



**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ  
A REPUBLICII MOLDOVA**

**C**erințe

**T**ehnice

**CT – SMS**

**Cerințe tehnice privind sistemele de management a siguranței**

**Ediția 01/Decembrie 2020**



**ORDIN**  
**cu privire la aprobarea „Cerințelor tehnice privind sistemele de  
management al siguranței” ediția 01 (CT-SMS)**

**nr. 51/GEN din 01.12.2020**

*Monitorul Oficial nr.332-342/1314 din 11.12.2020*

\* \* \*

În temeiul art.7 alin.(3) pct.1) lit.b) din [Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017](#) și al punctului 10 subpct.1) lit.b) din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin [Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.133/2019](#), întru executarea atribuțiilor ce îi revin Autorității Aeronautice Civile în calitate de autoritate administrativă de certificare, supraveghere și control în domeniul aviației civile, în scopul asigurării aplicării Standardelor și Practicii recomandate (SARPS) din Anexa 19 „Managementul Siguranței” (inclusiv amendamentul 1), la [Convenția privind aviația civilă internațională](#) (Chicago, 1944),

**ORDON:**

1. Se aprobă „Cerințele tehnice privind sistemele de management al siguranței” ediția 01 (CT-SMS), conform anexei 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](http://www.caa.md), la compartimentul Cadrul normativ/Cerințe tehnice.
3. Prezentul ordin intră în vigoare la 1 ianuarie 2021.
4. De la data intrării în vigoare a prezentului ordin, se abrogă Regulamentul „Sisteme de Management a Siguranței”, aprobat prin [ordinul nr.08/GEN din 27.01.2014](#), publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.27-34/126 din 07.02.2014.

**DIRECTOR**

**Eugeniu COȘTEI**

**Nr.51/GEN. Chișinău, 1 decembrie 2020.**

---

**CUPRINS**

Lista de control a paginilor.....	2
Reguli de amendare .....	3
Indexul amendamentelor .....	4
PREAMBUL.....	5
Capitolul I. Dispoziții generale .....	6
1.1 Definiții, abrevieri și simboluri. ....	6
1.2 Aplicabilitate .....	7
1.3 Managementul siguranței .....	7
Capitolul II. Politica de siguranță și obiectivele în domeniul siguranței zborurilor .....	8
2.1 Prevederi generale .....	8
2.2 Persoana responsabilă (Accountable Executive).....	8
2.3 Managerul de siguranță.....	9
2.4 Planul de urgență .....	10
2.5 Documentația SMS a agentului aeronautic.....	10
2.6 Planul de implementare a SMS .....	11
Capitolul III. Managementul riscurilor de siguranță .....	12
3.1 Colectarea datelor .....	12
3.2 Identificarea pericolelor .....	12
3.3 Analiza riscurilor .....	12
Capitolul IV. Măsurile necesare asigurării siguranței .....	12
4.1 Asigurarea siguranței.....	12
4.2 Managementul schimbării.....	13
Capitolul V. Promovarea siguranței .....	14
5.1. Instruirea personalului .....	14
5.2 Mijloace formale de comunicare .....	14
Anexa 1 .....	15
Anexa 2.....	16
Apendice la Anexa 2 .....	19

**Lista de control a paginilor**

<b>Nr. paginii</b>	<b>Ediția / amendamentul</b>	<b>Data</b>	<b>Nr. paginii</b>	<b>Ediția / amendamentul</b>	<b>Data</b>
1	Ediția 01	Decembrie 2020	17	Ediția 01	Decembrie 2020
2	Ediția 01	Decembrie 2020	18	Ediția 01	Decembrie 2020
3	Ediția 01	Decembrie 2020	19	Ediția 01	Decembrie 2020
4	Ediția 01	Decembrie 2020	20	Ediția 01	Decembrie 2020
5	Ediția 01	Decembrie 2020	21	Ediția 01	Decembrie 2020
6	Ediția 01	Decembrie 2020	22	Ediția 01	Decembrie 2020
7	Ediția 01	Decembrie 2020	23	Ediția 01	Decembrie 2020
8	Ediția 01	Decembrie 2020	24	Ediția 01	Decembrie 2020
9	Ediția 01	Decembrie 2020	25	Ediția 01	Decembrie 2020
10	Ediția 01	Decembrie 2020	26	Ediția 01	Decembrie 2020
11	Ediția 01	Decembrie 2020			
12	Ediția 01	Decembrie 2020			
13	Ediția 01	Decembrie 2020			
14	Ediția 01	Decembrie 2020			
15	Ediția 01	Decembrie 2020			
16	Ediția 01	Decembrie 2020			

### Reguli de amendare

1. Modificarea prevederilor Cerințelor Tehnice se poate face numai prin amendament.
2. Amendamentul se aprobă prin Ordinul general al Directorului Autorității Aeronautice Civile.
3. După aprobarea amendamentului și publicarea Ordinului general în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, fiecare deținător al Cerințelor Tehnice în cauză va introduce noile pagini emise și va distruge paginile înlocuite.
4. Se emite o nouă ediție a Cerințelor Tehnice dacă volumul modificărilor depășește 30% din conținutul acesteia.

## Indexul amendamentelor

<b>Nr. crt.</b>	<b>Ediția/ nr. amendamentului</b>	<b>Data intrării în vigoare/ nr. ordinului</b>	<b>Numele persoanei care a introdus amendamentul</b>	<b>Semnătura</b>
1	Ediția 01	01.01.2021 51/GEN din 01.12.2020		

## PREAMBUL

Prezentul document este elaborat în scopul aplicării prevederilor Anexei 19 la Convenția privind aviația civilă internațională (Convenția de la Chicago, din 07 decembrie 1944) 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, acceptabile de către AAC.

## Capitolul I. Dispoziții generale

### 1.1 Definiții, abrevieri și simboluri.

**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:

- a) 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 rănilor 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
- b) 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
- c) aeronava a dispărut sau este complet inaccesibilă.

**Nivel acceptabil de performanță în domeniul siguranței (ALoSP) (Acceptable level of safety performance (ALoSP))** - nivelul 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.

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

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

**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.



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

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

**Obiectivul - țintă de performanță a Siguranței (Safety performance target)** - obiectivul planificat pentru indicatorul de performanță de siguranță (e) într-un anumit interval de timp.

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

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

## 1.2 Aplicabilitate

1.2.1 Prevederile conținute în prezentul document se aplică tuturor agenților aeronautici, în partea ce nu este reglementată de actele normative ierarhic superioare.

1.2.2 Prevederile conținute în prezentul document nu se aplică agenților aeronautici care 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”.

## 1.3 Managementul siguranței

1.3.1 Agenții aeronautici au obligația de a stabili, implementa și menține un Sistem de management al siguranței (*în continuare SMS*) la nivel de organizație, care să fie comensurabil cu volumul, natura și complexitatea activităților autorizate/certificate de către Autoritatea Aeronautică Civilă (*în continuarea AAC*).

1.3.2 SMS al agentului aeronautic trebuie să acopere toate activitățile pentru care acesta dispune de un certificat/autorizație emis(ă) de către AAC, precum și pericolele și riscurile legate de siguranța activităților date.

1.3.3 Agentul aeronautic este responsabil pentru siguranța serviciilor și a produselor contractate, subcontractate, sau achiziționate de la alte persoane fizice sau juridice.

1.3.4 Pentru atingerea scopului unui sistem de management al siguranței, sistemul SMS implementat de agentul aeronautic trebuie să:

- a) identifice riscurile de siguranță;
- b) asigure punerea în aplicare a acțiunii de remediere necesare pentru a menține performanțele de siguranță agreate;
- c) monitorizeze continuu și să evalueze periodic performanțele în domeniul siguranței, și;
- d) urmărească o îmbunătățire continuă a performanței sistemului managementului siguranței.

## Capitolul II. Politica de siguranță și obiectivele în domeniul siguranței zborurilor

### 2.1 Prevederi generale

2.1.1 Agentul aeronautic trebuie să:

- a) stabilească politica de siguranță a organizației sale în domeniul siguranței zborurilor;
- b) stabilească aranjamentele organizaționale necesare pentru implementarea și menținerea sistemului SMS;
- c) identifice răspunderea, responsabilitatea și autoritatea ale tuturor membrilor de conducere din cadrul agentului aeronautic, precum și a tuturor angajaților în domeniul funcționării SMS.

2.1.2 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 agentului aeronautic 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 agentului aeronautic 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.

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

2.1.4 Agentul aeronautic trebuie să stabilească obiectivele de siguranță ale sistemului său SMS. 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.

2.1.5 Indicatorii de performanță a siguranței și obiectivele-țintă a performanței siguranței stabilite de către agentul aeronautic trebuie să fie coordonate cu AAC.

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

### 2.2 Persoana responsabilă (Accountable Executive)

2.2.1 Agentul aeronautic trebuie să desemneze o Persoană Responsabilă (Accountable Executive) care să asigure, în numele și pentru agentul aeronautic îndeplinirea cerințelor tehnice stabilite în prezentul document.

2.2.2 Agentul aeronautic va notifica în scris AAC numele acestei persoane.

2.2.3 În calitate de Persoană 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.

2.2.4 Persoana Responsabilă trebuie să dețină următoarele responsabilități de siguranță:

- a) asigură alocarea de resurse financiare și umane suficiente pentru implementarea corectă a unui SMS eficient;
- b) promovează o cultură pozitivă a siguranței;
- c) stabilește și promovează politica de siguranță în cardul agentului aeronautic;
- d) stabilește obiectivele de siguranță ale agentului aeronautic;
- e) asigură că SMS este implementat corect și se conformează cu cerințele;
- f) asigură un proces de îmbunătățire continuă a SMS-ului.

2.2.5 Persoană responsabilă are autoritatea finală:

- a) asupra operațiunilor autorizate să se desfășoare în cadrul activităților pentru care deține autorizație/certificat emis(ă) de către AAC inclusiv autoritatea de a opri operațiunea sau activitatea;
- b) în partea ce ține de conducerea activităților organizației;
- c) asupra tuturor aspectelor legate de siguranță.

### **2.3 Managerul de siguranță**

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

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

2.3.3 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.

2.3.4 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 cadrul agentului aeronautic.

2.3.5 Managerul de siguranță nu va îndeplini alte funcții în cadrul agentului aeronautic în afară de asigurarea siguranței. Excepție de la prevederile prezentului punct se aplică în cazul în care:

- a) agentul aeronautic are un număr de personal angajat permanent, cu regim deplin de muncă, mai mic de 20 de persoane, caz în care Persoana Responsabilă poate cumula funcția Managerului de siguranță; sau
- b) agentul aeronautic a demonstrat conformarea cu criteriile individual stabilite și îndeplinirea condițiilor stabilite individual, funcția Managerului de siguranță poate fi cumulată cu o altă funcție în cadrul agentului aeronautic.

2.3.6 Managerul de siguranță nu va cumula funcțiile de asigurare a siguranței la unul sau mai mulți agenți aeronautici, cu excepția cazurilor când agenții aeronautici au un număr de personal angajat permanent, cu regim deplin de muncă, mai mic de 20 de persoane.

2.3.7 Managerul de siguranță trebuie să fie acceptat de către AAC în conformitate cu procedura prevăzută în Anexa 2. Persoana(le) desemnată(e) de către agentul aeronautic în calitate de Manager de siguranță trebuie să intrunească cumulativ următoarele condiții:

- a) să aibă cel puțin 2 ani de experiență în domeniul aviației civile; și

b) o instruire recentă (nu mai mult de 3 ani) în domeniul sistemelor de management al siguranței la un curs de instruire acceptat de AAC, care să corespundă cerințelor esențiale minime prevăzute în Anexa 1.

2.3.8 AAC poate anula acceptarea managerului de siguranță dacă pe parcursul supravegherii s-a depistat că performanța sistemului SMS este sub nivelul cerințelor în vigoare.

2.3.9 Întru asigurarea continuității și funcționării neîntrerupte a sistemului de management al 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 instruirea prevăzută la pct. 2.3.7 lit b);
- b) interimatul funcției de manager SMS nu va depăși perioada de 60 de zile calendaristice cumulativ pe durata unui 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.

## 2.4 Planul de urgență

2.4.1 AAC va aproba planul de urgență al agentului aeronautic care urmează să fie coordonat și cu planurile de urgență ale agenților aeronautici cu care trebuie să conlucreze în timpul furnizării serviciilor sale.

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

2.4.3 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.

## 2.5 Documentația SMS a agentului aeronautic

2.5.1 Documentația SMS trebuie să ajute personalul să înțeleagă modul în care funcționează SMS-ul agentului aeronautic și cum vor fi îndeplinite politica și obiectivele de siguranță. Această trebuie să fie scrisă și adaptată astfel încât să abordeze activitățile zilnice de gestionare a siguranței și să fie ușor înțeleasă de către tot personalul agentului aeronautic.

2.5.2 Documentația SMS trebuie să includă un „manual SMS” de nivel superior, care descrie politicile SMS ale furnizorului de servicii, procesele și procedurile SMS pentru a facilita administrarea internă a organizației, comunicarea și întreținerea SMS-ului.

2.5.3 Manualul SMS trebuie să includă o descriere detaliată a politicilor, proceselor și procedurilor furnizorului de servicii, proceduri care includ:

- a) politica de siguranță și obiectivele de siguranță;
- b) trimitere la orice cerințe de reglementare aplicabile SMS;
- c) descrierea sistemului;

- d) responsabilitățile de siguranță și personalul cheie de siguranță;
- e) procesele și procedurile voluntare și obligatorii ale sistemului de raportare;
- f) procesele și procedurile de identificare a pericolelor și de evaluare a riscurilor de siguranță;
- g) proceduri de investigare a siguranței;
- h) proceduri pentru stabilirea și monitorizarea indicatorilor de performanță în materie de siguranță;
- i) procese și proceduri de instruire prin SMS și comunicare;
- j) procese și proceduri de comunicare în materie de siguranță;
- k) proceduri de audit intern;
- l) procedurile de management al schimbării;
- m) procedurile de management ale documentației.

2.5.4 Documentația SMS include, de asemenea, compilarea și menținerea evidențelor operaționale care adevăresc existența și funcționarea continuă a SMS-ului. Înregistrările operaționale sunt rezultatele proceselor SMS și procedurilor precum SRM și activităților de asigurare a siguranței. Înregistrările operaționale tipice SMS trebui să includă:

- a) registrul de pericole și rapoarte de pericol / siguranță;
- b) Indicatorul de performanță a siguranței și diagrame aferente;
- c) evidența evaluărilor riscurilor de siguranță;
- d) revizuirea internă a SMS-ului sau înregistrările de audit;
- e) înregistrări de audit intern;
- f) înregistrări ale SMS-urilor / înregistrărilor de instruire în materie de siguranță;
- g) procesul-verbal al ședinței comitetului de siguranță / SMS;
- h) planul de implementare SMS (în timpul implementării inițiale); și
- i) analiza lacunelor (GAP) pentru a sprijini planul de implementare.

2.5.5 Manualul și procedurile SMS, precum și amendamentele la acestea sunt coordonate de către AAC.

## **2.6 Planul de implementare a SMS**

2.6.1 Rezultatele analizei deficiențelor vor fi expediate în termen de 3 zile lucrătoare de la finalizarea acesteia în adresa AAC pentru evaluare și verificarea corectitudinii.

2.6.2 Planul de implementare al SMS se elaborează în baza analizei deficiențelor evaluate. Corectitudinea analizei deficiențelor efectuată de agentul aeronautic se stabilește de către AAC, urmare a examinării acesteia cu aplicarea Listei prevăzute la Anexa 3.

2.6.3 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.

2.6.4 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.

2.6.5 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.

2.6.6 Planul de implementare al SMS este coordonat de către AAC.

## Capitolul III. Managementul riscurilor de siguranță

### 3.1 Colectarea datelor

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

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

3.1.3 Agentul aeronautic trebuie să elaboreze și să întrețină mijloace eficiente de colectare, înregistrare și stabilire de acțiuni ce urmează a fi întreprinse, inclusiv generarea unei reacții 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 confidențiale de raportare.

### 3.2 Identificarea pericolelor

3.2.1 Agentul aeronautic trebuie să dezvolte și să întrețină un proces structurat care să asigure identificarea pericolelor în cadrul operațiunilor pentru care acesta a fost autorizat/certificat de AAC.

3.2.2 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.

### 3.3 Analiza riscurilor

3.3.1 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.

3.3.2 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 acestora, și evaluate pentru tolerabilitatea lor.

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

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

## Capitolul IV. Măsurile necesare asigurării siguranței

### 4.1 Asigurarea siguranței

4.1.1 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.

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

4.1.3 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.

4.1.4 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) revizuirii ale siguranței;
- e) studii de siguranță; și
- f) investigații interne de siguranță.

4.1.5 Procedurile de raportare a pericolelor trebuie să stabilească condițiile necesare pentru ca procesul de raportare să fie eficient și să includă condițiile în care acțiunile disciplinare/administrative nu se aplică.

## **4.2 Managementul schimbării**

4.2.1 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.

4.2.2 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.

4.2.3 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.

## Capitolul V. Promovarea siguranței

### 5.1. Instruirea personalului

5.1.1 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.

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

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

5.1.4 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.

### 5.2 Mijloace formale de comunicare

5.2.1 Agentul aeronautic trebuie, ca parte a activităților sale de promovare a siguranței, să dezvolte și să mențină mijloace formale documentate 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.

5.2.2 Mijloacele formale de comunicare în domeniul siguranței vor include:

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



**Anexa 1**

*la Cerințele tehnice privind Sistemele  
de management a siguranței*

**Cerințe esențiale minime pentru ca un curs de instruire să fie acceptat de AAC**

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 trebuie 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".

**Anexa 2**

*la Cerințele tehnice privind Sistemele  
de management a siguranței*

**Procedura de evaluare și acceptare pentru Managerul de siguranță****1. Scop**

Această procedură definește un cadru pentru evaluarea și stabilirea dacă managerul de siguranță este acceptabil pentru Autoritatea Aeronautică Civilă.

**2. Date de intrare.**

2.1. În calitate de date de intrare va servi pachetul de documente/copii după documente expediat de către agentul aeronautic anexat la o scrisoare oficială din partea acestuia.

2.2. În lipsa unei scrisori oficiale sau a unei scrisori căreia nu i-a fost atribuit un număr de înregistrare AAC analiza nu va fi acceptată și va fi returnată sursei de origine.

2.3. Pachetul de documente poate fi transmis pe suport de hârtie cât și în format electronic.

2.4. Pachetul de documente transmis prin mijloace electronice de comunicare va fi acceptat doar în cazul și din data când a fost asigurată conformitatea cu p. 2.1. de mai sus.

**3. Evaluarea candidaturii managerului de siguranță**

3.1 AAC desemnează subdiviziunea responsabilă de evaluarea candidaturii managerului de siguranță a cărei atribuții și responsabilități includ, însă nu se limitează la, următoarele:

- a) acordarea asistenței agenților aeronautici la pregătirea pachetului de documente;
- b) examinarea în termen de până la 30 zile a pachetului de documente depus de către agentul aeronautic;
- c) informarea agentului aeronautic printr-o scrisoare oficială privind rezultatele examinării cu anexarea Listei de evaluare a managerului SMS al agentului aeronautic - FO.AAC.SMS.02 (conform Apendicelui la prezenta Anexă), completate și semnate de persoana care a efectuat analiza;
- d) inițierea și menținerea unei comunicări eficiente cu persoana responsabilă a agentului aeronautic, pe toată perioada examinării.

**4. Procedura de evaluare a managerului SMS al agentului aeronautic.**

4.1. Pentru evaluarea pachetului de documente prezentat va fi utilizată Lista de evaluare a managerului SMS al agentului aeronautic FO.AAC.SMS.02.

4.2. Pe parcursul evaluării se va stabili prezența în pachetul prezentat de către agentul aeronautic a componentelor și elementelor conform listei și se va bifa răspunsul corespunzător.

4.3. Secțiunea Remarcă a listei va utilizată la discreția evaluatorului și textul introdus va fi în formă liberă.

4.4. În cazul în care nu a fost prezentat un volum de documente care ar face posibilă completarea listei, agentul aeronautic va fi informat în termen de până la 5 zile lucrătoare de la recepționarea pachetului de documente și până la recepționarea informației/documentelor lipsă procedura de examinare se suspendată.

4.5. Toate neajunsurile depistate în pachetul de documente vor fi analizate (inclusiv cu solicitarea opiniilor altor subdiviziuni AAC) și evaluatorul va lua o decizie argumentată privind necesitatea testării candidatului, refuz de acceptare în baza documentelor prezentate, etc. Decizia va fi scrisă în Lista de evaluare.

4.6. În cazul când va fi luată decizia de a admite candidatul la testarea cunoștințelor acesta va fi notificat printr-o scrisoare oficială privind data, locul și ora petrecerii testării.

4.7. Testarea va fi în scris utilizându-se în acest scop un test-grilă.

4.8. Testul va conține nu mai puțin de 20 de întrebări.

4.9. Durata testului va fi nu mai mare de un interval de timp compus din 5 min pentru început și sfârșit și câte un minut pentru fiecare întrebare. Exemplu: pentru 20 de întrebări durata testului va fi de  $5\text{min} + 20\text{întrebări} \times 1\text{min} + 5\text{min} = 30\text{min}$ .

4.10. Nu se recomandă ca la un test să participe mai puțin de 2 candidați. În cazul când este imposibil de realizat, pe durata testului va fi invitat să participe un observator.

4.11. Înaintea distribuirii testului, candidaților li se vor explica regulile de petrecere a testului.

4.12. Pe perioada desfășurării testului nu se permite:

- a) utilizarea de către candidați a materialelor suplimentare;
- b) utilizarea echipamentelor electronice de orice gen;
- c) discuții între candidați.

Persoanelor care vor încălca regulile de petrecere a testului precum și prezenta procedură vor fi eliminate din sala unde se petrece testul și li se va atribui calificativului "test nesusținut – cu reexaminare".

4.13. Examinatorul va evalua răspunsurile date de către candidați și va completa secțiunea respectivă a testului:

- a) numărul de întrebări, numărul de întrebări la care a fost dat un răspuns, numărul de răspunsuri corecte, numărul de răspunsuri greșite precum și raportul de răspunsuri corecte în procente față de numărul total de întrebări.
- b) la concluzie se va introduce unul din următoarele calificative: "test nesusținut" "test nesusținut – cu reexaminare", "test susținut".
- c) examinatorul își va trece numele și prenumele, funcția, data petrecerii testului și va semna.
- d) la rubrica „acțiuni ulterioare” examinatorul va propune acțiunile pe care le consideră necesar de a fi întreprinse în privința candidatului.

4.14. Calificativul "test nesusținut" va fi acordat în cazurile când:

- a) candidatul a acumulat mai puțin de 60% la test;
- b) candidatul a încălcat prevederile p. 4.12 de mai sus.

4.15 Calificativul "test nesusținut – cu reexaminare" va fi acordat în cazul când candidatul a acumulat 60% și mai mult, însă mai puțin de 75% la test.

4.16. Calificativul "test susținut" va fi acordat în cazul când candidatul a acumulat 75% și mai mult la test.

4.17. În cazul obținerii calificativului "test nesusținut" candidatul nu va fi acceptat de către AAC și agentul aeronautic va fi informat printr-o scrisoare oficială. Agentul aeronautic va putea înainta repetat candidatura spre acceptare după instruirea suplimentară a acestuia la unul din cursurile acceptate de AAC.

4.18. În cazul obținerii calificativului "test nesusținut – cu reexaminare" agentul aeronautic va fi informat printr-o scrisoare oficială despre data, ora și locul reexaminării. Dacă și la examinarea repetată candidatul nu susține testul, candidatul nu va fi acceptat de către AAC și agentul aeronautic va fi informat printr-o scrisoare oficială. Agentul aeronautic va putea

Înainta repetat candidatura spre acceptare după instruirea suplimentară a acestuia la unul din cursurile acceptate de AAC.

4.19. În cazul obținerii calificativului "test susținut" pachetul de documente și rezultatul testului vor fi examinate. În cazul în care conținutul pachetului de documente prezentat nu corespunde cerințelor prevăzute în CT – SMS, neconformitățile identificate vor fi aduse la cunoștința agentului aeronautic printr-o scrisoare oficială.

4.20. După înlăturarea neconformităților depistate, agentului aeronautic i se va comunica despre acceptarea persoanei responsabile pentru funcționarea SMS printr-o scrisoare oficială.

4.21. În cazul în care pe parcursul supravegherii agentului aeronautic se va depista încălcarea condițiilor de acceptare a Managerului de siguranță prevăzute în CT – SMS, agentul aeronautic va fi informat privind suspendarea acceptării până la înlăturarea încălcărilor depistate.

**FO.AAC.SMS.02 - ACCEPTAREA PERSOANEI RESPONSABILE PENTRU  
FUNCȚIONAREA SMS**

**Lista de evaluare a managerului SMS (nume, prenume) al agentului aeronautic:**

Nr. d/o	Aspectul analizat sau întrebarea care necesită răspuns	Răspuns (Da sau Nu)	Remarcă
1.	A identificat agent aeronautic o persoană responsabilă de realizarea măsurilor de siguranță pentru punerea în aplicare și menținerea unui SMS eficient (managerul de siguranță)?		
2.	Se subordonează managerul de siguranță direct Persoanei Responsabile atât organizațional cât și operațional ?		
3.	Este identificat managerul de siguranță ca membru de conducere al agentului aeronautic?		
4.	Este nivelul/gradul managerului de siguranță nu mai jos decât nivelele/gradele conducătorilor subdiviziunilor agentului aeronautic acoperite de sistemul SMS?		
5.	Managerul siguranței nu îndeplinește alte funcții în cadrul agentului aeronautic în afară de asigurarea siguranței? (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 siguranței)		
6.	Managerul siguranței nu cumulează funcțiile de asigurare a siguranței la unul sau mai mulți agenți aeronautici? (excepție - în afara cazurilor când agenții aeronautici au un număr de personal angajat permanent mai mic de 20 de persoane).		
7.	Are managerul siguranței cel puțin 10 ani de experiență în domeniul aviației civile dintre care 5 vor fi în posturi de conducere?		
8.	Are managerul siguranței o instruire în domeniul sistemelor de management al siguranței nu mai veche de 3 ani la un curs de instruire acceptat de Autoritatea Aeronautică Civilă		

Concluzie:			
Verificarea a fost efectuată de:	_____ (funcție, N.P.)	_____ (semnătura)	Data: _____
Acțiunile ulterioare și eventuale rezultate:			

**Anexa 3**  
la Cerințele tehnice privind Sistemele  
de management a siguranței

**Lista analizei deficiențelor sistemului SMS al agentului aeronauc:**

*Nota: Lista dată a fost elaborată în limba engleză în calitatea ei de limbă oficială OACI. Descrierea aspectelor și materialul de îndrumare aferent se conține în ediția curentă a OACI Doc 9859, AN/474. Lista dată va fi revizuită ori de câte ori va apărea o ediție nouă a documentului OACI*

	Aspect to be analysed or question to be answered	Answer (Yes, No or Partial)	Remark
<b>Component 1 — SAFETY POLICY AND OBJECTIVES</b>			
<b>Element 1.1 — Management commitment and responsibility</b>			
1.1.1	Is there a safety policy in place?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.1.2	Does the safety policy reflect senior management’s commitment regarding safety management?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.1.3	Is the safety policy appropriate to the size, nature and complexity of the organization?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.1.4	Is the safety policy relevant to aviation safety?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.1.5	Is the safety policy signed by the accountable executive?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.1.6	Is the safety policy communicated, with visible endorsement, throughout the Organization?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.1.7	Is the safety policy periodically reviewed to ensure it remains relevant and appropriate to the Organization?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
<b>Element 1.2 — Safety accountabilities</b>			
1.2.1	Has Organization identified an accountable executive who, irrespective of other functions, shall have ultimate responsibility and accountability, on behalf of the Organization, for the implementation and maintenance of the SMS?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.2.2	Does the accountable executive have full control of the financial and human resources required for the operations authorized to be conducted under the operations certificate?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	

		<input type="checkbox"/> Partial	
1.2.3	Does the Accountable Executive have final authority over all aviation activities of his organization?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.2.4	Has Organization identified and documented the safety accountabilities of management as well as operational personnel, with respect to the SMS?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.2.5	Is there a safety committee or review board for the purpose of reviewing SMS and safety performance?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.2.6	Is the safety committee chaired by the accountable executive or by an appropriately assigned deputy, duly substantiated in the SMS manual?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.2.7	Does the safety committee include relevant operational or departmental heads as applicable?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.2.8	Are there safety action groups that work in conjunction with the safety committee (especially for large/complex organizations)?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
<b>Element 1.3 — Appointment of key safety personnel</b>			
1.3.1	Has Organization appointed a qualified person to manage and oversee the day-to-day operation of the SMS?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.3.2	Does the qualified person have direct access or reporting to the accountable executive concerning the implementation and operation of the SMS?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.3.3	Does the manager responsible for administering the SMS hold other responsibilities that may conflict or impair his role as SMS manager?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.3.4	Is the SMS manager's position a senior management position not lower than or subservient to other operational or production positions?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
<b>Element 1.4 — Coordination of emergency response planning</b>			
1.4.1	Does Organization have an emergency response/contingency plan appropriate to the size, nature and complexity of the organization?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.4.2	Does the emergency/contingency plan address all possible or likely emergency/crisis scenarios relating to the organization's	<input type="checkbox"/> Yes	

	aviation product or service deliveries?	<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.4.3	Does the ERP include procedures for the continuing safe production, delivery or support of its aviation products or services during such emergencies or contingencies?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.4.4	Is there a plan and record for drills or exercises with respect to the ERP?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.4.5	Does the ERP address the necessary coordination of its emergency response/contingency procedures with the emergency/response contingency procedures of other organizations where applicable?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.4.6	Does Organization have a process to distribute and communicate the ERP to all relevant personnel, including relevant external organizations?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.4.7	Is there a procedure for periodic review of the ERP to ensure its continuing relevance and effectiveness?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
<b>Element 1.5 — SMS documentation</b>			
1.5.1	There is a SMS Document or exposition which is approved by the Accountable Executive and accepted by the CAA?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.5.2	Does the SMS documentation address the organization's SMS and its associated components and elements?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.5.3	Is Organization SMS framework in alignment with the regulatory SMS framework?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.5.4	Does Organization maintain a record of relevant supporting documentation pertinent to the implementation and operation of the SMS?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.5.5	Does Organization have an SMS implementation plan to establish its SMS implementation process, including specific tasks and their relevant implementation milestones?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.5.6	Does the SMS implementation plan address the coordination between the service provider's SMS and the SMS of external organizations where applicable?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
1.5.7	Is the SMS implementation plan endorsed by the accountable executive?	<input type="checkbox"/> Yes	



		<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
<b>Component 2 — SAFETY RISK MANAGEMENT</b>			
<b>Element 2.1 — Hazard identification</b>			
2.1.1	There is a procedure for voluntary hazards/ threats reporting by all employees.	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
2.1.2	Is the voluntary hazard/threats reporting simple, available to all personnel involved in safety-related duties and commensurate with the size of the service provider?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
2.1.3	Does Organization's Safety data collection and processing system (SDCPS) include procedures for incident/accident reporting by operational or production personnel?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
2.1.4	Is incident/accident reporting simple, accessible to all personnel involved in safety-related duties and commensurate with the size of the service provider?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
2.1.5	Does Organization have procedures for investigation of all reported incident/accidents?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
2.1.6	Are there procedures to ensure that hazards/threats identified or uncovered during incident/accident investigation processes are appropriately accounted for and integrated into the organization's hazard collection and risk mitigation procedure?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
2.1.7	Are there procedures to review hazards/threats from relevant industry reports for follow-up actions or risk evaluation where applicable?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
<b>Element 2.2 — Safety risk assessment and mitigation</b>			
2.2.1	Is there a documented hazard identification and risk mitigation (HIRM) procedure involving the use of objective risk analysis tools?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
2.2.2	Is the risk assessment reports approved by departmental managers or at a higher level where appropriate?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
2.2.3	Is there a procedure for periodic review of existing risk mitigation records?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	

2.2.4	Is there a procedure to account for mitigation actions whenever unacceptable risk levels are identified?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
2.2.5	Is there a procedure to prioritize identified hazards for risk mitigation actions?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
2.2.6	Is there a programme for systematic and progressive review of all aviation safety-related operations, processes, facilities and equipment subject to the HIRM process as identified by the organization?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
<b>Component 3 — SAFETY ASSURANCE</b>			
<b>Element 3.1 — Safety performance monitoring and measurement</b>			
3.1.1	Are there identified safety performance indicators for measuring and monitoring the safety performance of the organization's aviation activities?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
3.1.2	Are the safety performance indicators relevant to the organization's safety policy as well as management's high-level safety objectives/goals?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
3.1.3	Do the safety performance indicators include alert/target settings to define unacceptable performance regions and planned improvement goals?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
3.1.4	Is the setting of alert levels or out-of-control criteria based on objective safety metrics principles?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
3.1.5	Do the safety performance indicators include quantitative monitoring of high-consequence safety outcomes (e.g. accident and serious incident rates) as well as lower-consequence events (e.g. rate of non-compliance, deviations)?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
3.1.6	Are safety performance indicators and their associated performance settings developed in consultation with, and subject to, the civil aviation authority's agreement?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
3.1.7	Is there a procedure for corrective or follow-up action to be taken when targets are not achieved and alert levels are exceeded/breached?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
3.1.8	Are the safety performance indicators periodically reviewed?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
<b>Element 3.2 — The management of change</b>			
3.2.1	Is there a procedure for review of relevant existing aviation safety-related facilities and equipment (including HIRM records)	<input type="checkbox"/> Yes	

	whenever there are pertinent changes to those facilities or equipment?	<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
3.2.2	Is there a procedure for review of relevant existing aviation safety-related operations and processes (including any HIRM records) whenever there are pertinent changes to those operations or processes?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
3.2.3	Is there a procedure for review of new aviation safety-related operations and processes for hazards/risks before they are commissioned?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
3.2.4	Is there a procedure for review of relevant existing facilities, equipment, operations or processes (including HIRM records) whenever there are pertinent changes external to the organization such as regulatory/industry standards, best practices or technology?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
<b>Element 3.3 — Continuous improvement of the SMS</b>			
3.3.1	Is there a procedure for periodic internal audit/assessment of the SMS?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
3.3.2	Is there a current internal SMS audit/assessment plan?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
3.3.3	Does the SMS audit plan include the sampling of completed/existing safety risk assessments?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
3.3.4	Does the SMS audit plan include the sampling of safety performance indicators for data currency and their target/alert settings performance?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
3.3.5	Does the SMS audit plan cover the SMS interface with subcontractors or customers where applicable?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
3.3.6	Is there a process for SMS audit/assessment reports to be submitted or highlighted for the accountable manager's attention where appropriate?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
<b>Component 4 — SAFETY PROMOTION</b>			
<b>Element 4.1— Training and education.</b>			
4.1.1	Is there a programme to provide SMS training/familiarization to personnel involved in the implementation or operation of the SMS?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
4.1.2	Has the accountable executive undergone appropriate SMS familiarization, briefing or training?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	

		<input type="checkbox"/> Partial	
4.1.3	Are personnel involved in conducting risk mitigation provided with appropriate risk management training or familiarization?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
4.1.4	Is there evidence of organization-wide SMS education or awareness efforts?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	

**Element 4.2 — Safety communication**

4.2.1	Does [Organization] participate in sharing safety information with relevant external industry product and service providers or organizations, including the relevant aviation regulatory organizations?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
4.2.2	Is there evidence of a safety (SMS) publication, circular or channel for communicating safety (SMS) matters to employees?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	
4.2.3	Are [Organization] SMS manual and related guidance material accessible or disseminated to all relevant personnel?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Partial	

Analiza a fost efectuată de:			Data:	
	_____	_____		
	(funcție, N.P.)	(semnătura)		