

Regulament

Sisteme de Management a Siguranței (SMS)

Acte ale Autorității Aeronautice Civile**1556 ORDIN****cu privire la introducerea modificărilor în Regulamentul „Sisteme de management al siguranței (SMS)”**

În temeiul art. 5 alin. (3) lit.e) din Legea aviației civile 1237-XIII din 09.07.1997 și al pct. 7 subpct. 5) din Regulamentul privind organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 645 din 07.08.2014, întru executarea atribuțiilor ce îi revin Autorității Aeronautice Civile în calitate de autoritate administrativă care aprobă regulamente, instrucțiuni, alte acte cu caracter tehnic ce conțin instrucțiuni și proceduri executorii pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile și în scopul perfecționării cadrului normativ ce reglementează sistemul de management al siguranței (SMS),

ORDON:

1. Se aprobă amendamentul 02 la Regulamentul „Sisteme de management al siguranței (SMS)”, aprobat prin ordinul Autorității Aeronautice Civile nr.08/GEN din 27.01.2014, publicat în Monitorul Oficial nr. 27-34/126 din 07.02.2014, în conformitate cu anexa la prezentul ordin.

2. Autoritatea Aeronautică Civilă va pune la dispoziția tuturor persoanelor interesate anexa la prezentul ordin prin publicarea pe pagina web oficială www.caa.md, la compartimentul „Cadrul Normativ – Alte acte normative”.

3. Prezentul ordin intră în vigoare din data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

**DIRECTORUL
AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE**

Radu BEZNIUC

Nr. 19/GEN. Chișinău, 31 iulie 2017.

934 ORDIN
cu privire la introducerea modificărilor în Regulamentul
„Sisteme de management al siguranței (SMS)”

În temeiul art. 5 alin. (3) lit.e) din Legea aviației civile nr. 1237-XIII din 09.07.1997 și punctului 7 subpunctul 3) din Regulamentul privind organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 294 din 11.05.2012, întru executarea atribuțiilor ce îi revin Autorității Aeronautice Civile în calitate de autoritate publică care aprobă regulamente, instrucțiuni, alte acte cu caracter tehnic ce conțin standarde și proceduri executorii pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile, în scopul perfecționării cadrului normativ ce reglementează sistemul de management al siguranței (SMS),

ORDON:

1. Se aprobă amendamentul 01 la Regulamentul „Sisteme de management al siguranței (SMS)”, aprobat prin ordinul Autorității Aeronautice Civile nr. 08/GEN din 27.01.2014, publicat în Monitorul Oficial nr. 27-34 din 07.02.2014, după cum urmează:

Capitolul I punctul 1, lit.a) se va completa cu următorul text:
„Prezentul Regulament nu se aplică întreprinderilor ce prestează servicii în zonele de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor certificate în conformitate cu Reglementările aeronautice civile RAC-HOC „Certificarea întreprinderilor de deservire la sol și a întreprinderilor ce prestează servicii în zonele de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor”.

Capitolul III punctul 24 va avea următorul cuprins:

„24. Managerul de siguranță va avea cel puțin 5 ani de experiență în domeniul aviației civile, dintre care 2 ani vor fi în posturi de conducere.”

2. Autoritatea Aeronautică Civilă va pune la dispoziția tuturor persoanelor interesate prezentul ordin prin publicarea pe pagina web oficială www.caa.md, la compartimentul „Cadrul Normativ – Alte acte normative”.

3. Prezentul ordin intră în vigoare din data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

DIRECTORUL
AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE

Mircea MALECA

Nr. 13/GEN. Chișinău, 16 mai 2016.



INDEXUL AMENDAMENTELOR

| Nr. crt. | Numărul ediției/ amendamentului | Data aprobării ediției/ amendamentului, nr. ordinului | Data intrării în vigoare | Denumirea instituției, numele, prenumele persoanei care a introdus amendamentul | Semnătura |
|-----------------|--|--|-------------------------------------|--|------------------|
| 1 | Ediția 01 | Ordinul nr.08/GEN din 27.01.2014 | 07.02.2014 | | |
| 2 | Amendamentul 01 | Ordinul nr.13/GEN din 16.05.2016 | 27.05.2016 | | |
| 3 | Amendamentul 02 | Ordinul nr.19/GEN din 31.07.2017 | 18.08.2017 | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |



I. DOMENIUL ȘI APLICABILITATEA

1. Domeniul de aplicare

(a) Prezentul regulament este elaborat în vederea asigurării unui nivel corespunzător al siguranței zborurilor prin implementarea de către agenții aeronautici a unui sistem de management al siguranței (SMS) și stabilește cerințele minime față de acest sistem.

Prezentul Regulament nu se aplică întreprinderilor ce prestează servicii în zonele de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor certificate în conformitate cu Reglementările aeronautice civile RAC-HOC „Certificarea întreprinderilor de deservire la sol și a întreprinderilor ce prestează servicii în zonele de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor
[Punctul 1 lit.(a) în redacția Ordinului 13/GEN din 16 mai 2016]

(b) Sistemul de management al siguranței (SMS) al agenților aeronautici ai Republicii Moldova trebuie să fie comensurabil cu volumul și specificul activităților agentului aeronautic.

(c) Prezentul regulament nu aduce atingere securității muncii, protecției mediului, serviciilor prestate clienților sau calității produsului agenților aeronautici.

(d) Agentul aeronautic este responsabil pentru siguranța serviciilor și a produselor contractate, subcontractate, sau achiziționate de la alte organizații/agenți aeronautici.

(e) Pentru atingerea scopului SMS, sistemul implementat al agentului aeronautic trebuie să:

(i) identifice riscurile de siguranță;

(ii) asigure punerea în aplicare a acțiunii de remediere necesare pentru a menține performanțele de siguranță agreate;

(iii) monitorizeze continuu și să evalueze periodic performanțele în domeniul siguranței, și;

(iv) urmărească o îmbunătățire continuă a performanței sistemului managementului siguranței.

2. În sensul prezentului Regulament, noțiunile și termenii de bază utilizați semnifică următoarele:

(a) Accident (Accident); ACCID - un eveniment asociat cu operarea unei aeronave care, în cazul unei aeronave cu pilot uman, are loc între momentul în care orice persoană se îmbarcă la bordul avionului cu intenția de zbor până în momentul în care toate persoanele au fost debarcate, sau, în cazul unei aeronave fără pilot, are loc între momentul când aeronava este gata să se miște cu scopul de a efectua un zbor până în momentul în care aceasta intră în repaus la sfârșitul zbor și sistemul principal de propulsie este oprit, în care:

(i) o persoană este rănită mortal sau grav, ca urmare a:

- aflării în aeronavă, sau

- contactului direct cu orice parte a aeronavei, inclusiv părțile care s-au detașat din aeronavă, sau

- expunerii directe la jetul de propulsie, cu excepția cazului în care rănille se datorează unor cauze naturale, sunt autoprovocate sau provocate de alte persoane, sau în cazul în care persoanele rănite sunt pasageri clandestini care se ascund în afara zonelor disponibile în mod normal pasagerilor și echipajului; sau



(ii) aeronava suferă o avarie sau o ruptură structurală care :

- afectează negativ rezistența structurală, performanța sau caracteristicile de zbor ale aeronavei, și

- ar necesita în mod normal reparații majore sau înlocuirea componentei afectate, cu excepția unei defecțiuni sau avarii a motorului, atunci când avaria se limitează la un singur motor, (inclusiv capota metalică sau accesorii), la elice, extremitățile aripilor, antene, sonde, palete, pneuri, frâne, roți, carenaje, panouri, ușile trenului de aterizare, parbrize, învelișul aeronavei (cum ar fi urme de lovituri mici sau înțepături), sau pentru pagube minore la palele rotorului principal, palele de rotor de coadă, trenul de aterizare și cele cauzate de grindină sau de pasări (inclusiv a perforațiilor radomului) ; sau

(iii) aeronava a dispărut sau este complet inaccesibilă.

(b) Nivel acceptabil de performanță în domeniul siguranței (ALoSP) (Acceptable level of safety (ALoSP)) - nivelul minim de performanță în domeniul siguranței aviației civile într-un stat, așa cum este definit în programul său de stat a siguranței sau de un agent aeronautic, astfel cum sunt definite în sistemul său de management al siguranței, exprimat în termeni de obiective de performanță în domeniul siguranței și indicatori de performanță de siguranță.

(c) Persoana Responsabilă (Accountable Executive) - o persoană unică, identificabilă având responsabilitatea pentru îndeplinirea efectivă și eficientă a SMS a agentului aeronautic.

(d) Incident (Incident) - un eveniment, altul decât un accident, asociat cu operarea unei aeronave care afectează sau ar putea afecta siguranța operării.

(e) Siguranță (Safety) - starea în care riscurile asociate cu activitățile de transport aerian, legate de, sau în sprijinul direct al operării aeronavelor, sunt reduse și controlate la un nivel acceptabil.

(f) Performanța Siguranței (Safety performance) - realizările în domeniul siguranței ale unui stat sau un agent aeronautic, astfel după cum sunt definite de obiectivele de performanță și de indicatorii de performanță în domeniul siguranței.

(g) Indicatorul de performanță a siguranței (Safety performance indicator) - un parametru pe bază de date utilizat pentru monitorizarea și evaluarea performanța siguranței.

(h) Obiectivul - țintă de performanță a Siguranței (Safety performance target) - obiectivul planificat pentru indicatorul de performanță de siguranță (e) într-o anumită perioadă de timp.

(j) Risc de Siguranță (Safety risk) - probabilitatea prezisă și gravitatea consecințelor unui pericol.

(k) Sistem de management al siguranței (SMS) (Safety management system (SMS)) – o abordare sistematică a gestionării siguranței, inclusiv structuri, răspunderi, politici și proceduri.

II. PREVEDERI GENERALE

3. Agenții aeronautici au obligația de a stabili, implementa și menține un Sistem de management al siguranței la nivel de organizație, în dependență de volumul, natura și complexitatea activităților autorizate/certificate de către Autoritatea Aeronautică Civilă.

4. SMS-ul agentului aeronautic trebuie să acopere toate activitățile pentru care acesta dispune de un certificat/autorizare emis de către Autoritatea Aeronautică Civilă, precum și pericolele și riscurile legate de siguranța activităților date.

III. POLITICA ȘI OBIECTIVELE ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI ZBORURILOR

5. Un agent aeronautic trebuie să stabilească politica organizației sale în domeniul siguranței zborurilor.

6. Documentul care stabilește politica de siguranță trebuie:

(a) să fie semnat de către Persoana Responsabilă (Accountable Executive) a organizației.

(b) să conțină metodele și procesele pe care agentul aeronautic le va elabora, implementa, documenta și menține pentru atingerea scopului SMS.

(c) să specifice responsabilitățile conducerii organizației și angajaților cu privire la performanțele în domeniul siguranței zborurilor ale sistemului SMS.

(d) să includă o declarație clară privind asumarea responsabilității pentru asigurarea tuturor resurselor necesare pentru implementarea sistemului SMS.

(e) să fie comunicat, contra semnătură fiecărui angajat al organizației activitatea căruia ține de SMS.

(f) să includă un angajament de îmbunătățire continuă a nivelului de siguranță;

(g) să includă procedurile de raportare a pericolelor; și

(h) să includă condițiile în care acțiunile disciplinare nu vor fi aplicabile angajaților care raportează pericolele.

7. Politica de siguranță trebuie să fie revizuită periodic, dar nu mai rar de o dată pe an pentru a se asigura că ea rămâne relevantă pentru organizație.

8. Un agent aeronautic trebuie să stabilească obiectivele de siguranță ale sistemului său SMS.

9. Obiectivele de siguranță trebuie să fie corelate cu indicatorii de performanță a siguranței, obiectivele-țintă a performanței siguranței și planurile de acțiune ale agentului aeronautic în domeniul SMS.

10. Indicatorii de performanță a siguranței și obiectivele-țintă a performanței siguranței stabilite de către agentul aeronautic trebuie să fie coordonate cu Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova.

11. Un agent aeronautic trebuie să desemneze Persoana Responsabilă (Accountable Executive) care să fie responsabilă, în numele agentului aeronautic pentru îndeplinirea cerințelor din prezentul Regulament.

12. Agentul aeronautic va notifica în scris Autoritatea Aeronautică Civilă numele acestei persoane.

13. Persoana Responsabilă trebuie să fie o singură persoană care, indiferent de alte funcții, trebuie să aibă responsabilitatea finală și răspunderea în numele agentului aeronautic, pentru punerea în aplicare și menținerea SMS.



14. Persoana Responsabilă trebuie să aibă:

(a) controlul deplin a resurselor umane necesare pentru operațiunile autorizate să se desfășoare în cadrul activităților pentru care deține autorizație/certificat;

(b) controlul deplin a resurselor financiare necesare pentru operațiunile autorizate să se desfășoare în cadrul activităților pentru care deține autorizație/certificat;

(c) autoritatea finală asupra operațiunilor autorizate să se desfășoare în cadrul activităților pentru care deține autorizație/certificat;

(d) responsabilitatea directă pentru conducerea afacerilor organizației; și

(e) responsabilitatea finală pentru toate aspectele legate de siguranță.

15. Un agent aeronautic trebuie să stabilească aranjamentele organizaționale necesare pentru implementarea și menținerea sistemului SMS.

16. Un agent aeronautic trebuie să identifice răspunderea, responsabilitatea și autoritatea ale tuturor membrilor de conducere, precum și a tuturor angajaților în domeniul funcționării SMS.

17. Răspunderile, responsabilitățile și autoritățile legate de siguranță trebuie să fie definite, documentate și comunicate în întreaga organizație.

18. Un agent aeronautic trebuie să identifice o persoană responsabilă de realizarea măsurilor de siguranță pentru punerea în aplicare și menținerea unui SMS eficient (managerul de siguranță).

19. Managerul de siguranță trebuie să se subordoneze direct Persoanei Responsabile atât organizațional cât și operațional.

20. Managerul de siguranță trebuie să fie identificat ca membru de conducere al agentului aeronautic. Nivelul/gradul acestuia nu trebuie să fie mai jos decât nivelele/gradele conducătorilor subdiviziunilor agentului aeronautic acoperite de sistemul SMS.

21. Managerul de siguranță trebuie:

(a) să asigure că procesele necesare pentru funcționarea sistemului SMS sunt elaborate, implementate, respectate și menținute;

(b) să raporteze direct Persoanei Responsabile despre performanța SMS și orice necesitate de îmbunătățire; și

(c) să asigure promovarea siguranței în întreaga organizație.

22. Managerul de siguranță nu va îndeplini alte funcții în cadrul agentului aeronautic în afară de asigurarea siguranței. Ca excepție, în cazul când agenții aeronautici au un număr de personal angajat permanent mai mic de 20 de persoane, Persoana Responsabilă poate cumula funcția Managerului de siguranță.

23. Managerul de siguranță nu va cumula funcțiile de asigurare a siguranței la unul sau mai mulți agenți aeronautici, în afara cazurilor când agenții aeronautici au un număr de personal angajat permanent mai mic de 20 de persoane;

24. Managerul de siguranță va avea cel puțin 5 ani de experiență în domeniul aviației civile dintre care 2 vor fi în posturi de conducere;

[Punctul 24 în redacția Ordinului 13/GEN din 16 mai 2016]

25. Managerul de siguranță va avea o instruire recentă (nu mai mult de 3 ani) în domeniul sistemelor de management al siguranței la un curs de instruire acceptat de Autoritatea Aeronautică Civilă. Pentru a fi acceptat cursul de instruire trebuie să îndeplinească cerințele esențiale minime stipulate în Anexa 1 la prezentul regulament.

26. Managerul de siguranță trebuie să fie acceptat de către Autoritatea Aeronautică Civilă.

27. Autoritatea Aeronautică Civilă poate anula acceptarea managerului de siguranță dacă pe parcursul supravegherii s-a depistat că acesta nu-și îndeplinește corespunzător atribuțiile de serviciu și/sau performanța sistemului SMS este sub nivelul cerințelor în vigoare.

27¹. Întru asigurarea continuității și funcționării neîntrerupte a sistemului de management a siguranței, agentul aeronautic se va asigura că:

- (a) interimatul funcției de manager SMS acceptat de către AAC este asigurat de către persoana supleantă pentru perioada lipsei acestuia, care dispune de instruire echivalentă cu cea a managerului SMS;
- (b) interimatul funcției de manager SMS nu va depăși perioada de 30 de zile calendaristice și nu va fi acceptat decât de 2 ori pe an;
- (c) în cazul depășirii perioadei specificate la lit.(b), persoana supleantă va fi supusă procedurii de acceptare a AAC, conform cerințelor stabilite.
- (d) AAC va fi informată imediat, dar nu mai târziu de 3 zile calendaristice despre orice schimbare intervenită în ocuparea funcției de manager SMS”.

[Punctul 27¹ inclus în redacția Ordinului 19/GEN din 31 iulie 2017]

28. Autoritatea Aeronautică Civilă va aproba planul de urgență al agentului aeronautic care urmează să fie coordonat și cu planurile de urgență ale acelor organizații cu care trebuie să conlucreze în timpul furnizării serviciilor sale.

[Punctul 28 în redacția Ordinului 19/GEN din 31 iulie 2017]

29. Planul de urgență trebuie să asigure o tranziție ordonată și eficientă de la operațiunile normale la cele de urgență și revenirea la operațiunile normale.

30. Planul de urgență trebuie să includă:

- (a) delegarea de autoritate în caz de urgență;
- (b) atribuirea responsabilităților de urgență în timpul activităților coordonate;
- (c) coordonarea eforturilor pentru a face față situației de urgență, precum și
- (d) compatibilitatea cu alte planuri de urgență ale altor organizații.

31. Agentul aeronautic trebuie să elaboreze și să mențină documentarea sistemului de management al siguranței care trebuie să includă:

- (a) politica și obiectivele de siguranță;
- (b) cerințele SMS;

- (c) procesele și procedurile SMS;
- (d) răspunderile, responsabilitățile și autoritățile pentru procese și proceduri, precum și
- (e) produsele de ieșire ale SMS.
- (f) o descriere a sistemului care trebuie să includă următoarele:
 - (i) interacțiunile sistemului cu alte sisteme din domeniul transportului aerian;
 - (ii) funcțiile sistemului;
 - (iii) considerațiile de performanță umane necesare pentru funcționarea sistemului;
 - (iv) componentele hardware ale sistemului;
 - (v) componente software ale sistemului;
 - (vi) procedurile aferente care definesc orientări pentru funcționarea și utilizarea sistemului;
 - (vii) mediul operațional; și
 - (viii) produsele și/sau serviciile contractate, subcontractate și achiziționate.
- (g) o analiză a deficiențelor efectuată în scopul de a:
 - (i) identifica măsurile de siguranță și structurile care există deja în organizație; și
 - (ii) stabili măsurile suplimentare de siguranță necesare pentru a pune în aplicare și menține SMS-ul organizației.
- (h) planul de implementare al SMS care să includă următoarele:
 - (i) politica și obiectivele în domeniul siguranței zborurilor;
 - (ii) descrierea sistemului;
 - (iii) analiza deficiențelor;
 - (iv) componentele sistemului;
 - (v) rolurile și responsabilitățile în domeniul siguranței;
 - (vi) politica de raportare a pericolelor;
 - (vii) măsurile de antrenare a personalului în funcționarea sistemului;
 - (viii) măsurarea performanței sistemului siguranței;
 - (ix) formarea și instruirea în domeniul siguranței;
 - (x) comunicarea în domeniul siguranței;
 - (xi) evaluarea de către management al performanțelor siguranței;
- (i) manualul sistemului de management al siguranței (MSMS) care trebuie să includă cel puțin următoarele:
 - (i) scopul sistemului de management al siguranței;
 - (ii) politica și obiectivele în domeniul siguranței;
 - (iii) responsabilitățile în domeniul asigurării siguranței;
 - (iv) personalul-cheie în domeniul asigurării siguranței;
 - (v) procedurile de management ale documentației;
 - (vi) coordonarea planificării acțiunilor în cazuri de urgență;
 - (vii) schemele de identificare ale pericolelor și a managementului riscurilor de siguranță;
 - (viii) monitorizarea performanței siguranței;



- (ix) auditul siguranței;
- (x) procedurile de management al schimbărilor;
- (xi) promovarea siguranței;
- (xii) managementul activităților subcontractate.

32. Rezultatele analizei deficiențelor vor fi expediate în termen de 3 zile lucrătoare de la finalizarea acestora în adresa Autorității Aeronauticii Civile pentru evaluare și verificarea corectitudinii.

33. Planul de implementare al SMS se elaborează în baza analizei deficiențelor evaluate și corectitudinea căreia a fost stabilită de către Autoritatea Aeronautică Civilă.

34. Planul de implementare al SMS trebuie să definească abordarea pe care o va adopta agentul aeronautic într-o manieră care va asigura îndeplinirea obiectivelor sale în domeniul siguranței;

35. Planul de implementare al SMS trebuie să definească coordonarea între sistemul de management al siguranței al agentului aeronautic și sistemele similare ale altor organizații cu care interacționează agentul aeronautic la prestarea serviciilor;

36. Planul de implementare al SMS trebuie să fie contrasemnat de conducătorii subdiviziunilor agentului aeronautic asupra cărora se extinde sistemul de management al siguranței, aprobat de către Persoana Responsabilă.

37. Planul de implementare al SMS este coordonat cu Autoritatea Aeronautică Civilă.

37¹. Manualul, procedurile și amendamentele ulterioare ale SMS trebuie aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă.

[Punctul 37¹ în redacția Ordinului 19/GEN din 31 iulie 2017]

IV. MANAGEMENTUL RISCURILOR DE SIGURANȚĂ

38. Agentul aeronautic trebuie să dezvolte și să întrețină un proces structurat care să asigure că pericolele sunt identificate în cadrul operațiunilor pentru care acesta a fost autorizat/certificat de Autoritatea Aeronautică Civilă.

39. Agentul aeronautic trebuie să elaboreze și să mențină un sistem de colectare și de prelucrare a datelor de siguranță (SDCPS), care prevede identificarea pericolelor, analiza, evaluarea și tratarea riscurilor de siguranță.

40. Sistemul SDCPS al agentului aeronautic trebuie să includă metode reactive, proactive și predictive de colectare a datelor de siguranță.

41. Agentul aeronautic trebuie să elaboreze și să întrețină mijloace pentru colectarea în mod eficient, înregistrarea, acțiunile ce vor fi întreprinse și generarea feedback-ului cu privire la pericolele operațiunilor, care combină metode reactive, proactive și predictive de colectare a datelor de siguranță. Mijloacele de colectare a datelor de siguranță trebuie să includă sisteme obligatorii, voluntare și confidentiale de raportare.

42. Procesul de identificare a pericolelor trebuie să includă următoarele etape:

- (a) raportarea pericolelor, evenimente sau probleme de siguranță;



- (b) colectarea și stocarea de date de siguranță;
- (c) analiza datelor privind siguranța; și
- (d) distribuirea informațiilor privind siguranța extrase din datele de siguranță.

43. Agentul aeronautic trebuie să dezvolte și să întrețină un proces structurat care să asigure analiza, evaluarea și controlul riscurilor de siguranță ale consecințelor pericolelor în timpul furnizării serviciilor sale.

44. Riscurile de siguranță ale consecințelor fiecărui pericol stabilit prin procesele de identificare a pericolelor vor fi analizate în termeni de probabilitate de apariție și gravitatea, și evaluate pentru tolerabilitatea lor.

45. Agentul aeronautic trebuie să definească nivelurile de management cu autoritatea de a lua decizii în privința tolerabilității riscurilor de siguranță.

46. Agentul aeronautic trebuie să definească controale de siguranță pentru fiecare risc de siguranță evaluat ca tolerabil.

V. MĂSURILE NECESARE ASIGURĂRII SIGURANȚEI

47. Agentul aeronautic trebuie să elaboreze și să mențină procese de asigurare a siguranței pentru a se asigura că măsurile de control ale riscului de siguranță care au fost elaborate în urma activităților de identificare a pericolelor și de gestionare a riscurilor de siguranță își ating obiectivele stabilite anterior.

48. Procesele de asigurare a siguranței sunt aplicabile indiferent de faptul dacă activitățile și/sau operațiunile sunt realizate intern sau extern de către subcontractanți.

49. Agentul aeronautic trebuie, ca parte a activităților de asigurare a siguranței, să elaboreze și să mențină mijloacele necesare pentru a verifica performanțele de siguranță ale organizației în raport cu indicatorii de performanță de siguranță și obiective de performanță de siguranță ale sistemului și pentru a valida eficiența controalelor riscurilor de siguranță.

50. Monitorizarea performanțelor de siguranță și mijloacele de măsurare vor include cel puțin următoarele:

- (a) sisteme de raportare ale pericolelor;
- (b) audituri de siguranță;
- (c) sondaje de siguranță;
- (d) revizuri ale siguranței;
- (e) studii de siguranță; și
- (f) investigații interne de siguranță.

51. Procedurile de raportare ale pericolelor trebuie să stabilească condițiile pentru a asigura raportarea efectivă și să includă condițiile în care acțiunile disciplinare/administrative nu se aplică.

52. Agentul aeronautic trebuie, ca parte a activităților de asigurare a siguranței, să elaboreze și să mențină un proces structurat pentru managementul schimbării care:

- (a) să identifice schimbările în cadrul organizației care pot afecta procesele și serviciile stabilite;
- (b) să stabilească măsuri pentru a asigura performanțele de siguranță înainte de punere în aplicare a modificărilor; precum și
- (c) să elimine sau să modifice controalele riscurilor care nu mai sunt necesare din cauza modificărilor mediului operațional.

53. Agentul aeronautic trebuie, ca parte a activităților de asigurare a siguranței, să elaboreze și să mențină procese formale pentru a identifica cauzele performanțelor scăzute ale sistemului, pentru a stabili implicațiile asupra operațiunilor sale și de rectificare a situațiilor care implică performanța scăzută, în scopul de a asigura îmbunătățirea continuă a SMS.

54. Îmbunătățirea continuă a SMS a agentului aeronautic trebuie să includă:

- (a) evaluări proactive și reactive ale instalațiilor, echipamentelor, documentației și procedurilor, pentru a verifica eficacitatea strategiilor de control al riscurilor de siguranță; precum și
- (b) evaluarea proactivă a performanței individuale a angajaților, pentru a verifica îndeplinirea responsabilităților de siguranță.

VI. PROMOVAREA SIGURANȚEI

55. Agentul aeronautic trebuie să elaboreze și să mențină procese formalizate de instruire în domeniul siguranței și a activităților de comunicare în domeniul siguranței pentru a crea un mediu în care obiectivele de siguranță ale organizației pot fi atinse.

56. Agentul aeronautic trebuie să asigure instruirea personalului său pentru îndeplinirea sarcinilor SMS.

57. Instruirea trebuie să fie adecvată implicării fiecărui angajat în SMS.

58. Persoana Responsabilă trebuie să aibă o instruire generală în ceea ce privește siguranța referitor la:

- (a) politica și obiectivele de siguranță;
- (b) rolurile și responsabilitățile în cadrul sistemului SMS;
- (c) standarde SMS; și
- (d) asigurarea siguranței.

59. Agentul aeronautic trebuie, ca parte a activităților sale de promovare a siguranței, să elaboreze și să mențină mijloace formale de comunicare în domeniul siguranței, pentru a:

- (a) se asigura că toți membrii personalului sunt pe deplin conștienți de sistemul SMS;
- (b) transmite informațiile de siguranță critice;
- (c) explica de ce au fost efectuate acțiuni speciale de siguranță;
- (d) explica de ce procedurile de siguranță sunt introduse sau modificate, precum și
- (e) transmite informații generice privind siguranța.

60. Mijloacele formale de comunicare în domeniul siguranței vor include:

- (a) politici și proceduri de siguranță;
- (b) buletine, precum și
- (c) site-uri web.



VII. IMPLEMENTAREA SISTEMULUI SMS

61. Agentul aeronautic poate decide de sine stătător dacă adoptă o implementare frontală sau pe etape a sistemului SMS.

62. Etapele și măsurile la fiecare etapă sunt descrise în Anexa 2 la prezentul regulament.

63. În cazul adoptării deciziei de implementare a sistemului SMS pe etape, agentul aeronautic va informa Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova despre finalizarea fiecărei etape.

64. Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova va verifica finalizarea fiecărei etape a implementării și va informa agentul aeronautic despre rezultatele verificării.

65. În cazul când agentul aeronautic decide că va implementa frontal sistemul SMS, Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova va verifica la intervale de timp (dar nu mai rar de odată pe an) implementarea sistemului SMS.

66. Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova va specifica lista măsurilor necesar de a fi implementate pe parcursul primului an de implementare a sistemului SMS.

Anexa 1

Cerințe esențiale minime pentru ca un curs de instruire să fie acceptat de Autoritatea Aeronautică Civilă

1. Cerințele pe care se bazează cursul trebuie să fie cerințele OACI, AESA.
2. Durata cursului nu mai mică de 30 de ore academice (în afară de testul final și ședința de finalizare a cursului)
3. Conținutul cursului să includă:
 - a. Introducerea în curs
 - b. Concepte de bază privind siguranța
 - c. Introducere în managementul siguranței
 - d. Pericole
 - e. Riscuri
 - f. Reglementări SMS
 - g. Introducere în sistemul de management al siguranței
 - h. Planificarea SMS
 - i. Operarea SMS
 - j. Abordarea pe etape a punerii în aplicare a SMS
4. Modul în care sunt evaluate performanțele participanților trebuie să prevadă:
 - a. Progrese zilnice; și
 - b. Un test final; sau
 - c. Alt mod care demonstrează că numai persoanele cu un anumit nivel al performanței personale (însușirea materialului și o activitate adecvată practică) va obține un certificat ce va confirma finalizarea cu succes a cursului.
5. Dacă este finalizat cu un test, acesta trebuie să fie în scris.
6. Testul final trebuie să includă nu mai puțin de 20 de întrebări.
7. Nota minimă de trecere a testului trebuie să fie nu mai puțin de 70%.
8. Certificatele emise pentru cei care au finalizat cu succes cursul trebuie să fie diferențiate de certificatele emise pentru cei care nu au finalizat cu succes cursul.
9. Dacă este finalizat cu un test, trebuie să fie posibilă reexaminarea pentru acei care nu au susținut testul din prima încercare.
10. Instructorul/ii trebuie să aibă o experiență de cel puțin 3 ani în predarea în domeniul SMS.
11. Instructorul (ii) trebuie să aibă o instruire în "Formarea formatorului".

Etapetele de implementare a sistemului SMS și măsurile aferente fiecărei etape

1. Etapa I - Planificarea trebuie să ofere o schiță a modului în care cerințele SMS vor fi îndeplinite și integrate în activitățile organizației, precum și un cadru de responsabilitate pentru punerea în aplicare a SMS:
 - a. Identificarea Persoanei Responsabile și răspunerile managerilor/conducătorilor subdiviziunilor în domeniul siguranței;
 - b. Identificarea persoanei (sau grupul de planificare) în cadrul organizației responsabilă pentru punerea în aplicare a SMS-ului;
 - c. Descrierea sistemului agentului aeronautic în dependență de activitățile pentru care are/solicită autorizație/certificat eliberat de Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova (operator aerian, întreprindere de întreținere tehnică, organizație de formare, centru medical, etc.);
 - d. Efectuarea unei analize a deficiențelor ale agentului aeronautic;
 - e. Elaborarea unui plan de implementare a SMS care explică modul în care agentul aeronautic va implementa SMS pe baza cerințelor naționale și internaționale, descrierea sistemului agentului aeronautic și rezultatele analizei deficiențelor;
 - f. Elaborarea documentației relevante; și
 - g. Elaborarea și stabilirea mijloacelor de comunicare în domeniul siguranței.
2. Etapa II - Procesele reactive care pun în practică acele elemente ale planului de implementare SMS care se referă la gestionarea riscurilor de siguranță bazate pe procese reactive:
 - a. Identificarea pericolelor și managementul riscurilor de siguranță, utilizând procese reactive;
 - b. Efectuarea instruirii relevante pentru:
 - i. Componentele planului de implementare SMS, precum și
 - ii. Managementul riscului siguranței a proceselor reactive.
 - c. Elaborarea documentației relevante pentru:
 - i. Componentele planului de implementare SMS, precum și
 - ii. Managementul riscului siguranței a proceselor reactive.
3. Etapa III - procesele proactive și predictive care pun în practică acele elemente ale planului de implementare SMS care se referă la gestionarea riscurilor de siguranță bazate pe procese proactive și predictive:
 - a. Identificarea pericolelor și managementul riscurilor de siguranță, utilizând procese proactive și predictive;
 - b. Efectuarea instruirii relevante pentru:
 - i. Componentele planului de implementare SMS, precum și
 - ii. Managementul riscului siguranței a proceselor proactive și predictive.
 - c. Elaborarea documentației relevante pentru:
 - i. Componentele planului de implementare SMS, precum și
 - ii. Managementul riscului siguranței a proceselor proactive și predictive.
4. Etapa IV - punerea în practică a asigurării siguranței operaționale:
 - a. Elaborarea și coordonarea cu Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova a indicatorilor de performanță a siguranței și a obiectivelor-țintă a performanțelor în domeniul siguranței;



- b. Asigurarea îmbunătățirii continue a SMS;
- c. Efectuarea instruirii relevante pentru asigurarea siguranței operaționale;
- d. Elaborarea documentației relevante pentru asigurarea siguranței operaționale;
- e. Elaborarea și întreținerea mijloacelor formale de comunicare în domeniul siguranței.