

ORDIN

**PENTRU APROBAREA INSTRUCȚIUNILOR PRIVIND CĂUTAREA ȘI SALVAREA
VICTIMELOR ȘI SUPRAVIEȚUITORILOR UNUI ACCIDENT DE AVIAȚIE
ÎN CARE ESTE IMPLICATĂ O AERONAVĂ DE STAT**

Pentru aplicarea prevederilor art. 5 alin. (2) lit. f) și ale art. 99 alin. (3) din Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian, cu modificările și completările ulterioare,

având în vedere dispozițiile art. 5 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 21/2004 privind Sistemul Național de Management al Situațiilor de Urgență, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 15/2005, cu modificările și completările ulterioare, și ale anexei nr. 3 la Hotărârea Guvernului nr. 557/2016 privind managementul tipurilor de risc,

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 căutarea și salvarea victimelor și supraviețuitorilor unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. – La data intrării în vigoare a prezentului ordin se abrogă Instrucțiunile ministrului apărării naționale nr. O.G. 40/1984* privind căutarea și salvarea aeronavelor aflate în primejdie în spațiul aerian și pe teritoriul Republicii Socialiste România.

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

Ministrul apărării naționale,

Angel Tîlvăr

Contrasemnează:
Șeful Statului Major al Apărării

General
Gheorghiță Vlad

* Instrucțiunile ministrului apărării naționale nr. O.G. 40/1984 nu au fost publicate în Monitorul Oficial al României, Partea I, deoarece aveau ca obiect reglementări din sectorul de apărare a țării și securității naționale.

**Instrucțiuni privind căutarea și salvarea victimelor și supraviețuitorilor
unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat**

Art. 1. – Ministerul Apărării Naționale, denumit în continuare MAPN, prin structurile din subordine, asigură funcționarea sistemului de coordonare a misiunilor de căutare și salvare a victimelor și supraviețuitorilor unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat, în Regiunea de informare a zborurilor – București, denumită în continuare FIR – București.

Art. 2. – În cadrul sistemului de coordonare a misiunilor de căutare și salvare a victimelor și supraviețuitorilor unui accident în care este implicată o aeronavă de stat în FIR – București, se stabilesc următoarele responsabilități:

a) Comandamentul Componentei Aeriene, denumit în continuare CCA, funcționează ca punct de contact pentru recepționarea mesajelor de alertă legate de aeronavele de stat, asigură serviciul de alarmare pentru aeronavele de stat și centralizează, actualizează, analizează și furnizează Comandamentului Forțelor Întrunite, denumit în continuare CFÎ, toate informațiile primite din surse de aviație care pot conduce la localizarea sau determinarea zonei de căutare a unei aeronave de stat aflate în pericol;

b) CFÎ asigură conducerea forțelor și mijloacelor din MAPN care sunt implicate în misiunile de căutare și salvare a victimelor și supraviețuitorilor unui accident de aviație produs în FIR-București, în care este implicată o aeronavă de stat;

c) Centrul național militar de comandă (nucleu), denumit în continuare CNMC(N), realizează coordonarea interinstituțională pentru asigurarea sprijinului cu forțe și mijloace din afara MAPN implicate în misiunile de căutare și salvare a victimelor și supraviețuitorilor unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat;

d) Statul Major al Forțelor Aeriene, denumit în continuare SMFA, asigură informarea operatorului aeronavei de stat implicate într-un accident în FIR-București;

e) comandamentele componentelor categoriilor de forțe asigură controlul asupra forțelor și mijloacelor din MAPN implicate în acțiunile de căutare și salvare;

f) administratorul aerodromului militar asigură coordonarea operațiunilor de salvare a victimelor unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat produs în perimetrul aerodromului, conform planului propriu de intervenție, până la sosirea serviciilor profesioniste pentru situații de urgență, care preiau coordonarea operațională a tuturor forțelor implicate;

g) în cazul aerodromurilor operate în comun de civili și militari, administratorul civil al aerodromului asigură coordonarea operațiunilor de salvare a victimelor unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat produs în perimetrul aerodromului, conform planului comun

de intervenție, până la sosirea serviciilor profesionale pentru situații de urgență, care preiau coordonarea operațională a tuturor forțelor implicate.

Art. 3. – (1) Pentru declanșarea misiunilor de căutare a aeronavelor de stat aflate în pericol în FIR-București, CCA are atributul determinării fazelor de urgență în care se găsește aeronava, conform prevederilor anexei care face parte integrantă din prezentele instrucțiuni, de stabilire a zonei probabile în care se găsește aeronava de stat și de transmitere a informațiilor privind faza de alarmare către CFÎ.

(2) Pentru aeronavele fără pilot la bord, CCA declanșează misiunile de căutare în urma primirii mesajelor de alertă transmise de către pilotul/operatorul UAV, în conformitate cu manualele de operare în zbor ale producătorilor și/sau cu procedurile de operare, adaptate specificului fiecărei clase și tip de UAV.

(3) MApN, prin CCA, pune în aplicare protocolul de colaborare încheiat cu Regia Autonomă „Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian - ROMATSA” vizând transmiterea informațiilor referitoare la aeronave de stat care operează ca trafic aerian general, pentru care există informații despre declanșarea fazelor de urgență sau la aeronave de stat pentru care au fost recepționate mesaje de alertă COSPAS/SARSAT.

(4) MApN, prin CFÎ, pune în aplicare planurile de cooperare încheiate cu Inspectoratul General pentru Situații de Urgență și cu entitățile care au rol secundar în cadrul funcției de sprijin căutare și salvare, în situația căutării și salvării victimelor accidentelor de aviație, conform prevederilor anexei nr. 3 la Hotărârea Guvernului nr. 557/2016 privind managementul tipurilor de risc, cu modificările și completările ulterioare, vizând schimbul de informații și intervenția unitară pentru căutarea și salvarea victimelor și supraviețuitorilor în situația producerii unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat.

Art. 4. – CCA transmite CFÎ și centrelor de operații ale bazelor aeriene informații care se referă la:

- a) statul de înmatriculare, indicativul și tipul aeronavei de stat;
- b) ora și locul/zona în care se găsește sau se estimează că se găsește aeronava de stat în momentul deținerii informației;
- c) direcția și altitudinea de zbor;
- d) felul încărcăturii, numărul persoanelor de la bordul aeronavei de stat;
- e) măsurile propuse pentru începerea căutării și salvării și de către cine;
- f) condițiile meteorologice din zona în care se găsește aeronava de stat;
- g) alte date considerate necesare.

Art. 5. – CCA solicită ROMATSA emiterea mesajelor NOTAM privind stabilirea, după caz, a unor zone restricționate de spațiu aerian.

Art. 6. – La acțiunile de căutare și salvare a victimelor și supraviețuitorilor unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat, sunt întrebuințate forțele și mijloacele din MApN aflate în serviciul de luptă și cele destinate executării intervențiilor în situații de urgență, a căror suplimentare poate fi dispusă, la nevoie, cu aprobarea șefului Statului Major al Apărării.

Art. 7. – CFÎ, prin comandamentele componentelor categoriilor de forțe, activează forțele și mijloacele din MApN cu care se desfășoară intervenția pentru căutarea și salvarea victimelor și supraviețuitorilor unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat.

Art. 8. – Pentru conducerea forțelor și mijloacelor din MApN implicate în căutarea și salvarea victimelor și supraviețuitorilor unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat, CFÎ are următoarele atribuții principale:

a) planifică și organizează exerciții pentru testarea viabilității documentelor de răspuns în cazul unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat;

b) asigură, prin Comandamentul Componentei Navale, coordonarea cu Centrul Maritim de Coordonare pentru forțele și mijloacele din afara MApN participante la operațiunile de căutare și salvare, pe durata desfășurării operațiunilor de căutare și salvare pe mare, respectiv pe apele interioare navigabile;

c) informează permanent CNMC(N) asupra determinării fazelor de urgență, a declanșării acțiunilor de căutare și salvare și a stadiului acțiunilor forțelor și mijloacelor.

Art. 9. – CNMC(N) îndeplinește următoarele atribuții principale:

a) asigură diseminarea informațiilor și realizarea fluxului informațional-decizional cu privire la evoluția situației operative generate de un accident cu o aeronavă de stat și furnizează datele cu privire la consecințele situației de urgență pentru informarea conducerii MApN;

b) asigură coordonarea cu structurile specializate de intervenție a victimelor și supraviețuitorilor în situația producerii unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat.

Art. 10. – Comandantul forțelor de căutare și salvare a victimelor și supraviețuitorilor unui accident în care este implicată o aeronavă de stat, este persoana cu gradul cel mai mare din cadrul structurilor MApN care asigură conducerea, în teren, a forțelor și mijloacelor aparținând MApN, este nominalizat de către comandantul CFÎ și se subordonează operațional acestuia.

Art. 11. – Prevederile Regulamentului privind sistemul de management al situațiilor de urgență în Ministerul Apărării Naționale, aprobat prin Ordinul ministrului apărării naționale nr. M.148/2017, se aplică în planificarea și executarea activităților de căutare și salvare a victimelor și supraviețuitorilor unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat, în măsura în care prezentele instrucțiuni nu prevăd altfel.

**Fazele de urgență privind căutarea și salvarea victimelor și supraviețuitorilor unui
accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat**

(1) Fazele de urgență sunt:

- a) faza de incertitudine, denumită în continuare INCERFA;
- b) faza de alarmă, denumită în continuare ALERFA;
- c) faza de pericol, denumită în continuare DETRESFA.

(2) INCERFA se declanșează într-una dintre următoarele situații:

a) nu s-a primit nici un mesaj de la o aeronavă timp de 30 de minute de la momentul în care ar fi trebuit să se primească un mesaj sau din momentul în care s-a încercat fără succes să se stabilească comunicația cu respectiva aeronavă, luându-se în considerare evenimentul care survine primul în ordine cronologică;

b) o aeronavă nu sosește în termen de 30 de minute de la ora estimată de sosire notificată ultima dată unităților de servicii de trafic aerian sau de la ora de sosire estimată de acestea, luându-se în considerare evenimentul care survine mai târziu în ordine cronologică.

(3) INCERFA nu se declanșează în situațiile de la alin. (2) când nu există nicio îndoială cu privire la siguranța aeronavei și a persoanelor aflate la bordul său.

(4) ALERFA se declanșează într-una dintre următoarele situații:

a) în urma declanșării INCERFA, atunci când din încercările ulterioare de a stabili comunicația cu aeronava sau din interogarea altor surse de aviație nu s-a reușit obținerea niciunei informații despre aeronavă;

b) o aeronavă a primit autorizare pentru aterizare și nu a reușit să aterizeze într-un interval de 5 minute de la ora de aterizare estimată, iar comunicația cu aeronava nu a fost restabilită;

c) s-au primit informații care indică faptul că a fost afectată eficiența operațională a aeronavei, dar nu în măsura în care ar deveni posibilă o aterizare de urgență;

d) se cunoaște sau se presupune că o aeronavă face obiectul unei intervenții ilicite.

(5) Situațiile prevăzute la pct. (3) lit. a) - c) nu conduc la declanșarea ALERFA în cazul în care există dovezi care înlătură temerea cu privire la siguranța aeronavei și a persoanelor aflate la bordul acesteia.

(6) DETRESFA se declanșează într-una dintre următoarele situații:

a) în urma declanșării ALERFA, atunci când din încercările ulterioare nereușite de a stabili comunicația cu aeronava și din interogarea mai extinsă dar fără rezultat a altor surse, reiese probabilitatea ca aeronava să fie în pericol;

NECLASIFICAT

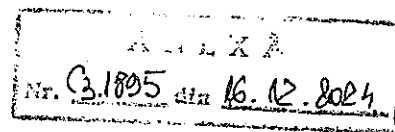
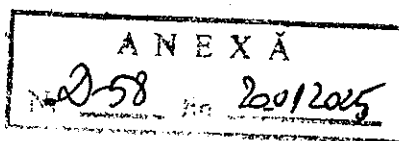
b) se consideră că s-a consumat deja combustibilul disponibil la bord sau că este insuficient pentru a permite aeronavei să ajungă într-o situație de siguranță;

c) s-au primit informații care indică faptul că a fost afectată eficiența operațională a aeronavei într-o măsură în care devine posibilă o aterizare de urgență;

d) se primește o informație sau devine în mod rezonabil sigur că aeronava este pe cale să efectueze sau a efectuat o aterizare de urgență;

(7) DETRESFA nu se declanșează atunci când există certitudinea că aeronava și persoanele aflate la bord nu sunt amenințate de un pericol grav și iminent și nu necesită ajutor imediat.

26.11.2024
Nr. C2-1774



REFERAT DE APROBARE

a proiectului de Ordin pentru aprobarea Instrucțiunilor privind căutarea și salvarea victimelor și supraviețuitorilor unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat

1. Structura inițiatoare

Proiectul de Ordin pentru aprobarea Instrucțiunilor privind căutarea și salvarea victimelor și supraviețuitorilor unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat a fost inițiat și întocmit de către specialiștii din cadrul Structurii executive a Autorității Aeronautice Militare Naționale.

2. Cerințele care impun modificarea actului normativ specific

Necesitatea elaborării acestui proiect a fost impusă de alinierea prevederilor cadrului de reglementare a activităților aeronautice militare la cele ale Codului aerian al României, adoptat prin legea 21/2020, prin care este specificat că Ministerul Apărării Naționale emite reglementări specifice privind acțiunile de căutare-salvare pentru aeronavele de stat, exercitându-și atribuțiile specifice prin Autoritatea Aeronautică Militară Națională.

3. Principiile de bază și finalitatea proiectului actului normativ specific

Principiul de bază avut în vedere a fost realizarea unei structuri solide de comandă, control și coordonare a acțiunilor, finalitatea fiind reprezentată de realizarea unui sistem integrat al situațiilor de urgență pentru eventualitatea unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat.

4. Efectele avute în vedere

Documentul se adresează, din punct de vedere al atribuțiilor, structurilor din cadrul Ministerului Apărării Naționale cu responsabilități în domeniul comenzii, a controlului și a coordonării forțelor și mijloacelor care pot fi utilizate în cadrul acțiunilor de căutare și salvare a victimelor și supraviețuitorilor unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat, iar din punct de vedere al serviciilor care le sunt asigurate, tuturor operatorilor de aeronave de stat, în Regiunea de informare a zborurilor – București.

5. Implicațiile prezentului act normativ asupra celorlalte reglementări în vigoare

Implicațiile intrării în vigoare a acestui ordin, sunt promovarea reglementărilor subsecvente referitoare la modalitățile de acțiune în cazul apariției unui accident de aviație în care este implicată o aeronavă de stat, precum și abrogarea Instrucțiunilor ministrului apărării naționale nr. O.G. 40/1984 privind căutarea și salvarea aeronavelor aflate în primejdie în spațiul aerian și pe teritoriul Republicii Socialiste România.

6. Fazele parcurse în elaborarea proiectului, evidențiindu-se studiile, experimentele făcute, structurile consultate și preocupările pentru armonizarea reglementărilor în vigoare

În procesul de analiză și avizare al proiectului de ordin au fost consultate structuri ale MApN cu implicații în domeniul comenzii, a controlului și a coordonării forțelor și mijloacelor care pot fi utilizate în cadrul acțiunilor în cazul unui accident de aviație, dar și structuri care, conform

NECLASIFICAT

ANS-1/2008 au atribuții pe linia formulării de propuneri și observații. Pentru forma prezentată au fost parcurse toate fazele algoritmului de avizare al unui act normativ specific.

Propunerile și observațiile primite au vizat aspecte referitoare la modificarea textului proiectului în conformitate cu normele specifice privind tehnica legislativă, includerea prevederilor specifice aeronavelor fără pilot la bord, întrebuintarea forțelor și mijloacelor care participă la acțiuni de căutare și salvare și sincronizarea actului normativ cu legislația specifică situațiilor de urgență.

Proiectul de act normativ specific a fost armonizat corespunzător.

7. Etapele parcurse în elaborarea proiectului

Au fost parcurse etapele stabilite pentru elaborarea unui asemenea document și au fost respectate prevederile *ANS-1/2008, Regulamentului privind elaborarea actelor normative specifice și manualelor militare în Armata României*, reeditat.

8. Pentru elaborarea proiectului s-a consultat următoarea bibliografie:

- Legea nr. 21 din 18 martie 2020 privind Codul Aerian, cu modificările și completările ulterioare;
 - Hotărârea Guvernului nr. 557 din 3 august 2016 privind managementul tipurilor de risc cu modificările și completările ulterioare;
 - Hotărârea Guvernului nr. 859 din 11 august 2021 pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor cu aeronave în spațiul aerian național, cu modificările și completările ulterioare;
 - Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 21/2004 privind Sistemul Național de Management al Situațiilor de Urgență;
 - Regulamentul privind sistemul de management al situațiilor de urgență în Ministerul Apărării Naționale, aprobat prin Ordinul ministrului apărării naționale nr. M.148/2017.
-