- d) corelarea datelor din bazele de date cu cele provenite din rapoartele inițiale.

SECȚIUNEA a 6-a
Protecția și confidențialitatea informațiilor

Art. 39. – AAMN, SSA și AADAAM asigură confidențialitatea și protecția tuturor informațiilor colectate pe timpul investigațiilor, păstrarea acestora conform prevederilor legislației privind protecția informațiilor clasificate și utilizarea lor în scopul prezentelor instrucțiuni.

NECLASIFICAT

10 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT

Art. 40. – Toate informațiile colectate/rezultate pe timpul investigației evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat, se transmit doar pe canale de comunicație autorizate/acreditate, accesul la acestea fiind limitat la persoanele autorizate din cadrul SSA sau desemnate de șeful SSA și organele judiciare, la cererea scrisă a acestora.

Art. 41. – (1) SSA se asigură că datele de identificare, în special numele și adresele persoanelor fizice, sunt diseminate în anumite condițiiu excepția celor solicitate de organele judiciare.

(2) La solicitarea justificată a AADAAM, SSA nu înregistrează în baza de date națională anumite informații clasificate referitoare la producerea evenimentului de aviație.

CAPITOLUL IV

Investigarea evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat

SECȚIUNEA 1

Competențele de numire a comisiilor care efectuează investigația privind siguranța aeronautică

Art. 42. – Ministrul apărării naționale, la propunerea șefului AAMN, numește comisia care efectuează investigația privind siguranța aeronautică pentru:

- a) accidente în care au fost implicate aeronave de stat sau parașutiști soldate cu rănirea mortală a cel puțin unei persoane;
- b) accidente în care aeronavele de stat sau parașutiști au dispărut sau sunt inaccesibile;
- c) accidente în care au fost implicate aeronave de stat românești sau parașutiști în spațiul aerian sau pe teritoriul altor state;
- d) accidente în care au fost implicate aeronave de stat străine sau parașutiști în spațiul aerian național sau pe teritoriul național, conform reglementărilor internaționale incidente.

Art. 43. – Șeful AAMN, la propunerea șefului SSA, numește comisia care efectuează investigația privind siguranța aeronautică pentru:

- a) accidente soldate cu rănirea gravă a unei persoane;
- b) accidente produse în spațiul aerian național sau pe teritoriul național soldate cu distrugerea aeronavelor/parașutelor;
- c) incidente grave.

Art. 44. – Competența de numire a responsabililor cu cercetarea privind siguranța aeronautică în cazul producerii incidentelor, revine șefilor AADAAM. Atribuțiile responsabililor cu

NECLASIFICAT

11 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT

cercetarea vor fi stabilite prin RAM privind siguranța aeronautică, emisă de AAMN. În situația în care șefii consideră ca fiind necesară o investigație, aceștia numesc comisia care efectuează investigația privind siguranța aeronautică din care fac parte specialiști din organizație sau din afara acesteia.

SECȚIUNEA a 2-a

Compunerea comisiei care efectuează investigația privind siguranța aeronautică

Art. 45. – Membrii comisiei care efectuează investigația privind siguranța aeronautică sunt:

- a) președinte;
- b) specialiști;
- c) secretar.

Art. 46. – Președintele comisiei care efectuează investigația privind siguranța aeronautică este numit din rândul ofițerilor cu experiență în desfășurarea activităților aeronautice militare.

Art. 47. – Specialiștii nominalizați în comisia de investigație sunt din următoarele domenii, după caz:

- a) aerodinamica și mecanica zborului;
- b) instrucția în zbor/de parașutare;
- c) siguranță aeronautică;
- d) analiza și interpretarea datelor preluate de la sistemele de înregistrare a parametrilor de la bord;
- e) inginerie aeronautică;
- f) medicină aeronautică;
- g) psihologie aeronautică;
- h) comunicații, informatică, sisteme terestre de navigație aeriană;
- i) managementul traficului aerian;
- j) meteorologie aeronautică;
- k) mijloace de salvare și supraviețuire;
- l) geniu și EOD;
- m) apărare CBRN;
- n) resurse umane;
- o) securitate și sănătate în muncă și protecția mediului;
- p) supraveghere tehnică și metrologie;
- q) asistență juridică;

NECLASIFICAT

12 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT

- r) informare și relații publice;
- s) securitatea informațiilor;
- t) specialiști din alte domenii conexe.

Art. 48. – Secretarul comisiei este numit din rândul personalului aeronautic sau administrativ și poate fi cadru militar/personal civil contractual.

Art. 49. – (1) În funcție de complexitatea evenimentului de aviație, președintele comisiei poate propune desfășurarea investigației pe subcomisii sau pe domenii.

(2) În cazul desfășurării activității de investigare pe subcomisii, președintele comisiei desemnează președinții subcomisiilor care efectuează investigația privind siguranța aeronautică.

(3) În cazul desfășurării activității de investigare pe domenii, investigarea se realizează în plen, cu toți specialiștii din domeniile de interes pentru situația existentă.

Art. 50. – Din comisia care efectuează investigația privind siguranța aeronautică nu pot face parte persoane care sunt implicate direct în producerea evenimentului de aviație, se află în conflict de interese sau incompatibilitate prin funcția deținută, au grad de rudenie sau afinitate cu personalul implicat în producerea evenimentului de aviație sau terții afectați, au interes personal în stabilirea cauzelor evenimentului sau nu au competențele necesare executării investigației.

Art. 51. – AADAAM care s-a înregistrat cu un eveniment poate face propuneri către SSA pentru numirea unor membri în comisia care efectuează investigația privind siguranța aeronautică, iar dacă nu dispune de personal specializat, solicită sprijin ierarhic către AAMN, pentru a fi completată cu specialiști din alte organizații.

Art. 52. – Comisia care efectuează investigația privind siguranța aeronautică se consemnează în ordinul de zi pe unitate/similar al structurii care a numit comisia și al structurilor implicate în eveniment.

Art. 53. – În cazul producerii unor evenimente de aviație cu aeronave de stat, în care au fost implicate și aeronave sau personal aparținând altor operatori aeriени, se aplică procedura comună în cazul investigării evenimentelor de aviație în care sunt implicate aeronave și/sau unități de control al traficului aerian civile și militare realizată între MAPN, prin AAMN și Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, prin Autoritatea de Investigații și Analiză pentru Siguranța aeronautică Aviației Civile, conform art. 110 din Legea nr. 21/2020.

NECLASIFICAT

13 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT
SECȚIUNEA a 3-a

Atribuțiile membrilor comisiei care efectuează investigația privind siguranța aeronautică

Art. 54. – Președintele comisiei poartă întreaga răspundere pentru desfășurarea în mod obiectiv și complet a investigației, pentru stabilirea corectă a cauzelor producerii evenimentului de aviație și are, printre altele/fără a se limita la, următoarele atribuții:

a) stabilește planul de lucru, constituie subcomisiile, desemnează președinții acestora și face instructajul membrilor comisiei, după caz;

b) dispune verificarea securizării zonei de impact și împrăștiere, precum și a măsurilor care s-au luat pentru: dezamorsarea munițiilor, neutralizarea substanțelor periculoase rezultate, stingerea eventualelor incendii, protecția personalului participant la investigație și a mediului înconjurător;

c) ia măsuri pentru ridicarea victimelor decedate, după obținerea aprobărilor de la organele judiciare competente;

d) evaluează situația și solicită eșaloanelor superioare sprijinul financiar și logistic necesar pentru desfășurarea activității de investigare;

e) solicită efectuarea expertizelor tehnice care se impun legate de proiectare, fabricație sau analiză nedistructivă NDE/NDI/NDT ș.a.;

f) se asigură că au fost ridicate toate probele necesare investigației, înainte de a permite ridicarea epavei aeronavei și curățarea locului de impact;

g) participă la intervierea personalului implicat și a martorilor și solicită șefului AADAAM, ca aceștia, să fie disponibili ori de câte ori este nevoie pentru elucidarea anumitor aspecte nou apărute în timpul derulării cercetării;

h) propune oprirea temporară a activităților aeronautice militare, cu tipul respectiv de aeronavă, dacă, pe timpul investigațiilor, se constată cauze sau factori care periclitează/pun în pericol siguranța aeronautică;

i) în lipsa ofițerului de relații publice, desemnează un reprezentant care acordă interviuri și menține legătura cu mass-media;

j) asigură păstrarea confidențialității lucrărilor comisiei și identității persoanelor implicate în evenimentul de aviație;

k) solicită ierarhic, persoanei care a numit comisia, completarea comisiei cu specialiști în funcție de complexitatea și evoluția cercetării evenimentului;

l) dispune măsuri pentru păstrarea, în deplină siguranță aeronautică, a documentației și a probelor materiale referitoare la eveniment;

NECLASIFICAT

m) convoacă, de câte ori consideră necesar, plenul comisiei pentru evaluarea rapoartelor și a informațiilor privind stadiul investigației și modificarea sarcinilor membrilor comisiei sau pentru luarea unor hotărâri;

n) coordonează activitatea de elaborare a raportului preliminar de investigare privind siguranța aeronautică, pe baza rapoartelor preliminare ale subcomisiilor sau membrilor comisiei, pe care îl înaintează persoanei care a numit comisia;

o) coordonează activitatea de elaborare a raportului final de investigare privind siguranța aeronautică, împreună cu președinții subcomisiilor sau specialiștii în domeniile de investigare, când aceasta s-a executat pe domenii de investigare. Dacă din motive obiective, termenul nu poate fi respectat, solicită persoanei care a numit comisia prelungirea acestuia până la întrunirea condițiilor pentru finalizare;

p) consultă consilierul juridic pentru delimitarea aspectelor strict juridice rezultate în urma producerii evenimentului de aviație și desfășurarea activității de investigare și desemnează, dintre membrii comisiei, persoana responsabilă de cooperarea cu organele judiciare pe timpul cercetării penale;

q) urmărește respectarea termenelor de redactare și înaintare a documentelor finale;

r) înaintează raportul de investigare privind siguranța aeronautică către SSA, pentru obținerea aprobării acestuia de către persoana care a numit comisia.

Art. 55. – Președinții subcomisiilor care efectuează investigația privind siguranța aeronautică au următoarele atribuții:

a) stabilesc domeniile și planul de activitate al membrilor subcomisiilor, în concordanță cu planul de lucru al comisiei;

b) propun președintelui comisiei completarea comisiei cu alți specialiști, dacă în timpul investigației apare această necesitate;

c) propun președintelui comisiei efectuarea expertizelor tehnice care se impun, legate de proiectare, fabricație sau analiză nedistructivă NDE/NDI/NDT ș.a.;

d) solicită operatorului și/sau deținătorului aeronavei punerea la dispoziție a tuturor datelor referitoare la împrejurările producerii evenimentului, persoanele implicate, elementele conducerii activității aeronautice;

e) se informează în legătură cu evenimentele de aviație similare, produse anterior;

f) solicită structurilor abilitate informații despre personalul implicat;

g) participă la interviuarea personalului implicat și a martorilor.

Art. 56. – Membrii comisiilor și subcomisiilor care efectuează investigația privind siguranța aeronautică au următoarele atribuții:

NECLASIFICAT

15 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT

- a) verifică modul de planificare, pregătire, executare și conducere a activității aeronautice, în conformitate cu competențele și atribuțiile specifice;
- b) prelevează probele necesare desfășurării investigației;
- c) verifică autenticitatea completării documentației și a probelor referitoare la eveniment și dispun măsuri pentru păstrarea în deplină siguranță aeronautică a acestora;
- d) participă la expertizele tehnice care se impun;
- e) participă la transcrierea și interpretarea datelor înregistrate la bordul aeronavelor și în locurile de dispunere a structurilor de control al zborului;
- f) participă la întocmirea raportului preliminar și a raportului final;
- g) păstrează confidențialitatea lucrărilor.

Art. 57. – Secretarul comisiei are următoarele atribuții:

- a) rezolvă aspectele administrative ale membrilor comisiei;
- b) centralizează și păstrează documentele și evidența probelor;
- c) redactează raportul preliminar;
- d) redactează raportul final;
- e) multiplică și îndosariază toate documentele, în numărul de exemplare stabilit de președintele comisiei.

SECȚIUNEA a 4-a

Generalități privind investigația evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat

Art. 58. – Pe timpul desfășurării investigării, ADAAM este obligat să pună la dispoziția comisiei care efectuează investigația privind siguranța aeronautică toate informațiile deținute despre împrejurările în care s-a produs evenimentul și să dea tot concursul pentru desfășurarea în cele mai bune condiții a investigării.

Art. 59. – Activitatea de investigație cuprinde, următoarele etape:

- a) notificarea;
- b) intervenția;
- c) informarea a comisiei;
- d) investigarea și analiza.

Art. 60. – Notificarea este etapa în care sunt desemnați, numiți și anunțați membrii comisiei care efectuează investigația privind siguranța aeronautică.

Art. 61. – Intervenția este o etapă necesară în stabilirea corectă a cauzelor producerii incidentelor grave și accidentelor, care presupune sigilarea aeronavei, controlul, paza și conservarea

NECLASIFICAT

16 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT

zonei în care s-a produs evenimentul, până la sosirea comisiei.

Art. 62. – Informarea a comisiei se execută printr-un raport, de către șeful echipei de intervenție. Conținutul raportului șefului echipei de intervenție este prevăzut în RAM privind siguranța aeronautică. În urma informării, președintele comisiei stabilește prioritățile și planul preliminar de acțiune.

Art. 63. – Investigarea se desfășoară în trei etape:

- a) examinarea preliminară;
- b) colectarea datelor;
- c) analiza datelor;
- d) întocmirea raportului de investigare privind siguranța aeronautică.

Art. 64. – Întocmirea raportului de investigație privind siguranța aeronautică cuprinde următoarele activități:

- a) studierea rapoartelor de specialitate ale subcomisiilor;
- b) stabilirea împrejurărilor în care s-a produs incidentul grav sau accidentul investigat, a concluziilor privind cauzele acestuia, stabilirea factorilor favorizanți și elaborarea recomandărilor privind siguranța aeronautică și a măsurilor corective pentru evitarea apariției pe viitor a unor evenimente similare;
- c) elaborarea raportului de investigație privind siguranța aeronautică, conform modelului prevăzut în RAM privind siguranța aeronautică.

Art. 65. – (1) Raportul preliminar se întocmește în termen de 30 de zile de la data producerii incidentelor grave și accidentelor, în cazul în care comisia nu dispune de elementele necesare întocmirii raportului final.

(2) Acest tip de raport este întocmit de către membrii comisiei, cu scopul de a informa persoana care a numit comisia, precum și AADAAM pe principiul nevoii de a cunoaște, despre producerea unui incident grav sau accident, precum și emiterea unor recomandări, care să asigure continuarea executării activităților aeronautice militare în condiții de siguranță aeronautică până la finalizarea investigărilor și emiterea raportului final.

Art. 66. – (1) Pe baza datelor primite, persoana care a numit comisia poate decide oprirea temporară a activităților aeronautice militare, la propunerea președintelui comisiei care efectuează investigația privind siguranța aeronautică.

(2) Oprirea temporară a desfășurării activităților aeronautice militare se poate efectua astfel:

- a) pe tip de aeronavă/parașută;
- b) pe categorie de personal aeronautic;

NECLASIFICAT

17 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT

c) în cadrul unei structuri sau instituții deținătoare de aeronave de stat, denumită în continuare SIDAS;

d) pentru toți AADAAM, atunci când se constată că o procedură, dispoziție sau un echipament folosit în cadrul acestora, a influențat/constituie factor favorizant în producerea incidentelor grave și accidentelor.

Art. 67. – Raportul final se întocmește în termen de 60 de zile de la producerea evenimentului și este întocmit de către membrii comisiei.

Art. 68. – În funcție de rezultatele investigației și de împrejurările în care s-a produs evenimentul investigat, cauza poate fi:

- a) determinantă;
- b) cea mai probabilă;
- c) neelucidată.

Art. 69. – (1) Rapoartele de investigare privind siguranța aeronautică, atât cel final cât și cel preliminar se clasifică corespunzător actelor normative specifice în vigoare.

(2) Raportul se înaintează spre aprobare persoanei care a numit comisia prin SSA.

(3) Exemplarul original al raportului se păstrează la SSA, iar copii ale acestuia se transmit organizațiilor pe principiul nevoii de a cunoaște, mai puțin anexa cu date cu caracter CONFIDENTIAL.

Art. 70. – (1) La solicitarea organelor judiciare, se transmit date referitoare la evenimentele de aviație care pot cuprinde probe materiale, declarații, fotografii sau înregistrări video.

(2) Din raportul de investigare privind siguranța aeronautică se pot transmite extrase tuturor structurilor interesate, la solicitarea acestora, respectând normele în vigoare privind protecția informațiilor clasificate, concomitent cu protejarea rapoartelor și a persoanelor menționate/implicate în rapoartele de investigare privind siguranța aeronautică, cu aprobarea celui care a numit comisia.

Art. 71. – Pentru defecțiunile tehnice constatate în zbor sau la sol, care nu periclitează siguranța aeronautică, se poate întocmi un act de constatare tehnică, în conformitate cu RAM privind siguranța aeronautică.

Art. 72. – (1) Pentru incidente, cercetarea privind siguranța aeronautică se execută la nivel local, de către AADAAM.

(2) Șeful structurii de siguranță aeronautică/responsabilul cu siguranța aeronautică al AADAAM conduce activitatea de cercetare.

NECLASIFICAT

(3) În cadrul acestui tip de cercetare se poate constitui, în funcție de complexitatea evenimentului, după caz, o comisie de cercetare formată din personal aeronautic al AADAAM, specializat într-unul din domeniile care reprezintă interes pentru situația dată.

(4) Cercetarea privind siguranța aeronautică cuprinde de regulă următoarele etape:

- a) examinarea preliminară;
- b) colectarea datelor;
- c) analiza datelor;
- d) identificarea și stabilirea măsurilor preventive/de control al riscului;
- e) elaborarea raportului intern de cercetare privind siguranța aeronautică.

(5) Raportul intern de cercetare privind siguranța aeronautică se transmite către SSA.

SECȚIUNEA a 5-a
Intervenția

Art. 73. – (1) După confirmarea producerii incidentelor grave și accidentelor și raportarea acestora conform prezentelor instrucțiuni, comandantul/șeful AADAAM pune în aplicare planul de acțiune în cazul producerii unui eveniment de aviație și planul de intervenție în comun între AADAAM și instituțiile specializate în intervenția în situații de urgență, după caz.

(2) Organizațiile de proiectare, fabricație sau întreținere certificate de AAMN, au obligația de a încheia planuri de intervenție în comun în situații de urgență cu instituții specializate, astfel încât în cazul incidentelor grave și accidentelor să se poată interveni pentru limitarea pierderilor de vieți omenești, materiale sau daune provocate terților.

(3) În termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentului ordin, AADAAM este obligat să pună în aplicare prevederile alin.(1) și (2) ale prezentului articol.

Art. 74. – Echipa de intervenție în cazul producerii unui eveniment de aviație, constituită la nivelul fiecărui AADAAM, are următoarele atribuții:

a) asigură paza perimetrului de împrăștiere și nu permite înregistrarea/preluarea de imagini cu aeronava sau cu eventualele victime ale evenimentului de către persoane neautorizate;

b) asigură măsurile de conservare a probelor care pot fi îndepărtate, șterse, pierdute, distruse sau degradate până la sosirea comisiei care efectuează investigația privind siguranța aeronautică sau execută prelevarea/colectarea acestora, atunci când timpul de așteptare până la venirea comisiei este prea mare, iar desfășurarea evenimentelor din teren implică distrugerea sau deteriorarea probelor;

c) furnizează echipelor specializate în salvarea de vieți omenești toate informațiile necesare

NECLASIFICAT

în vederea minimizării pierderii de vieți omenești și asigură aeronava din punct de vedere pirotehnic, izbucnire incendiu, evitarea scurgerii unor substanțe periculoase, siguranțarea sistemelor de armament, siguranțare scaun de catapultare etc.;

d) identifică eventualii martori și colectează date primare/esențiale, date de contact ale acestora pentru a le pune la dispoziția comisiei care efectuează investigația privind siguranța aeronautică;

e) execută activități de înregistrare video și foto la locul de impact, a împrăștierii aeronavei și a eventualelor victime, fără a modifica starea/locul vreunui element/material rezultat al producerii incidentelor grave și accidentelor. Înregistrările video și foto vor fi puse la dispoziția comisiei care efectuează investigația privind siguranța aeronautică.

Art. 75. – (1) Echipa de intervenție poate fi formată din mai multe grupuri de sprijin cu sarcini specifice în domeniile de lucru:

a) grupul de sprijin privind securitatea și paza zonei de impact – este format din specialiști de poliție militară/securitate și pază, în vederea asigurării pazei și protecției zonei de împrăștiere;

b) grupul de sprijin privind stingerea și apărarea împotriva incendiilor – având ca unic obiectiv stingerea și limitarea propagării incendiului la aeronavă și limitarea propagării focului în mediul înconjurător din proximitatea locului de impact;

c) grupul medical – specializat în acordarea primului ajutor și minimizarea pierderii de vieți omenești;

d) grupul de sprijin logistic – care are ca rol principal asigurarea suportului logistic;

e) grupul specialiștilor în hidrazină – asigură intervenția la fața locului în ceea ce privește limitarea expunerii personalului la efectele substanței H-70 folosită în EPU al aeronavei F16;

f) grupul de specialiști în armament și muniție de aviație – asigurarea aeronavei din punct de vedere pirotehnic și armament;

g) grupul de specialiști în echipamente de salvare pe mare – asigurarea aeronavei din punct de vedere al instalației de flotabilitate de avarie;

h) alte grupuri în măsură să faciliteze intervenția.

(2) Șeful structurii de siguranță aeronautică/responsabilul de siguranță aeronautică din cadrul AADAAM, care este și șeful echipei de intervenție, are rolul de a coordona toate grupurile de sprijin sosite la fața locului.

Art. 76. – AADAAM trebuie înzestrată/dotate cu echipamente prevăzute în RAM privind siguranța aeronautică, astfel încât să asigure echipei de intervenție exercitarea atribuțiilor stabilite în prezenta instrucțiune.

Art. 77. – Paza zonei de producere a evenimentului de aviație cuprinde măsuri de protecție

NECLASIFICAT

20 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT

destinate evitării producerii unor noi pagube, interzicerii accesului persoanelor neautorizate la aeronavă și împiedicării furtului și deteriorării.

Art. 78. – Personalul care securizează zona producerii evenimentului de aviație, pompierii, precum și alte persoane autorizate care se află în vecinătatea zonei de împrăștiere a aeronavei sunt instruite cu privire la:

- a) necesitatea conservării urmelor și fragmentelor de pe teren;
- b) posibilitatea existenței în zonă a materialelor pirotehnice și a munițiilor neexplodate;
- c) posibilitatea existenței în construcția aeronavei a aliajelor și a materialelor compozite care, prin ardere, pot degaja substanțe cu efecte dăunătoare organismului uman;
- d) existența unor echipamente în a căror construcție s-au folosit substanțe radioactive;
- e) pericolul de intensificare a incendiului și de explozie, ca urmare a carburanților, lubrifianților și a oxigenului cu care a fost alimentată aeronava, sau ca urmare a existenței la bord a unor recipiente sub presiune;
- f) existența unor substanțe periculoase la bordul aeronavei, care prin scurgerea din aeronavă pot afecta sănătatea echipajului aeronavei, personalului din echipa de intervenție sau altor persoane prezente la locul producerii evenimentului de aviație.

Art. 79. – (1) În relațiile cu mass-media, până la sosirea comisiei care efectuează investigația privind siguranța aeronautică nu se fac declarații oficiale, decât de persoanele abilitate.

(2) Accesul reprezentanților presei este permis astfel încât să se păstreze o distanță de siguranță aeronautică de minimum 500 m față de locul producerii evenimentului de aviație sau distanța minimă decisă de șeful echipei de intervenție/președintele comisiei.

Art. 80. – În situația în care comisia numită pentru investigarea evenimentului sau un reprezentant al Parchetului Militar nu se poate prezenta la locul evenimentului de aviație în cel mult 12 ore de la producerea acestuia, șeful SIDAS care a intervenit la locul producerii evenimentului, solicită autorităților competente autorizarea pentru ridicarea victimelor decedate, după luarea tuturor măsurilor pentru conservarea probelor și executarea fotografiilor sau a filmării la fața locului.

SECȚIUNEA a 6-a

Activități desfășurate pe timpul investigației

Art. 81. – În scopul desfășurării în bune condiții a investigației la locul de impact al aeronavei și pentru stabilirea cu precizie a cauzelor care au condus la producerea incidentelor grave și accidentelor, se folosesc tehnici de investigare prevăzute în RAM privind siguranța aeronautică.

NECLASIFICAT

Art. 82. – Personalul care face parte din comisia care efectuează investigația privind siguranța aeronautică și desfășoară efectiv activități de analiză și colectare a probelor de la locul producerii incidentelor grave și accidentelor, poartă echipament adecvat de protecție personală conform anotimpului și situației din teren, cu măsuri speciale de protecție a ochilor și sistemului respirator, împotriva inhalării eventualelor substanțe periculoase care se pot degaja/pot fi prezente la fața locului.

Art. 83. – Probele colectate sunt păstrate în recipiente, pungi sau cutii care nu influențează caracteristicile fizice și chimice ale materialelor, combustibililor și lichidelor speciale sau alte probe și nici nu produc daune echipamentelor/subansamblelor transportate ca probe de la locul producerii evenimentului. Materialele și recipientele folosite pentru colectarea probelor din teren trebuie să asigure protecția fizică și integritatea acestora pe timpul transportului către laboratorul/locul destinat analizei.

Art. 84. – La locul producerii incidentelor grave și accidentelor, în cazul în care condițiile meteo sunt nefavorabile și pot afecta/altera probele din teren, se poate instala un cort de campanie/similar pentru depozitarea temporară a unor materiale, echipamente, recipiente cu combustibili și lichide speciale prelevate din aeronavă, precum și pentru protecția unor materiale și echipamente ale comisiei care efectuează investigația privind siguranța aeronautică.

SECȚIUNEA a 7-a

Raportul final de investigație privind siguranța aeronautică

Art. 85. – Fiecare investigație privind siguranța se încheie cu un raport întocmit într-o formă corespunzătoare tipului și gravității evenimentului care este obligatoriu pentru incidente grave și accidente și conține măsuri sau recomandări privind siguranța aeronautică.

Art. 86. – SSA diseminează raportul final în cel mai scurt timp de la finalizare către:

a) toți AADAAM, dacă recomandările de siguranță aeronautică emise au caracter general și trebuie prelucrate cu tot personalul care desfășoară activități aeronautice militare;

b) AADAAM care este implicat în operarea/exploatarea/executarea lucrărilor de mentenanță a unui anumit tip de aeronavă/tehnica de parașutare, în cazul în care recomandările de siguranță aeronautică se aplică exclusiv aceluiași tip de aeronavă.

Art. 87. – AAMN poate emite recomandări privind siguranța aeronautică în orice moment pe durata desfășurării activității de investigare, la propunerea președintelui comisiei prin SSA, dacă identifică anumite pericole pentru care aplicarea unor măsuri de control al riscului este imediat necesară.

NECLASIFICAT

22 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT

Art. 88. – În cazul în care, după finalizarea investigației privind siguranța aeronautică, apar date sau documente de natură să aducă elemente noi sau să infirme concluziile comisiei care efectuează investigația privind siguranța aeronautică, persoana care a numit comisia ordonă redeschiderea investigației.

SECȚIUNEA a 8-a
Măsuri privind siguranța

Art. 89. – În orice moment al investigației privind siguranța, SSA recomandă AADAAM întreprinderea cu celeritate a oricărei acțiuni necesare pentru consolidarea siguranței.

Art. 90. – AAMN, la propunerea SSA, emite recomandări, măsuri și dispoziții privind siguranța în baza unor studii, analize, activități de colectare sau a informațiilor legate de siguranța aeronautică.

Art. 91. – SSA întocmește anual un raport conținând informații privind evenimentele în care au fost implicate aeronave de stat, colectate prin sistemele de raportare obligatorie și raportare voluntară instituite la nivel național, în scopul informării asupra nivelului de siguranță aeronautică.

SECȚIUNEA a 9-a

***Responsabilitățile privind investigarea incidentelor grave și accidentelor
produse cu aeronave de stat românești pe teritoriul altor state***

Art. 92. – La producerea unui incident grav sau accident cu o aeronavă de stat românească în spațiul aerian sau pe teritoriul altui stat, responsabilitatea investigării revine statului respectiv.

Art. 93. – (1) La cererea națiunii gazdă sau a MApN prin AAMN, responsabilitatea privind conducerea investigației poate fi transferată, total sau parțial, către AAMN.

(2) MApN prin AAMN poate să solicite instituțiilor/structurilor responsabile cu investigarea privind siguranța aeronautică ale statului pe teritoriul căruia s-a produs evenimentul de aviație, ca aeronava, conținutul său și toate probele să fie păstrate intacte.

Art. 94. – MApN prin AAMN, poate să numească o comisie care să desfășoare propria investigație în conformitate cu prevederile prezentei instrucțiuni, în scopul prevenirii apariției unor evenimente similare de aviație.

Art. 95. – Ministrul apărării naționale desemnează specialiști pentru comisia stabilită la art. 94 care efectuează investigația privind siguranța aeronautică.

NECLASIFICAT
23 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT
SECȚIUNEA a 10-a

**Responsabilitățile privind investigarea incidentelor grave și accidentelor
produse cu aeronave de stat ale altor state pe teritoriul României**

Art. 96. – La producerea unui eveniment de aviație cu aeronave de stat sau personal militar al altui stat, în spațiul aerian sau pe teritoriul României, AAMN are responsabilitatea investigării acestuia. Responsabilitatea legată de conducerea investigației privind siguranța aeronautică poate fi transferată, la cerere, total sau parțial către autoritățile statului care a înmatriculat, operat, proiectat sau a construit aeronava.

Art. 97. – (1) MApN, prin AAMN răspunde de conservarea probelor, precum și de paza aeronavei și a conținutului său, pe toată durata de timp necesară finalizării investigației.

(2) În situația în care MApN primește din partea statului care a înmatriculat și/sau a operat aeronava implicată în producerea evenimentului de aviație, solicitarea de păstrare intactă a aeronavei, a conținutului acesteia și a tuturor probelor care pot aduce lămuriri asupra producerii evenimentului de aviație, partea română întreprinde măsurile necesare în vederea satisfacerii solicitării, conform înțelegerilor tehnice/legislației naționale, în măsura în care acest lucru este posibil și nu afectează desfășurarea normală a investigației de către comisia desemnată.

(3) Dacă statul care a proiectat sau a construit aeronava solicită ca aceasta să fie conservată fără a fi mutată, MApN prin AAMN întreprinde măsurile necesare pentru a da curs unei astfel de solicitări, conform înțelegerilor tehnice/legislației naționale, în măsura în care acest lucru este posibil în mod rezonabil, compatibil și nu contravine cu desfășurarea normală a investigației.

Art. 98. – MApN poate încredința unei structuri desemnate de către statul care a înmatriculat sau cel care a operat aeronava, după caz, paza acesteia sau a conținutului aeronavei, în măsura în care acestea nu mai sunt necesare în desfășurarea investigației. În acest scop, MApN facilitează accesul la aeronavă și la conținutul său. Dacă aeronava sau conținutul său se află într-o zonă în care MApN consideră că este imposibil să permită accesul, acesta efectuează transportul lor spre o zonă în care accesul să poată fi permis.

Art. 99. – (1) În toate cazurile, MApN are responsabilitatea să efectueze investigarea circumstanțelor producerii incidentelor grave și accidentelor, în conformitate cu prevederile prezentelor instrucțiuni și să faciliteze investigarea prin toate mijloacele.

(2) Statul care are forțe și mijloace implicate într-un eveniment de aviație poate să desfășoare propria investigație după procedurile proprii.

Art. 100. – (1) Comisia care efectuează investigația evenimentului de aviație produs pe teritoriul României, în care sunt implicate forțe și mijloace militare aparținând altor state, se stabilește de comun acord, respectându-se următoarele criterii:

NECLASIFICAT

a) statul care a operat aeronava, pune la dispoziție un grup de investigatori care constituie nucleul comisiei;

b) statul căruia îi aparține aeronava poate furniza investigatori în calitate de membri sau observatori;

c) statul căruia îi aparține personalul militar implicat în evenimentul de aviație, poate furniza investigatori în calitate de membri sau observatori;

d) MApN prin AAMN, poate oferi, la cerere, investigatori pentru a completa nevoile comisiei. În același timp, MApN asigură un ofițer de legătură al comisiei pe lângă autoritățile civile locale unde s-a produs evenimentul.

(2) Grupul de investigatori al statelor implicate formează o singură comisie de investigație.

(3) Președintele comisiei de investigație a evenimentului de aviație este un membru cu experiență în desfășurarea activităților aeronautice, din cadrul grupului de investigatori. Când aeronava/aeronele aparținând a două sau mai multe state sunt implicate într-un incident grav sau accident pe teritoriul României, președintele comisiei se desemnează prin înțelegerea dintre statele cărora le aparțin aeronavele.

CAPITOLUL V

Dispoziții tranzitorii și finale

Art. 101. – Activitatea de investigare a evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat aflate în derulare la data intrării în vigoare a prezentelor instrucțiuni, se finalizează în conformitate cu dispozițiile legale aflate în vigoare la data producerii evenimentelor.

Art. 102. – În lipsa titularilor, competențele prevăzute în prezentele instrucțiuni se exercită de către înlocuitorii legali ai acestora.

Art. 103. – Omiterea raportării evenimentelor de aviație produse cu aeronave de stat de către cei care au această obligație, sau obstrucționarea raportării, se sancționează cu măsuri ce pot include, suspendarea certificatului, suspendarea activității pe o perioadă determinată etc.

Art. 104. – Anexele nr. 1-2 fac parte integrantă din prezentele instrucțiuni.

Art. 105. – La data intrării în vigoare a prezentelor instrucțiuni, AAMN pune la dispoziția tuturor AADAAM din România numerele de telefon, fax, adrese de e-mail și poștale și orice alte date de contact necesare transmiterii informațiilor către SSA.

GLOSAR**1. Termeni și definiții**

Accident – eveniment asociat cu operarea unei aeronave care, în cazul unei aeronave cu pilot la bord, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul acesteia, cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele aflate la bord sunt debarcate sau care, în cazul unei aeronave fără pilot la bord, 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, și în cursul căruia:

a) o persoană este rănită grav sau mortal, ca urmare a faptului că:

(i) – se afla în aeronavă, sau

(ii) – a intrat în contact direct cu orice parte a aeronavei, inclusiv cu părți care s-au desprins din aceasta, sau

(iii) – a fost expusă direct suflului reactoarelor, cu excepția cazului în care rănille se datorează unor cauze naturale, sunt autoprovocate sau provocate de alte persoane sau când persoanele rănite sunt pasageri clandestini care se ascund în afara zonelor disponibile în mod normal pasagerilor și echipajului, sau

(iv) – a efectuat un salt cu parașuta din aeronavă; sau

b) aeronava suferă o avarie sau o defecțiune structurală, care afectează caracteristicile de rezistență structurală, de performanță sau de zbor ale aeronavei și care, în mod normal, ar necesita reparații majore sau înlocuirea componentei afectate, cu excepția unei defecțiuni sau avarii la motor, atunci când avaria se limitează la un singur motor, inclusiv capota metalică sau accesoriile sale, la elice, extremitățile aripilor, antene, sonde, senzori, pneuri, frâne, roți, carenaje, panouri, trapele trenului de aterizare, parbrize, învelișul aeronavei – precum urme mici de lovituri sau perforații - sau a unor avarii minore la palele rotorului principal, la palele de rotor de coadă, la trenul de aterizare, precum și a celor cauzate de grindină sau de impactul cu păsările, inclusiv perforațiile radomului; sau

c) aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă.

Activități aeronautice militare – totalitatea activităților legate de proiectarea, fabricația, certificarea, reparația, întreținerea și operarea aeronavelor utilizate în activități și servicii efectuate în interes public și stabilite prin reglementări specifice ca fiind sub controlul și responsabilitatea instituțiilor statului din sistemul național de apărare, ordine publică și securitate națională sau ale autorității vamale, a aerodromurilor militare, a tehnicii aeronautice de stat și a obiectivelor de

NECLASIFICAT

infrastructură aferente aerodromurilor militare, de serviciile militare de navigație aeriană, de pregătirea personalului aeronautic militar, precum și a activităților aeronautice conexe acestora;

Activități aeronautice conexe – totalitatea serviciilor care contribuie direct la asigurarea desfășurării activităților aeronautice;

Aerodrom – o suprafață definită de teren sau de apă sau aflată pe o structură fixă, structură fixă off-shore sau structură plutitoare, inclusiv clădirile, instalațiile și echipamentele aferente, destinată a fi utilizată fie integral, fie parțial pentru sosirea, plecarea și mișcarea pe suprafață a aeronavelor;

Aeronavă – orice aparat, cu sau fără motor, cu sau fără pilot la bord, dirijat sau nedirijat, care se poate menține în atmosferă cu ajutorul altor reacții ale aerului decât cele asupra suprafeței pământului;

Aeronavă de stat – în cazul aeronavelor înmatriculate în România: aeronavele deținute de instituțiile statului din sistemul național de apărare, ordine publică și securitate națională și utilizate exclusiv pe baze necomerciale pentru efectuarea zborurilor aferente activităților în domeniile apărării, ordinii publice, securității naționale și managementului situațiilor de urgență sau pentru efectuarea zborurilor speciale, precum și aeronavele utilizate pentru servicii vamale; în cazul aeronavelor înmatriculate în alt stat, aeronavele utilizate pentru servicii militare, vamale sau poliție sunt considerate aeronave de stat;

Aeronave fără pilot la bord – aeronavă fără echipaj de zbor la bord care poate executa un zbor în mod programat sau controlat de la distanță;

Agent aeronautic – orice persoană fizică sau entitate, cu sau fără personalitate juridică, certificată să desfășoare activități aeronautice;

Asigurarea anonimatului – 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 implicate în eveniment, care pot dezvălui identitatea raportorului sau a unor terți, ori care pot determina deducerea informațiilor din raportul de eveniment;

Baza de date națională – baza de date instituită și gestionată de SSA, la nivel național, care conține informații privind evenimentele de aviație militară raportate;

Cultură justă – un regim în care operatorii aeronavelor 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;

Eveniment de aviație – orice circumstanță legată de siguranță aeronautică care pune în pericol sau care, dacă nu este remediată sau abordată, ar putea pune în pericol o aeronavă de stat,

NECLASIFICAT

27 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

NECLASIFICAT

ocupanții acesteia sau orice altă persoană și include, în special, incidentele grave și accidentele;

Incident – eveniment, altul decât un accident, asociat cu operarea unei aeronave de stat care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării acesteia;

Incident grav – incident produs în circumstanțe care arată că a existat o probabilitate mare de producere a unui accident și este asociat cu operarea unei aeronave/parașute 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;

Investigație privind siguranța – procedură efectuată în scopul prevenirii evenimentelor de aviație, care include culegerea și analizarea informațiilor, expunerea concluziilor, determinarea cauzei (cauzelor) și/sau a factorilor contributivi și formularea de recomandări de siguranță;

Managementul traficului aerian – ansamblul funcțiilor de la bordul aeronavelor și de la sol necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare.

Navigabilitate – caracteristica aeronavei pregătite pentru zbor, constând în conformarea acesteia la reglementările de admisibilitate la zbor;

Pericol – o situație sau un obiect care poate cauza moartea sau vătămarea unei persoane, avarierea unui echipament, pagube materiale sau reducerea capacității unei persoane de a îndeplini o funcție prevăzută;

Recomandare privind siguranță – o propunere a unei autorități responsabile de investigațiile privind siguranța, pe baza informațiilor rezultate dintr-o investigație sau din alte surse, precum studiile în materie de siguranță, formulată cu intenția de a preveni producerea evenimentelor de aviație;

Risc – ansamblu probabilității de manifestare, a severității consecințelor și expunerii la un pericol manifestat sau potențial;

Siguranța aeronautică – starea în care riscurile asociate activităților aeronautice, în legătură directă cu operarea aeronavelor sau în sprijinul operării aeronavelor, sunt reduse și controlate la un nivel acceptabil;

Sistem de management al siguranței – abordare sistematică a managementului siguranței aviației, inclusiv structurile organizatorice, responsabilitățile, politicile și procedurile necesare și include orice sistem de management care abordează managementul siguranței, în mod independent sau integrat cu alte sisteme de management ale organizației;

Supervizarea siguranței – activitate constând în supravegherea implementării și/sau

NECLASIFICAT

respectării efective a reglementărilor din domeniul siguranței și a procedurilor și instrucțiunilor asociate, în dispunerea și urmărirea luării măsurilor necesare astfel încât să se asigure îndeplinirea obiectivelor și nivelurilor acceptabile de siguranță aeronautică stabilite la nivel național și implementarea/ respectarea reglementărilor, procedurilor și instrucțiunilor din domeniul siguranței, precum și în aplicarea, după caz, a sancțiunilor prevăzute de actele normative în vigoare pentru nerespectarea reglementărilor specifice;

Taxonomie – știința clasificării lucrurilor, faptelor și conceptelor, incluzând principiile care stau la baza acestor clasificări;

Tehnică aeronautică – tehnica folosită în aeronautică, incluzând și aeronavele, care intră sub incidența normelor privind siguranța aeronautică;

Tehnică aeronautică de stat – tehnică aeronautică deținută de instituțiile statului din sistemul național de apărare, ordine publică și securitate națională sau de autoritatea vamală.

2. Abrevieri și acronime

Abrevierea sau acronimul	Termenul în limba engleză	Termenul în limba română
AADAAM	-	Agent aeronautic certificat să desfășoare activități aeronautice militare
AAMN	National Military Aeronautical Authority	Autoritatea Aeronautică Militară Națională
ANS	Air Navigation Services	Servicii de navigație aeriană
ATM	Air Traffic Management	Managementul traficului aerian
CBRN	Chemical, Biological, Radiological and Nuclear	Chimic, Biologic, Radiologic și Nuclear
EOD	Explosive Ordonance Disposal	Distrugere a mecanismelor explozive neexplodate
EPU	Emergency Power Unit	Unitate auxiliară de putere
NDE/NDI/NDT	non-destructive evaluation/non-destructive inspection/non-destructive testing	Analiză nedistructivă/inspecție nedistructivă/testare nedistructivă
OACI/ ICAO	International Civil Aviation Organisation	Organizația Aviației Civile Internaționale
RAM	-	Reglementare aeronautică militară
SIDAS	-	Structuri și instituții deținătoare de aeronave de stat
SMS	Safety Management System	Sistemul de Management al Siguranței
SSA	-	Structura responsabilă de investigarea evenimentelor produse cu aeronave de stat

NECLASIFICAT

29 din 30

Imprimare 11.08.2021 11:50:08

Schema generală de raportare a evenimentelor de aviație

