

Propuneri privind: Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR-APSA “Aprobarea procedurilor de zbor și a structurilor de spațiu aerian”

Inițiator: **AROPA**

Nr. crt.	Text Existent	Propuneri/Sugestii/Recomandări	Argumentare
1.	2.3 Coordonatorul procesului FP are următoarele atribuții [...] Împreună cu Anexa B, Descrierea Procesului FP, Nr. crt. 2 – Colectarea și validarea datelor Împreună cu Anexa B, Etapele Procesului FP, Etapa 2 – Colectarea și validarea datelor & 2.7 Operatorul de aerodrom desfășoară următoarele activități [...] Împreună cu Anexa B, Descrierea Procesului FP, Nr. crt. 2 – Colectarea și validarea datelor Împreună cu Anexa B, Etapele Procesului FP, Etapa 2 – Colectarea și validarea datelor	1. În cadrul prevederilor menționate, textul existent nu evidențiază clar responsabilitatea Coordonatorului Procesului FP de a valida datele aeronautice utilizate în cadrul Procesului FPD astfel cum a fost cerut în mod explicit de către autoritatea competentă în cadrul unor proiecte punctuale. 2. Anexa B – Descrierea Procesului FP, Nr. crt. 2, specifică faptul că „Organizația de proiectare procură și validează datele necesare proiectării procedurilor de zbor”. Din acest text reiese faptul că doar organizația de proiectare este cea care realizează procesul de validare al datelor aeronautice. 3. De asemenea, nu este specificat în Anexa B, atât în Descrierea Procesului FP (Nr. crt. 2), cât și în Etapele Procesului FP (Etapa 2), realizarea efectivă a validării datelor aeronautice în conformitate cu cerințele aplicabile, precum și faptul că trebuie să existe ca și ieșiri un document care să include dovezi cu privire la faptul că validarea a fost realizată. Fără acest document, nu se poate trece la următoarea etapă (Etapa 3 – Elaborarea conceptului procedurii de zbor). 4. Adăugarea în Anexa B și a cerinței de validare a datelor de obstaculare și teren de către operatorul de aerodrom, în conformitate cu Reg. (UE) nr. 139/2014, împreună cu evidențe care să confirme acest lucru drept ieșiri. De asemenea, adăugarea operatorului de aerodrom drept parte implicată și referința Reg. (UE) 139/2014. Se adaugă alineat nou: Art. 2.3. lit j) validează datele de teren și obstaculare în conformitate cu cerințele aferente privind calitatea datelor și transmite evidențele către organizația de proiectare pentru a fi incluse în documentația de aprobare.	Propunerile au la bază faptul că organizația de proiectare se confruntă la momentul actual cu situația în care aprobarea procedurilor de zbor instrumental este condiționată de includerea în pachetul de aprobare a evidențelor privind validarea datelor aeronautice realizate și de către Coordonatorul Procesului FP, pe lângă cele realizate de organizația de proiectare. Din forma actuală a prevederilor nu reiese în mod clar responsabilitatea Coordonatorului FP de a valida aceste date conform cerințelor aplicabile organizației de proiectare. Propunerile au ca scop înțelegerea mai clară a etapei de colectare și validare a datelor, precum și ieșirile care demonstrează îndeplinirea acestei etape, precum și responsabilitățile tuturor părților implicate.

		Se adaugă alineat nou: Art 2.7, lid d) se asigură că datele de teren și obstaculare furnizate organizațiilor de proiectare a procedurilor de zbor și coordonatorului procesului FP sunt colectate, menținute și furnizate în conformitate cu cerințele aplicabile ale Regulamentului (UE) nr. 139/2014, precum și cu actele subsecvente acestuia. Se adaugă alineat nou: Art 4.4.17. Operatorii de aerodrom se asigură că datele de teren și obstaculare furnizate de către aceștia respectă cerințele aplicabile ale Regulamentului (UE) nr. 139/2014, precum și cu actele subsecvente acestuia, punând la dispoziție evidențele aferente coordonatorului procesului FP, precum și organizației de proiectare. Se amendează: Anexa B. Etapa 2. Colectare și validare date. Organizația de proiectare procură și validează datele necesare proiectării procedurilor de zbor. Coordonatorul procesului FP validează datele de teren și obstaculare. Se adaugă alineat nou: Anexa B. Etapa 2. Colectare și validare date. Intrări: Pentru datele provenite de la operatorul de aerodrom, evidențe cum că acestea au fost colectate, menținute, validate și furnizate în conformitate cu Reg. (UE) 139/2014 Anexa B. Etapa 2. Colectare și validare date. Ieșiri: - Evidențele aplicării procesului de validare și verificare a datelor aeronautice realizat de organizația de proiectare - Evidențele aplicării procesului de validare și verificare a datelor de teren și obstaculare realizat de coordonatorul procesului FP	
2.	1.3.2. Definiții	Se adaugă alineat nou: xx. integralitatea datelor – Conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 2017/373, Anexa I, pct. 151;	Având în vedere că este unul din attributele ce fac parte din cerințele DQR, ar trebui adăugat.

3.	4.4. Cerințe privind datele aeronautice și informațiile aeronautică	Se adaugă alineat nou: 4.4.18. În cazul în care, în urma verificării și validării, organizația de proiectare constată că datele aeronautice, inclusiv datele de teren și obstaculare, nu respectă una sau mai multe cerințe de calitate aplicabile (precizie, acuratețe, rezoluție, integritate, trasabilitate sau completitudine), acesta poate solicita furnizarea unui nou set de date sau a unor date corectate, după caz, înainte de continuarea procesului de proiectare, sau pe parcursul procesului de proiectare, dacă acesta a fost început și noi constatări au apărut.	De asemenea, ar trebui adăugat și un paragraf prin care organizația de proiectare poate solicita originatorilor de date un set nou care să respecte toate cerințele dacă constată că setul de date primit nu respectă cerințele DQR.
3.	4.6. Cerințe privind proiectarea procedurilor de zbor	Se adaugă alineat nou: 4.6.4. În conformitate cu cea mai recentă politică ICAO, diferențe naționale semnificative față de Doc 8168 sunt notificate în AIP Romania. Acolo unde sunt necesare îndrumări suplimentare, departamentul responsabil AACR va putea fi abordat pentru clarificare. De asemenea, în conformitate cu prevederile FPD.TR.100, AACR, în calitate de autoritate competentă, a elaborat următoarele criterii de proiectare aplicabile în FIR București: 1. Metoda de determinare a altitudinilor de urcare pentru procedurile cu viraj. 2. Toate criteriile de proiectare prezentate în prevederile Doc. OACI 8168, ediția în vigoare, având ca obiect "shall" vor fi aplicate și interpretate de către organizația de proiectare proceduri de zbor instrumental având caracter obligatoriu, respectiv "shall" fiind înlocuit cu "should". 3. Elementele prezente în Doc. OACI 8168, ediția în vigoare, ce pot fi supuse interpretărilor, vor fi stabilite, de comun acord, împreună cu părțile interesate, prin intermediul unei decizii oficiale emise de către AACR aplicabilă tuturor furnizorilor de servicii de proiectare proceduri de zbor instrumental ce își desfășoară activitatea în FIR București.	1. Având în vedere situațiile nestructurate și complexe, în care criteriile existente în reglementările aplicabile sunt neclare, lipsesc sau sunt incomplete, prin organizarea consultărilor colective se aduce în discuție o cantitate mai mare de informații relevante, iar prin oficializarea concluziilor rezultate se elimină astfel unele estimări/interpretări diferite. 2. Prin adoptarea acestui paragraf se încurajează comunicarea directă, eficientă și transparentă dintre AACR și părțile interesate în proiectarea procedurilor de zbor.
4.	4.7. Cerințe privind documentația de proiectare 4.7.1. Documentația de proiectare cuprinde:	Pct. 4.7.1, pct.b), alin. 15: 15. diferențele de la standardele de proiectare existente, motivele pentru care s-a optat pentru aceste abateri, precum și evaluarea de siguranță a impactului acestor diferențe asupra	Pct. 4.7.1, pct.b), alin. 15: Luând în considerare proiectele la care organizația de proiectare a participat, în eventualitatea în care se consideră o

b) documentația necesară pentru asigurarea transparenței în ceea ce privește datele aeronautice și informațiile aeronautice, detaliile și ipotezele utilizate în activitatea de proiectare propriu-zisă, referitoare la: 15. diferențele de la standardele de proiectare existente, motivele pentru care s-a optat pentru aceste abateri, precum și evaluarea de siguranță a impactului acestor diferențe asupra siguranței procedurilor de zbor;	siguranței procedurilor de zbor; Notă: Diferențele de la standardele de proiectare existente sunt consultate cu AACR în prealabil, în vederea obținerii deciziei oficiale, precum și aprobării acestora din partea AACR.	modificare de la standardele în vigoare, aceasta necesită aprobare și consultare AACR, întrucât analizele de siguranță asupra impactului sunt considerate insuficiente. De asemenea, pentru o mai bună colaborare între AACR și organizația de proiectare, considerăm consultările în prealabil ca o metodă de mitigare a riscurilor ce pot apărea în acest proces.
---	---	---

	21. documentația suplimentară necesară verificării din zbor a procedurilor de zbor	Pct. 4.7.1, pct.b), alin. 21: 21. documentația suplimentară necesară verificării din zbor a procedurilor de zbor conform elementelor expuse la pct. 6.3.6.	Pct. 4.7.1, pct.b), alin. 21: În vederea eliminării posibilelor inadverdențe în ceea ce privește documentația suplimentară verificării din zbor a procedurilor de zbor, vă rugăm să detaliați/actualizați acest punct în mod explicit. În cazul în care elementele prezente la pct. 6.3.6. sunt considerate de către autoritatea competentă ca fiind complete, vă rugăm să faceți referire la pct. 6.3.6.
5.	4.10.10. Cerințe privind pregătirea personalului care execută validarea din zbor	Propunem să introduceți în reglementare elementele cerinței FPD.OR.115, pct (b) după cum urmează: 4.10.10.7. În cazul în care se consideră necesară efectuarea validării din zbor, furnizorul FPD se asigură că aceasta este efectuată de un pilot competent. [FPD.OR.115, pct (b)]	Conformarea cu cerințele europene exprimate prin AMC & GM to Part-FPD.
6.	6.2.6. Durata etapei de analiză a documentației de aprobare se prelungește cu intervalele de timp în care organizația de proiectare pune la dispoziție datele și informațiile suplimentare solicitate de AACR.	6.2.6. Durata etapei de analiză a documentației de aprobare se prelungește cu intervalele de timp în care organizația de proiectare pune la dispoziție datele și informațiile suplimentare solicitate de AACR. Datele și informațiile suplimentare solicitate de AACR trebuie să fie transmise în mod explicit către organizația de proiectare în raportul de analiză.	Prin adoptarea acestui paragraf se încurajează transmiterea modificărilor complete din etapa de analiză în vederea îmbunătățirii procesului de proiectare în cel mai eficient mod posibil și în termen minim.

7.	6.2.7. Etapa de analiză a documentației de aprobare se finalizează prin raport. Acesta trebuie să cuprindă: a) constatările rezultate în urma analizei documentației de aprobare; b) propunerea de aprobare, de respingere a procedurii de zbor sau solicitarea de modificare în vederea eliminării neconformităților identificate; c) necesitatea efectuării sau nu a verificării din zbor a procedurii de zbor; d) elemente care trebuie avute în vedere pe timpul etapei de verificare din zbor (atunci când aceasta este necesară).	Se amendează: 6.2.7. Etapa de analiză a documentației de aprobare se finalizează prin raport. Acesta trebuie să cuprindă: a) constatările rezultate în urma analizei documentației de aprobare; b) propunerea de aprobare, de respingere a procedurii de zbor sau solicitarea de modificare în vederea eliminării neconformităților identificate; c) argumentarea scrisă a deciziei AACR ce cuprinde referințele constatărilor, solicitări de clarificări, precum și solicitări de modificări ale documentației de proiectare; d) necesitatea efectuării sau nu a verificării din zbor a procedurii de zbor; e) elemente care trebuie avute în vedere pe timpul etapei de verificare din zbor (atunci când aceasta este necesară).	Propunerea introducerii unei argumentări scrise din partea AACR are ca scop clarificarea eventualelor elemente ce nu sunt prezente în reglementările aplicabile, precum și alte neconcordanțe sau interpretări. În acest mod, procesul de analiză AACR este ușurat, iar posibilele neînțelegeri privind elementele contextuale din reglementările aplicabile sunt eliminate. De asemenea, dorim să punctăm și faptul că, prin aceasta propunere, procesul de aprobare/modificare a documentației, se va îmbunătăți considerabil datorită unui schimb constructiv de idei între părțile implicate ce se va face în mod clar și concis.
8.	6.2.13. AACR transmite coordonatorului procesului FP scrisoarea de aprobare sau de respingere a procedurii de zbor, în termen de 5 zile lucrătoare de la achitarea tarifului aferent.	Se amendează: 6.2.13. AACR transmite coordonatorului procesului FP, precum și organizației de proiectare, scrisoarea de aprobare sau de respingere a procedurii de zbor, în termen de 5 zile lucrătoare de la achitarea tarifului aferent. 6.2.14. În cazul în care AACR nu aprobă o procedură de zbor, se vor demara consultații între AACR, operatorul de aerodrom, organizația de proiectare și celelalte părți interesate, în vederea soluționării neclarităților identificate.	1. Prin adoptarea acestui paragraf se incurajeaza comunicarea directă, eficiență și transparență dintre AACR și organizația de proiectare proceduri de zbor. 2. Această propunere a fost inspirată din alte reglementări europene.

9.	6.3. Verificarea din zbor a procedurilor de zbor 6.3.1. În scopul exercitării atribuțiilor de supervizare, AACR execută verificarea din zbor a procedurilor de zbor instrumental care se implementează în FIR București. Verificarea din zbor se execută în baza unui contract de prestări servicii încheiat cu coordonatorul procesului FP. AACR execută verificarea din zbor cu mijloace proprii sau închiriate. Ansamblul aeronavă – sistem de verificări din zbor cu care se execută verificarea din zbor a unei proceduri de zbor trebuie să aibă capacitatea de a verifica din zbor procedura respectivă de zbor.	6.3.1. Verificarea din zbor a procedurilor de zbor instrumental care se implementează în FIR București se execută de către AACR sau o entitate competentă în baza unui contract de prestări servicii încheiat cu coordonatorul procesului FP. AACR execută verificarea din zbor cu mijloace proprii sau închiriate. Ansamblul aeronavă – sistem de verificări din zbor cu care se execută verificarea din zbor a unei proceduri de zbor trebuie să aibă capacitatea de a verifica din zbor procedura respectivă de zbor.	În prezent, reglementările europene nu impun ca verificarea din zbor să fie efectuată exclusiv de către Autoritatea Aeronautică Civilă Națională. Mai mult decât atât, organizațiile independente trebuie să dețină un certificat în baza Reg. (UE) 2017/373, cu completările și modificările ulterioare, pentru a presta serviciile de validare din zbor în cadrul statelor membre EASA. Considerăm că responsabilitatea efectuării acestei activități nu poate fi limitată la o singură entitate. În acest sens, solicităm ca AACR să aprobe posibilitatea efectuării acestei activități și de alte companii competente. Luând în considerare contextul economic și reglementările europene privind activitatea din domeniul aviației civile, considerăm că încurajarea concurenței în domeniu ar conduce la reducerea tarifelor și o creștere a calităților serviciilor prestate.
----	---	--	---

10.	6.3.3. Pachetul de date și informații necesare executării verificării din zbor a procedurii de zbor va fi furnizat de către solicitant. Pachetul de date și informații cuprinde: e) procedura de zbor instrumental codată corespunzător specificațiilor tehnice ale sistemului de management al zborului de la bordul avionului utilizat pentru verificarea din zbor.	Propunem ștergerea punctul e) din paragraful 6.3.3. ca fiind incorect în raport cu realitatea.	Din experiența programului SPICE, putem spune că furnizorii de servicii de codare (Jepessen, Collins) au fost surprinși de ideea ca un terț se implică în acest proces, și nu enitatea care este titularul abonamentului FMS. De asemenea, se plătesc costuri adiționale în ceea ce privește subscripțiile, e.g. AACR are o subscripție pentru aeronava deținută la Rockwell Collins, iar organizațiile de proiectare plătesc subscripții adiționale (care se plătesc anual) pentru aceeași aeronavă pentru a coda un număr limitat de proceduri de zbor instrumental.
11.	6.3.6. [...] e) confirmarea marcării pe reprezentarea grafică a procedurii de zbor a obstacolelor existente pe traiectul fiecărui segment al procedurii de zbor instrumental;	6.3.6. [...] e) confirmarea marcării pe reprezentarea grafică a procedurii de zbor a obstacolelor critice sau semnificative existente pe traiectul fiecărui segment al procedurii de zbor instrumental;	Pe traiectul fiecărui segment al procedurii de zbor se analizează un număr considerabil de obiecte, obstacole și puncte de teren. Publicarea tuturor acestora duce la o supraîncărcare a hărții. Din acest motiv, prin adoptarea acestei completări se aduce o claritate asupra numărului și tipului de obstacole care trebuie reprezentate pe hartă, precum și numărul acestora.
12.	6.3.7. La finalul etapei de verificare din zbor se întocmește un raport, care cuprinde observațiile rezultate, respectiv propunerea de aprobare / respingere a procedurii de zbor sau solicitarea de modificare, după caz.	Se adaugă alineat nou: 6.3.8. În cazul în care AACR declară o procedură de zbor instrumental „NOT USABLE”: Se va furniza către coordonatorul procesului FP și către organizația de proiectare, raportul tehnic integral al procedurii declarată neutilizabilă care să conțină informații cu privire la metodologia de validare și observațiile echipajului, precum și traiectoria 4D înregistrată (date temporale, de poziție, precum și	1. Prin adoptarea acestui paragraf se încurajează comunicarea directă, eficiență și transparență dintre AACR, coordonatorul procesului FP și organizația de proiectare proceduri de zbor. 2. Această propunere a fost inspirată din alte reglementări europene.

		de altitudi și viteze), în conformitate cu ICAO Doc 9906, vol 5. Se vor demara consultații între AACR, operatorul de aerodrom, organizația de proiectare și celelalte părți interesate, în vederea soluționării situației identificate.	3. Definirea și comunicarea raportului tehnic integral în urma validării din zbor este esențială pentru evaluarea obiectivă a neconformităților constatate și identificarea cauzelor care determină discrepanțe între proiectarea propriu-zisă versus execuția procedurii proiectate. De asemenea, o colaborare post-validare între organizația de proiectare, coordonatorul procesului FP și organizația care efectuează zborul de validare este o bună practică și un element cheie pentru eficientizarea întregului proces FP.
13.	6.5. Pregătirea personalului AACR 6.5.1. Personalul AACR cu atribuții de analiză a documentației de aprobare trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: a) să fi absolvit cursuri de pregătire PANS-OPS de bază, specifice tipului de proceduri pe care le avizează; b) să-și mențină nivelul cunoștințelor necesare analizei documentației de aprobare prin absolvirea cursurilor de pregătire recurentă.	6.5. Pregătirea personalului AACR 6.5.1. Personalul AACR cu atribuții de analiză a documentației de aprobare trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: a) să fi absolvit cursuri de pregătire PANS-OPS de bază, specifice tipului de proceduri pe care le avizează; b) să-și mențină nivelul cunoștințelor necesare analizei documentației de aprobare prin absolvirea cursurilor de pregătire recurentă, precum și pregătire OJT.	Având în vedere complexitatea și schimbările constante la care este supus Doc. OACI 8168, considerăm că pregătirea personalului AACR ar trebui să fie supusă aceluiași cerințe ca și cele pentru personalul proiectant de proceduri de zbor instrumental. Considerăm că personalul AACR angajat să aprobe procedurile de zbor instrumental trebuie să aibă o experiență practică de 5 ani.

VicePreședinte AROPA