



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul 178 (XXII) — Nr. 257

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 21 aprilie 2010

### SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI		
295.	— Hotărâre privind aprobarea stemei comunei Brăduț, județul Covasna.....	2
341.	— Hotărâre privind aprobarea stemei comunei Băcia, județul Hunedoara .....	3
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE		
233.	— Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii privind modificarea și completarea anexei la Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.148/2008 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor — RACR-AD-PETA, ediția 1/2008 ....	4-15

**HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI****GUVERNUL ROMÂNIEI****HOTĂRĂRE****privind aprobarea stemei comunei Brăduț, județul Covasna**

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 10 alin. 2 din Legea nr. 102/1992 privind stema țării și sigiliul statului,

**Guvernul României** adoptă prezenta hotărâre.

Articol unic. — (1) Se aprobă stema comunei Brăduț, județul Covasna, prevăzută în anexa nr. 1.

(2) Descrierea și semnificațiile elementelor însumate ale stemei sunt prevăzute în anexa nr. 2.

(3) Anexele nr. 1 și 2 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

PRIM-MINISTRU  
**EMIL BOC**

Contrasemnează:  
Ministrul administrației și internelor,  
**Vasile Blaga**

București, 31 martie 2010.  
Nr. 295.

ANEXA Nr. 1\*

ANEXA Nr. 2

**STEMA**  
comunei Brăduț, județul Covasna



**DESCRIEREA ȘI SEMNIFICAȚIILE**  
elementelor însumate ale stemei comunei Brăduț,  
județul Covasna

**Descrierea stemei**

Potrivit anexei nr. 1, stema comunei Brăduț se compune dintr-un scut triunghiular cu marginile rotunjite, al cărui câmp de argint este tăiat în vârf de o bandă undată, de culoare albastră.

Un urs negru, întors spre dreapta, ieșind din banda undată, înalță cu ambele labe un brad de culoare verde.

Scutul este trimbrat de o coroană murală de argint cu un turn crenelat.

**Semnificațiile elementelor însumate**

Elementele sunt preluate din proiectul de sigiliu al Scaunului Brăduț.

Ursul și bradul simbolizează bogăția cinegetică și silvică a zonei și arată apartenența localității la microregiunea Ținutul Pădurilor.

Banda undată reprezintă pârâul Cormoș ce străbate localitatea.

Coroana murală cu un turn crenelat semnifică faptul că localitatea are rangul de comună.

\*) Anexa nr. 1 este reprodusă în facsimil.

## GUVERNUL ROMÂNIEI

**HOTĂRÂRE**  
**privind aprobarea stemei comunei Băcia,**  
**județul Hunedoara**

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 10 alin. 2 din Legea nr. 102/1992 privind stema țării și sigiliul statului,

**Guvernul României** adoptă prezenta hotărâre.

Articol unic. — (1) Se aprobă stema comunei Băcia, județul Hunedoara, prevăzută în anexa nr. 1.

(2) Descrierea și semnificațiile elementelor însumate ale stemei sunt prevăzute în anexa nr. 2.

(3) Anexele nr. 1 și 2 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

PRIM-MINISTRU  
**EMIL BOC**

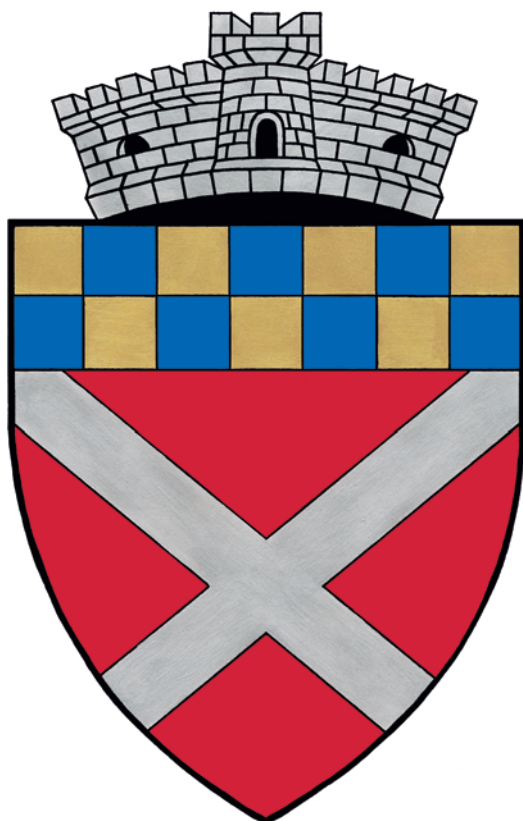
Contrasemnează:  
 Ministrul administrației și internelor,  
**Vasile Blaga**

București, 7 aprilie 2010.  
 Nr. 341.

*ANEXA Nr. 1\*)*

*ANEXA Nr. 2*

**STEMA**  
**comunei Băcia, județul Hunedoara**



**DESCRIEREA ȘI SEMNIFICAȚIILE**  
**elementelor însumate ale stemei comunei Băcia,**  
**județul Hunedoara**

**Descrierea stemei**

Potrivit anexei nr. 1, stema comunei Băcia se compune dintr-un scut triunghiular cu marginile rotunjite.

În partea superioară se află o tablă de șah, alternând aur cu albastru.

În câmp roșu se află două brâuri de argint în forma crucii Sfântului Andrei.

Scutul este trimbrat de o coroană murală de argint cu un turn crenelat.

**Semnificațiile elementelor însumate**

Tabla de șah face referire la activitatea de executare a pietrelor de moară, din trecut, iar în prezent la prelucrarea marmurei din care se confecționează dalele.

Cele două brâuri semnifică intersecția a două drumuri importante pe teritoriul localității.

Coroana murală cu un turn crenelat semnifică faptul că localitatea are rangul de comună.

\*) Anexa nr. 1 este reprodusă în facsimil.

# ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

## ORDIN

### privind modificarea și completarea anexei la Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.148/2008 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor — RACR-AD-PETA, ediția 1/2008

În temeiul art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor și infrastructurii emite următorul ordin:

**Art. I.** — Anexa la Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.148/2008 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor — RACR-AD-PETA, ediția 1/2008, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 692 și 692 bis din 10 octombrie 2008, se modifică și se completează după cum urmează:

**1. La „Reguli de amendare”, alineatul (4) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(4) Deținătorii reglementării vor înregistra fiecare amendament în tabelul «Indexul amendamentelor» și vor opera modificările corespunzătoare în textul reglementării. Prezentele reguli de amendare nu se referă și la alte activități sau operațiuni pe care deținătorii exemplarelor amendate trebuie să le îndeplinească, potrivit tuturor prevederilor legale incidente acestor deținători, în pregătirea implementării și în aplicarea efectivă a noilor prevederi regulamentare (de exemplu, instruirea personalului, elaborarea de proceduri și instrucțiuni specifice de aplicare, proceduri operaționale etc.).”

**2. La capitolul 1, în nota introductivă, primul paragraf se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Notă introductivă. — Prezenta reglementare conține reguli și recomandări (specificații) care prescriu caracteristicile fizice și suprafețele de limitare a obstacolelor pentru aerodromuri, precum și anumite facilități și servicii tehnice asigurate în mod normal pe un aerodrom. Reglementarea conține de asemenea specificații referitoare la obstacole aflate în afara acestor suprafețe de limitare. Aceste specificații nu au scopul să limiteze sau să reglementeze operarea aeronavelor.”

**3. La capitolul 1 secțiunea 1.1, definițiile sintagmelor „obstacol”, „pistă instrumentală” și „program de siguranță” se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„**Obstacol.** Toate obiectele fixe (temporare sau permanente) și mobile sau părți ale acestora care:

a) sunt amplasate pe suprafața de mișcare a aeronavelor; sau

b) se extind deasupra unei suprafețe definite, destinată să protejeze aeronavele în zbor; sau

c) se află în afara acestor suprafețe și au fost evaluate ca reprezentând un pericol pentru navigația aeriană.

**Pistă instrumentală.** Unul dintre următoarele tipuri de piste, destinat operării aeronavelor folosind proceduri de apropiere instrumentală:

a) *Pistă pentru apropiere de neprecizie.* Pistă instrumentală deservită de mijloace vizuale și de un echipament/sistem de apropiere (mijloc nevizual), care asigură cel puțin ghidarea adecvată în direcție pentru o apropiere directă.

b) *Pistă pentru apropiere de precizie, categoria I.* Pista instrumentală deservită de un ILS și/sau un MLS, precum și de mijloace vizuale și care poate fi utilizată pentru apropiere cu o înălțime de luare a deciziei de cel puțin 60 m (200 ft) și o vizibilitate de cel puțin 800 m sau o distanță vizuală în lungul pistei de cel puțin 550 m.

c) *Pistă pentru apropiere de precizie, categoria II.* Pistă instrumentală deservită de un ILS, precum și cu mijloace vizuale și care poate fi utilizată pentru apropiere cu o înălțime de luare a deciziei sub 60 m (200 ft), dar nu mai mică de 30 m (100 ft), și o distanță vizuală în lungul pistei de cel puțin 300 m.

d) *Pistă pentru apropiere de precizie, categoria III.* Pistă instrumentală deservită de un ILS care asigură ghidarea către și pe suprafața pistei și care:

A. poate fi utilizată pentru apropiere cu o înălțime de luare a deciziei mai mică de 30 m (100 ft) sau fără înălțime de luare a deciziei și o distanță vizuală în lungul pistei de cel puțin 175 m;

B. poate fi utilizată pentru apropiere cu o înălțime de luare a deciziei sub 15 m (50 ft) sau fără înălțime de luare a deciziei și o distanță vizuală în lungul pistei mai mică de 175 m, dar nu mai mică de 50 m;

C. poate fi utilizată pentru operațiuni fără limitări ale înălțimii de luare a deciziei și ale distanței vizuale în lungul pistei.

**Program de siguranță.** Un set integrat de reglementări și activități care vizează îmbunătățirea siguranței.”

**4. La capitolul 1 secțiunea 1.4, înaintea paragrafului 1.4.1 se introduce o notă, cu următorul cuprins:**

„Notă. — Scopul acestor specificații este de a asigura stabilirea unui regim de reglementare, astfel încât conformitatea cu specificațiile prezentei reglementări să poată fi realizată efectiv. Cea mai eficace și transparentă modalitate de asigurare a conformității cu specificațiile aplicabile este existența unei entități separate de supervizare a siguranței și a unui mecanism de supervizare a siguranței bine definit, cu susținere legislativă adecvată, care să permită funcționarea reglementărilor de siguranță pe aerodromuri. Când un aerodrom obține un certificat, aceasta semnifică pentru operatorii aerieni și alte organizații care operează pe aerodrom că, la momentul certificării, aerodromul îndeplinește specificațiile privind operarea și facilitățile sale și că are, potrivit autorității de certificare, capacitatea să mențină aceste specificații pe durata de valabilitate a certificatului. Procesul de certificare stabilește, de asemenea, orientarea de bază pentru monitorizarea continuă a conformității cu specificațiile. Informații asupra statutului de certificare a aerodromurilor se publică în Publicația de Informare Aeronautică (AIP). Vezi paragraful 2.13.1.”

**5. La capitolul 1 secțiunea 1.4, paragraful 1.4.3 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„1.4.3. Cadrul de reglementare, constituit de RACR-AD-AADC: Autorizarea aerodromurilor civile, ediția în vigoare, include stabilirea criteriilor și procedurilor pentru autorizarea aerodromurilor civile.”

**6. La capitolul 1, secțiunea 1.5 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„1.5. Managementul siguranței

1.5.1. Autoritatea de stat trebuie să stabilească un program de siguranță, cu scopul de a realiza un nivel de siguranță acceptabil în aviația civilă.

1.5.2. Nivelul de siguranță acceptabil care trebuie realizat se stabilește de autoritatea de stat.

1.5.3. Ca parte a programului de siguranță al statului, un aerodrom autorizat trebuie să implementeze un sistem de management al siguranței adecvat, care să asigure cel puțin:

- identificarea pericolelor la adresa siguranței;
- implementarea acțiunilor corective necesare pentru menținerea performanței convenite în domeniul siguranței;
- monitorizarea continuă și evaluarea regulată a performanței în domeniul siguranței;
- îmbunătățirea continuă a performanței generale a sistemului de management al siguranței.

1.5.4. Un sistem de management al siguranței trebuie să definească precis liniile de responsabilitate în toată structura unui aerodrom autorizat, inclusiv responsabilitățile directe pentru siguranță ale managementului superior.”

**7. La capitolul 2 secțiunea 2.9, paragraful 2.9.3 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„2.9.3. Pentru a ușura respectarea prevederilor paragrafelor 2.9.1 și 2.9.2, trebuie efectuate controale zilnice ale suprafeței de mișcare, cel puțin o dată pentru pistele având cifra de cod 1 sau 2 și de cel puțin două ori pentru pistele având cifra de cod 3 sau 4.”

**8. La capitolul 2 secțiunea 2.11, paragrafele 2.11.3 și 2.11.4 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„2.11.3. Modificările nivelului de protecție asigurat pe un aerodrom pentru salvare și stingerea incendiilor trebuie notificate serviciilor de trafic aerian și de informare aeronautică, pentru a le permite acestora să asigure informarea necesară a aeronavelor care sosesc sau pleacă. Când nivelul de protecție a redevenit normal, unitățile de mai sus trebuie anunțate în consecință.

Notă. — Modificările nivelului de protecție față de cel asigurat în mod normal pe aerodrom se pot produce ca urmare a schimbării cantităților de agenți de stingere disponibile, a echipamentelor utilizate pentru transportarea agenților, a personalului însărcinat cu utilizarea echipamentelor etc.

2.11.4. O modificare ar trebui să fie exprimată în termenii noii categorii de servicii de salvare și stingere incendii disponibile pe aerodrom.”

**9. La capitolul 2 secțiunea 2.13 paragraful 2.13.1, litera a) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„a) informații cu privire la statutul de certificare a aerodromului și condițiile aerodromului (conform secțiunilor 1.4, 2.9, 2.10, 2.11 și 2.12);”.

**10. La capitolul 5 secțiunea 5.2, după paragraful 5.2.8.3 se introduc două noi paragrafe, paragrafele 5.2.8.3<sup>1</sup> și 5.2.8.3<sup>2</sup>, cu următorul cuprins:**

„5.2.8.3<sup>1</sup>. Unde este necesar să se evidențieze proximitatea unei poziții de așteptare la pistă, ar trebui să se asigure un marcaj puternic contrastant al axului căii de rulare.

Notă. — Asigurarea unui marcaj contrastant al căii de rulare poate fi o componentă a măsurilor de prevenire a incursiunilor neautorizate pe pistă.

5.2.8.3<sup>2</sup>. Unde sunt prevăzute, marcajele contrastante ale axului căii de rulare trebuie aplicate la toate intersecțiile cale de rulare/pistă de pe aerodrom.”

**11. La capitolul 5 secțiunea 5.2, după paragraful 5.2.8.6 se introduce un nou paragraf, paragraful 5.2.8.6<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„5.2.8.6<sup>1</sup>. Unde se asigură, marcajul contrastant al axului căii de rulare trebuie să se extindă de la poziția de așteptare la pistă, varianta A (definită conform figurii 5-6 «Marcajele căii de rulare»), la o distanță de până la 45 m (cuprinzând cel puțin 3 linii întrerupte) în direcția de rulare pentru îndepărtare de pistă sau până la următoarea poziție de așteptare la pistă, dacă este cuprinsă în distanța de 45 m.”

**12. La capitolul 5 secțiunea 5.2, după paragraful 5.2.8.7 se introduce un nou paragraf, paragraful 5.2.8.7<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„5.2.8.7<sup>1</sup>. Marcajul contrastant al axului căii de rulare trebuie realizat așa cum se arată în figura 5-6A.”

**13. La capitolul 5 secțiunea 5.2, după paragraful 5.2.8.7<sup>1</sup> se introduce figura 5-6A „Marcaj axial contrastant al căii de rulare”:**

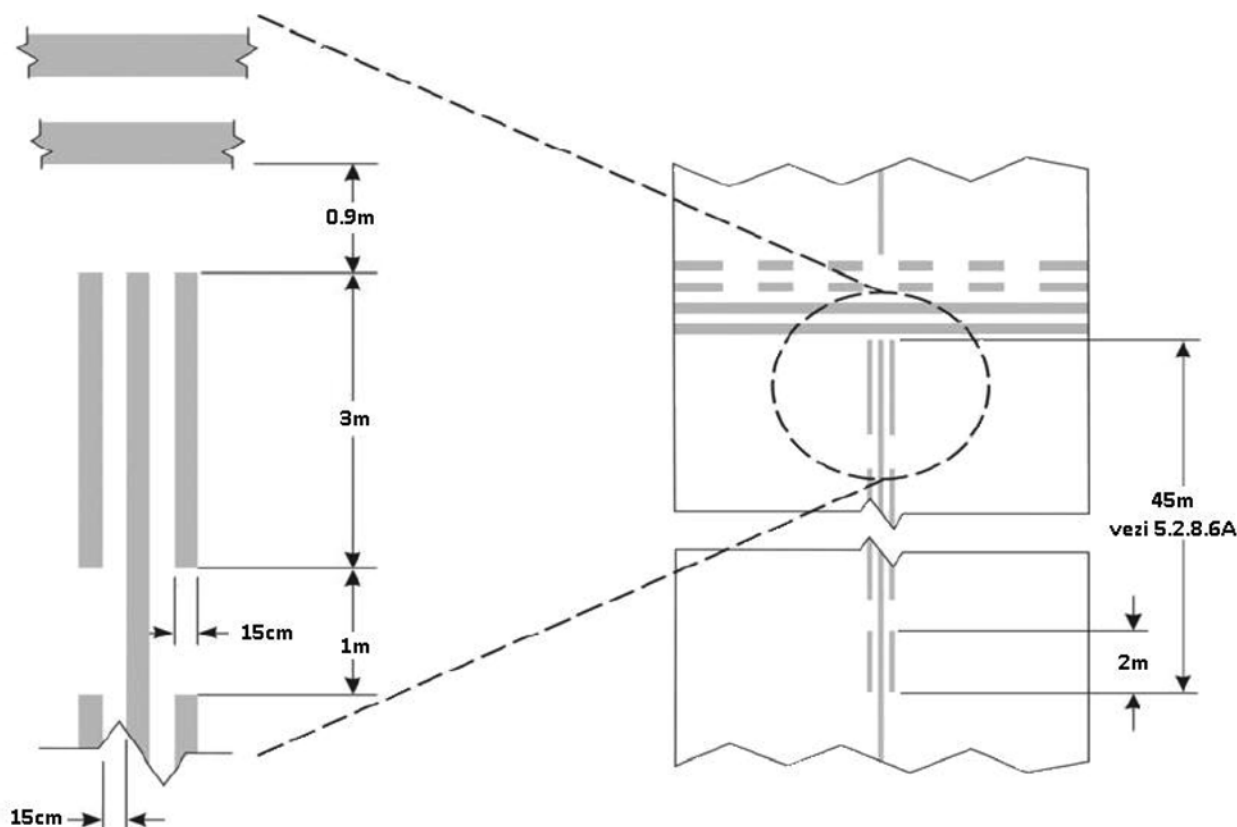


Figura 5-6A\*). Marcaj axial contrastant al căii de rulare

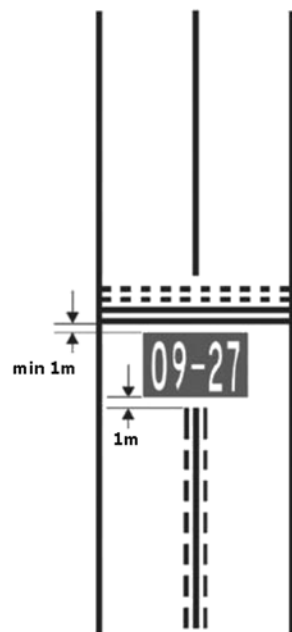
\*) Figura 5-6A este reprodusă în facsimil.

**14. La capitolul 5 secțiunea 5.2, paragraful 5.2.16.2 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„5.2.16.2. Unde este necesar din motive operaționale, cum ar fi pe o cale de rulare de peste 60 m lățime sau pentru a sprijini prevenirea incursiunilor la pistă, se recomandă ca un panou cu instrucțiuni obligatorii să fie suplimentat cu un marcaj cu instrucțiuni obligatorii.”

**15. La capitolul 5 secțiunea 5.2, după paragraful 5.2.16.2 se introduce un nou paragraf, paragraful 5.2.16.21, cu următorul cuprins:**

„5.2.16.21. Marcajele cu instrucțiuni obligatorii pe căi de rulare, unde litera de cod este A, B, C sau D, trebuie amplasate transversal pe calea de rulare, localizate pe axul căii de rulare și pe partea de oprire a marcajului poziției de așteptare la pistă, așa cum se arată în figura 5-9 lit. a). Distanța dintre cea mai apropiată margine a marcajului și marcajul poziției de așteptare la pistă sau marcajul axial al căii de rulare nu va fi mai mică de 1 m.”



a) Căi de rulare cu litere de cod A, B, C sau D

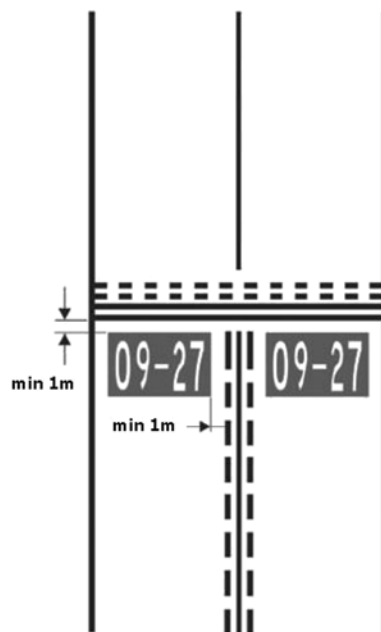
**16. La capitolul 5 secțiunea 5.2, paragraful 5.2.16.3 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„5.2.16.3. Marcajul cu instrucțiuni obligatorii pe căile de rulare, unde litera de cod este E sau F, trebuie amplasat pe ambele părți ale marcajului axului căii de rulare și pe partea de așteptare a marcajului poziției de așteptare la pistă, așa cum se arată în figura 5-9 lit. b). Distanța dintre cea mai apropiată margine a marcajului și marcajul poziției de așteptare la pistă sau marcajul axului căii de rulare nu va fi mai mică de 1 m.”

**17. La capitolul 5 secțiunea 5.2, paragraful 5.2.16.8 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„5.2.16.8. Înălțimea caracterelor de inscripționare ar trebui să fie de 4 m pentru inscripții unde litera de cod este C, D, E sau F și de 2 m unde litera de cod este A sau B. Inscripțiile ar trebui să aibă forma și proporțiile arătate în apendicele 3.”

**18. La capitolul 5 secțiunea 5.2, figura 5-9 se modifică și se înlocuiește după cum urmează:**



b) Căi de rulare cu litere de cod E sau F

Figura 5-9\*). Marcaj cu instrucțiuni obligatorii

**19. La capitolul 5 secțiunea 5.3, paragraful 5.3.17.7 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„5.3.17.7. Luminile laterale de cale de rulare trebuie să fie lumini fixe de culoare albastră. Luminile trebuie să se vadă până la cel puțin 75° deasupra orizontului și la toate azimuturile necesare pentru a asigura ghidarea unui pilot care rulează în orice direcție. La o intersecție, o ieșire sau o curbă, luminile trebuie mascate, pe cât posibil, astfel încât să nu fie vizibile de pe direcțiile în care ele pot fi confundate cu alte lumini.”

**20. La capitolul 5 secțiunea 5.3, după paragraful 5.3.17.7 se introduce un nou paragraf, paragraful 5.3.17.8, cu următorul cuprins:**

„5.3.17.8. Intensitatea balizajului luminos marginal al căii de rulare trebuie să fie de cel puțin 2 cd de la 0° la 6° vertical și de 0,2 cd la orice unghi vertical între 6° și 75°.”

**21. La capitolul 5, după secțiunea 5.3.24 se introduce o nouă secțiune, secțiunea 5.3.241, cu următorul cuprins:**

**„5.3.241. Sistem avansat de ghidare vizuală pentru andocare**

Aplicare

Nota 1. — Sistemele avansate de ghidare vizuală pentru andocare (Advanced visual docking guidance systems/

A-VDGS) includ acele sisteme care, în plus față de informații legate de azimutul de bază și pasiv și poziția de oprire, oferă piloților informații de ghidare activă (de obicei bazată pe senzori), cum ar fi: indicații privind tipul de aeronavă (conform Documentului ICAO 8643), informații legate de distanța rămasă și viteza de apropiere. Informațiile de ghidare la andocare sunt asigurate de obicei pe o singură unitate de afișare.

Nota 2. — Un A-VDGS poate furniza informații de ghidare la andocare în 3 etape: captarea aeronavei de către sistem, aliniamentul aeronavei în azimut și informații despre poziția de oprire.

5.3.241.1. Se recomandă ca un A-VDGS să fie asigurat acolo unde este de dorit a se confirma tipul corect de aeronavă pentru care este asigurată ghidarea și/sau pentru a indica linia centrală a poziției de staționare în folosință, acolo unde este asigurată mai mult de una.

5.3.241.2. Un A-VDGS trebuie să fie potrivit pentru toate tipurile de aeronavă pentru care este destinată poziția de staționare.

5.3.241.3. Un A-VDGS trebuie utilizat numai în condițiile în care sunt specificate performanțele operaționale.

\*) Figura 5-9 este reprodusă în facsimil.

Nota 1. — Utilizarea unui A-VDGS în condiții de vizibilitate, vreme și iluminarea fundalului, atât ziua, cât și noaptea, va trebui să fie specificată.

Nota 2. — Se solicită atenție pentru proiectarea și instalarea sistemului la fața locului pentru a se asigura de faptul că orbirea, reflexia luminii soarelui sau altă lumină din apropiere nu degradează claritatea și vizibilitatea reperelor vizuale furnizate de sistem.

5.3.241.4. Informațiile de ghidare la andocare furnizate de un A-VDGS nu trebuie să intre în conflict cu cele furnizate de sistemul de ghidare la andocare convențional la o poziție de staționare aeronavă, dacă ambele tipuri sunt asigurate și sunt în uz operațional. Trebuie asigurată o metodă care să indice faptul că un A-VDGS nu este în uz operațional sau nu este utilizabil.

#### Amplasare

5.3.241.5. Un A-VDGS trebuie poziționat astfel încât să asigure o ghidare neobstrucționată și lipsită de ambiguitate pentru persoanele responsabile și pentru persoanele care asistă andocarea aeronavei prin manevra de andocare.

Notă. — În mod normal, pilotul comandant este responsabil pentru andocarea aeronavei. Totuși, în anumite circumstanțe, o altă persoană poate fi responsabilă și această persoană poate fi conducătorul vehiculului ce tractează aeronava.

#### Caracteristici

5.3.241.6. A-VDGS trebuie să asigure cel puțin următoarele informații pentru ghidare în etapa corespunzătoare a manevrei de andocare:

- o indicație de oprire în caz de urgență;
- tipul și modelul aeronavei pentru care este asigurată ghidarea;
- o indicație privind decalarea laterală a aeronavei comparativ cu linia centrală a poziției de staționare;
- direcția de corectare a azimutului necesară pentru a corecta decalarea față de linia centrală a poziției de staționare;
- o indicație a distanței până la poziția de oprire;
- o indicație a momentului în care aeronava a atins poziția corectă de oprire; și
- un avertisment în cazul în care aeronava depășește poziția corespunzătoare de oprire.

5.3.241.7. A-VDGS trebuie să fie capabil să furnizeze informații de ghidare la andocare pentru toate vitezele de rulare adoptate în timpul manevrelor de andocare.

5.3.241.8. Timpul scurs de la determinarea decalării laterale până la afișarea acesteia nu trebuie să ducă la devierea aeronavei de la linia centrală cu mai mult de 1 m, atunci când se operează în condiții normale.

5.3.241.9. Se recomandă ca informația referitoare la decalarea aeronavei față de linia centrală a poziției de staționare și distanța până la poziția de oprire să fie asigurate cu acuratețea din tabelul 5.X, atunci când sunt afișate.

Informații de ghidare	devierea max. la poziția de oprire (zona de oprire)	devierea max. la 9 m de poziția de oprire	devierea max. la 15 m de poziția de oprire	devierea max. la 25 m de poziția de oprire
Azimut	± 250 mm	± 340 mm	± 400 mm	± 500 mm
Distanța	± 500 mm	± 1.000 mm	± 1.300 mm	Nu se specifică.

Tabelul 5.X. Acuratețea recomandată pentru decalare

5.3.241.10. Simbolurile și grafica utilizate pentru a descrie informațiile de ghidare trebuie să fie intuitiv reprezentative pentru tipul de informații furnizate.

Notă. — Utilizarea culorii trebuie să fie adecvată și trebuie să urmeze convenția semnalelor, de exemplu, roșu, galben și verde înseamnă, respectiv: pericol, atenție și condiții normale/corecte. Trebuie luat în considerare și efectul culorilor contrastante.

5.3.241.11. Informații referitoare la decalarea laterală a aeronavei față de linia centrală a poziției de staționare trebuie furnizate cu cel puțin 25 m înainte de poziția de oprire.

Notă. — Indicarea distanței de la aeronavă până la poziția de oprire poate fi codificată în culori și prezentată la o rată și o distanță proporționale cu rata actuală de apropiere și cu distanța de apropiere a aeronavei de punctul de oprire.

5.3.241.12. Distanța continuă de apropiere și rata de apropiere trebuie furnizate de la cel puțin 15 m înainte de poziția de oprire.

5.3.241.13. Se recomandă ca, acolo unde este asigurată, distanța de apropiere afișată numeric să fie furnizată în metri, numere întregi, până la poziția de oprire și afișată la o zecimală cu cel puțin 3 m înainte de poziția de oprire.

5.3.241.14. Pe parcursul manevrei de andocare, trebuie asigurate mijloace adecvate pe A-VDGS pentru a indica necesitatea opririi imediate a aeronavei. Într-o astfel de situație, care include o defecțiune a A-VDGS, nicio altă informație nu trebuie să fie afișată.

5.3.241.15. Prevederi pentru inițierea unei opriri imediate în cadrul procedurii de andocare trebuie puse la dispoziția

personalului responsabil cu siguranța operațională a poziției de staționare.

5.3.241.16. Se recomandă afișarea cuvântului «STOP» cu caractere roșii atunci când este necesară încetarea imediată a manevrei de andocare.”

**22. La capitolul 5 secțiunea 5.4, după paragraful 5.4.2.12 se introduce un nou paragraf, paragraful 5.4.2.12<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„5.4.2.12<sup>1</sup>. Unde, datorită factorilor de mediu sau altor factori, este necesară asigurarea contrastului inscripției de pe un panou cu instrucțiuni obligatorii, marginea exterioară a inscripției de culoare albă ar trebui să fie suplimentată cu linie neagră de 10 mm lățime pentru piste cu numere de cod 1 și 2, respectiv de 20 mm lățime pentru piste cu numere de cod 3 și 4.”

**23. La capitolul 5 secțiunea 5.4, după paragraful 5.4.3.17 paragraful 5.4.3.20 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„5.4.3.18. Un panou de semnalizare a degajării pistei trebuie amplasat cel puțin pe o parte a căii de rulare. Distanța dintre panou și axul unei piste nu trebuie să fie mai mică decât cea mai mare din următoarele:

- distanța dintre axul pistei și perimetrul zonei critice/sensibile ILS/MLS; sau
- distanța dintre axul pistei și marginea inferioară a suprafeței interioare de tranziție.”

**24. La capitolul 6, după secțiunea 6.3 se introduce o nouă secțiune, secțiunea 6.4, cu următorul cuprins:**

#### „6.4. Turbine eoliene

6.4.1. O turbină eoliană va fi marcată sau balizată luminos dacă a fost stabilit că reprezintă un obstacol.

Notă. — Vezi 4.3.1 și 4.3.2.

Marcaje

6.4.2. Se recomandă ca palele rotorului, nacela și 2/3 din partea superioară a turnului turbinei eoliene să fie vopsite în alb, cu excepția cazurilor când s-a stabilit altfel pe baza unui studiu aeronautic.

Balizarea luminoasă

6.4.3. Se recomandă ca, atunci când se consideră necesar balizajul luminos, să se folosească lumini de obstacolare de intensitate medie. În cazul unui parc eolian, respectiv un grup de două sau mai multe turbine, acesta ar trebui considerat un obiect mai mare, iar luminile să fie instalate astfel încât:

a) să permită identificarea perimetrului parcului eolian;

b) să respecte distanța maximă admisibilă, conform secțiunii 6.3.14, între lămpile de pe un perimetru, cu excepția cazurilor când o analiză de specialitate arată că se poate folosi o distanță mai mare;

c) atunci când se folosesc lumini intermitente, acestea să clipească concomitent; și

d) oricare dintre turbinele cu înălțime semnificativ mai mare din componența unui parc eolian să poată fi identificate, oriunde sunt localizate.

6.4.4. Se recomandă instalarea luminilor de obstacolare pe nacela astfel încât să se asigure vizibilitate neîngrădită pentru aeronavele care se apropie din orice direcție.”

**25. La capitolul 9 secțiunea 9.1 paragraful 9.1.2, nota devine nota 1, cu următorul cuprins:**

„Nota 1. — Exemple de situații de urgență sunt: aeronave în situații de pericol, sabotaje — inclusiv amenințări cu bombă, acte de piraterie aeriană, incidente create de mărfurile periculoase, incendii la clădiri, dezastre naturale și urgențe de sănătate publică.”

**26. La capitolul 9 secțiunea 9.1 paragraful 9.1.2, după nota 1 se introduce o nouă notă, nota 2, cu următorul cuprins:**

„Nota 2. — Exemple de urgențe de sănătate publică sunt riscurile sporite pentru călători sau marfă de a transmite la scară internațională boli contagioase prin intermediul transportului aerian ori un focar periculos de boală contagioasă care să afecteze într-o mare proporție personalul de aerodrom.”

**27. La capitolul 9 secțiunea 9.1 paragraful 9.1.3, nota devine nota 1, cu următorul cuprins:**

„Nota 1. — Exemple de instituții sunt:

— pe aerodrom: unități de control trafic aerian, serviciile de salvare și stingere a incendiilor, administrația aerodromului, serviciile medicale și de ambulanță, operatorii de aeronave, serviciile de securitate și poliția;

— în afara aerodromului: servicii de pompieri, poliția, autorități de sănătate publică (incluzând servicii medicale și de ambulanță, spitale și servicii de sănătate publică), unități militare, precum și patrule de supraveghere a porturilor ori paza de coastă.”

**28. La capitolul 9 secțiunea 9.1 paragraful 9.1.3, după nota 1 se introduce o nouă notă, nota 2, cu următorul cuprins:**

„Nota 2. — Serviciile de sănătate publică includ planurile pentru reducerea efectelor negative asupra comunității determinate de evenimente legate de sănătate și asigurarea serviciilor sanitare către populație, mai degrabă decât serviciile medicale individuale.”

**29. La capitolul 9 secțiunea 9.2, nota introductivă se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Notă introductivă. — Obiectivul principal al serviciilor de salvare și stingere a incendiilor este salvarea vieților în cazul unui accident sau incident de aviație produs pe un aerodrom sau în imediata vecinătate a acestuia. Serviciile de salvare și stingere incendiilor sunt furnizate în scopul creării și menținerii condițiilor de supraviețuire, pentru a asigura căi de evacuare pentru ocupanți și a iniția salvarea acelor ocupanți care sunt incapabili să se salveze fără ajutor direct. Salvarea poate necesita folosirea de personal și echipament, altele decât cele prevăzute inițial pentru scopuri de salvare și stingere incendiilor.

Factorii cei mai importanți pentru o salvare eficientă într-un accident al unei aeronave, cu posibilități de supraviețuire pentru ocupanți, sunt: antrenamentul personalului, eficacitatea echipamentelor, viteza de organizare a personalului și echipamentul de salvare și luptă împotriva incendiilor.

Nu sunt luate în considerare cerințele de stingere a incendiilor la clădiri și depozite de combustibili sau cele referitoare la acoperirea cu spumă a pistelor.”

**30. La capitolul 9 secțiunea 9.2, după paragraful 9.2.6 se introduce o notă, cu următorul cuprins:**

„Notă. — Îndrumări privind instruirea personalului, echipamentele de salvare pentru condiții de mediu dificile și alte facilități și servicii de salvare și stingerea incendiilor sunt prezentate în suplimentul A secțiunea 17.”

**31. La capitolul 9 secțiunea 9.2, după paragraful 9.2.11 se introduce un nou paragraf, paragraful 9.2.11<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„9.2.11<sup>1</sup>. Se recomandă ca în cazul aerodromurilor unde sunt prevăzute operațiuni cu avioane mai mari decât media unei categorii date să se recalculeze cantitățile de apă, iar cantitatea de apă destinată producerii de spumă și ratele de aplicare a acesteia să fie mărite corespunzător.”

**32. La capitolul 9 secțiunea 9.2, în tabelul 9-2 se adaugă o nouă coloană, coloana (7), cu următorul cuprins:**

„kg/sec.
2,5
2,5
2,5
2,5
2,5
2,5
2,5
4,5
4,5
4,5”

**33. La capitolul 9 secțiunea 9.2 tabelul 9-2, nota 1 devine notă, cu următorul cuprins:**

„Notă. — Cantitățile de apă indicate în coloanele 2 și 4 se referă la lungimea medie a avioanelor dintr-o categorie dată.”

**34. La capitolul 9 secțiunea 9.2 tabelul 9-2, nota 2 se abrogă.**

**35. La capitolul 9 secțiunea 9.2, paragraful 9.2.17 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„9.2.17. Agenții de stingere complementari trebuie să respecte specificațiile corespunzătoare ale Organizației Internaționale de Standardizare (ISO)\*.”

\*) Vezi publicația ISO 7202 (Pulberi).”



**36. La capitolul 9 secțiunea 9.2, paragraful 9.2.18 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„9.2.18. Ratele de descărcare pentru agenții complementari ar trebui să nu fie inferioare celor prezentate în tabelul 9-2.”

**37. La capitolul 9 secțiunea 9.2, după paragraful 9.2.18 se introduce un nou paragraf, paragraful 9.2.18<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„9.2.18<sup>1</sup>. Se recomandă ca substituirea pulberilor chimice uscate să se facă numai printr-un agent de stingere având capacitate de stingere echivalentă sau mai mare, pentru toate cazurile unde se așteaptă folosirea unor agenți complementari.”

**38. La capitolul 9 secțiunea 9.2 paragraful 9.2.23, nota 2 se abrogă.****39. La capitolul 9 secțiunea 9.2, după paragraful 9.2.23 se introduce un nou paragraf, paragraful 9.2.23<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„9.2.23<sup>1</sup>. Se recomandă ca pentru îndeplinirea obiectivelor operaționale pe aerodromuri, în condiții de vizibilitate inferioare celor optime, în mod special în condiții de vizibilitate redusă, să se asigure echipamente și proceduri de salvare și stingere a incendiilor.”

**40. La capitolul 9 secțiunea 9.2, paragraful 9.2.24 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„9.2.24. Orice vehicule, altele decât cele care răspund primele la urgență, utilizate pentru transportarea cantităților de agenți de stingere specificate în tabelul 9-2, trebuie să asigure aplicarea continuă a agentului de stingere și trebuie să ajungă în cel mult 4 minute după apelul inițial.”

**41. La capitolul 9 secțiunea 9.2, după paragraful 9.2.24 se introduce un nou paragraf, paragraful 9.2.24<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„9.2.24<sup>1</sup>. Orice vehicule, altele decât cele care răspund la primul apel de urgență, utilizate pentru transportarea cantităților de agenți de stingere specificate în tabelul 9-2, ar trebui să asigure aplicarea continuă a agenților de stingere și ar trebui să ajungă la obiectiv în cel mult 3 minute de la apelul inițial.”

**42. La capitolul 9, secțiunea 9.4 se modifică și va avea următorul cuprins:****„9.4. Reducerea pericolului reprezentat de viețuitoarele sălbatice**

Notă. — Prezența viețuitoarelor sălbatice (păsări sau animale) pe aeroport și în vecinătatea acestuia reprezintă un pericol pentru siguranța operațională a aeronavelor.

9.4.1. Pericolul impactului aeronavelor cu viețuitoare sălbatice pe aerodrom sau în vecinătatea acestuia trebuie să fie evaluat prin:

a) stabilirea și aplicarea unei proceduri naționale pentru înregistrarea și raportarea cazurilor de impact al aeronavelor cu viețuitoarele sălbatice;

b) colectarea de informații de la operatorii aeronavelor, personalul aeroportuar, precum și din alte surse privind prezența viețuitoarelor sălbatice pe aerodrom sau în vecinătatea acestuia, constituind un pericol potențial pentru operațiunile aeronavelor; și

c) evaluarea continuă de către personalul competent a pericolului reprezentat de viețuitoarele sălbatice.

9.4.2. Rapoartele cazurilor de impact al aeronavelor cu viețuitoarele sălbatice trebuie colectate și transmise la ICAO pentru a fi incluse în baza de date a Sistemului ICAO de informare privind impactul cu păsările (IBIS).

9.4.3. Trebuie să se acționeze pentru reducerea riscului asupra operațiunilor cu aeronave prin adoptarea unor măsuri

care să minimizeze probabilitatea coliziunii dintre aeronave și viețuitoarele sălbatice.

9.4.4. Autoritățile competente trebuie să acționeze pentru eliminarea sau prevenirea amplasării pe aerodrom sau în vecinătatea acestuia a depunerilor de gunoi sau a altor surse de atracție pentru viețuitoarele sălbatice, exceptând situația în care o evaluare corespunzătoare indică faptul că este puțin probabil ca sursele respective să creeze condiții de risc. Unde nu este posibilă eliminarea amplasamentelor existente, autoritățile competente trebuie să asigure că orice risc pentru aeronave constituit de aceste amplasamente este evaluat și redus la un nivel admisibil.

9.4.5. Se recomandă acordarea atenției cuvenite riscurilor pentru siguranța aviației legate de utilizarea terenurilor învecinate perimetrului aeroportuar, care poate atrage viețuitoarele sălbatice.”

**43. La capitolul 10 secțiunea 10.2, paragraful 10.2.1 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„10.2.1. Toate suprafețele de mișcare, inclusiv pavajele (piste, căi de rulare, platforme și suprafețe adiacente), trebuie inspectate, iar starea lor monitorizată permanent ca parte a programului de acțiuni corective și preventive al aerodromului, în scopul evitării și eliminării oricăror obiecte/resturi pierdute care ar putea produce deteriorări ale aeronavelor sau ar putea afecta funcționarea sistemelor acestora.”

**44. La capitolul 10 secțiunea 10.2 paragraful 10.2.1, nota devine nota 2 și se introduce nota 1, cu următorul cuprins:**

„Nota 1. — Vezi 2.9.3 pentru inspecțiile pe suprafața de mișcare.”

**45. În appendicele 1, la secțiunea 3 paragraful 3.2, după litera f) se introduce o nouă literă, litera g), cu următorul cuprins:**

„g) Verde

Limita galbenă:	$x = 0,313$
Limita albă:	$y = 0,243 + 0,670x$
Limita albastră:	$y = 0,493 - 0,524x$
Factor de luminanță:	$\beta = 0,10 \text{ (min)''}$

**46. În appendicele 1, la secțiunea 3 paragraful 3.4, partea introductivă se modifică și va avea următorul cuprins:**

„3.4. Cromaticitatea și factorii de luminanță ai culorilor panourilor și tablourilor luminescente sau translucide (iluminate din interior) se recomandă să rămână în următoarele limite, dacă sunt determinate în condiții standard.”

**47. În appendicele 1, la secțiunea 3 paragraful 3.4, după litera d) se introduce o nouă literă, litera e), cu următorul cuprins:**

„e) Verde

Limita galbenă	$x = 0,313$
Limita albă	$y = 0,243 + 0,670x$
Limita albastră	$y = 0,493 - 0,524x$
Factor de luminanță	$\beta = 0,10 \text{ minimum (condiții de zi)}$
Luminanță relativă față de alb (condiții de noapte)	$5 \% \text{ (minimum)}$ $30 \% \text{ (maximum)''}$

48. În appendicele 1, figura A1-2 se modifică și se înlocuiește după cum urmează:

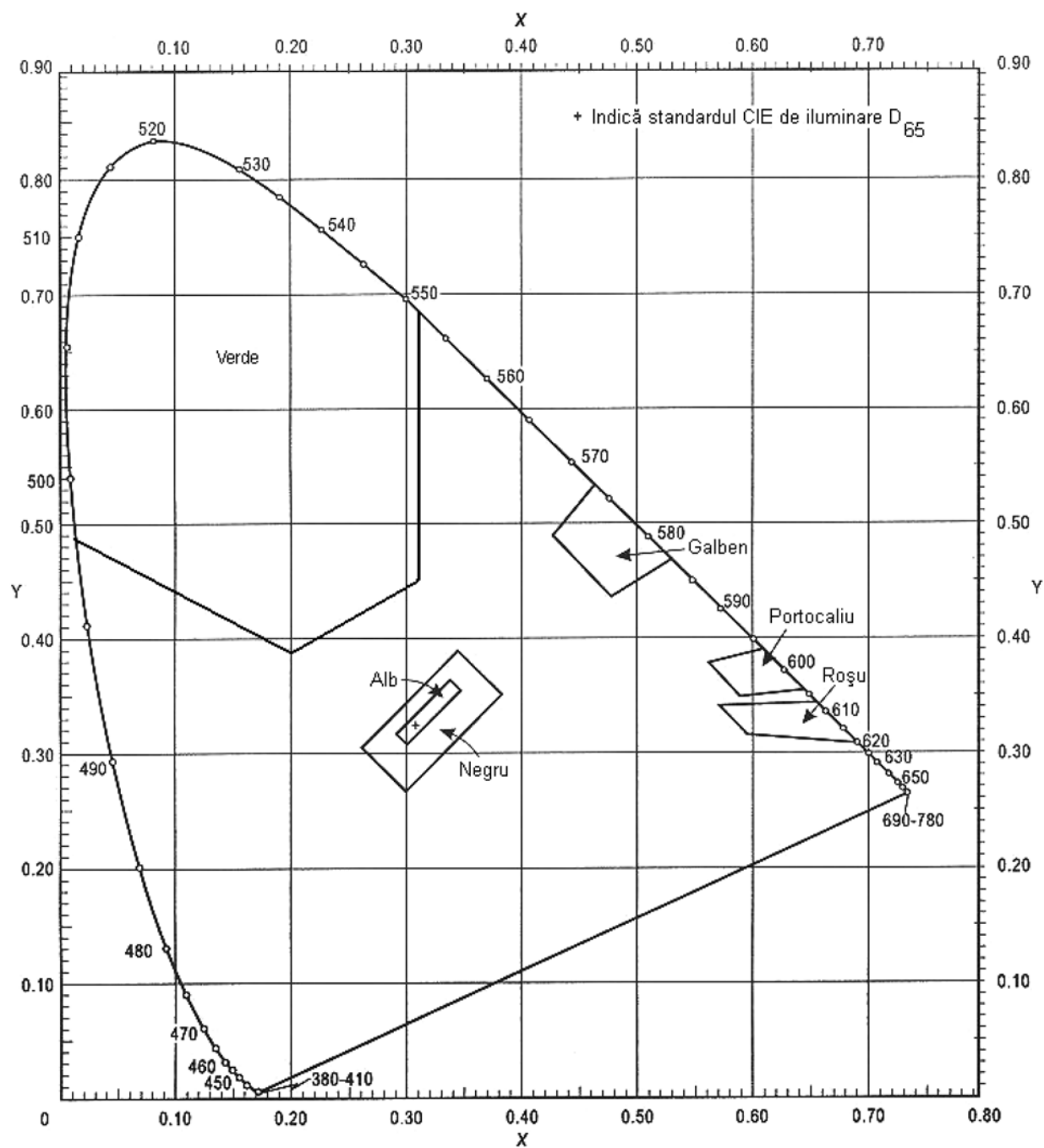


Figura A1-2\*). Culori obișnuite pentru marcaje și panouri și tablouri iluminate din exterior

\*) Figura A1-2 este reproducă în facsimil.

49. În appendicele 1, figura A1-4 se modifică și se înlocuiește după cum urmează:

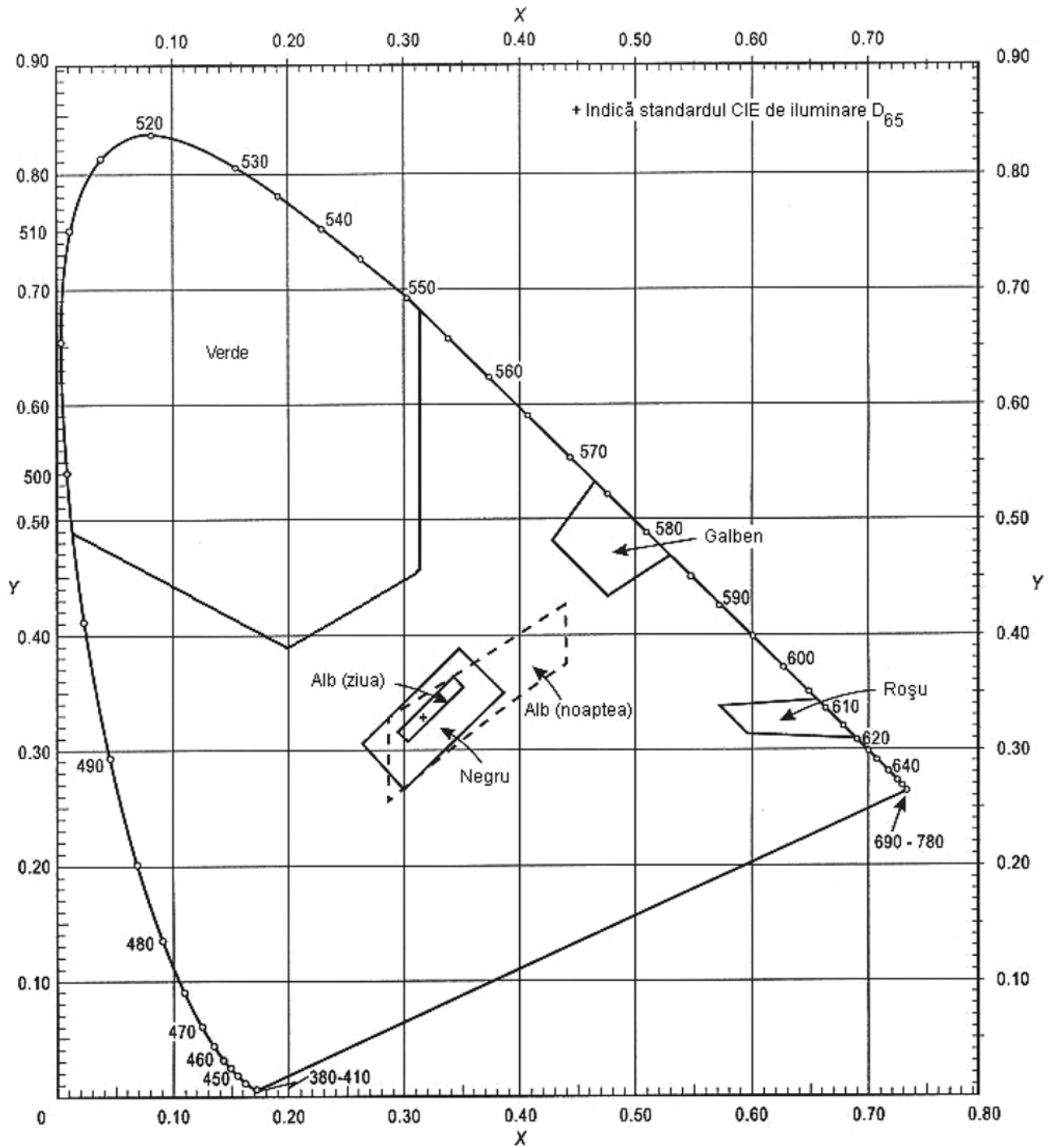


Figura A1-4\*). Culori pentru panouri și tablouri luminescente sau translucide (iluminate din interior)

\*) Figura A1-4 este reprodusă în facsimil.

50. În apendicele 2, la figura A2-9, după nota 2 se introduce o nouă notă, nota 2<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:

„2<sup>1</sup>. Pentru lumina roșie valorile se înmulțesc cu 0,15.”

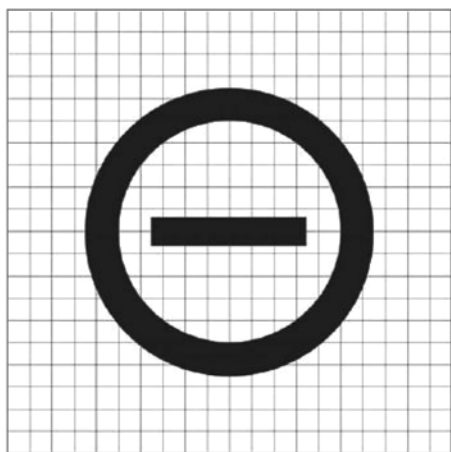
51. În apendicele 2, la figura A2-10, după nota 2 se introduce o nouă notă, nota 2<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:

„2<sup>1</sup>. Pentru lumina roșie valorile se înmulțesc cu 0,15.”

52. În apendicele 2, la figura A2-10, nota 3 se modifică și va avea următorul cuprins:

„3. Pentru lumina galbenă se înmulțesc aceste valori cu 0,4.”

53. În apendicele 4, la figura A4-2 se înlocuiește panoul de intrare interzisă/NO ENTRY după cum urmează:



54. În apendicele 4, la figura A4-2 se introduce o notă cu următorul cuprins:

„Notă. — Panourile de intrare interzisă/NO ENTRY care nu corespund dimensiunilor de mai sus vor fi înlocuite până la 1 ianuarie 2012.”

55. După apendicele 6 se introduce un nou apendice, apendicele 7, cu următorul cuprins:

#### „APENDICE 7

### CADRUL SISTEMELOR DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI (SMS)

(Vezi cap. I paragraful 1.5.4)

#### Introducere

Aceste apendice prezintă cadrul pentru implementarea și menținerea unui sistem de management al siguranței (SMS) la un aerodrom certificat. Un SMS este un sistem de management pentru gestionarea siguranței operaționale la nivelul unei organizații. Cadrul include 4 componente și 12 elemente reprezentând cerințele minime pentru implementarea unui SMS. Cadrul de implementare trebuie corelat cu dimensiunile organizației și cu complexitatea serviciilor furnizate. Acest apendice include și o scurtă descriere a fiecărui element al cadrului organizatoric.

#### 1. Politica și obiectivele de siguranță

- 1.1. Responsabilitatea și angajamentul managementului
- 1.2. Responsabilitățile în domeniul siguranței
- 1.3. Desemnarea personalului-cheie în domeniul siguranței
- 1.4. Coordonarea planificării răspunsului la situații de urgență
- 1.5. Documentația SMS

#### 2. Managementul riscurilor pentru siguranță

- 2.1. Identificarea pericolelor
- 2.2. Evaluarea și limitarea riscurilor

#### 3. Asigurarea siguranței

3.1. Monitorizarea și măsurarea performanței în domeniul siguranței

3.2. Managementul schimbării

3.3. Îmbunătățirea continuă a SMS

#### 4. Promovarea siguranței

4.1. Instruire și educație

4.2. Comunicarea în domeniul siguranței

#### 1. Politica și obiectivele de siguranță

1.1. Responsabilitatea și angajamentul managementului

Un aerodrom certificat trebuie să definească politica organizației în domeniul siguranței, care trebuie să fie în acord cu cerințele naționale și internaționale aplicabile și care trebuie semnată de conducătorul responsabil la nivelul organizației. Politica în domeniul siguranței trebuie să reflecte angajamentele organizaționale privind siguranța; trebuie să includă o declarație clară privind asigurarea resurselor necesare implementării politicii de siguranță; trebuie comunicată la nivelul organizației cu confirmare precisă. Politica în domeniul siguranței va include procedurile de raportare a problemelor de siguranță; trebuie să specifice care comportamente operaționale sunt inacceptabile; trebuie să precizeze condițiile în care nu se aplică sancțiuni disciplinare. Politica în domeniul siguranței trebuie revizuită periodic pentru a fi relevantă și adecvată structurii organizatorice.

1.2. Responsabilitățile în domeniul siguranței

Un aerodrom certificat trebuie să stabilească un conducător responsabil, care, indiferent de celelalte funcții, are răspunderea finală și responsabilitatea, în numele aerodromului certificat, pentru implementarea și întreținerea SMS. Aerodromul certificat trebuie, de asemenea, să stabilească responsabilitățile tuturor membrilor managementului, indiferent de celelalte funcții, precum și ale personalului, în legătură cu performanțele SMS în domeniul siguranței. Responsabilitățile, răspunderile și autoritățile în domeniul siguranței trebuie documentate și comunicate în întreaga structură organizatorică și trebuie să includă definirea nivelelor manageriale cu autoritatea de a decide asupra acceptabilității riscurilor.

1.3. Desemnarea personalului-cheie în domeniul siguranței

Un aerodrom certificat trebuie să stabilească un manager în domeniul siguranței, care să fie responsabil individual și punct de referință pentru implementarea și întreținerea SMS.

1.4. Coordonarea planificării răspunsului la situații de urgență

Un aerodrom certificat trebuie să asigure un plan de răspuns pentru situații de urgență care să asigure tranziția de la operarea normală la operarea în condiții de urgență și revenirea la operațiunile normale, să fie coordonat adecvat cu planurile de răspuns la urgențe ale acelei organizații cu care trebuie să conlucreze în timpul furnizării serviciilor sale.

1.5. Documentația SMS

Un aerodrom certificat trebuie să dezvolte un plan de implementare a SMS, aprobat de managementul superior al organizației, care definește abordarea gestionării siguranței într-o manieră în care îndeplinește obiectivele organizației în domeniul siguranței. Organizația va întocmi și întreține documentația SMS care descrie politica și obiectivele în domeniul siguranței, procesele și procedurile SMS, răspunderile, responsabilitățile și autoritatea privind procesele

și procedurile, precum și rezultatele SMS. Tot ca o componentă a documentației SMS, un aerodrom certificat va întocmi și întreține un manual al sistemului de management al siguranței (SMSM), pentru a difuza în întreaga structură organizatorică abordarea gestionării siguranței.

## 2. Managementul riscurilor pentru siguranță

### 2.1. Identificarea pericolelor

Un aerodrom certificat trebuie să dezvolte și să întrețină un proces structurat care să asigure identificarea pericolelor în timpul operării. Identificarea pericolelor trebuie să se sprijine pe o combinație de metode reactive, proactive și predictive de achiziție a datelor în domeniul siguranței.

### 2.2. Evaluarea și limitarea riscurilor

Un aerodrom certificat trebuie să dezvolte și să întrețină un proces structurat care să asigure analiza, evaluarea și controlul riscurilor pentru siguranță în decursul operațiunilor de aerodrom.

## 3. Asigurarea siguranței

3.1. Monitorizarea și măsurarea performanței în domeniul siguranței

Un aerodrom certificat trebuie să dezvolte și să întrețină mijloacele necesare pentru verificarea performanțelor organizației în domeniul siguranței și pentru a valida eficiența controlului riscurilor. Performanțele organizației în domeniul siguranței trebuie verificate în raport cu indicatorii de performanță și obiectivele de performanță în domeniul siguranței ale SMS.

### 3.2. Managementul schimbării

Un aerodrom certificat trebuie: să dezvolte și să întrețină un proces structurat pentru identificarea schimbărilor la nivelul structurii organizaționale care pot afecta procesele și serviciile stabilite; să prezinte modalitățile de asigurare a performanțelor în domeniul siguranței înainte de implementarea schimbărilor; să elimine sau să modifice mijloacele de control al riscurilor care nu mai sunt necesare sau eficiente datorită schimbărilor în plan operațional.

### 3.3. Îmbunătățirea continuă a SMS

Un aerodrom certificat trebuie să dezvolte și să întrețină un proces structurat pentru a identifica cauzele performanțelor inferioare standardului SMS, pentru a determina implicațiile performanțelor inferioare standardului SMS în activitățile operaționale și să elimine sau să limiteze consecințele acestora.

## 4. Promovarea siguranței

### 4.1. Instruire și educație

Un aerodrom certificat trebuie să dezvolte și să întrețină un program de instruire în domeniul siguranței, care asigure instruirea și competența întregului personal pentru îndeplinirea sarcinilor SMS. Scopul instruirii trebuie să fie adecvat implicării fiecărui individ în SMS.

### 4.2. Comunicarea în domeniul siguranței

Un aerodrom certificat trebuie să dezvolte și să întrețină mijloacele de comunicare necesare în domeniul siguranței, care să asigure conștientizarea deplină a întregului personal în legătură cu SMS, să transmită informațiile critice și să explice de ce a fost adoptată fiecare măsură în parte și de ce se introduc sau se modifică procedurile de siguranță.”

**56. În suplimentul A, la secțiunea 5, paragraful 5.3 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„5.3. Mișcările aeronavelor și variațiile survenite prin tasarea fundațiilor drumurilor aeronautice duc în final la accentuarea neregularităților suprafeței. Mici variații ale toleranțelor prezentate mai sus nu vor afecta semnificativ operațiunile cu aeronave. În general se pot admite neregularități de 2,5—3 cm pe o distanță de 45 m. Cu toate că variațiile maxime acceptabile diferă în funcție de tipul aeronavei, limitele de acceptabilitate pentru neregularitățile suprafeței pot fi estimate cu o precizie acceptabilă. Tabelul următor descrie limitele maxime și temporare acceptabile. Dacă limitele maxime sunt depășite, ar trebui adoptate măsuri corective imediate pentru îmbunătățirea calității rulării. Dacă limitele temporare acceptabile sunt depășite, pe porțiunile de pistă care prezintă astfel de rugozități ar trebui adoptate măsuri corective imediate, dacă se dorește continuarea operațiunilor cu aeronave.

Neregularități ale suprafeței	Lungimea minimă acceptabilă a neregularităților (m)								
	3	6	9	12	15	20	30	45	60
Înălțimea sau adâncimea maximă a neregularităților suprafeței (cm)	3	3,5	4	5	5,5	6	6,5	8	10
Înălțimea sau adâncimea neregularităților suprafeței acceptabile temporar (cm)	3,5	3,5	6,5	7,5	8	9	11	13	15

Trebuie avut în vedere că «neregularitățile suprafeței» sunt definite astfel încât să semnifice abateri izolate în elevație ale suprafeței, care nu se extind pe o pantă uniformă peste nicio secțiune dată a pistei. În acest sens, «secțiunea unei piste» este

definită ca fiind un segment al pistei pe care este predominantă o pantă ascendentă, descendentă sau plană. Lungimea unei secțiuni este în general între 30 și 60 m, putând fi mai mare în funcție de profilul longitudinal și starea pavajului.”

57. În suplimentul A, la secțiunea 5, după paragraful 5.3 se introduce un nou paragraf, paragraful 5.3<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:

„5.3<sup>1</sup>. Figura următoare ilustrează o comparație între criteriile de rugozitate a suprafeței.

Înălțimea neregularităților H, cm

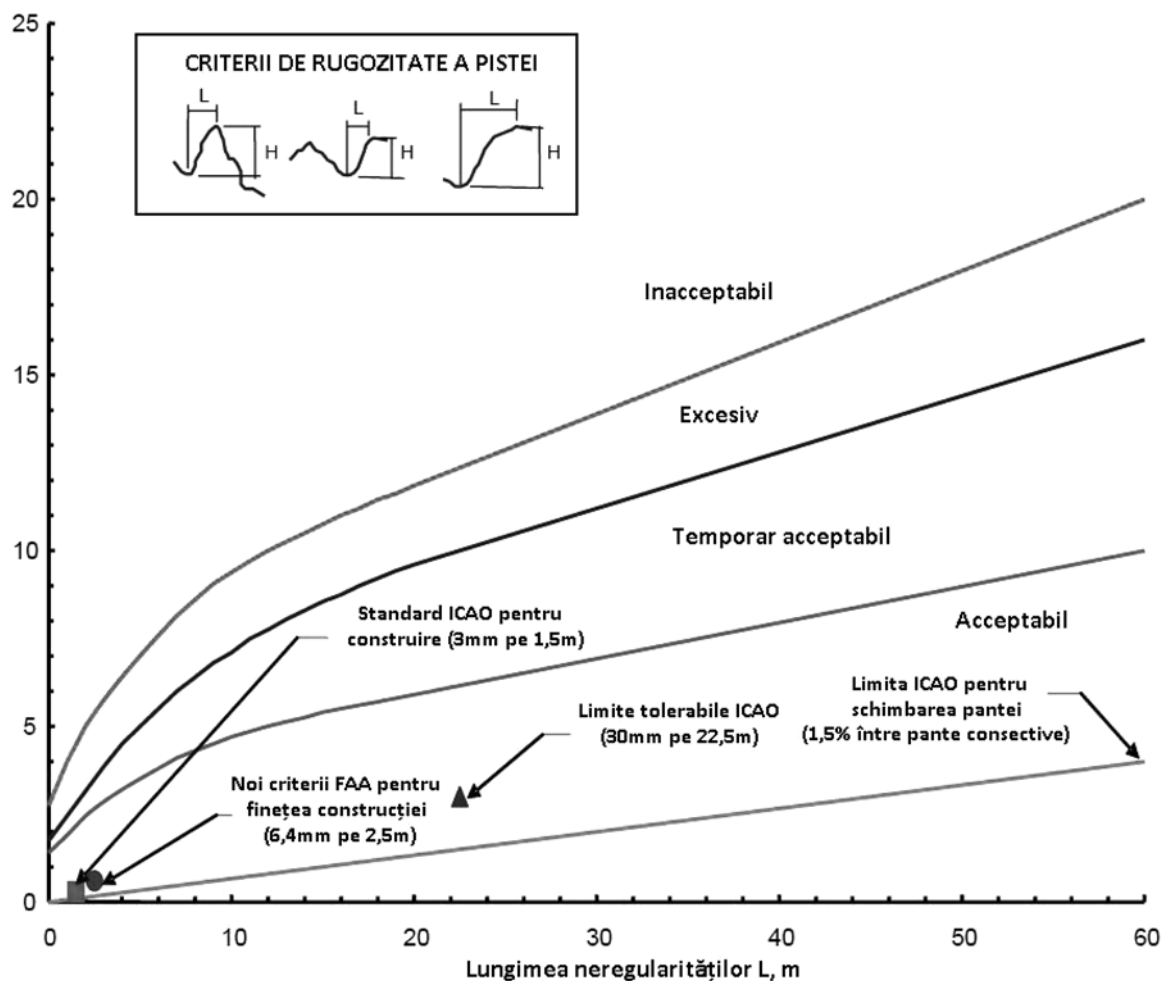


Figura A-21.\*) Compararea criteriilor de rugozitate

Notă. — Aceste criterii se referă la rugozitatea simplă, nu la efectele armonice de undă lungă sau la efectul undulațiilor repetitive ale suprafeței.”

58. În suplimentul A, la secțiunea 10, după paragraful 10.2.5 se introduc două noi paragrafe, paragrafele 10.2.6 și 10.2.7, cu următorul cuprins:

„10.2.6. În funcție de lungimea decalajului, vizibilitatea în lungul pistei (RVR) la prag poate fi diferită de aceea de la începutul pistei pentru decolări. Folosirea luminilor marginale de culoare roșie cu intensități fotometrice mai mici decât valoarea nominală de 10.000 cd a luminilor albe intensifică acest fenomen. Efectul unui prag decalat asupra minimeii de decolare trebuie evaluat de autoritatea competentă.

10.2.7. Prevederile prezentei reglementări privind marcarea și balizare aluminioasă a pragului decalat și unele recomandări operaționale sunt incluse în paragrafele 5.2.4.9 și 5.2.4.10, 5.3.5.5, 5.3.8.1, 5.3.9.7, 5.3.10.3, 5.3.10.7 și 5.3.12.6.”

59. În suplimentul A, la secțiunea 17 paragraful 17.5.1, după litera a) se introduce o nouă literă, litera a<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:

„a<sup>1</sup>) comunicare directă între serviciile de salvare și stingere a incendiilor și echipajul unei aeronave în situație de urgență.”

60. După suplimentul B se introduce un nou supliment, suplimentul C, cu următorul cuprins:

#### „SUPPLEMENT C CADRUL PROGRAMULUI DE SIGURANȚĂ AL STATULUI (SSP)

##### Introducere

Acest supliment prezintă cadrul de implementare și întreținere de către stat a Programului de siguranță al statului (SSP). Un SSP este un sistem managerial pentru administrarea siguranței de către stat. Cadrul cuprinde 4 componente și 11 elemente, prezentate în continuare. Implementarea SSP trebuie corelată cu dimensiunea și complexitatea sistemului aviației civile a statului și impune coordonarea între diferitele instituții responsabile, în numele statului, pentru fiecare dintre funcțiuni. Cadrul SSP introdus prin acest supliment și cadrul sistemului de management al siguranței (SMS), specificat în apendicele 7, trebuie privite ca fiind complementare, dar distincte. Acest supliment include, de asemenea, o scurtă descriere a fiecărui element al cadrului.

##### 1. Politica și obiectivele de siguranță ale statului

###### 1.1. Cadrul legislativ al statului în domeniul siguranței

\*) Figura A-21 este reprodusă în facsimil.

1.2. Responsabilitățile și răspunderile statului în domeniul siguranței

1.3. Investigarea accidentelor și incidentelor

1.4. Politica de aplicare a legislației

**2. Managementul riscurilor pentru siguranță la nivelul statului**

2.1. Cerințe pentru SMS-ul furnizorilor de servicii

2.2. Convenție asupra performanțelor în domeniul siguranței ale furnizorilor de servicii

**3. Asigurarea siguranței la nivelul statului**

3.1. Supravegherea siguranței

3.2. Colectarea, analiza și schimbul de date privind siguranța

3.3. Supravegherea pe baza datelor privind siguranța a zonelor cu preocupări sau nevoi majore

**4. Promovarea siguranței la nivelul statului**

4.1. Instruire, comunicare și diseminare internă a informațiilor privind siguranța

4.2. Instruire, comunicare și diseminare externă a informațiilor privind siguranța

Notă. — În contextul prezentului supliment, termenul *furnizor de servicii* se referă la orice organizație care furnizează servicii de aviație. Termenul include organizațiile de instruire aprobate care sunt supuse riscurilor de siguranță pe durata prestării serviciilor lor, operatorii aerieni, organizațiile de întreținere, organizațiile responsabile pentru proiectarea sau fabricația de tip a aeronavelor, furnizorii de servicii de trafic aerian și aerodromurile certificate, după caz.

**1. Politica și obiectivele de siguranță ale statului**

1.1. Cadru legislativ al statului în domeniul siguranței

Statul a promulgat un cadru legislativ național privind siguranța și reglementări specifice, în conformitate cu standardele naționale și internaționale, care definesc modul în care statul gestionează siguranța. Aceasta include participarea organizațiilor de aviație ale statului la activitățile specifice privind managementul siguranței în stat și stabilirea rolurilor și responsabilităților organizațiilor implicate, precum și a relațiilor dintre ele. Cadru legislativ și reglementările specifice trebuie revizuite periodic pentru a se asigura că își mențin relevanța și aplicabilitatea la nivelul statului.

1.2. Responsabilitățile și răspunderile statului în domeniul siguranței

Statul a identificat, definit și documentat cerințele, responsabilitățile și răspunderile privind stabilirea și întreținerea SSP. Aceasta include directive pentru planificare, organizare, dezvoltare, întreținere, control și îmbunătățire continuă a SSP în condițiile îndeplinirii obiectivelor de siguranță ale statului. Include, de asemenea, o declarație clară privind asigurarea resurselor necesare în vederea implementării SSP.

1.3. Investigarea accidentelor și incidentelor

Statul a stabilit un proces independent pentru investigarea accidentelor și incidentelor, având ca unic obiectiv prevenirea accidentelor și incidentelor, și nu stabilirea de vinovății sau responsabilități. Aceste investigații sprijină managementul siguranței la nivelul statului. În aplicarea SSP, statul menține independența organizației de investigație a accidentelor și incidentelor față de alte organizații de aviație ale statului.

1.4. Politica de aplicare a legislației

Statul a promulgat o politică de aplicare a legislației și reglementărilor privind stabilirea condițiilor și circumstanțelor în care furnizorii de servicii pot aborda și soluționa intern anumite aspecte ale siguranței, în contextul SMS al furnizorului de servicii și al acceptului din partea autorității de stat competente. Politica stabilește, de asemenea, condițiile și circumstanțele în care abaterile de la cerințele de siguranță sunt abordate prin proceduri stabilite și aplicate.

**2. Managementul riscurilor pentru siguranță la nivelul statului**

2.1. Cerințe pentru SMS-ul furnizorilor de servicii

Statul a stabilit modalități de control pentru a îndruma modul în care furnizorii de servicii identifică pericolele și gestionează riscurile pentru siguranță. Acestea includ cerințe, reglementări operaționale specifice și politici de implementare a SMS-ului furnizorului de servicii. Cerințele, procedurile operaționale specifice și politicile de implementare sunt revizuite periodic pentru a se asigura că își mențin relevanța și aplicabilitatea la nivelul prestatorului de servicii.

2.2. Convenție asupra performanțelor în domeniul siguranței ale furnizorilor de servicii

Statul a convenit cu furnizorii individuali de servicii asupra performanțelor SMS-ului lor. Performanțele convenite pentru SMS-ul individual al fiecărui furnizor de servicii sunt revizuite periodic pentru a se asigura că își mențin relevanța și aplicabilitatea la nivelul furnizorului de servicii.

**3. Asigurarea siguranței la nivelul statului**

3.1. Supravegherea siguranței

Statul a stabilit mecanisme pentru a asigura monitorizarea eficientă a celor 8 elemente critice ale funcției de supraveghere a siguranței. Statul a stabilit, de asemenea, un mecanism care să asigure identificarea pericolelor și gestionarea riscurilor de către furnizorii de servicii pe baza unor elemente reglementare de control (cerințe, reglementări operaționale specifice și politici de implementare). Aceste mecanisme includ inspecții, audituri și controale pentru a se asigura că elementele reglementare de control al riscurilor sunt integrate adecvat în SMS-ul furnizorului de servicii, că sunt aplicate așa cum au fost prevăzute și că elementele de control au efectul dorit asupra riscurilor pentru siguranță.

3.2. Colectarea, analiza și schimbul de date privind siguranța

Statul a stabilit mecanisme pentru a asigura achiziția și înregistrarea datelor privind pericolele și riscurile pentru siguranță atât la nivel individual, cât și la nivelul general al statului. Statul a stabilit, de asemenea, mecanisme pentru a obține informații din datele înregistrate și a asigura schimbul activ de informații cu furnizorii de servicii și/sau alte state, după caz.

3.3. Supravegherea pe baza datelor privind siguranța a zonelor cu preocupări sau nevoi majore

Statul a elaborat proceduri pentru a stabili prioritatea în cazul inspecțiilor, auditurilor și controalelor în zonele unde există preocupări sau nevoi mai importante, așa cum rezultă din analiza datelor privind pericolele, consecințelor operaționale ale acestora și riscurilor pentru siguranță evaluate.

**4. Promovarea siguranței la nivelul statului**

4.1. Instruire, comunicare și diseminare internă a informațiilor privind siguranța

Statul asigură instruirea și întărește conștientizarea și comunicarea bidirecțională a informațiilor relevante privind siguranța, pentru a sprijini, la nivelul organizațiilor de aviație din stat, dezvoltarea unei culturi organizaționale care susține un SSP eficient și eficace.

4.2. Instruire, comunicare și diseminare externă a informațiilor privind siguranța

Statul asigură educația și promovează cunoașterea riscurilor pentru siguranță și comunicarea bidirecțională a informațiilor relevante pentru siguranță, cu scopul de a sprijini, la nivelul furnizorilor de servicii, dezvoltarea unei culturi organizaționale care susține un SMS eficient și eficace."

**Art. II.** — Regia Autonomă „Autoritatea Aeronautică Civilă Română” va lua măsuri pentru ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentului ordin.

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

Ministrul transporturilor și infrastructurii,  
**Radu Mircea Berceanu**

**ABONAMENTE LA PUBLICAȚIILE OFICIALE PE SUPORT FIZIC**  
**— Prețuri pentru anul 2010 —**

Nr. crt.	Denumirea publicației	Număr de apariții anuale	Valoare (TVA 9% inclus) — lei		
			12 luni	3 luni	1 lună
1.	Monitorul Oficial, Partea I	900	1.200	330	120
2.	Monitorul Oficial, Partea I, limba maghiară	100	1.500		140
3.	Monitorul Oficial, Partea a II-a	200	2.250		200
4.	Monitorul Oficial, Partea a III-a	500	430		40
5.	Monitorul Oficial, Partea a IV-a	6.000	1.720		160
6.	Monitorul Oficial, Partea a VI-a	240	1.600		150
7.	Monitorul Oficial, Partea a VII-a	48	540		50
8.	Colecția Legislația României	4	450	120	
9.	Colecția Hotărâri ale Guvernului României	12	750		70

NOTĂ:

Monitorul Oficial, Partea I bis, se multiplică și se achiziționează pe bază de comandă.

**ABONAMENTE LA PRODUSELE ÎN FORMAT ELECTRONIC**  
**— Prețuri pentru anul 2010 —**

Produs	Abonamentul FLEXIBIL (Monitorul Oficial, Partea I + alte 3 părți ale Monitorului Oficial, la alegere)									
	Lunar					Anual				
	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300
AutenticMO	40	100	250	600	1.320	400	1.000	2.500	6.000	13.200
ExpertMO	90	230	580	1.390	3.060	900	2.250	5.630	13.510	29.720

Produs	Abonamentul COMPLET (Monitorul Oficial, Partea I + toate celelalte părți ale Monitorului Oficial)									
	Lunar					Anual				
	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300
AutenticMO	50	130	330	790	1.740	500	1.250	3.130	7.510	16.520
ExpertMO	110	280	700	1.680	3.700	1.100	2.750	6.880	16.510	36.320

Prețurile sunt exprimate în lei și conțin TVA.

Mai multe informații puteți găsi pe site-ul [www.expert-monitor.ro](http://www.expert-monitor.ro), unde puteți aplica on-line comanda.

**EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR**

„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,  
 IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București  
 și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București  
 (alocat numai persoanelor juridice bugetare)

Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: [marketing@ramo.ro](mailto:marketing@ramo.ro), internet: [www.monitoruloficial.ro](http://www.monitoruloficial.ro)

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,  
 bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.411.58.33 și 021.410.47.30, fax 021.410.77.36 și 021.410.47.23

Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

