



**ADMINISTRAȚIA DE STAT A AVIAȚIEI CIVILE
A REPUBLICII MOLDOVA**

Reglement ri Aeronautice Civile

RAC – REAC

Raportarea evenimentilor de aviație civilă

CUPRINS:

CUPRINS	.....	C-1
LISTA DE CONTROL A PAGINILOR	.....	LC-1
REGULI DE AMENDARE	.....	RA-1
INDEXUL AMENDAMENTELOR	.....	IA-1
PREAMBUL	.....	P-1
<u>REGLEMENTĂRI</u>		
CAPITOL 1	GENERALITĂȚI	C1-1
RAC-REAC 0010	Definiții și abrevieri.....	C1-1
RAC-REAC 0010 (a)	Definiții.....	C1-1
RAC-REAC 0010 (b)	Abrevieri.....	C1-3
RAC-REAC 0015	Conținut.....	C1-3
RAC-REAC 0020	Obiective.....	C1-3
RAC-REAC 0025	Aplicabilitate.....	C1-3
RAC-REAC 0030	Documente de referință.....	C1-4
CAPITOL 2	RESPONSABILITĂȚI	C2-1
RAC-REAC 0035	Prevederi generale.....	C2-1
RAC-REAC 0040	Prevederi specifice agenților aeronautici civili.....	C2-1
RAC-REAC 0045	Prevederi specifice instituțiilor de stat cu atribuții privind siguranța zborurilor.....	C2-1
CAPITOL 3	PROCEDURA DE RAPORTARE	C3-1
RAC-REAC 0050	Raportarea obligatorie a accidentelor și incidentelor grave de aviație civilă.....	C3-1
RAC-REAC 0055	Raportarea obligatorie a incidentelor de aviație civilă.....	C3-1
RAC-REAC 0060	Raportarea voluntară a evenimentelor de aviație civilă.....	C3-1
RAC-REAC 0065	Formulare utilizate pentru raportarea evenimentelor de aviație civilă.....	C3-1
CAPITOL 4	TRATAREA INFORMAȚIILOR PRIVIND EVENIMENTELE DE AVIAȚIE CIVILĂ	C4-1
RAC-REAC 0070	Gestionarea informațiilor.....	C4-1
RAC-REAC 0075	Schimbul de informații.....	C4-1
RAC-REAC 0080	Diseminarea informațiilor.....	C4-1
RAC-REAC 0085	Protecția informațiilor.....	C4-1
RAC-REAC 0090	Activități ulterioare raportării evenimentelor de aviație civilă.....	C4-2
CAPITOL 5	DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII	C5-1
RAC-REAC 0095	Dispoziții finale și tranzitorii.....	C5-1
ANEXA I	Lista evenimentelor de aviație civilă legate de operarea, întreținerea, repararea și fabricarea unei aeronave.....	A1-1
APENDIX LA ANEXA I		AA-1
ANEXA II	Lista evenimentelor legate de serviciile de navigație aeriană.....	A2-1
ANEXA III	Lista incidentelor de aviație civilă considerate „incidente grave”.....	A3-1
ANEXA IV	Scheme de raportare a evenimentelor de aviație civilă.....	A4-1
ANEXA V	Formulare de raportare a evenimentelor de aviație civilă.....	A5-1
	Formularul REAC 01.....	A5-2-F1
	AIR SAFETY REPORT Section A.....	A5-3-A
	AIR SAFETY REPORT Section B.....	A5-4-B
	AIR SAFETY REPORT Section C.....	A5-5-C
	AIR SAFETY REPORT Section D.....	A5-7-D
	AIR SAFETY REPORT Section E.....	A5-8-E
	AIR SAFETY REPORT Section F.....	A5-9-F
	Formularul REAC 02.....	A5-10-F2
	Formularul REAC 03.....	A5-12-F3

LISTA DE CONTROL A PAGINILOR

Data edi iei: 17/02/2007

Urm toarele pagini **RAC-REAC** sunt în vigoare:

Num rul paginii	Data edi iei
C - 1	17.02.2007
LC - 1	17.02.2007
RA - 1	17.02.2007
IA - 1	17.02.2007
P - 1	17.02.2007
C1-1	17.02.2007
C1-2	17.02.2007
C1-3	17.02.2007
C1-4	17.02.2007
C1-5	17.02.2007
C2-1	17.02.2007
C2-2	17.02.2007
C3-1	17.02.2007
C3-2	17.02.2007
C4-1	17.02.2007
C4-2	17.02.2007
C5-1	17.02.2007
A1-1	17.02.2007
A1-2	17.02.2007
A1-3	17.02.2007
A1-4	17.02.2007
A1-5	17.02.2007
A1-6	17.02.2007
A1-7	17.02.2007
A1-8	17.02.2007
A1-9	17.02.2007
AA-1	17.02.2007
AA-2	17.02.2007
AA-3	17.02.2007
A2-1	17.02.2007
A3-1	17.02.2007
A4-1	17.02.2007
A4-2	17.02.2007
A4-3	17.02.2007
A5-1	17.02.2007
A5-2-F1	17.02.2007
A5-3-A	17.02.2007
A5-4-B	17.02.2007
A5-5-C	17.02.2007
A5-6-C	17.02.2007
A5-7-D	17.02.2007
A5-8-E	17.02.2007
A5-9-F	17.02.2007
A5-10-F2	17.02.2007
A5-11-F2	17.02.2007
A5-12-F3	17.02.2007

REGULI DE AMENDARE

Prezentele reglementări sunt amendabile în următoarele condiții:

1. Modificarea prevederilor prezentelor reglementări se face numai prin amendament;
2. Amendamentul este aprobat prin Ordinul Directorului General al Administrației de Stat a Aviației Civile;
3. Se modifică corespunzător lista de control a paginilor;
4. După primirea amendamentului aprobat, fiecare deținător va insera noile pagini emise, va distruge paginile înlocuite și va completa "INDEXUL AMENDAMENTELOR" în modul corespunzător.

PREAMBUL

1. În conformitate cu prevederile Legii Aviaiei Civile nr. 1237-XIII din 09.07.1997, și Regulamentului Administrației de Stat a Aviaiei Civile a Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.1057 din 19.10. 1998, asigurarea, menținerea și îmbunătățirea siguranței zborului este o obligație și un obiectiv principal al tuturor persoanelor fizice și juridice implicate în activitățile de aviație civilă ;
2. Îmbunătățirea siguranței zborului în aviația civilă se realizează în principal prin acțiuni specifice de prevenire a accidentelor și incidentelor;
3. Practica a demonstrat că un accident este precedat de producerea unui număr considerabil de incidente și deficiențe în asigurarea siguranței zborului;
4. Îmbunătățirea siguranței zborului este condiționată de o bună cunoaștere a acestor evenimente pentru a permite analiza și urmărirea evoluțiilor în scopul inițierii acțiunilor corective;
5. În conformitate cu cerințele reglementărilor ce decurg din prevederile tratatelor și acordurilor internaționale la care Republica Moldova este parte, trebuie să se asigure schimbul de informații privind evenimentele de aviație civilă între organizațiile de aviație civilă naționale și internaționale. Prin aceasta se asigură :
 - a. identificarea și prevenirea eficientă a eventualelor situații periculoase;
 - b. disponibilitatea informațiilor pentru toate organizațiile cu atribuții în domeniul siguranței zborului și/sau investigații accidentelor și incidentelor de aviație civilă ;
 - c. disponibilitatea acestor informații în vederea instruirii personalului aeronautic civil;
6. Sistemul de raportare a evenimentelor de aviație civilă reprezintă interfața pentru schimbul de informații prevăzut de tratatele și acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte semnatară ;
7. Având în vedere impactul public al informațiilor privind evenimentele de aviație civilă , sistemul de raportare va asigura diseminarea acestora cu respectarea cerințelor legale de confidențialitate și transparență ;
8. Pentru facilitarea schimbului de informații și crearea unei baze de date compatibile la nivel internațional, în conformitate cu obligațiile asumate de țara noastră în domeniul aviației civile ca urmare a participării la acorduri și convenții internaționale, în Republica Moldova se folosește software-ul dezvoltat de către Comisia Europeană pentru raportarea evenimentelor de aviație civilă – European Commission Civil Aviation Reporting System (ECCAIRS) – asigurându-se:
 - a. oportunitatea și eficiența în detectarea și prevenirea eventualelor situații periculoase;
 - b. disponibilitatea informațiilor privind siguranța zborului pentru toate organizațiile cu atribuții în reglementarea siguranței sau investigarea tehnică a incidentelor/accidentelor de aviație civilă ;
 - c. disponibilitatea informațiilor privind siguranța zborului pentru toți agenții aeronautici în scopul pregătirii/prelucrării personalului acestora și prevenirii apariției unor evenimente similare;
9. Administrația de Stat a Aviaiei Civile a Republicii Moldova, precum și toți agenții aeronautici civili care desfășoară activități aeronautice civile în spațiul aerian și pe teritoriul național vor asigura implementarea și funcționarea sistemului de raportare a evenimentelor de aviație civilă ;
10. În elaborarea prezentei reglementări s-au avut în vedere următoarele acte normative: Convenția privind aviația civilă internațională , semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 și alte convenții și acorduri la care Republica Moldova este parte, Legea aviației civile nr. 1237-XIII din 09.07.1997, și Regulamentului Administrației de Stat a Aviaiei Civile a Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.1057 din 19.10.1998, Directiva Parlamentului European și a Consiliului Europei nr. 2003/42/EC, Directiva Consiliului Europei nr. 94/56/EC;

CAPITOLUL 1. GENERALITĂȚI

RAC-REAC 0010 Definiții și abrevieri

RAC-REAC 0010 (a) Definiții

- (1) **Accident** - eveniment legat de operarea unei aeronave, care se produce între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul acesteia cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele aflate la bord sunt debarcate, și în cursul căruia:
- a. o persoană este rănită grav sau mortal datorită faptului că se găsește:
 - i. în aeronavă ;
 - ii. în contact direct cu aceasta sau cu un obiect care este fixat în aeronavă ;
 - iii. în contact direct cu o parte oarecare a aeronavei, inclusiv cu părțile care se atașează acesteia;
 - iv. expus direct aspirației sau suflului motoarelor ori elicelor;
 - b. aeronava suferă deteriorări, avarii sau cedări structurale, care alterează caracteristicile de rezistență structurală sau performanțele de zbor, necesitând o reparație importantă care nu poate fi făcută în mod normal cu mijloacele existente la bord sau necesitând înlocuirea elementelor deteriorate;
 - c. aeronava a fost distrusă ;
 - d. aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă . Aeronava este considerată dispărută atunci când căutările s-au încheiat oficial și epava nu a fost localizată .

Se exclud din categoria accidentelor următoarele situații:

- e. la lit. a), decesul la bordul aeronavelor, provenit dintr-o cauză naturală ; rănirea gravă sau decesul oricărei persoane aflate la bord, ca urmare a unei tentative de sinucidere sau a neglijenței proprii; rănirile cauzate pasagerilor clandestini care se ascund în afara zonelor care sunt în mod normal accesibile pasagerilor și echipajului;
 - f. la lit. b), când deteriorarea este limitată la accesoriile motorului sau când este vorba despre deteriorări limitate la elice, la extremitățile aripii, la antene, pneuri, frâne, carenaje sau mici perforații în învelișuri care nu periclitează siguranța în zbor sau la sol a aeronavei.
- (2) **Activități aeronautice civile** - totalitatea activităților legate de proiectarea, construcția, obiective de infrastructură aeronautică civilă , de dirijarea și controlul traficului aerian, de atestarea, reparația, întreținerea și operarea aeronavelor civile, a aerodromurilor, informare aeronautică și meteorologică a operatorilor aerieni, de pregătirea și perfecționarea personalului aeronautică civilă, precum și a activităților aeronautice civile conexe acestora.
- (3) **Agent aeronautică civilă** - orice persoană fizică sau juridică autorizată să desfășoare activități aeronautice civile;
- (4) **Eveniment** - o întrerupere operațională , un defect, o eroare sau o altă circumstanță operațională anormală, care a afectat sau poate afecta siguranța zborului;
- (5) **Incident** - eveniment, altul decât accidentul, asociat cu exploatarea unei aeronave, care afectează sau poate afecta siguranța exploatarea aeronavei;
- (6) **Incident grav** - un incident al cărui circumstanțe arată că un accident ar fi fost pe cale de a se produce. Deosebirea dintre accident și incidentul grav constă în consecințele acestora;

- (7) **R nire grav** - o rană suferită de o persoană în cursul unui accident în care:
- în intervalul de 7 zile de la data accidentului a necesitat spitalizarea pentru o perioadă mai mare de 48 de ore;
 - are ca rezultat o fractură de os (cu excepția fracturilor simple la degete sau la nas);
 - implică ruperi sau sfâșieri ale esuturilor, care sunt cauza unor hemoragii grave, leziuni ale nervilor, mușchilor sau tendoanelor;
 - implică leziunea oricărui organ intern;
 - implică arsuri de gradul doi sau trei sau orice alte arsuri care acoperă mai mult de 5% din suprafața corpului;
 - rezultă din expunerea la material biologic infecțios sau la radiații periculoase;
- (8) **R nire mortal** - rănirea unei persoane într-un accident care are ca urmare decesul acesteia în decurs de 30 de zile de la data producerii.

Atunci când sunt folosiți în prezenta reglementare, termenii de mai jos au următoarele înțelesuri:

- (9) **Depersonalizare** – înlăturarea din conținutul documentelor întocmite în legătură cu un eveniment a datelor personale ale raportorului, precum și altor detalii care prin difuzarea lor ar putea duce la identificarea raportorului sau a altor persoane implicate;
- (10) **Raportare voluntar** – furnizarea de informații, în mod absolut voluntar, despre un eveniment din aviația civilă, realizată de către orice persoană (salariat al unui agent aeronautic civil, pasager, etc.), care consideră că acest lucru este în beneficiul siguranței zborului.

RAC-REAC 0010 (b) Abrevieri

Abrevierile folosite au următoarea semnificație:

ASAC – Administrația de Stat a Aviației Civile.

RAC-AAII – Reglementările aeronautice civile RAC-AAII Investigarea accidentelor și Incidentelor aeronautice produse cu aeronavele civile ale Republicii Moldova.

RAC-REAC 0015 Conținut

- (1) Prezentele reglementări stabilesc ce evenimente se raportează, de către cine, în ce mod și către ce instituții / autorități, pentru stabilirea unor măsuri în conformitate cu prevederile legale aplicabile;
- (2) Reglementările precizează obligațiile privind protejarea și diseminarea informațiilor conținute în baza de date unică privind evenimentele de aviație civilă constituită la ASAC, obligațiile autorităților și agenților aeronautici civili privind investigația evenimentelor de aviație civilă și implementarea măsurilor corectiv / preventive;
- (3) Reglementările asigură posibilitatea raportării voluntare și confidențiale.

RAC-REAC 0020 Obiective

- (1) Obiectivul acestor reglementări este să contribuie la îmbunătățirea continuă a siguranței zborului, prin asigurarea că informațiile relevante privind siguranța zborului sunt raportate, colectate, analizate, stocate, protejate și diseminate.
- (2) Singurul obiectiv urmărit prin sistemul de raportare a evenimentelor de aviație civilă este prevenirea accidentelor și incidentelor, și nu stabilirea de responsabilități, persoane vinovate, grade de vinovăție, precum și sancțiunile aplicabile.

RAC-REAC 0025 Aplicabilitate

- (1) Reglementările se aplică:
 - a. accidentelor și incidentelor grave, care se investighează în conformitate cu prevederile RAC-AAII.
 - b. altor evenimente în afara celor menționate în RAC-REAC 0025 1) lit. a, care pun sau, dacă nu sunt remediate la timp, ar putea pune în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau orice altă persoană;
- (2) Prevederile prezentelor reglementări se aplică ori de câte ori:
 - a. Un accident sau incident grav în legătură cu o aeronavă s-a produs pe teritoriul Republicii Moldova;
 - b. Un accident sau incident grav s-a produs în afara teritoriului Republicii Moldova și este în legătură cu o aeronavă civilă:
 - i. Înmatriculat în Republica Moldova; sau
 - ii. Operat de un agent aeronautic civil al Republicii Moldova.
 - c. Un incident s-a produs pe teritoriul Republicii Moldova și este în legătură cu o aeronavă:
 - i. Înmatriculat în Republica Moldova; sau
 - ii. Operat de agent aeronautic civil al Republicii Moldova; sau

- iii. Pentru care au fost asigurate servicii (ex. naviga ie aerian , handling, alimentare cu combustibil etc) sau facilit i de c tre un agent aeronautic civil al Republicii Moldova.
 - d. Un incident s-a produs în afara teritoriului Republicii Moldova i este în leg tur cu o aeronav civila:
 - i. Înmatriculat în Republica Moldova; sau
 - ii. Operat de agent aeronautic civil al Republicii Moldova.
- (3) Urm toarele persoane au obliga ia s raporteze orice eveniment prev zut la RAC-REAC 0025 (5), conform procedurilor prev zute la Capitolul 3 RAC-REAC:
- a. Operatorul sau comandantul aeronavei;
 - b. Orice persoan implicat în activit i de proiectare, fabrica ie sau între inere a aeronavelor civile sau a oric rui echipament sau component al acestora, i care se afl sub supravegherea unei autorit i de stat;
 - c. Orice persoan care semneaz un certificat de între inere sau de punere în serviciu a unei aeronave, echipament sau component al aeronavei i care prin activitatea sa, se afl sub supravegherea unei autorit i de stat;
 - d. Orice persoan , care pentru a î i desf ura activitatea necesit o licen / autorizare profesional în conformitate cu prevederile legale, de controlor de trafic aerian sau dispecer informare zbor;
 - e. Administratorul aerodromului civil sau operatorul aerian organizator al unui teren temporar de avia ie civil , unde s-a produs una dintre situa iile men ionate de RAC-REAC 0025 (5);
 - f. Orice persoan care îndepline te o func ie în leg tur cu instalarea, modificarea, între inerea, repara ia, inspec ia la sol i din zbor a mijloacelor de naviga ie aerian aflate sub supravegherea ASAC;
 - g. Orice persoan care îndepline te o func ie în leg tur cu deservirea la sol a aeronavelor, inclusiv alimentarea cu combustibil, servicii, întocmirea fi elor de înc rcare i centraj, înc rcarea aeronavelor, degivrarea, tractarea / împingerea aeronavelor;
- (4) ASAC încurajeaz raportarea voluntar ca element complementar al raport rii obligatorii. ASAC acord aceea i importan raport rilor voluntare ca i raport rilor obligatorii;
- (5) Urm toarele evenimente sunt raportabile conform prezentelor reglement ri:
- a. Orice accident în leg tur cu o aeronav civil , conform defini iei;
 - b. Orice incident grav in leg tura cu o aeronava civila, conform defini iei; incidentele considerate ca fiind incidente grave sunt prezentate în Anexa III;
 - c. Orice incident care pune în pericol sau care, dac nu este corectat la timp, ar putea pune în pericol aeronava, pasagerii sau orice alt persoan . Incidentele considerate ca fiind raportabile sunt prezentate în Anexa I i Anexa II;

RAC-REAC 0030 Documente de referin

Prezenta reglementare a fost elaborat având la baz urm toarele standarde, practici i recomand ri:

- (1) Legea avia iei civile Nr.1237-XIII din 09.07.1997.
- (2) Regulamentul Administra iei de Stat a Avia iei Civile a Republicii Moldova, aprobat prin Hot rârea Guvernului Nr.1057 din 19.10.1998.

- (3) Reglement rile aeronautice civile RAC-AAII Investigarea accidentelor i Incidentelor aeronautice produse cu aeronavele civile ale Republicii Moldova, aprobate prin Ordinul Nr. 42/GEN din 25.04.2006.
- (4) Ordinul Nr. 39/GEN din 20.09.2000 Cu privire la punerea în aplicare a sistemului ESARR 2 – Reporting and assessment of safety occurrences in ATM (Raportarea i aprecierea siguran ei zborurilor în Dirijarea Traficului aerian)
- (5) Anexa 13 ICAO Aircraft Accident and Incident Investigation.
- (6) ICAO Doc 9156 Accident/Incident Reporting Manual (ADREP).
- (7) JAR-OPS 1 & 3 Commercial Air Transport (Aeroplanes & Helicopters).
- (8) JAR 21 Certification procedures for aircraft and related products and parts.
- (9) JAR 145 Approved Maintenance Organizations.
- (10) GAI 20 Advisory Circular Joint (ACJ 20X8 Occurrence Reporting).

CAPITOLUL 2. RESPONSABILITĂȚI**RAC-REAC 0035 Prevederi generale**

- (1) Existența unui sistem de raportare a evenimentelor de aviație civilă, care să asigure îndeplinirea obiectivelor propuse la RAC-REAC 0020, nu intenționează să înlocuiască sau să reducă îndatoririle și responsabilitățile organizațiilor și personalului implicat în activitățile de aviație civilă stipulate în alte reglementări sau standarde în vigoare;
- (2) **Prima responsabilitate în asigurarea siguranței activităților de aviație civilă revine agenților aeronautici civili;** responsabilitatea ASAC este de a asigura efectuarea investigațiilor tehnice ale accidentelor și incidentelor grave de aviație civilă; responsabilitatea ASAC este de a crea cadrul procedural de reglementare pentru desfășurarea activităților de aviație civilă propriu-zise și asigurarea cerințelor impuse sunt menținute și îmbunătățite;
- (3) Sistemul de raportare a evenimentelor de aviație civilă reprezintă o parte a funcției de monitorizare a activităților de aviație civilă îndeplinit de ASAC, complementar procedurilor și reglementărilor specifice, fără intenția dublării sau înlăturării acestora.

RAC-REAC 0040 Prevederi specifice agenților aeronautici civili

Agenții aeronautici civili au următoarele obligații:

- (1) Să implementeze și să mențină efectiv un sistem de raportare intern care să asigure raportarea, colectarea, analiza, stocarea, protejarea și diseminarea informațiilor privind evenimentele de aviație civilă, conform prevederilor prezentelor reglementări;
- (2) Să raporteze evenimentele de aviație civilă către ASAC, conform cerințelor prezentelor reglementări;
- (3) Să cerceteze / investigheze intern imediat orice eveniment, altul decât accident care a afectat sau poate afecta siguranța zborului, în vederea stabilirii de măsuri corective necesare pentru prevenirea unor evenimente similare;
- (4) Să se asigure că măsurile corective necesare stabilite în urma cercetării / investigației interne sunt implementate și efective;
- (5) Să informeze persoana care a inițiat o raportare asupra finalității demersului;
- (6) Să transmită către ASAC semestrial un raport sintetic privind evenimentele de aviație civilă raportate și investigate intern.

RAC-REAC 0045 Prevederi specifice instituțiilor de stat cu atribuții privind siguranța zborurilor

Relativ la evenimentele de aviație civilă raportate :

- (1) ASAC colectează, analizează și stochează în baza de date unică, informațiile privind evenimentele de aviație civilă raportate;
- (2) ASAC efectuează investigarea tehnică a accidentelor și incidentelor grave, conform RAC-AAll.
- (3) ASAC efectuează, direct sau prin delegare, investigația tehnică a altor evenimente decât accidente sau incidente grave, dacă cercetarea/investigarea proprie internă a agentului aeronautic nu a identificat cauzele reale ale evenimentului și/sau măsurile corective nu sunt adecvate și/sau suficiente;
- (4) ASAC, după caz, ia măsurii, potrivit competențelor lor, pentru a determina autoritățile și organizațiile de aviație civilă străine să întreprindă acțiunile de remediere și preventive necesare în legătură cu evenimentele raportate;
- (5) ASAC asigură confidențialitatea și diseminarea informațiilor privind evenimentele raportate în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări;

- (6) ASAC evaluează și analizează informațiile raportate pentru a detecta eventuale probleme latente care pot afecta siguranța activităților de aviație civilă ;
- (7) ASAC, în cadrul activităților specifice de supraveghere a agenților aeronautici civili, efectuează verificări pentru a se asigura că măsurile corectiv/preventive rezultate în urma investigației/cercetării evenimentelor de aviație civilă sunt implementate și efective;
- (8) ASAC emite, atunci când este cazul, în limita atribuțiilor sale, informații, instrucțiuni și/sau proceduri specifice, pentru domeniile aviației civile;
- (9) ASAC ia măsuri, atunci când este cazul, în limita atribuțiilor sale, privind amendarea sau completarea reglementărilor, procedurilor, manualelor, AIP etc.

CAPITOLUL 3. PROCEDURA DE RAPORTARE**RAC-REAC 0050 Raportarea obligatorie a accidentelor și incidentelor grave de aviație civilă**

- (1) Orice accident de aviație civilă se raportează de către persoana fizică sau juridică care a constatat sau a fost informat despre producerea accidentului, direct la ASAC.
Raportarea se face:
 - a. telefonic cât mai curând posibil, la telefoanele operaționale ale ASAC; și
 - b. în scris în maxim 6 ore, prin orice mijloace de comunicare la ASAC.
- (2) Incidentele grave (conform listei prezentate în Anexa III) sau care sunt apreciate de raportor ca fiind grave se raportează similar cu accidentele (vezi RAC-REAC 0050 (1)).
- (3) Schema generală de raportare a accidentelor și incidentelor grave este prezentată în Anexa IV - A.

RAC-REAC 0055 Raportarea obligatorie a incidentelor de aviație civilă

- (1) Orice incident se raportează intern de către persoana care a constatat sau a fost informat despre producerea incidentului în conformitate cu procedurile interne de raportare către funcție / compartiment intern responsabil de colectarea raporturilor interne. Este recomandat utilizarea formularelor din Anexa V.
- (2) Rapoartele individuale care îndeplinesc criteriile prezentelor reglementări se transmit la ASAC, în termen de 72 de ore de la constatarea incidentului, prin grija funcției / compartimentului intern responsabil cu colectarea rapoartelor interne. Raportarea către ASAC se face utilizând formularele din Anexa V și va conține, pe cât posibil, informațiile precizate în formulare.
- (3) Schema generală de raportare obligatorie a incidentelor de aviație civilă, este prezentată în Anexa IV - B.

RAC-REAC 0060 Raportarea voluntară a evenimentelor de aviație civilă

- (1) Orice persoană este încurajată să raporteze voluntar funcției / compartimentului intern, și / sau direct către ASAC, orice eveniment în care a fost implicat, la care a fost martor sau a fost informat și pe care îl percepe ca o amenințare reală sau potențială pentru siguranța zborului;
- (2) Sistemul de raportare voluntară nu utilizează un formular specific, dar acolo unde este posibil, se va utiliza unul din formularele Anexei V. Raportul voluntar va conține, pe cât posibil, informațiile relevante asupra evenimentului și datele de identificare și contact ale raportorului;
- (3) ASAC, în cazul raportării voluntare a unui eveniment de aviație civilă, asigură confidențialitatea informațiilor și utilizarea lor doar cu acordul raportorului (date de identificare ale raportorului, nume ale altor persoane implicate, etc.);
- (4) Dacă persoana care raportează voluntar un eveniment de aviație civilă nu dorește ca identitatea sa să fie publică, ea are posibilitatea transmiterii raportării direct cătreeful Direcției operațiunilor zbor ASAC, cu mențiunea „CONFIDENȚIAL”, în plic închis și sigilat; raportorul va fi contactat de Inspectorul ASAC pentru a discuta evenimentul raportat și va fi stabilită desfășurarea ulterioară a acțiunilor;

Raportul inițial va fi distrus, iar în baza de date se va înregistra evenimentul, clasificat CONFIDENȚIAL, F R DATE DE IDENTIFICARE ALE RAPORTORULUI;

- (5) Schema generală de raportare voluntară a evenimentelor de aviație civilă este prezentată în Anexa IV - C.

RAC-REAC 0065 Formulare utilizate pentru raportarea evenimentelor de avia ie civil

Pentru a facilita o raportare uniform a evenimentelor de avia ie civil , din punct de vedere al formatului i al informa iilor, se vor utiliza formularele din Anexa V dup cum urmeaz :

- (1) **Formularul REAC-01:** AIR SAFETY REPORT împreun cu una din sec iunile A, B, C, D, E, F, în func ie de tipul evenimentului, în cazul evenimentelor legate de operarea, între inerea, repara ia i fabricarea aeronavelor (ANEXA I).
- (2) **Formularul REAC-02:** ATS OPERATIONAL OCCURRENCE REPORT pentru evenimentele ATM, raportate de personalul de control trafic aerian i informare (ANEXA II).
- (3) **Formularul REAC-03:** ATS TECHNICAL OCCURRENCE REPORT pentru evenimentele specifice ATM, raportate de personalul tehnic al furnizorului de servicii ATS (ANEXA II, pct. (3)).

NOTA: *pentru raportările interne, agenții aeronautici civili pot utiliza formulare proprii, care însă trebuie se cuprindă cel puțin câmpurile de informații din formularele de mai sus.*

CAPITOLUL 4. TRATAREA INFORMA IILOR PRIVIND EVENIMENTELE DE AVIA IE CIVIL**RAC-REAC 0070 Gestionarea informa iilor**

- (1) Colectarea, evaluarea, procesarea, depersonalizarea și stocarea informa iilor privind evenimentele de avia ie civil prin sistemul de raportare obligatorie/voluntar , este responsabilitatea ASAC.
- (2) ASAC stochează raport rile evenimentelor de avia ie civil într-o bază de date unică , ce va conține inclusiv accidentele și incidentele grave de avia ie civil .
- (3) Baza de date menționată la RAC-REAC 0070 (2) de mai sus, se constituie utilizând aplicația pusă la dispoziție de Comunitatea Europeană – ECCAIRS (European Commission Civil Aviation Reporting System), în scopul asigurării compatibilității cu bazele de date ale autorităților competente ale țărilor partenere sau organizațiilor internaționale de avia ie civil la care Republica Moldova este membră .

RAC-REAC 0075 Schimbul de informa ii

- (1) ASAC este organismul desemnat în vederea schimbului de informa ii privind evenimentele de avia ie civil stocate în baza de date menționată la RAC-REAC 0070 (2), cu organismele internaționale de avia ie civil , autoritățile de stat ale țărilor partenere.
- (2) Ori de câte ori este necesar, urmare a informa iilor conținute în raportul privind un eveniment de avia ie civil , ASAC va notifica autoritățile de stat competente:
 - a. din țara în care s-a avut loc evenimentul,
 - b. din țara unde este înmatriculată aeronava,
 - c. din țara unde este fabricată aeronava, și/sau,
 - d. din țara unde este certificată operatorul aeronavei.

RAC-REAC 0080 Diseminarea informa iilor

- (1) Au acces la informa iile privind evenimentele de avia ie civil colectate, în conformitate cu prevederile RAC-REAC 0070 și RAC-REAC 0075, ASAC și orice autoritate sau organizație cu responsabilități privind siguranța zborului sau investigarea tehnică a accidentelor și incidentelor;
- (2) Fără prejudiciu dreptului la informare, ASAC poate permite accesul, general sau restricționat, la informa iile cuprinse în baza de date cu scopul:
 - a. furnizării informa iilor necesare persoanelor fizice sau juridice pentru îmbunătățirea siguranței zborului;
 - b. limitării difuzării datelor strict la ceea ce este necesar utilizatorului în scopul asigurării unui grad corespunzător de confidențialitate a informa iilor;
- (3) ASAC va publica anual un raport conținând informa ii privind evenimentele de avia ie civil colectate prin sistemul de raportare obligatorie/voluntar , în scopul informării publicului asupra nivelului de siguranță din avia ia civil ;
- (4) ASAC va decide oportunitatea publicării rapoartelor de investigație tehnică a evenimentelor de avia ie civil , depersonalizate.

RAC-REAC 0085 Protecția informa iilor

- (1) ASAC are obligația, în conformitate cu legislația națională , să asigure confidențialitatea informa iilor colectate, și să utilizeze NUMAI pentru obiectivul prezentelor reglementări.

- (2) Numele sau adresele persoanelor fizice nu vor fi stocate în baza de date unic , indiferent de tipul/clasificarea evenimentului sau tipul raport rii (obligatorie sau voluntar).
- (3) F r a contraveni legisla iei penale aplicabile, se va evita declan area de proceduri de urm rire penal referitor la înc lc ri nepremeditate sau involuntare ale legii, ce au fost observate numai ca urmare a raport rii obligatorii/voluntare, cu excep ia cazurilor dovedite de neglijen grav .
- (4) Persoanele care raporteaz evenimente de avia ie civil despre care au cuno tin NU VOR SUFERI prejudicii, de orice natur , din partea angajatorului.
- (5) Prevederile de mai sus se vor aplica f r a contraveni legisla iei na ionale privind accesul la informa ii al autorit ilor judiciare.

RAC-REAC 0090 Activit i ulterioare raport rii evenimentelor de avia ie civil

- (1) Investiga ia tehnic a accidentelor i incidentelor grave de avia ie civil se efectueaz direct de c tre ASAC, conform RAC-AAII aplicabile la data producerii evenimentului.
- (2) Agentul aeronautic civil are obliga ia de a desf ura o cercetare/investiga ie proprie intern imediat pentru orice eveniment care a afectat sau poate afecta siguran a zborului, în vederea stabilirii de m suri corective necesare pentru prevenirea unor evenimente similare.
- (3) ASAC poate efectua, direct sau indirect prin delegare, investiga ia tehnic a altor evenimente decât accidente sau incidente grave, dac apreciaz c cercetarea/investiga ia proprie intern nu a identificat cauzele reale ale evenimentului, iar m surile corective nu sunt adecvate i suficiente.
- (4) În urma analizei informa iilor din baza de date constituit prin colectarea raport rilor obligatorii/voluntare, ASAC poate desf ura activit i de inspec ie i/sau audit, în conformitate cu atribu iile i responsabilit ile specifice.
- (5) Agen ii aeronautici civili au obliga ia de a se asigura c m surile corective necesare stabilite în urma cercet rii/investiga iei sunt implementate i efective.
- (6) ASAC are obliga ia de a verifica dac m surile corective necesare stabilite în urma cercet rii/investiga iei sunt implementate i efective.

CAPITOLUL 5. DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

RAC-REAC 0095 Dispoziții finale și tranzitorii

- (1) Omiterea raportării evenimentelor de aviație civilă de către cei care au această obligație, sau obstrucționarea raportării, se sancționează conform prevederilor legislației aplicabile la data producerii evenimentului.
- (2) Anexele I, II, III, IV și V fac parte integrantă din prezentele regulamente.
- (3) ASAC are obligația transmiterii către toți agenții aeronautici civili a numerelor de telefon, fax, adrese de e-mail operative, precum și adresele poștale, la data intrării în vigoare a prezentelor regulamente.

LISTA EVENIMENTELOR DE AVIA IE CIVIL LEGATE DE OPERAREA, ÎNTRE INEREA, REPARAREA I FABRICAREA UNEI AERONAVE

Nota 1. Această listă de evenimente raportabile nu trebuie considerată completă sau definitivă; orice alte evenimente care se consideră că pot conduce la situații periculoase pentru siguranța zborului trebuie, de asemenea, raportate.

Nota 2. În cadrul acestei Anexe nu sunt incluse accidentele.

Nota 3. Anexa cuprinde exemple de cerințe de raportare privind operarea, întreținerea, reparația și fabricația aeronavelor.

Nota 4. Evenimentele raportabile sunt acelea unde siguranța operării a fost sau ar fi putut fi afectată sau ar fi putut conduce la o situație periculoasă. Dacă raportorul consideră că un eveniment nu pune în pericol siguranța operării însă acel eveniment se repetă într-o altă circumstanță asemănătoare și conduce la apariția unei situații periculoase, atunci evenimentul trebuie raportat. Ce este considerat a fi raportabil într-o anumită categorie a unui produs, component sau dispozitiv poate să nu fie raportabil în alta, iar prezența sau absența unui singur factor, de natură umană sau tehnică, poate transforma un eveniment într-un accident sau incident grav.

Nota 5. Certificările operaționale specifice (de exemplu: RVSM, ETOPS, RNAV) sau anumite programe de întreținere ori de proiectare pot include cerințe specifice de raportare pentru cedări sau funcționări defectuoase asociate certificărilor sau programelor.

Prezenta anexă cuprinde:

- A) Opera iunile de zbor;
- B) Tehnica aeronautic ;
- C) Între inerea i repararea aeronavelor;
- D) Servicii, facilit i i servicii la sol pentru naviga ia aerian .

(A) Opera iunile de zbor: evenimentele trebuie raportate de echipajul aeronavei utilizând Formularul REAC-01: AIR SAFETY REPORT**(1) Operarea aeronavei****i. Manevre de evitare:**

- a. risc de coliziune cu o alt aeronav , teren ori alt obiect sau o situa ie nesigur care necesit efectuarea unei manevre de evitare;
- b. o manevr de evitare necesar pentru a evita coliziunea cu o alt aeronav , teren sau alt obiect;
- c. o manevr de evitare pentru a evita alte situa ii nesigure.

ii. Incidente la decolare sau aterizare, incluzând:

- a. ateriz rile din motive de precau ie sau for ate;
- b. incidente precum contactul cu solul înaintea pragului pistei, dep irea limitelor pistei sau ie irea lateral de pe pist ;
- c. decol ri, decol ri întrerupte, ateriz ri sau încerc ri de aterizare pe o pist închis , ocupat sau incorect ;
- d. p trunderi neautorizate pe pist .

- iii. Imposibilitatea de a atinge parametrii prevăzuți în timpul decolării sau urcării inițiale.
- iv. Zborul în limită de combustibil, imposibilitatea transferului de combustibil sau a utilizării întregii cantități de combustibil.
- v. Pierderea controlului asupra aeronavei (inclusiv parțial sau temporar) indiferent de cauză.
- vi. Evenimente produse aproape de/sau peste V1 care conduc sau pot conduce la o situație periculoasă (exemple: decolare întreruptă, lovirea a fuselajului posterior, pierdere de putere la motoare etc.).
- vii. Manevra „Go around” care produce situații periculoase sau potențial periculoase.
- viii. Abateri semnificative neintenționate de la viteza, traiectoria dorită sau altitudine (cu mai mult de 300 ft) indiferent de cauză.
- ix. Coborârea sub înălțimea/altitudinea de decizie sau sub înălțimea/altitudinea de coborâre minimă referință vizual cerută.
- x. Pierderea orientării pozitionale față de poziția curentă sau față de altă aeronavă.
- xi. Întreruperea comunicației între membrii echipajului de zbor (CRM) sau între membrii echipajului de zbor și alții (echipajul de cabină, pasagerii, controlul traficului aerian, personal tehnic).
- xii. Aterizare dur – o aterizare în urma căreia este necesară o „verificare după aterizare dur”.
- xiii. Depășirea diferenței admisibile între cantitățile de combustibil din grupele de rezervoare.
- xiv. Setarea incorectă a unui cod SSR sau a unei scale secundare a altimetrului.
- xv. Programarea incorectă a echipamentului utilizat pentru calculele de navigație, introducerea eronată de date în acest echipament sau utilizarea de date incorecte.
- xvi. Recepționarea sau interpretarea incorectă a mesajelor radiotelefonice.
- xvii. Defecțiuni sau funcționări incorecte ale sistemului de combustibil afectând alimentarea cu combustibil și/sau transvazarea combustibilului.
- xviii. Deplasarea neintenționată a aeronavei de pe suprafața pavată.
- xix. Coliziunea dintre o aeronavă și orice altă aeronavă, vehicul sau alt obiect de la sol.
- xx. Acționarea accidentală sau incorectă a oricărei comenzi.
- xxi. Imposibilitatea de a realiza configurația dorită a aeronavei pentru oricare fază a zborului (exemple: trenul de aterizare și trapele sale, flapsuri, stabilizatoare reglabile, voleți etc.).
- xxii. Un pericol sau un potențial pericol care rezultă ca o consecință a unei simuleări voluntare a condițiilor de cedare, în scopul verificării sistemelor sau în scopuri de antrenament.
- xxiii. Vibrații anormale.
- xxiv. Intrarea în funcțiune a oricărui sistem de avertizare primară asociat cu manevrarea aeronavei (exemplu: avertizare de configurație, avertizarea de limită de viteză – „stick shaker” – avertizarea de viteză maximă etc.) cu excepția cazurilor când:
 - a. echipajul constată că indicația a fost falsă, iar reacția echipajului la această alarmă falsă nu a condus la o situație periculoasă;
 - b. sistemul de avertizare a fost acționat în scop de test sau antrenament.
- xxv. Semnal de avertizare al GPWS/TAWS într-una din situațiile de mai jos:
 - a. aeronava se apropie de sol mai mult decât a fost planificat sau anticipat;
 - b. avertizarea s-a produs în condiții meteorologice instrumentale sau în condiții de noaptea și s-a constatat că este rezultatul unei viteze mari de coborâre (modul 1);
 - c. avertizarea rezultă în urma neselectării trenului de aterizare sau a poziției de aterizare a flapsurilor la momentul corespunzător pe panta de apropiere (modul 4);
 - d. orice deficiență sau pericol care apare ori poate apărea ca rezultat al reacției echipajului la avertizare (exemplu: posibil spațiu de siguranță redus față de o altă

aeronav aflat în trafic). Această situa ie poate include orice tip sau mod de avertizare (exemplu: semnal autentic, prin interferen sau fals).

- xxvi. Semnal de alert al GPWS/TAWS în cazul oric rei dificult i sau situa ii periculoase, care apare sau care poate apare în cazul reac iei echipajului la avertizare.
- xxvii. Rezolu ia ACAS;
- xxviii. Incidente provocate de jetul de reac ie sau suflul elicei i care au ca rezultat deterior ri sau r niri grave.

(2) Situa ii de urgen

- i. Foc, explozii, fum, vapori toxici sau noxe chiar i când focul a fost stins.
- ii. Folosirea oric rei proceduri nestandard de c tre echipajul de zbor sau de cabin pentru a controla o situa ie de urgen când:
 - a. procedura exist , dar nu este folosit ;
 - b. procedura nu exist ;
 - c. procedura exist , dar este incomplet sau necorespunz toare;
 - d. procedura este incorect ;
 - e. este folosit o procedur incorect .
- iii. Existenta unor proceduri necorespunzatoare destinate a fi utilizate în situa ii de urgen , inclusiv în scop de între inere, antrenament sau teste.
- iv. Un eveniment care conduce la o evacuare de urgen .
- v. Depresurizare.
- vi. Folosirea unui echipament de urgen sau folosirea unei proceduri de urgen în scopul rezolv rii situa iei în spe .
- vii. O împrejurare care conduce la declararea unei st ri de urgen (MAYDAY)
- viii. Func ionarea necorespunz toare a oric rui sistem sau echipament de urgen , inclusiv toate u ile de ie ire, precum i iluminarea, aceasta incluzând i scopurile de între inere, antrenament sau teste.
- ix. Împrejur rile în care este necesar utilizarea oxigenului, pentru situa ii de urgen , de c tre oricare membru al echipajului.

(3) Incapacitatea echipajului – “crew incapacitation”

- i. Incapacitatea oric rui membru al echipajului de zbor incluzând i aceea care survine înainte plec rii dac este considerat a avea influen în incapacitatea membrilor echipajului dup decolare.
- ii. Incapacitatea oric rui membru al echipajului de cabin care-l fac incapabil îndeplinirii îndatoririlor în situa ii de urgen .

(4) R niri

Evenimente care au drept consecin sau pot conduce la r niri semnificative ale pasagerilor ori membrilor echipajului i care nu sunt considerate raportabile ca accident.

(5) Fenomene meteorologice

- i. O desc rcare electric atmosferic , care are ca rezultat avarierea aeronavei sau defectarea oric rui sistem esen ial.
- ii. Grindin , care duce la avarierea aeronavei sau defectarea oric rui sistem esen ial.

- iii. Turbulen e puternice, care determin r nirea pasagerilor sau membrilor echipajului sau în urma c reia este necesar „verificarea aeronavei dup situa ii de turbulen ”.
- iv. Vânt de forfecare.
- v. Givraj, având ca urmare manevrarea dificil , avarierea aeronavei sau scoaterea din func iune ori func ionarea defectuoas a oric rui system esen ial.

(6) **Securitate**

- i. Interven ii ilicite asupra unei aeronave, incluzând amenin area cu bomb sau deturnare;
- ii. Dificult i în controlul pasagerilor afla i sub influen a b uturilor alcoolice ori a drogurilor, violen i sau care nu respect regulile;
- iii. Descoperirea unui obiect suspect.

(7) **Alte evenimente**

- i. Repetarea unui anumit eveniment, care produs izolat nu este raportabil, dar care datorit frecven ei repet rii constituie un poten ial pericol.
- ii. Ciocnirea cu o pas re, care are ca rezultat avarierea aeronavei sau scoaterea din func iune ori func ionarea defectuoas a oric rui sistem esen ial.
- iii. Intrarea în siajul altei aeronave.
- iv. Orice alt eveniment, de orice tip, considerat a pune în pericol aeronava i ocupan ii s i de la bord sau persoane de la sol.

(B) Aeronava – tehnic; evenimentele trebuie raportate de echipajul aeronavei/personalul tehnic de între inere utilizând Formularul REAC-01 : AIR SAFETY REPORT

(1) **Defec iuni structurale**

Nu trebuie raportate toate defectele structurale. Este necesar o analiz tehnic pentru a decide când trebuie raportat un defect. Pot fi luate în considerare urm toarele exemple:

- i. Defectul unui element principal de structur (PSE) care nu a fost proiectat s reziste la avarie (element cu durat de exploatare limitat). Elementele principale de structur sunt cele care contribuie semnificativ la preluarea sarcinilor mecanice care apar în zbor, la sol sau sunt determinate de presurizare i a c ror cedare poate duce la o defec iune catastrofal în cazul unei aeronave;
- ii. Defectarea sau deteriorarea care dep e te deteriorarea admisibil a unui PSE, care a fost declarat ca tolerant la deterior ri;
- iii. Deteriorarea sau defectarea peste toleran ele admise a unui element structural, a c rui cedare poate reduce rigiditatea structural în a a m sur încât nu mai sunt realizate condi iile necesare de evitare a oscila iilor aripilor (flutter), sau a unor comenzi inverse sau necontrolate;
- iv. Avarierea sau deteriorarea unui element de structur care poate permite eliberarea unei mase care, aflate în mi care ar putea r ni ocupan ii aeronavei;
- v. Avarierea sau deteriorarea elementelor de structur care pot compromite func ionarea corect a sistemelor;
- vi. Desprinderea în zbor a oric rui element de structur .

(2) **Sisteme**

Se consider urm toarele criterii aplicabile tuturor sistemelor :

- i. Întreruperea funcționării, funcționarea defectuoasă, deteriorarea oricui sistem, subsistem sau ansamblu de echipamente care împiedică aplicarea corespunzătoare a procedurilor standard.
- ii. Imposibilitatea echipajului de a controla sistemul, de exemplu:
 - a. acțiuni necomandate;
 - b. reacție incorectă sau incompletă, incluzând limitări ale mișcării sau rezistenței;
 - c. pierderea controlului;
 - d. întreruperi mecanice sau avarii.
- iii. Defecțiuni sau deteriorări ale unei funcții a unui sistem, care îndeplinesc mai multe funcții.
- iv. interferență între/sau cu alte sisteme.
- v. Defecțiuni sau deteriorări ale unui sistem de protecție sau de urgență asociat unui sistem al aeronavei.
- vi. Pierderea redundanței sistemului.
- vii. Orice eveniment rezultat în urma evoluției neașteptate a unui sistem.
- viii. În cazul aeronavelor având sisteme, subsisteme sau ansamble de echipamente unice, întreruperea funcționării ori funcționarea defectuoasă sau orice defect care afectează un sistem, subsistem sau ansamblu de echipamente.
- ix. În cazul aeronavelor cu sisteme, subsisteme sau ansamble de echipamente principale multiple, pierderea sau funcționarea defectuoasă sau orice defect a mai mult de un sistem, subsistem sau ansamblu de echipamente principal.
- x. Declanșarea oricui sistem de avertizare primară asociat sistemelor sau echipamentelor aeronavei, cu excepția cazului când echipajul stabilește că indicația a fost o alarmă falsă și nu a avut ca rezultat dificultăți sau pericole determinate de reacția echipajului la avertizare.
- xi. Scurgeri de lichid hidraulic, carburant, ulei sau alte fluide care au determinat pericol de incendiu sau potențiale contaminări periculoase ale structurii sistemelor sau echipamentelor aeronavei, ori riscuri pentru ocupanți.
- xii. Funcționarea defectuoasă sau deteriorarea oricui sistem de indicare care are ca rezultat transmiterea de informații/indicații eronate către echipaj.
- xiii. Orice defecțiune, funcționare defectuoasă sau deteriorare a unui sistem, important pentru operarea acestuia, în timpul unei faze de zbor critice.
- xiv. Reducerea semnificativă a performanțelor reale ale aeronavei comparativ cu performanțele aprobate, care ar conduce la o situație periculoasă (luând în considerare acuratețea metodei de calcul al performanțelor), incluzând eficacitate de frânare, consum de combustibil, etc.
- xv. Asimetria suprafețelor de comandă (flapsuri, spoiler, volei de bord de atac etc.)

NOTĂ: *Apendixul la această Anexă stabilește o listă cu exemple de evenimente raportabile, ce rezultă din aplicarea acestor criterii generale la sistemele specifice.*

(3) Propulsie (incluzând motoare, elice și sisteme rotor) și sisteme auxiliare de putere (APU).

- i. Întreruperea arderii, oprirea sau funcționarea defectuoasă a oricui motor
- ii. Supraturarea sau imposibilitatea de a comanda turatia oricui component cu viteză de rotație mare, ca de ex: APU, air starter, climatizor, turbină, elice sau rotor.
- iii. Cedarea sau funcționarea defectuoasă a oricui component al unui motor sau propulsor, având consecința una sau mai multe dintre următoarele:
 - a. nereînerea de componente/fragmente;

- b. incendiu intern sau extern necontrolat sau sc p ri de gaze fierbin i;
 - c. trac iune într-o direc ie diferit fa de comanda pilotului;
 - d. nefunc ionarea sau func ionarea accidental a reversoarelor de jet;
 - e. imposibilitatea de control a puterii, trac iunii sau tura iei;
 - f. deteriorarea structurii de fixare a motorului;
 - g. pierderea par ial sau complet a unei p r i importante a grupului propulsor;
 - h. fum dens sau concentr ri de produse toxice, suficiente pentru a determina incapacitatea echipajului ori a pasagerilor;
 - i. imposibilitatea opririi unui motor prin proceduri normale;
 - j. imposibilitatea repornirii unui motor opera ional.
- iv. O pierdere de putere/trac iune, schimbare sau oscila ie necomandate, clasificate ca `o pierdere a comenzii de trac iune sau putere (LOTC), în urm toarele cazuri:
- a. pentru o aeronav cu un singur motor;
 - b. atunci când se consider excesive pentru evolu ia dat ;
 - c. când poate afecta mai mult de un motor la o aeronav multimotor, în special în cazul unei aeronave bimotor;
 - d. pentru o aeronav multimotor unde, motoarele de acela i fel sau similare, sunt folosite într-o evolu ie în care evenimentul poate fi considerat periculos sau critic.
- v. Orice defect al unui piese cu durat de serviciu limitat , care determin înlocuirea piesei înainte de expirarea duratei totale de serviciu.
- vi. Defecte simple, care pot genera o rat atât de mare a opririlor de motor în zbor, încât exist posibilitatea opririi a mai mult de un motor în timpul aceleia i zbor.
- vii. Nefunc ionarea la primirea comenzii sau func ionarea accidental a unui limitator sau al unui dispozitiv de comand a motorului.
- viii. Dep irea limitelor parametrilor motorului.
- ix. Deterior ri produse de obiecte str ine (FOD).

(4) Elice i transmisii

- i. Cedarea sau func ionarea defectuoas a unei componente de elice sau grup propulsor, având ca rezultat:
 - a. supraturarea elicei;
 - b. rezisten la înaintare excesiv ;
 - c. o trac iune în direc ia opus celei comandate de pilot;
 - d. desprinderea elicei sau a unei p r i majore din aceasta;
 - e. o cedare determinând un dezechilibru excesiv;
 - f. o mi care neinten ionat a palelor elicei sub pozi ia de pas minim în zbor stabilit;
 - g. imposibilitatea punerii în pas drapel a elicei;
 - h. imposibilitatea schimb rii pasului elicei;
 - i. o schimbare necomandat a pasului elicei;
 - j. o fluctua ie necontrolabil a cuplului sau tura iei;
 - k. desprinderea componentelor cu mi care lent .

(5) Rotoare i transmisii

- i. Avariarea sau defec iunea cutiei de transmisie a rotorului principal/prinderii acestuia, care poate conduce la desprinderea în zbor a ansamblului rotor i/sau func ionare defectuoas a comenzii rotorului.
- ii. Avariarea rotorului elicei anticuplu, transmisiei sau a unui sistem echivalent.

(6) Sisteme Auxiliare de Putere (APU)

- i. Oprirea sau defectarea APU în cazul în care funcționarea acestuia în timpul zborului este impusă de cerințe operaționale, ca de ex. ETOPS, MEL.
- ii. Imposibilitatea opririi APU-ului.
- iii. Supraturarea.
- iv. Imposibilitatea pornirii APU-ului când este necesar din punct de vedere operațional.

(7) Factori umani

Orice incident în care o caracteristică sau deficiență de proiectare a aeronavei poate conduce la o eroare în utilizare cu efecte periculoase sau catastrofale.

(8) Alte evenimente

- i. Orice incident în care o caracteristică sau deficiență de proiectare a aeronavei poate conduce la o eroare în utilizare cu efecte periculoase sau catastrofale.
- ii. Un eveniment care în mod normal nu este considerat necesar a fi raportat (exemplu: mobilierul sau echipamentul de cabină, sistemul de alimentare cu apă), care în anumite circumstanțe poate pune în pericol aeronava sau pe ocupanții săi.
- iii. Un incendiu, explozie, fum, gaze toxice sau noxe.
- iv. Oricare alt eveniment care poate pune în pericol aeronava sau care poate afecta siguranța ocupanților aeronavei, siguranța persoanelor sau a bunurilor din vecinătatea aeronavei ori de la sol.
- v. Cedarea sau defectarea sistemului de adresare pasageri.
- vi. Cedarea sistemului de reglaj al scaunului pilotului în timpul zborului.

(C) Întreținerea și reparația aeronavelor; evenimentele trebuie raportate de personalul tehnic de întreținere utilizând Formularul REAC-01 : AIR SAFETY REPORT

- (1) Asamblarea incorectă a părților sau componentelor unei aeronave detectată în timpul inspecției sau procedurilor de verificare destinate altor scopuri.
- (2) Scurgeri de aer fierbinte, ce au ca rezultat avarierea structurii aeronavei.
- (3) Orice defect al unei piese cu durată de serviciu limitată care necesită înlocuirea sa înainte de expirarea duratei totale de serviciu.
- (4) Orice avarii sau deteriorări (ruperi, fisuri, coroziune, exfolieri, dezlipiri etc.) produse din diferite motive (exemplu: flutter, pierderea rigidității, cedarea structurală) a următoarelor:
 - i. structura primară sau PSE (conform Manualului de reparații) acolo unde asemenea avarii sau deteriorări depășesc limitele admise de manualul de reparații și necesită reparație sau o înlocuire parțială ori totală;
 - ii. structura secundară care poate pune în pericol aeronava;
 - iii. motorul, elicea sau sistemul rotor.
- (5) Orice cedare, funcționare defectuoasă ori defect al oricărui sistem sau echipament, sau avarie ori deteriorare a acestora ca rezultat al conformării cu o directivă de navigabilitate sau cu o altă instrucțiune obligatorie, emisă de o autoritate de reglementare, atunci când:
 - i. este depistată pentru prima dată în timpul implementării de către organizația care raportează;
 - ii. dacă la aplicarea ulterioară a cerințelor nu se pot respecta limitele prescrise în instrucțiuni și/sau când procedurile de reparație/rectificări publicate nu sunt disponibile.

- (6) Cedarea oricui sistem sau echipament de urgență, incluzând uși de acces și iluminarea, inclusiv în situațiile de întreținere sau teste.
- (7) Neconformarea sau erori semnificative în conformarea cu procedurile de întreținere cerute.
- (8) Produse, piese, componente și materiale cu origine necunoscută sau suspectă.
- (9) Date de întreținere eronate, incorecte sau insuficiente care pot conduce la erori de întreținere.
- (10) Orice cedare, funcționare defectuoasă sau defect al echipamentului de sol folosit pentru controlul sau verificarea sistemelor ori echipamentelor aeronavei, atunci când inspecția curentă și procedurile de testare cerute nu au identificat în mod clar problema, acolo unde aceasta duce la o situație periculoasă.

(D) Serviciile de navigație aeriană, facilități și deservire la sol

(1) Servicii de navigație aeriană (ANS)

Vezi Anexa II - lista evenimentelor ANS care fac obiectul prezentei reglementări.

(2) Aerodrom și facilități de aerodrom; evenimentele trebuie raportate de echipajul aeronavei/administratorul aerodromului civil

- i. pierderi semnificative de combustibil în timpul procesului de alimentare.
- ii. deteriorări ale facilităților de aerodrom sau răniri provocate de jetul de reacție sau suflul elicei.
- iii. coliziunea unei aeronave în mișcare cu altă aeronavă, vehicul sau facilități de aerodrom.
- iv. obstacole pe suprafața de mișcare a aerodromului (alte aeronave, vehicule, FOD etc) care pot conduce la situații periculoase.
- v. marcarea și/sau balizarea incorectă a obstacolelor/lucrări de pe suprafața de mișcare sau din zonele de servituri aeronautice.
- vi. incursiuni neautorizate la pistă.
- vii. deteriorarea sau funcționarea defectuoasă a sistemului de alimentare electrică, a sistemului luminos de decolare/aterizare.
- viii. deteriorări semnificative ale suprafeței de mișcare care pot conduce la situații periculoase.

(3) Handling pasageri, bagaje și cargo; evenimentele trebuie raportate de echipajul aeronavei/administratorul aerodromului civil/agentul de handling utilizând Formularul REAC-01 : AIR SAFETY REPORT

- i. contaminarea semnificativă a structurii aeronavei, sistemelor sau echipamentului acesteia, ca urmare a manipularii greșite a bagajelor sau mărfurilor.
- ii. încălcarea greșită a pasagerilor, bagajelor sau mărfurilor, cu efecte negative semnificative asupra centrului și/sau masei aeronavei.
- iii. amplasarea incorectă a bagajelor sau containerelor cargo (incluzând bagajele de mână), care poate conduce la periclitarea aeronavei, echipamentului sau ocupanților acesteia sau care stânjenește ori împiedică evacuarea de urgență.
- iv. amplasarea inadecvată a containerelor cargo sau a oricărui obiect transportat în compartimentul cargo al aeronavei.
- v. transportul sau încercarea de transport a bunurilor periculoase contravenind reglementărilor aplicabile, inclusiv etichetarea și ambalarea incorectă a bunurilor periculoase.

- (4) **Handling și deservirea la sol a aeronavei; evenimentele trebuie raportate de echipajul aeronavei/administratorul aerodromului civil/agentul de handling utilizând Formularul REAC-01 : AIR SAFETY REPORT**
- i. cedarea, funcționarea defectuoasă sau defect al echipamentului de sol folosit pentru controlul sau verificarea sistemelor ori echipamentelor aeronavei, atunci când inspecția curentă și procedurile de testare cerute nu au identificat în mod clar problema, acolo unde aceasta duce la o situație periculoasă .
 - ii. neconformarea sau erori semnificative în conformarea cu procedurile cerute de deservirea la sol.
 - iii. alimentarea cu carburant sau alte fluide esențiale (inclusiv oxigen și apă potabilă) contaminate sau de tip incorect.

Urm toarele subparagrafe dau exemple de evenimente raportabile rezultate în urma aplic rii criteriilor generale asupra unui sistem specific, listate în paragraful B al Anexei I.

- (1) Aer condi ionat / ventila ie
 - a. pierderea complet a sistemului de r cire al aparatelor de bord.
 - b. depresurizare.
- (2) Pilot automat
 - a. imposibilitatea pilotului automat de a îndeplini scopul propus atunci când este activat.
 - b. dificult i semnificative de comand a aeronavei raportate de c tre echipaj legate de func ionarea pilotului automat.
 - c. cedarea oric rui dispozitiv de deconectare al pilotului automat.
 - d. schimbarea necomandat a modului de operare al pilotului automat.
- (3) Comunica ii
 - a. cedarea sau defectarea sistemului de adresare c tre pasageri rezultând în incapacitatea sau pierderea comunic rii cu pasagerii.
 - b. pierderea total a comunica iilor în zbor.
- (4) Sistemul electric
 - a. pierderea unuia dintre sistemele de distribu ie (AC/DC).
 - b. pierderea total sau pierderea a mai mult de un sistem generator de electricitate.
 - c. cedarea sistemului generator de electricitate de rezerv (urgen).
- (5) Cabin de pilotaj/Cabin pasageri/Compartiment cargo
 - a. cedarea sistemului de reglaj al scaunului pilotului în timpul zborului.
 - b. cedarea oric rui sistem sau echipament de urgen , inclusiv a sistemului de semnalizare a evacu rii de urgen , al tuturor u ilor de ie ire i a ilumin rii de urgen , etc.
 - c. pierderea capacit ii de fixare a înc rc turii a sistemului cargo.
- (6) Sistemul antiincendiu
 - a. avertiz ri de incendiu cu excep ia celor confirmate imediat a fi false.
 - b. defec iune nedetectat sau defect al sistemului de detec ie/protec ie contra fumului/focului, care poate conduce la reducerea sau pierderea capacit ii de detectare/protec ie contra incendiului.
 - c. absen a avertiz rilor în caz real de incendiu sau fum.
- (7) Comenzi de zbor
 - a. asimetrie a flapsurilor, spoilerelor, vole ilor etc.
 - b. limit ri de mi care, rigiditate sau r spuns slab ori întârziat în func ionarea sistemele primare de comenzi sau în sistemele de compensare i blocare asociate.
 - c. mi c ri necontrolate ale suprafe elor de comand .
 - d. vibra ia suprafe elor de comand , resim it de c tre echipaj.
 - e. deconectarea sau cedarea sistemelor mecanice de comand .

- f. interferențe semnificative cu sistemul normal de comenzi al aeronavei sau degradarea calităților de zbor.
- (8) Sistemul de combustibil
- a. funcționarea defectuoasă a sistemului de indicare a cantității de combustibil rezultând în pierderea totală sau indicarea eronată a cantității de combustibil de la bord.
 - b. scurgeri de combustibil ce au ca rezultat pierderi majore, pericol de foc, contaminări semnificative.
 - c. funcționarea defectuoasă sau defecte a sistemului de largare al combustibilului rezultând în pierderea accidentală de combustibil, pericol de incendiu, contaminare periculoasă a echipamentului aeronavei sau imposibilitatea de largare a combustibilului.
 - d. funcționări defectuoase sau defecte ale sistemului de combustibil cu efect semnificativ asupra alimentării/sau distribuției carburantului.
 - e. imposibilitatea transferului sau folosirii integrale a carburantului utilizabil.
- (9) Sistemul hydraulic
- a. pierderea unui sistem hydraulic (numai ETOPS).
 - b. cedarea sistemului de izolare.
 - c. pierderea a mai mult de un circuit hydraulic.
 - d. cedarea sistemului hydraulic de rezervă.
 - e. extensia accidentală a turbinei antrenate dinamic.
- (10) Sistemul de detectare și protecție împotriva givrajului
- a. pierderea nedetectată sau reducerea performanțelor sistemului de degivrare/antigivrare.
 - b. pierderea a mai mult de unul dintre sistemele de încălzire a senzorilor.
 - c. imposibilitatea de a obține degivrarea simetrică a aripilor.
 - d. acumulare anormală de gheață cu efecte semnificative asupra performanțelor sau manevrabilității.
 - e. afectarea semnificativă a vizibilității echipajului.
- (11) Sistemele de indicare/avertizare/înregistrare
- a. funcționarea defectuoasă sau defect al oricărui sistem de indicare atunci când eronarea semnificativă a indicațiilor pentru echipaj poate conduce la o acțiune necorespunzătoare a echipajului asupra unui sistem esențial.
 - b. pierderea funcției de alertare (roșie) a unui sistem de avertizare.
 - c. pierderea unuia sau mai multor monitoare sau calculatoare implicate în afișarea funcțiilor de avertizare, în cazul unei cabine de pilotaj de ultimă generație (glass cockpit).
- (12) Sistemul trenului de aterizare/frâne/pneuri
- a. incendiu la frâne.
 - b. pierderea semnificativă a eficacității frânelor.
 - c. acțiune de frânare asimetrică care poate conduce la devieri de la traiectorie.
 - d. cedarea sistemului de extensie liberă prin cedere a trenului de aterizare (inclusiv în timpul testelor).
 - e. extensia/escamotarea nedorită a trenului de aterizare sau a trapelor.
 - f. explozia mai multor pneuri.

(13) Sisteme de navigație (incluzând sistemele de apropiere de precizie) și sistemele de măsurare a parametrilor aerodinamici

- a. pierderea totală sau cedări multiple ale echipamentului de navigație.
- b. pierderea totală sau cedări multiple ale echipamentului de date de aer.
- c. indicații eronate în mod semnificativ.
- d. erori de navigație semnificative datorate datelor incorecte sau unor erori de codare a bazei de date.
- e. deviații neașteptate de la traiectorie, în lateral sau pe verticală, care nu sunt un rezultat al acțiunii pilotului.
- f. probleme ale mijloacelor de navigație de la sol care determină erori semnificative de navigație, neasociate cu tranzițiile de la modul de navigație inerțial la modul de radionavigație.

(14) Oxigen pentru aeronave presurizate

- a. pierderea furnizării de oxigen în cabina echipajului.
- b. pierderea furnizării de oxigen pentru un număr semnificativ de pasageri (peste 10%), inclusiv identificarea acestui defect în timpul lucrărilor de întreținere, instruirii sau testelor.

(15) Sistemul de captare a aerului

- a. scurgeri de aer fierbinte care determină avertizarea de incendiu sau deteriorări structurale.
- b. cedarea tuturor sistemelor de captare a aerului.
- c. cedarea sistemului de detectare a pierderilor în sistemul de captare a aerului.

LISTA EVENIMENTELOR LEGATE DE SERVICIILE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

Nota 1. Această listă de evenimente raportabile nu trebuie considerată completă sau definitivă. Trebuie, de asemenea, raportate și oricare alte evenimente despre care cei implicați consideră că îndeplinesc criteriile aplicabile evenimentelor de siguranță.

Nota 2. Acesta Anexă nu include accidentele.

Nota 3. Acesta Anexă include evenimentele privind Sistemele de Navigație Aeriană, care afectează sau pot afecta siguranța zborurilor sau care pot compromite furnizarea Serviciilor de Navigație Aeriană.

Nota 4. Conținutul acestei Anexă nu trebuie să împiedice raportarea oricărui eveniment, situații sau condiții care, în cazul în care s-ar repeta în circumstanțe diferite dar posibile sau dacă ar fi lăsate să continue fără corecții ar putea constitui un pericol pentru siguranța zborurilor.

(1) **Incidente implicând pericolul unei proxime coliziuni (cuprinzând situații specifice unde o aeronavă și/sau o altă aeronavă / solul/un vehicul/o persoană sau obiect) sunt percepute a fi prea apropiate unul de altul; evenimentele trebuie raportate de personalul ATC utilizând Formularul REAC-02 : ATS OPERATIONAL OCCURRENCE REPORT**

- a. încălcarea elementelor minime;
- b. abordare neadecvată;
- c. apropiere de coliziune cu terenul a unui zbor controlat (*near CFIT, near-controlled flight into terrain*);
- d. abordare neautorizată pe pistă, în care au fost necesare acțiuni de evitare;

(2) **Potențial de coliziune sau de o proxima coliziune (cuprinzând situații specifice care se pot transforma în accident sau într-un pericol de apropiere de coliziune dacă o altă aeronavă apare în zonă); evenimentele trebuie raportate de personalul ATC utilizând Formularul REAC-02 : ATS OPERATIONAL OCCURRENCE REPORT**

- a. abordarea neautorizată pe pistă, situație în care nu au fost necesare acțiuni de evitare;
- b. ieșirea din pistă;
- c. abateri ale aeronavei de la autorizarea din partea controlului de trafic aerian;
- d. abateri ale aeronavei de la regulile managementului traficului aerian aplicabile:
 - i. devieri de la procedurile ATM aplicabile publicate;
 - ii. abordarea neautorizată a unei aeronave în spațiul aerian;
 - iii. nerespectarea cerințelor de echipare la bord și de operare cu echipamente ATM specifice, așa cum este specificat prin regulamentele aplicabile.

(3) **Evenimente specifice managementului traficului aerian (cuprinzând acele situații unde capacitatea de a furniza servicii ATM sigure este afectată, incluzând și situațiile unde, prin ansamblu, operarea în siguranță a aeronavei nu a fost periclitată); evenimentele trebuie raportate de personalul ATS- tehnic utilizând Formularul REAC-03 : ATS TECHNICAL OCCURRENCE REPORT**

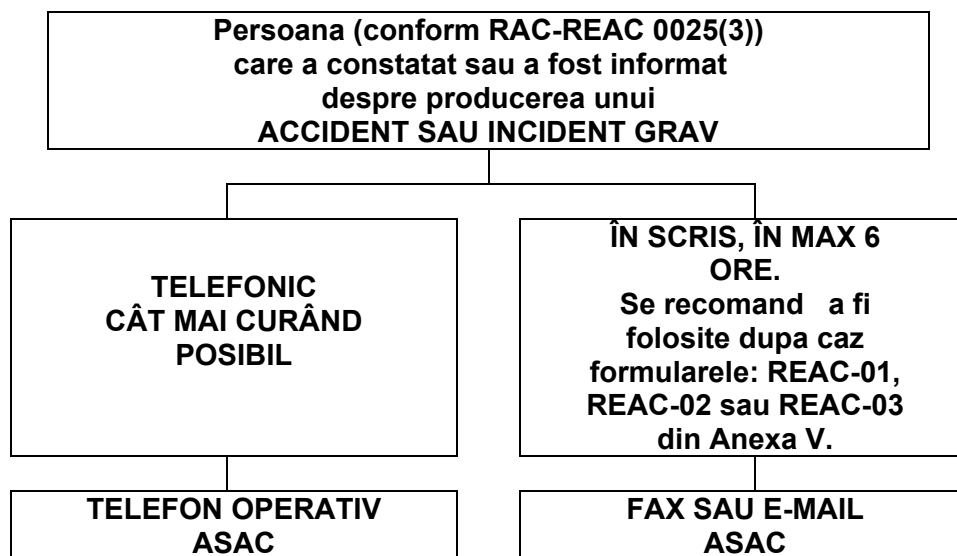
Acestea includ următoarele evenimente:

- a. incapacitatea de a furniza servicii de trafic aerian;
- b. incapacitatea de a furniza servicii de management al spațiului aerian;
- c. incapacitatea de a furniza servicii de management al fluxurilor de trafic aerian;
- d. defecțiuni ale funcțiilor de comunicații;
- e. defecțiuni ale funcțiilor de supraveghere;
- f. defecțiuni ale funcțiilor de procesare și distribuție a datelor;
- g. defecțiuni ale funcțiilor de navigație;
- h. sistemul de securitate ATM;

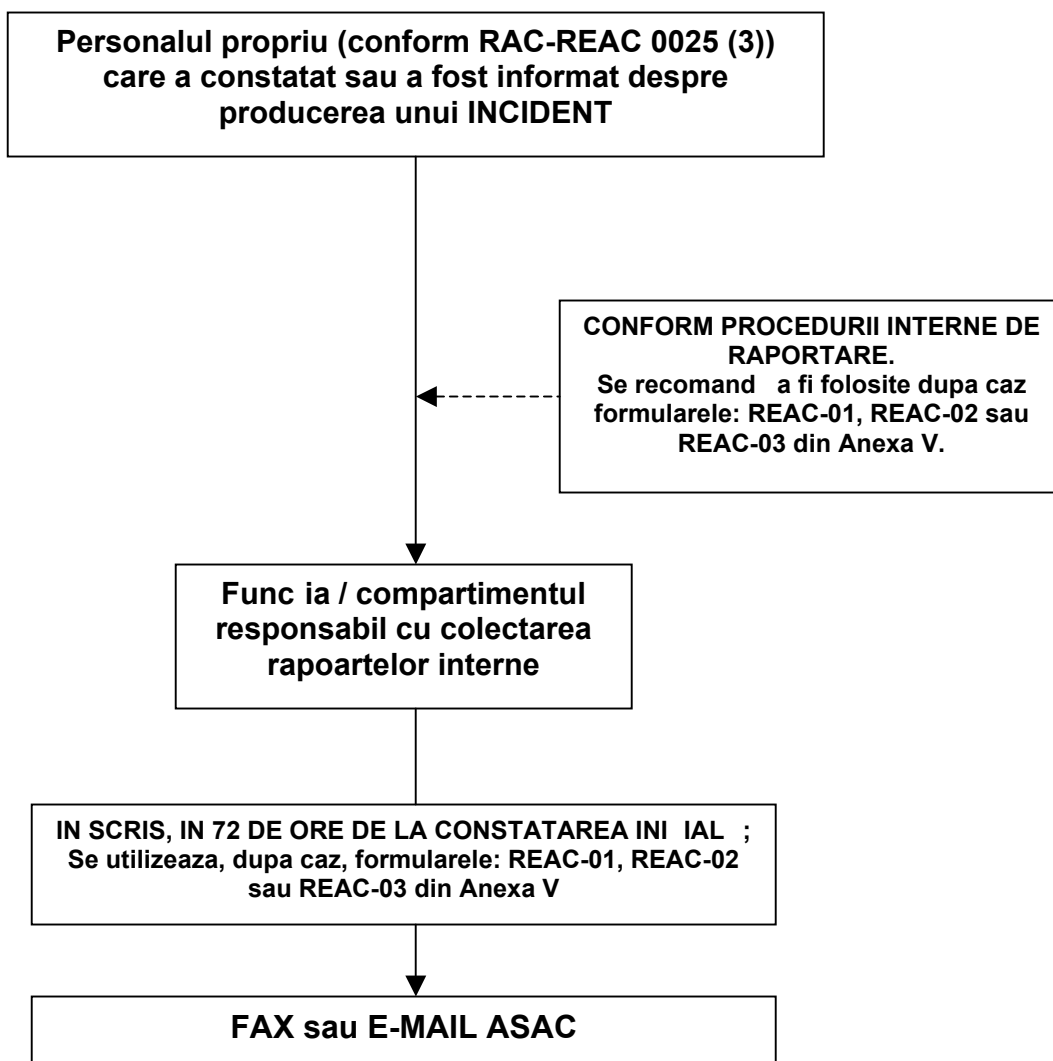
LISTA INCIDENTELOR DE AVIA IE CIVIL CONSIDERATE „INCIDENTE GRAVE”

NOTĂ: Incidentele enumerate mai jos sunt exemple tipice de incidente grave; această listă nu este exhaustivă și servește numai ca orientare pentru definiția incidentului grav.

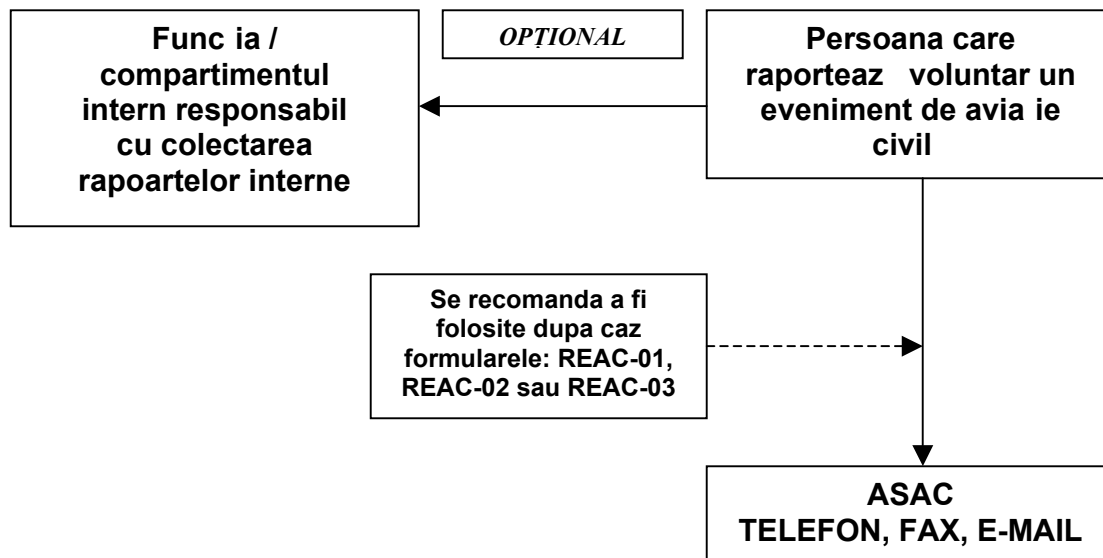
- (1) conflict de trafic aerian (coliziune posibil), care impune o manevr de evitare a abordajului sau a unei situa ii periculoase;
- (2) evitarea în ultimul moment a contactului cu solul în zbor controlat (near CFIT);
- (3) întreruperea decol rii pe o pist închis ori ocupat sau orice decolare în timpul c reia nu au fost asigurate separ rile minime ale aeronavei fa de obstacole;
- (4) încercarea de aterizare sau aterizarea pe o pist închis ori ocupat ;
- (5) defec iuni grave care afecteaz performantele aeronavei în timpul decol rii sau urc rii;
- (6) incendiu sau fum în compartimentele aeronavei sau incendiu la motor, chiar dac acesta a fost stins prin mijloace proprii;
- (7) orice eveniment care impune folosirea de c tre echipajul de conducere a instala iei de oxigen pentru cazuri de urgen ;
- (8) ced ri structurale ale aeronavei, deterior ri sau avarii ale motoarelor, care nu constituie accidente;
- (9) func ionarea necorespunz toare a unuia sau mai multor sisteme ale aeronavei, care afecteaz grav operarea acesteia;
- (10) orice caz de incapacitate, în timpul zborului, a unui membru din echipajul de conducere;
- (11) zborul în limita de combustibil care impune declararea unei st ri de urgen ;
- (12) incidente la decolare sau la aterizare, precum dep irea limitelor pistei de decolare/aterizare;
- (13) ced ri ale sistemelor, fenomene meteorologice, operarea în afara anvelopei de zbor autorizate sau alte evenimente care ar fi putut determina dificult i de control al aeronavei;
- (14) cedarea mai multor subsisteme ale unui sistem redundant indispensabil pentru controlul zborului i al naviga iei aeronavei.

A) SCHEMA GENERAL DE RAPORTARE A ACCIDENTELOR ÎN INCIDENTELOR GRAVE DE AVIAȚIE CIVIL

B) SCHEMA GENERAL DE RAPORTARE A INCIDENTELOR DE AVIA IE CIVIL



C) SCHEMA GENERAL DE RAPORTARE VOLUNTAR A EVENIMENTELOR DE AVIA IE CIVIL



NOT : Dac persoana care raporteaz nu dore te ca identitatea sa s fie public , poate transmite raportul direct c tre eful Direc iei opera iuni de zbor ASAC în plic închis i sigilat cu men iunea CONFIDEN IAL.