



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 194 (XXXVIII) — Nr. 631

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Joi, 30 iulie 2026

SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
ACTE ALE SENATULUI	
8. — Decizie pentru modificarea și completarea anexei la Decizia președintelui Senatului nr. 5/2026 privind convocarea Senatului în sesiune extraordinară	2
9. — Decizie pentru completarea anexei la Decizia președintelui Senatului nr. 5/2026 privind convocarea Senatului în sesiune extraordinară	3
DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE	
Decizia nr. 762 din 11 decembrie 2025 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 22 alin. (1) din Legea nr. 203/2018 privind măsuri de eficientizare a achitării amenzilor contravenționale	3–5
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
700. — Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, interimar, pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-TABP „Transportul aerian al bunurilor periculoase”, ediția 5/2026	6–15

ACTE ALE SENATULUI**PARLAMENTUL ROMÂNIEI****SENATUL****DECIZIE****pentru modificarea și completarea anexei la Decizia președintelui Senatului nr. 5/2026
privind convocarea Senatului în sesiune extraordinară**

În temeiul dispozițiilor art. 66 alin. (2) și (3) din Constituția României, republicată, precum și ale art. 84 din Regulamentul Senatului, aprobat prin Hotărârea Senatului nr. 28/2005, republicat,

președintele Senatului decide:

Articol unic. — Anexa la Decizia președintelui Senatului nr. 5/2026 privind convocarea Senatului în sesiune extraordinară, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 597 din 22 iulie 2026, cu completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La punctul I, după punctul 7 se introduc șapte noi puncte, pct. 8-14, cu următorul cuprins:

„8. propunere legislativă privind unele măsuri fiscal-bugetare, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative (L454/28.07.2026)

9. Lege pentru completarea Ordonanței Guvernului nr. 57/2002 privind cercetarea științifică și dezvoltarea tehnologică și pentru modificarea și completarea Legii nr. 183/2024 privind statutul personalului de cercetare, dezvoltare și inovare (L335/29.09.2025) — reexaminare/7.07.2026 (la solicitarea Președintelui României)

2. La punctul II, proiectul programului de lucru se modifică și va avea următorul cuprins:

„Luni, 27 iulie 2026

ora 14:00 —
până la epuizarea
ordinii de zi

Lucrări în Plenul Senatului

(la sediul Senatului și online)

— dezbateră inițiativelor legislative înscrise în ordinea de zi

— vot final

Lucrări în comisiile permanente

(la sediul Senatului și online)

— întocmirea avizelor și rapoartelor asupra inițiativelor legislative; documentarea și soluționarea unor probleme repartizate comisiilor

Marti, 28 iulie-miercuri, 29 iulie 2026

Lucrări în comisiile permanente

(la sediul Senatului și online)

— întocmirea avizelor și rapoartelor asupra inițiativelor legislative; documentarea și soluționarea unor probleme repartizate comisiilor

Joi, 30 iulie 2026

Lucrări în Plenul Senatului

(la sediul Senatului și online)

— dezbateră inițiativelor legislative înscrise în ordinea de zi

— vot final

Lucrări în comisiile permanente

(la sediul Senatului și online)

— întocmirea avizelor și rapoartelor asupra inițiativelor legislative; documentarea și soluționarea unor probleme repartizate comisiilor

Vineri, 31 iulie 2026

Lucrări în comisiile permanente

(la sediul Senatului și online)

— întocmirea avizelor și rapoartelor asupra inițiativelor legislative; documentarea și soluționarea unor probleme repartizate comisiilor”

PREȘEDINTELE SENATULUI

MIRCEA ABRUDEAN

București, 29 iulie 2026.

Nr. 8.

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

SENATUL

DECIZIE

**pentru completarea anexei la Decizia președintelui Senatului
nr. 5/2026 privind convocarea Senatului în sesiune
extraordinară**

În temeiul dispozițiilor art. 66 alin. (2) și (3) din Constituția României, republicată, precum și ale art. 84 din Regulamentul Senatului, aprobat prin Hotărârea Senatului nr. 28/2005, republicat,

președintele Senatului decide:

Articol unic. — La proiectul ordinii de zi prevăzut la pct. I al anexei la Decizia președintelui Senatului nr. 5/2026 privind convocarea Senatului în sesiune extraordinară, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 597 din 22 iulie 2026, cu modificările și completările ulterioare, după punctul 14 se introduce un nou punct, punctul 15, cu următorul cuprins:

„15. proiectul de Lege privind Codul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor (L195/2023, PL-x nr. 418/2023)”.

PREȘEDINTELE SENATULUI

MIRCEA ABRUDEAN

București, 30 iulie 2026.

Nr. 9.

DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

DECIZIA Nr. 762

din 11 decembrie 2025

**referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 22 alin. (1) din Legea nr. 203/2018
privind măsuri de eficientizare a achitării amenzilor contravenționale**

Elena-Simina Tănăsescu	— președinte
Asztalos Csaba-Ferenc	— judecător
Mihai Busuioc	— judecător
Mihaela Ciochină	— judecător
Dacian-Cosmin Dragoș	— judecător
Dimitrie-Bogdan Licu	— judecător
Gheorghe Stan	— judecător
Cristina Cătălina Turcu	— magistrat-asistent

Cu participarea reprezentantului Ministerului Public, procuror Ioana Codruța Dărăngă.

1. Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 22 alin. (1) din Legea nr. 203/2018 privind măsuri de eficientizare a achitării amenzilor contravenționale, excepție ridicată de Victor-Mihai Bălănescu în Dosarul nr. 16.747/211/2018 al Tribunalului Cluj — Secția mixtă de contencios administrativ și fiscal, de conflicte de muncă și asigurări sociale și care formează obiectul Dosarului Curții Constituționale nr. 458D/2020.

2. La apelul nominal lipsesc părțile. Procedura de înștiințare este legal îndeplinită.

3. Președintele Curții acordă cuvântul reprezentantului Ministerului Public, care pune concluzii de respingere, ca inadmisibilă, a excepției de neconstituționalitate, arătând că este vorba despre interpretarea legii, respectiv dacă dispozițiile criticate trebuie aplicate singular sau prin coroborare cu alin. (2) al aceluiași articol, chestiune care intră în competența instanței care analizează fondul.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, constată următoarele:

4. Prin Decizia civilă nr. 1.491/A/2019 din 22 octombrie 2019, pronunțată în Dosarul nr. 16.747/211/2018, **Tribunalul Cluj — Secția mixtă de contencios administrativ și fiscal, de conflicte de muncă și asigurări sociale a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 22 alin. (1) din Legea nr. 203/2018 privind măsuri de eficientizare a achitării amenzilor contravenționale.** Excepția a fost ridicată de Victor-Mihai Bălănescu într-o cauză având ca obiect apelul împotriva unei sentințe civile prin care a fost respinsă plângerea formulată

împotriva unui proces-verbal de constatare și sancționare a contravenției, apel în cadrul căruia autorul a solicitat aplicarea prevederilor art. 22 alin. (2) din Legea nr. 203/2018, care îi creează o situație mai favorabilă, solicitare care a fost respinsă pentru motivul că art. 22 alin. (1) din același act normativ prevede că pentru procesele-verbale întocmite anterior intrării în vigoare a Legii nr. 203/2018 aplicarea și executarea sancțiunii contravenționale se supun prevederilor legale în vigoare la momentul întocmirii actului de constatare.

5. **În motivarea excepției de neconstituționalitate**, autorul acesteia arată că a introdus plângere împotriva procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției prevăzute la art. 2 pct. 25 din Legea nr. 61/1991 pentru sancționarea faptelor de încălcare a unor norme de conviețuire socială, a ordinii și liniștii publice, respectiv a faptei de tulburare a liniștii locatarilor prin producerea de larmă și vociferări la nivel ridicat. În art. 9 din Legea nr. 61/1991 se prevedea, la data introducerii plângerii, că dispozițiile acestei legi se întregesc cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu excepția dispozițiilor privind plata a jumătate din minimul amenzii. După introducerea plângerii a intrat în vigoare Legea nr. 203/2018, care prevede în art. 22 alin. (2) că, de la data intrării în vigoare a acesteia, contravenientul poate achita jumătate din minimul amenzii prevăzute de lege și în acele situații în care actul normativ de stabilire a contravențiilor nu prevedea expres această posibilitate. De asemenea, art. 20 pct. 10 din Legea nr. 203/2018 a modificat art. 28 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001, în sensul în care contravenientul poate achita, în termen de cel mult 15 zile de la data înmânării sau comunicării procesului-verbal, jumătate din minimul amenzii prevăzute de actul normativ. Deși art. 22 alin. (2) din Legea nr. 203/2018 prevede că de la data intrării în vigoare a acesteia contravenientul poate achita jumătate din minimul amenzii prevăzute de lege și în acele situații în care actul normativ de stabilire a contravențiilor nu prevedea expres această posibilitate, prin art. 22 alin. (1) din Legea nr. 203/2018, supus controlului în prezenta cauză, se prevede că pentru procesele-verbale întocmite anterior intrării în vigoare a acestei legi, aplicarea și executarea sancțiunii contravenționale se supun prevederilor legale în vigoare la momentul întocmirii actului de constatare, înlăturându-se astfel de la aplicare prevederile art. 22 alin. (2) care reprezintă legea contravențională mai favorabilă. Or, acest ultim alineat este o normă de drept material deoarece vizează direct sancțiunea aplicabilă chiar dacă creează un beneficiu pentru care este necesară și manifestarea de voință a contravenientului, fiind evident mai favorabilă, și ar fi trebuit să se poată aplica retroactiv. În aceste condiții, prevederile art. 22 alin. (1) din Legea nr. 203/2018 sunt evident neconstituționale deoarece legiuitorul nu poate, prin texte legale tranzitorii, să înfrângă principiul constituțional al legii contravenționale mai favorabile. Se invocă, în acest sens, cele reținute de Curtea Constituțională prin Decizia nr. 932 din 14 decembrie 2006.

6. **Tribunalul Cluj — Secția mixtă de contencios administrativ și fiscal, de conflicte de muncă și asigurări sociale** apreciază că textul de lege criticat este neconstituțional în măsura în care limitează posibilitatea contravenientului de a achita jumătate din minimul amenzii prevăzute de lege pentru acele situații în care actul normativ de stabilire a contravențiilor nu prevedea expres această posibilitate.

7. Potrivit prevederilor art. 30 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, actul de sesizare a fost comunicat președinților celor două Camere ale Parlamentului, Guvernului și Avocatului Poporului,

pentru a-și exprima punctele de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

8. **Guvernul** consideră că excepția de neconstituționalitate este inadmisibilă, arătând că alin. (1) al art. 22 din Legea nr. 203/2018 (care reglementează exclusiv „aplicarea și executarea sancțiunii contravenționale”) nu poate fi interpretat și aplicat izolat, făcându-se abstracție de prevederile alin. (2) al aceluiași articol. Prin art. 22 alin. (2) din Legea nr. 203/2018 i se creează un beneficiu contravenientului, pentru care este necesară însă și manifestarea de voință a acestuia, concretizată în achitarea efectivă a jumătate din minimul amenzii într-un interval de 15 zile. Prin urmare, așa cum este construită norma tranzitorie din cuprinsul art. 22 alin. (1) din Legea nr. 203/2018, nu se poate admite că aceasta ar conține prevederi care să împiedice aplicarea retroactivă a legii contravenționale mai favorabile. Dincolo de aceste elemente, după cum a statuat Curtea Constituțională în cazuri similare, stabilirea legii mai favorabile revine instanței judecătorești investite cu soluționarea litigiului, aceasta fiind singura în măsură să aprecieze cu privire la aplicabilitatea, în funcție de împrejurările cauzei, a unei legi sau a alteia.

9. **Președinții celor două Camere ale Parlamentului și Avocatul Poporului** nu au transmis punctele de vedere solicitate.

CURTEA,

examinând actul de sesizare, punctul de vedere al Guvernului, raportul întocmit de judecătorul-raportor, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, reține următoarele:

10. Curtea Constituțională a fost legal sesizată potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție, precum și ale art. 1 alin. (2), ale art. 2, 3, 10 și 29 din Legea nr. 47/1992, să soluționeze excepția de neconstituționalitate.

11. **Obiectul excepției de neconstituționalitate** îl constituie dispozițiile art. 22 alin. (1) din Legea nr. 203/2018 privind măsuri de eficientizare a achitării amenzilor contravenționale, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 647 din 25 iulie 2018, care au următorul conținut: „*Pentru procesele-verbale întocmite anterior intrării în vigoare a prezentei legi, aplicarea și executarea sancțiunii contravenționale se supun prevederilor legale în vigoare la momentul întocmirii actului de constatare.*”

12. În opinia autorului excepției, dispozițiile de lege criticate contravin prevederilor constituționale cuprinse în art. 15 alin. (2) referitor la principiul neretroactivității legii, cu excepția legii penale sau contravenționale mai favorabile.

13. Examinând excepția de neconstituționalitate, Curtea observă că în jurisprudența sa a respins ca inadmisibile excepții de neconstituționalitate cu același obiect și critici similare, referitoare, în esență, la încălcarea principiului constituțional cuprins în art. 15 alin. (2), care permite retroactivitatea legii contravenționale mai favorabile. Cu acele prilejuri, Curtea a observat circumstanțele cauzelor în care excepția a fost ridicată și a reținut că argumentele autorilor excepției privesc de fapt probleme de interpretare și aplicare a legii la speța dedusă judecării, ce intră în competența de soluționare a instanței care a sesizat-o, motiv pentru care a pronunțat soluția mai sus menționată (a se vedea Decizia nr. 465 din 13 iulie 2023, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1120 din 12 decembrie 2023, Decizia nr. 141 din 16 martie 2022, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 630 din 27 iunie 2022 și Decizia nr. 166 din 21 martie 2024, publicată în

Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1075 din 28 octombrie 2024).

14. Procedând în mod similar, Curtea observă, în prezenta cauză, că autorul a introdus plângere împotriva procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției prevăzute la art. 2 pct. 25 din Legea nr. 61/1991 pentru sancționarea faptelor de încălcare a unor norme de conviețuire socială, a ordinii și liniștii publice, respectiv fapta de tulburare a liniștii locatarilor prin producerea de larmă, vociferări la nivel ridicat. Art. 9 din Legea nr. 61/1991 prevedea, la data introducerii plângerii, că dispozițiile acestei legi se întregesc cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001, cu excepția dispozițiilor privind plata a jumătate din minimul amenzii. După introducerea plângerii contravenționale a intrat în vigoare Legea nr. 203/2018, care prevede în art. 22 alin. (2) că *„De la data intrării în vigoare a prezentei legi, contravenientul poate achita jumătate din minimul amenzii prevăzute de lege și în acele situații în care actul normativ de stabilire a contravențiilor nu prevedea expres această posibilitate”*. Autorul a solicitat aplicarea acestor prevederi, însă instanța care a sesizat Curtea a apreciat că acestea nu se pot aplica deoarece textul criticat, respectiv art. 22 alin. (1) din Legea nr. 203/2018, prevede că pentru procesele-verbale întocmite anterior intrării în vigoare a Legii nr. 203/2018 aplicarea și executarea sancțiunii contravenționale se supun prevederilor legale în vigoare la momentul întocmirii actului de constatare.

15. Curtea constată că prin Decizia nr. 166 din 21 martie 2024, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1075 din 28 octombrie 2024, paragraful 18, a reținut că adoptarea Legii nr. 203/2018 are semnificația unei schimbări de paradigmă în executarea sancțiunii amenzii în dreptul contravențional. Dacă înainte de adoptarea sa, potrivit art. 28 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001, contravenientul putea achita, pe loc sau în termen de cel mult 48 de ore de la

data încheierii procesului-verbal ori, după caz, de la data comunicării acestuia, jumătate din minimul amenzii prevăzute în actul normativ cu condiția ca această posibilitate să fie menționată în mod expres în actul normativ de stabilire a contravențiilor, după adoptarea sa, prin art. 22 alin. (2) din Legea nr. 203/2018, practic, legiuitorul a optat pentru generalizarea beneficiului plății a jumătate din minimul amenzii prevăzute de lege, indiferent dacă această posibilitate era reglementată în mod expres sau nu era reglementată în actul care stabilește fapta contravențională.

16. Curtea a mai reținut, de asemenea, că sintagma „executarea sancțiunii contravenționale” include atât achitarea benevolă a amenzii, cât și diverse proceduri specifice executării silite, cum ar fi, de exemplu, solicitarea adresată executorilor judecătorești sau proceduri de executare directă de către autoritățile fiscale. Cu privire la acestea din urmă, reglementate prin norme de procedură, legiuitorul a optat în mod justificat pentru aplicarea normelor în vigoare la momentul întocmirii actului de constatare, așa cum prevede textul de lege supus controlului. Curtea a reținut că sintagma „executarea sancțiunii contravenționale” are un sens foarte larg, iar Legea nr. 203/2018 trebuie aplicată fără a face abstracție de prevederile art. 22 alin. (2) din aceasta.

17. Aplicând aceste considerente în prezenta cauză, Curtea reține că aplicarea textului de lege criticat fără a ține cont de art. 22 alin. (2) din Legea nr. 203/2018, care dă efect principiului constituțional al aplicării legii contravenționale mai favorabile de către instanța care a judecat fondul cauzei, nu reprezintă o chestiune de constituționalitate, ci o problemă de interpretare și aplicare a legii la speța dedusă judecății, ce intră în competența de soluționare a instanței care a sesizat Curtea Constituțională, astfel că excepția urmează să fie respinsă ca inadmisibilă.

18. Pentru considerentele expuse mai sus, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, precum și al art. 1-3, al art. 11 alin. (1) lit. A.d) și al art. 29 din Legea nr. 47/1992, cu unanimitate de voturi,

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge, ca inadmisibilă, excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 22 alin. (1) din Legea nr. 203/2018 privind măsuri de eficientizare a achitării amenzilor contravenționale, excepție ridicată de Victor-Mihai Bălănescu în Dosarul nr. 16.747/211/2018 al Tribunalului Cluj — Secția mixtă de contencios administrativ și fiscal, de conflicte de muncă și asigurări sociale.

Definitivă și general obligatorie.

Decizia se comunică Tribunalului Cluj — Secția mixtă de contencios administrativ și fiscal, de conflicte de muncă și asigurări sociale și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Pronunțată în ședința din data de 11 decembrie 2025.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE
ELENA-SIMINA TĂNĂSESCU

Magistrat-asistent,
Cristina Cătălina Turcu

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

ORDIN

pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-TABP „Transportul aerian al bunurilor periculoase”, ediția 5/2026

În temeiul art. 4 alin. (1) lit. b) și i) din Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian, cu modificările și completările ulterioare, și al art. 9 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor și infrastructurii, interimar, emite prezentul ordin.

Art. 1. — Se aprobă Reglementarea aeronautică civilă română RACR-TABP „Transportul aerian al bunurilor periculoase”, ediția 5/2026, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Regia Autonomă „Autoritatea Aeronautică Civilă Română” și persoanele fizice sau juridice implicate în transportul aerian de bunuri periculoase vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 3. — (1) La data intrării în vigoare a prezentului ordin, Ordinul ministrului transporturilor nr. 488/2015 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-TABP „Transportul aerian al bunurilor periculoase”, ediția 4/2015, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 235 din 7 aprilie 2015, se abrogă.

(2) Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

p. Ministrul transporturilor și infrastructurii, interimar,
Horațiu-Lucian Cosma,
secretar de stat

București, 17 iulie 2026.
Nr. 700.

ANEXĂ

REGLEMENTAREA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ RACR-TABP „Transportul aerian al bunurilor periculoase”, ediția 5/2026

Preambul

1. Activitatea aeronautică civilă pe teritoriul și în spațiul aerian național este reglementată prin Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian, cu modificările și completările ulterioare, prin acte normative interne din domeniu, precum și prin prevederile Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, denumită în continuare *Convenția de la Chicago*, și ale altor convenții și acorduri internaționale la care România este parte.

2. Reglementările aeronautice civile române sunt elaborate, emise sau adoptate în conformitate cu prevederile și recomandările Convenției de la Chicago, ale altor convenții și acorduri internaționale la care România este parte, în vederea asigurării unui cadru unitar, coerent și modern pentru elaborarea și dezvoltarea sistemului național de reglementări aeronautice civile.

3. În conformitate cu prevederile Legii nr. 21/2020 privind Codul aerian, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare *Codul aerian*, și în scopul reglementării domeniului aviației civile, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate sa de autoritate de stat în domeniul aviației civile, emite reglementări aeronautice civile române cu caracter obligatoriu pentru toți participanții la activitățile aeronautice civile și conexe, precum și pentru persoanele care desfășoară activități în zonele supuse servituților aeronautice civile.

4. Autoritatea Aeronautică Civilă Română, denumită în continuare AACR, este autoritate delegată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru asigurarea aplicării

reglementărilor aeronautice civile naționale, precum și pentru supravegherea respectării lor de către persoanele juridice și fizice, române sau străine, care furnizează servicii sau produse pentru aviația civilă din România, realizând astfel funcția de supraveghere a siguranței în domeniul aviației civile.

5. Prezenta reglementare a fost elaborată în temeiul prevederilor Codului aerian și pentru implementarea standardelor și practicilor recomandate prevăzute în anexa 18 la Convenția de la Chicago, în vederea stabilirii cerințelor care trebuie îndeplinite de participanții la transportul aerian de bunuri periculoase în România.

CAPITOLUL 1 Definiții/Acronime

1.1. Definiții

Atunci când sunt folosiți în prezenta reglementare, termenii de mai jos au următorul înțeles:

1. *accident în care sunt implicate bunuri periculoase* — un eveniment asociat sau corelat cu transportul aerian al bunurilor periculoase care conduce la răni grave, decesul unei persoane, pagube majore materiale sau pentru mediu;

2. *aeronavă cargo* — orice aeronavă, alta decât o aeronavă destinată transportului de pasageri, care transportă diverse bunuri;

3. *aeronavă destinată transportului de pasageri* — o aeronavă care transportă orice persoană, alta decât un membru al echipajului, un angajat al operatorului într-o misiune oficială,

un reprezentant autorizat al autorității aeronautice naționale sau o persoană care însoțește încărcătura;

4. *furnizori de servicii de handling la sol* — persoane juridice angajate, în baza unui contract, să efectueze în numele operatorului aerian activități la sol care implică sau ar putea implica bunuri periculoase pentru transportul aerian;

5. *ambalaj* — recipientul și orice alte componente sau materiale necesare acestuia pentru îndeplinirea funcției de separare față de exterior;

NOTĂ:

În cazul materialelor radioactive, definiția ambalajului va respecta prevederile din partea 2 paragraful 7.2 din Instrucțiunile tehnice.

6. *autoritate de stat* — Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitatea sa de autoritate de stat în domeniul aviației civile;

7. *aprobare* — permisiunea acordată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin AACR, pentru:

a) transportul de bunuri periculoase interzise la bordul aeronavelor de pasageri sau marfă, pentru care Instrucțiunile tehnice precizează că astfel de bunuri pot fi transportate cu aprobare; sau

b) alte scopuri prevăzute în Instrucțiunile tehnice și în acord cu Hotărârea Guvernului nr. 859/2021 pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor cu aeronave în spațiul aerian național, cu modificările și completările ulterioare;

NOTĂ:

În absența unei referiri specifice în Instrucțiunile tehnice care să permită acordarea aprobării, poate fi solicitată o excepție.

8. *autorizat* — înseamnă că solicitarea, intenția de acțiune sau documentul în cauză a fost găsit acceptabil de AACR și a fost notificat ca atare operatorul aerian;

9. *bunuri periculoase* — articole sau substanțe care pot reprezenta un pericol pentru sănătate, siguranță, proprietate sau mediu și care sunt prezentate în lista cu bunuri periculoase din Instrucțiunile tehnice sau care sunt clasificate în conformitate cu aceste instrucțiuni;

10. *cod UN* — un număr de patru cifre atribuit de Comitetul de experți al Organizației Națiunilor Unite pentru transportul bunurilor periculoase și pentru Sistemul global armonizat de clasificare și etichetare a substanțelor chimice, cu scopul de a identifica un articol sau o substanță ori un anumit grup de articole sau substanțe;

11. *container* — un recipient folosit de regulă de un singur expeditor, conținând unul sau mai multe pachete și care formează o singură unitate în scopul de a fi mai ușor de manevrat și depozitat;

NOTĂ:

Nu include definiția de „Dispozitiv de încărcare”.

12. *derogare* — o autorizație acordată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin AACR, și care asigură exceptarea de la obligația de conformare cu anumite prevederi;

13. *dispozitiv de încărcare* — orice tip de container de marfă, container al aeronavei, palet cu plasă al aeronavei sau un palet al aeronavei, încărcat sub formă de iglu și acoperit cu o plasă;

NOTĂ:

Nu include definiția de „container.”

14. *expediție* — procesul prin care unul sau mai multe pachete cu bunuri periculoase acceptate de un operator de la un expeditor, la un anumit moment, la o anumită adresă, facturate într-un singur lot, sunt transportate către un destinatar la o singură adresă de destinație;

15. *excepție* — o prevedere din prezenta reglementare care exclude un anumit reper din categoria bunuri periculoase de la cerințele aplicabile în mod normal acestuia;

16. *incident în care sunt implicate bunuri periculoase* — un eveniment, altul decât un accident de aviație, în care sunt

implicate bunuri periculoase, asociat sau corelat cu transportul aerian de bunuri periculoase, care nu se produce neapărat la bordul aeronavei și care conduce la rănirea unei persoane, deteriorări de bunuri și de mediu, incendiu, spargeri de obiecte, scurgeri de fluide, radiații sau alte dovezi care demonstrează că integritatea ambalajului nu a fost păstrată. Orice eveniment corelat cu transportul aerian de bunuri periculoase care ar putea afecta grav aeronava sau pe ocupanții acesteia este de asemenea considerat incident de aviație în care sunt implicate bunuri periculoase;

17. *Instrucțiuni tehnice* — Manualul OACI „Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air”, Doc 9284, ediția în vigoare;

18. *legislația în domeniu* — documentele legislative naționale și internaționale în baza cărora a fost fundamentată prezenta reglementare, precum și orice alte acte normative aflate în vigoare la data efectuării operațiunii de transport aerian de bunuri periculoase;

19. *membru al echipajului* — o persoană desemnată de operator, având responsabilități la bordul aeronavei pe durata timpului de zbor;

20. *membru al echipajului de zbor* — un membru al echipajului, posesor de licență aeronautică, care are responsabilități esențiale în operarea aeronavei pe parcursul unei perioade de serviciu pentru zbor;

21. *operator aerian* — persoană fizică sau juridică autorizată sau certificată, angajată în operațiuni cu aeronave;

22. *operator poștal desemnat* — orice instituție guvernamentală sau nonguvernamentală desemnată oficial de o țară membră a Uniunii Poștale Universale (UPU) pentru a efectua servicii poștale și care îndeplinește obligațiile aferente ce decurg din actele Convenției UPU pe teritoriul său;

23. *pachet* — produsul final al operațiunii de ambalare, compus din ambalaj și conținutul acestuia, pregătit pentru transport;

24. *pilot comandant* — pilotul desemnat de operator sau, în cazul aviației generale, de proprietar ca fiind la comandă și responsabil cu desfășurarea în siguranță a zborului;

25. *rănire gravă* — rănirea suferită de o persoană într-un accident de aviație și care:

a) necesită spitalizare pentru mai mult de 48 de ore, într-o perioadă de 7 zile de la data producerii rănirii; sau

b) are drept urmare fracturarea unui os (cu excepția fracturilor simple de degete sau nas); sau

c) implică răniri ce provoacă hemoragii severe, ruperi ale nervilor, mușchilor sau deteriorări ale tendoanelor; sau

d) implică leziuni ale oricărui organ intern; sau

e) implică arsuri de gradele II și III sau orice arsuri care afectează mai mult de 5% din suprafața corpului; sau

f) implică expunere verificată la substanțe infecțioase sau radiații vătămătoare;

26. *sistemul de management al siguranței (SMS)* — o abordare sistematică pentru gestionarea siguranței, incluzând elementele necesare structurilor organizatorice, răspunderile, politicile și procedurile;

27. *state implicate:*

a) în condițiile acordării de autorizări, „statele implicate” sunt statul de origine și statul operatorului;

b) în condițiile acordării de derogări, „statele implicate” sunt statul de origine, statul operatorului, statele de tranzit, statele survolate și statul de destinație;

28. *statul de destinație* — statul pe teritoriul căruia transportul este descărcat final dintr-o aeronavă;

29. *statul de origine* — statul pe teritoriul căruia expediția a fost pentru prima dată încărcată la bordul unei aeronave;

30. *statul operatorului aerian* — statul pe teritoriul căruia operatorul aerian își are sediul principal al afacerilor sale sau, dacă acesta nu are un astfel de loc, reședința sa permanentă.

1.2. Acronime:

1. *AACR* — Regia Autonomă „Autoritatea Aeronautică Civilă Română”;

2. *AIAS* — Autoritatea de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile;

3. *CBTA* — principiul de pregătire și evaluare bazat pe competențe (Competency-based Training and Assessment);

4. *CNCAN* — Comisia Națională pentru Controlul Activităților Nucleare;

5. *MAI* — Ministerul Afacerilor Interne;

6. *MTI* — Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (ministerul de resort pentru activitățile de transport aerian civil);

7. *OACI* — Organizația Aviației Civile Internaționale;

8. *RACR* — reglementare aeronautică civilă română;

9. *UPU* — Uniunea Poștală Universală (the Universal Postal Union);

10. *NOTOC* — notificare către pilotul comandant privind bunuri periculoase la bordul aeronavei (Notification to Pilot in Command).

CAPITOLUL 2

Scop și aplicabilitate

2.1. Scop

Scopul prezentei reglementări aeronautice civile îl reprezintă stabilirea cadrului legal necesar pentru transportul aerian de bunuri periculoase și a responsabilităților generale ale participanților la această activitate.

AACR emite proceduri aeronautice civile în aplicarea prezentei reglementări.

2.2. Aplicabilitate generală

2.2.1. Prevederile prezentei reglementări sunt aplicabile tuturor activităților directe sau conexe legate de transportul aerian civil de bunuri periculoase, pentru care personalul implicat necesită pregătire în conformitate cu Instrucțiunile tehnice.

2.2.2. Pentru situațiile prevăzute în mod specific în Instrucțiunile tehnice, statele interesate pot acorda o aprobare, dacă pentru transportul respectiv este asigurat un nivel general de siguranță echivalent cu nivelul de siguranță prevăzut în Instrucțiunile tehnice.

2.2.3. În situațiile:

- a) de extremă urgență; sau
- b) când alte forme de transport sunt neadecvate; sau
- c) când respectarea întocmai a prezentei reglementări este contrară interesului public,

MTI, în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (1) lit. f) din Hotărârea Guvernului nr. 859/2021 pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor cu aeronave în spațiul aerian național, cu modificările și completările ulterioare, poate aproba derogări, în cazul operațiunilor de transport aerian civil care se desfășoară în spațiul aerian al României, dacă se asigură un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut în Instrucțiunile tehnice.

2.2.4. În condițiile de survolare a spațiului aerian al României, în cazul în care niciunul dintre criteriile pentru acordarea unei derogări nu sunt relevante, se poate acorda o derogare doar în condițiile în care se ajunge la concluzia că a fost realizat un nivel echivalent de siguranță pentru transportul aerian. Pentru bunurile periculoase interzise în orice condiții la transportul aerian (vezi pct. 4.3) nu se vor acorda derogări.

2.2.5. Pentru operațiunile de transport aerian civil de bunuri periculoase, în situațiile prezentate la pct. 2.2.3, operatorii aeriени români sunt obligați să obțină autorizații/derogări de la toate statele implicate.

2.2.6. Prezenta reglementare nu impune operatorilor aeriени români să transporte anumite bunuri periculoase și, în același timp, nu împiedică operatorii aeriени români să adopte cerințe speciale, suplimentare, privind transportul acestora.

2.2.7. Prezenta reglementare nu exonerează operatorii aeriени români de la respectarea integrală a cerințelor și obligațiilor care le revin potrivit legislației naționale aplicabile

2.3. Documente de referință

2.3.1. Prezenta reglementare este elaborată în conformitate cu prevederile din:

2.3.1.1. Standardele și practicile recomandate de OACI prin:

— Anexa nr. 6 la Convenția de la Chicago:

a) partea I, la ediția 12, amendamentul 50;

b) partea II, la ediția 11, amendamentul 42;

c) partea III, la ediția 11, amendamentul 26;

— Anexa nr. 14 la Convenția de la Chicago, vol. 1, ediția 9, amendamentul 18;

— Anexa nr. 18 la Convenția de la Chicago, ediția a patra, iulie 2011, amendamentul 12;

— Anexa nr. 19 la Convenția de la Chicago, ediția 2;

2.3.1.2. Legislația europeană:

— Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, cu modificările și completările ulterioare;

— Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului;

— Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, cu modificările și completările ulterioare;

— Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 1.321/2007 și (CE) nr. 1.330/2007 ale Comisiei, cu modificările și completările ulterioare;

— Regulamentul (UE) 2015/1.018 al Comisiei din 29 iunie 2015 de stabilire a unei liste de clasificare a evenimentelor de aviație civilă care trebuie raportate în mod obligatoriu în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului, cu modificările și completările ulterioare;

— Regulamentul delegat (UE) 2025/20 al Comisiei din 19.12.2024 pentru stabilirea unor cerințe pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de handling la sol și pentru organizațiile care le furnizează;

2.3.1.3. Legislația națională:

— Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian, cu modificările și completările ulterioare;

— Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare;

— Legea nr. 111/1996 privind desfășurarea în siguranță, reglementarea, autorizarea și controlul activităților nucleare, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

— Legea nr. 17/1996 privind regimul armelor de foc și al munițiilor, cu modificările și completările ulterioare;

— Legea nr. 126/1995 privind regimul materiilor explozive, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

— Hotărârea Guvernului nr. 788/2007 privind stabilirea unor măsuri pentru aplicarea Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 1.013/2006 privind transferul de deșeuri, cu modificările și completările ulterioare;

— Hotărârea Guvernului nr. 679/1997 pentru aprobarea Regulamentului armelor de foc și al munițiilor;

— Hotărârea Guvernului nr. 859/2021 pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor cu aeronave în spațiul aerian național, cu modificările și completările ulterioare;

— Ordinul ministrului transporturilor nr. 600/2016 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind raportarea evenimentelor de aviație civilă — RACR-REAC, cu modificările ulterioare;

— Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 301/2009 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-OPS LAAG/Operațiuni de lucru aerian și aviație generală, ediția 01/2009;

— Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 275/2021 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind certificarea furnizorilor de servicii de handling la sol, RACR-AD-FSH, cu modificările ulterioare.

2.4. Instrucțiuni tehnice privind bunurile periculoase

2.4.1. Toți participanții la activitatea de transport aerian de bunuri periculoase au obligația de a respecta prevederile Manualului OACI — Doc 9284, aprobat, emis și amendat în concordanță cu procedura stabilită de Consiliul OACI.

2.4.2. În baza raportărilor primite de la AACR, MTI va informa OACI asupra dificultăților întâlnite în aplicarea prevederilor Manualului OACI — Doc 9284 și asupra oricăror amendamente pe care le consideră oportune a fi aplicate.

2.4.3. În cazul în care MTI, prin amendarea prezentei reglementări, va adopta, la propunerea AACR, dispoziții mai restrictive față de cele specificate în Manualul OACI — Doc 9284, acestea vor fi notificate de îndată OACI pentru a putea fi publicate în Manualul OACI — Doc 9284 la rubrica „State variations”.

2.4.4. În cazul în care un amendament la Manualul OACI — Doc 9284, cu aplicabilitate imediată din motive de securitate, nu a fost încă implementat de MTI, transportul pe teritoriul României al bunurilor periculoase care sunt destinate unui stat contractant al Convenției de la Chicago se va executa în concordanță cu acest amendament, furnizând bunurile periculoase într-un acord total cu cerințele revizuite.

2.4.5. În cazul în care un operator aerian autorizat implicat în transportul de bunuri periculoase adoptă cerințe mai restrictive decât cele specificate de Manualul OACI — Doc 9284, acestea trebuie să fie notificate la AACR.

2.4.6. În baza notificării primite de la AACR, MTI va transmite OACI, în vederea publicării în Manualul OACI — Doc 9284, măsurile restrictive suplimentare referitoare la transportul de bunuri periculoase, adoptate de operatori și notificate conform pct. 2.4.5.

2.5. Excepții

2.5.1. Prezenta reglementare nu se aplică articolelor și substanțelor care ar putea fi clasificate drept bunuri periculoase, dar care sunt cerute la bordul aeronavei în concordanță cu cerințe pertinente de navigabilitate și operaționale sau pentru scopurile speciale identificate în Instrucțiunile tehnice.

2.5.2. În cazul în care articolele și substanțele care înlocuiesc articolele și substanțele menționate la pct. 2.5.1 sunt transportate cu o aeronavă, ele vor fi transportate în concordanță cu prevederile prezentei reglementări, precum și ale Instrucțiunilor tehnice.

2.5.3. Articolele și substanțele transportate de pasageri și membrii echipajului vor fi exceptate de la prevederile prezentei reglementări, în limitele specificate în Instrucțiunile tehnice.

2.6. Transportul bunurilor periculoase la și de la aerodrom

Transportul bunurilor periculoase, pregătite pentru transportul aerian în conformitate cu Instrucțiunile tehnice, la și de la aerodrom se va efectua în conformitate cu prevederile reglementărilor naționale în vigoare pentru tipul de transport de suprafață utilizat.

CAPITOLUL 3

Clasificarea bunurilor periculoase

Clasificarea bunurilor periculoase se va face în strictă conformitate cu Instrucțiunile tehnice.

Definițiile detaliate ale claselor de bunuri periculoase sunt conținute în Instrucțiunile tehnice. Aceste clase identifică pericolele asociate cu transportul aerian al bunurilor periculoase, fiind cele recomandate de Comitetul de experți al Organizației Națiunilor Unite pentru transportul bunurilor periculoase.

CAPITOLUL 4

Limitări privind transportul aerian al bunurilor periculoase

4.1. Bunuri periculoase acceptate pentru transportul pe calea aerului

Transportul bunurilor periculoase pe calea aerului este interzis, cu excepția cazurilor stabilite prin prezenta reglementare, precum și a specificațiilor și procedurilor detaliate în Instrucțiunile tehnice.

4.2. Bunuri periculoase interzise a fi transportate pe calea aerului, cu excepția cazului în care există derogări corespunzătoare

Următoarele bunuri periculoase sunt interzise la bordul aeronavelor, cu excepția cazurilor în care au fost acordate derogări corespunzătoare de către statele implicate (vezi pct. 2.2) sau față de care prevederile Instrucțiunilor tehnice indică faptul că ele pot fi transportate cu aprobarea acordată de statul de origine, prin organisme abilitate:

- a) articolele și substanțele identificate în Instrucțiunile tehnice ca fiind interzise pentru transport în circumstanțe normale;
- b) animale vii infectate.

4.3. Bunuri periculoase interzise în orice condiții la transportul aerian

Articolele și substanțele care sunt identificate prin denumire sau descriere generică în Instrucțiunile tehnice ca fiind interzise pentru transportul pe calea aerului în orice condiții nu pot fi transportate cu niciun tip de aeronavă.

CAPITOLUL 5

Ambalarea bunurilor periculoase

5.1. Cerințe generale

Ambalarea bunurilor periculoase se va face obligatoriu în conformitate cu prevederile prezentului capitol, precum și cu cele specificate în Instrucțiunile tehnice.

5.2. Ambalaje

5.2.1. Ambalajele folosite pentru transportul aerian al bunurilor periculoase vor fi de bună calitate, construite și asigurate pe poziția închis, astfel încât să prevină scurgerile ce ar putea fi cauzate, în condiții normale de transport, de modificările de temperatură, umiditate, presiune sau de vibrații.

5.2.2. Ambalajele vor fi adecvate bunului destinat a fi transportat. Ambalajele aflate în contact direct cu bunurile periculoase vor fi rezistente la orice fel de reacție chimică sau de altă natură a acestor bunuri.

5.2.3. Ambalajele trebuie să satisfacă specificațiile de material și construcție prevăzute în Instrucțiunile tehnice.

5.2.4. Ambalajele vor fi testate în conformitate cu prevederile Instrucțiunilor tehnice.

5.2.5. Ambalajele pentru care retenția de lichid este o funcție de bază vor fi capabile să suporte presiunea prescrisă de Instrucțiunile tehnice, fără a înregistra scurgeri.

5.2.6. Ambalajele interioare vor fi astfel împachetate, asigurate sau izolate cu scopul de a împiedica deteriorarea lor sau scurgerile și pentru a controla deplasarea acestora în interiorul ambalajelor exterioare în condiții normale de transport. Izolațiile și materialele absorbante nu trebuie să reacționeze pericolos cu conținutul ambalajelor.

5.2.7. Niciun ambalaj nu va fi refolosit până când acesta nu a fost inspectat și găsit fără urme de coroziune sau deteriorări. Când un ambalaj este refolosit, vor fi luate toate măsurile necesare pentru a preveni contaminarea încărcăturii ce urmează a fi transportată.

5.2.8. Dacă din cauza naturii încărcăturii anterioare ambalajele goale, necurățate, pot reprezenta o situație de pericol potențial sau risc, ele vor fi închise ermetic și tratate în conformitate cu pericolul pe care îl reprezintă.

5.2.9. Nu este permis ca exteriorul pachetelor să fie contaminat cu substanțe periculoase într-o cantitate care să prezinte un pericol.

CAPITOLUL 6

Etichetarea și marcarea

6.1. Etichetarea

Cu excepția cazului în care se prevede altfel în Instrucțiunile tehnice, fiecare pachet conținând bunuri periculoase va fi prevăzut cu etichete dedicate, în conformitate cu prevederile stabilite în Instrucțiunile tehnice.

6.2. Marcarea

6.2.1. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în Instrucțiunile tehnice, fiecare pachet conținând bunuri periculoase va fi marcat cu o denumire de transport adecvată conținutului său, cu un cod UN (atunci când a fost atribuit), precum și cu alte astfel de marcaje specificate în Instrucțiunile tehnice.

6.2.2. Specificația marcajelor de pe ambalaje

Cu excepția cazului în care se prevede altfel în Instrucțiunile tehnice, fiecare ambalaj fabricat în conformitate cu o specificație conținută în Instrucțiunile tehnice va fi marcat în concordanță cu prevederile corespunzătoare din acestea. Un ambalaj va fi marcat numai în condițiile specificațiilor privind ambalarea conținute în Instrucțiunile tehnice.

6.3. Limba folosită pentru marcaje

Marcajele vor fi făcute obligatoriu în limba engleză, precum și în limba cerută de statul de origine.

CAPITOLUL 7

Responsabilitățile expeditorului/intermediarului de expediții

7.1. Cerințe generale

Toate persoanele fizice și juridice care sunt implicate în expedierea unui pachet sau container conținând bunuri periculoase pentru a fi transportat pe calea aerului trebuie să fie autorizate atât pentru pregătirea personalului implicat (conform principiilor de pregătire CBTA menționate în Instrucțiunile tehnice), cât și pentru procedurile aplicabile pentru activitățile desfășurate în acest sens. În cazul activităților cu explozibili și/sau materiale radioactive, pentru expeditori, este necesară obținerea în prealabil a autorizării din partea MAI și/sau a CNCAN.

O persoană care expediază un pachet sau container conținând bunuri periculoase pentru a fi transportat pe calea aerului trebuie să se asigure că acele bunuri periculoase nu sunt interzise a fi transportate pe calea aerului, că sunt clasificate corespunzător, ambalate, marcate, etichetate și însoțite de documente de transport corespunzătoare transportului aerian de bunuri periculoase, conform celor specificate în prezenta reglementare și în Instrucțiunile tehnice.

7.2. Documentul de transport bunuri periculoase

7.2.1. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în Instrucțiunile tehnice, persoana care solicită transportul aerian al unor bunuri periculoase va completa, va semna și va furniza operatorului aerian un document de transport pentru bunuri periculoase, document care trebuie să conțină obligatoriu toate informațiile cerute de Instrucțiunile tehnice.

7.2.2. Documentul de transport va conține o declarație semnată de persoana care oferă bunurile periculoase pentru transport, indicând că bunurile periculoase sunt complet și corect descrise prin denumirile lor de expediție și că sunt clasificate, ambalate, marcate, etichetate și se găsesc în condiții corespunzătoare pentru transportul aerian, în concordanță cu reglementările în vigoare.

7.3. Limba folosită

Documentul de transport pentru bunuri periculoase va fi redactat, în mod obligatoriu, în limba engleză, precum și în limba cerută de statul de origine.

CAPITOLUL 8

Responsabilitățile operatorului aerian

8.1. Activitățile desfășurate de operatorul aerian

8.1.1. Prevederile prezentului capitol nu contravin și nu se suprapun specificațiilor privind certificarea/autorizarea/declarația operațiunilor aeriene și operațiunilor de sol prevăzute în reglementările naționale sau europene direct aplicabile.

8.1.2. Operatorul aerian poate efectua activități de transport aerian de bunuri periculoase în condițiile în care solicită și primește din partea AACR o aprobare pentru activitățile directe și conexe transportului aerian de bunuri periculoase.

8.1.3. Operatorul aerian poate desfășura activitățile directe și conexe transportului aerian de bunuri periculoase prin:

- a) personal propriu pregătit corespunzător în acord cu prevederile Instrucțiunilor tehnice; și/sau
- b) furnizori de servicii de handling la sol, pentru activitățile conexe, în baza unui contract de prestări servicii. Furnizori de servicii de handling la sol trebuie să fie certificați (în acord cu prevederile legislației naționale sau europene, direct aplicabile, în vigoare) pentru acele activități conexe transportului aerian de bunuri periculoase pentru care se întocmește contractul de prestări servicii.

NOTĂ:

În acord cu prevederile Regulamentului delegat (UE) 2025/20, începând cu 27 martie 2028, furnizorii de servicii de handling la sol vor transmite către AACR doar o declarație.

8.1.4. Toate activitățile care implică transportul aerian de bunuri periculoase sunt incluse în domeniul de aplicare al sistemului de management al siguranței (SMS) al operatorului aerian sau, după caz, al furnizorului de servicii de handling la sol, conform reglementărilor naționale sau europene direct aplicabile sau, acolo unde nu este precizat, conform manualului OACI Doc. 9859 — „Safety Management Manual (SMM)”, ediția în vigoare.

8.1.5. Fără a diminua în vreun fel responsabilitatea furnizorului de servicii de handling la sol care efectuează activitățile în numele operatorului aerian, operatorul aerian poartă întreaga responsabilitate pentru transportul în siguranță al bunurilor periculoase.

8.1.6. În vederea respectării prevederilor descrise la pct. 8.1.2 și 8.1.3, pentru activitățile directe sau conexe transportului aerian de explozibili și/sau materiale radioactive, este necesară prezentarea către AACR a autorizării MAI și/sau CNCAN, după caz, pentru prestarea activităților respective.

8.2. Acceptarea bunurilor periculoase pentru transportul pe calea aerului

Operatorul aerian va accepta să transporte pe calea aerului bunuri periculoase numai în condițiile în care:

- a) bunurile periculoase sunt însoțite de un document de transport bunuri periculoase completat corespunzător, cu excepția cazurilor în care Instrucțiunile tehnice nu prevăd necesitatea unui astfel de document;

b) pachetul, coletul sau containerul care conține bunuri periculoase a fost inspectat în concordanță cu procedurile de acceptare specificate în Instrucțiunile tehnice;

c) operatorul poștal care oferă la transport bunuri periculoase este autorizat corespunzător de autoritățile competente din statul în care a fost desemnat să desfășoare activități poștale, conform obligațiilor aferente ce decurg din actele Convenției UPU, precum și în conformitate cu prevederile din Instrucțiunile tehnice.

8.3. Lista de verificare în vederea acceptării bunurilor periculoase pentru transportul pe calea aerului

Operatorul aerian sau furnizorul de servicii de handling la sol elaborează, după caz, și utilizează o listă de verificare în vederea acceptării bunurilor periculoase în scopul respectării prevederilor pct. 8.2.

8.4. Încărcarea și stocarea

Depozitarea, încărcarea, stocarea și segregarea bunurilor periculoase se fac în concordanță cu prevederile Instrucțiunilor tehnice și cu legislația română sau europeană aplicabilă din domeniu.

Pachetele și containerele conținând bunuri periculoase și containerele de marfă conținând materiale radioactive trebuie încărcate și stocate în aeronavă în concordanță cu prevederile Instrucțiunilor tehnice și cu prevederile manualelor de operațiuni la sol ale operatorilor aeriени.

Operatorul aeronavei, prin furnizorul de servicii de handling la sol, după caz, va transmite stației de destinație mesajul privind încărcătura aeronavei (load message — LDM), unde va indica informații privind bunurile periculoase încărcate (tipul bunurilor periculoase, cantitatea și compartimentul unde acestea au fost încărcate).

8.5. Inspecția privind deteriorările sau scurgerile de bunuri periculoase

8.5.1. Pachetele și containerele care conțin bunuri periculoase, precum și containerele conținând materiale radioactive vor fi inspectate pentru a se descoperi eventuale scurgeri sau deteriorări înainte de îmbarcarea la bordul aeronavei sau într-un dispozitiv de încărcare. Ambalajele, coletele și containerele care prezintă scurgeri sau sunt deteriorate nu vor fi îmbarcate la bordul aeronavei.

8.5.2. Un dispozitiv de încărcare va fi îmbarcat la bordul aeronavei numai după ce a fost inspectat și nu s-au descoperit scurgeri sau deteriorări ale bunurilor periculoase conținute de acesta.

8.5.3. Când un pachet conținând bunuri periculoase îmbarcat la bordul unei aeronave prezintă deteriorări sau scurgeri, operatorul aerian sau furnizorul de servicii de handling la sol îl va înlătura sau va face aranjamentele necesare pentru înlăturarea acestuia de către o autoritate sau organizație corespunzătoare, asigurându-se totodată că încărcătura rămasă este într-o condiție adecvată transportului aerian, iar celelalte pachete nu au fost contaminate.

8.5.4. La descărcarea din avion sau din dispozitivul de încărcare, pachetele și containerele conținând bunuri periculoase, precum și containerele de marfă conținând materiale radioactive vor fi inspectate pentru a descoperi semne de deteriorare sau scurgeri de lichide. Dacă există semne de deteriorare sau scurgeri, zona în care bunurile periculoase sau dispozitivul de încărcare a fost depozitat în aeronavă va fi inspectată în scopul descoperirii eventualelor deteriorări sau contaminări.

8.6. Restricții de încărcare în cabina de pasageri sau în cabina de pilotaj

Este interzis transportul bunurilor periculoase în cabina pasagerilor sau în cabina de pilotaj, cu excepția cazurilor în care acest lucru este permis de prevederile specificate în Instrucțiunile tehnice.

8.7. Înlăturarea contaminării

8.7.1. Orice contaminare periculoasă descoperită în aeronavă ca rezultat al scurgerilor sau deteriorării bunurilor periculoase va fi înlăturată fără întârziere prin mijloace adecvate, conform procedurilor operatorului acelei aeronave, în acord cu planul de urgență al aerodromului pe teritoriul căruia se află aeronava.

8.7.2. O aeronavă care a fost contaminată cu materiale radioactive va fi imediat scoasă din exploatare de operatorul acesteia și nu va fi repusă în serviciu până când nivelul de radiație pe oricare suprafață accesibilă, precum și contaminarea liberă a aeronavei nu înregistrează valori mai mici decât cele admise și specificate în Instrucțiunile tehnice.

8.7.3. Orice contaminare, care nu are legătură cu o aeronavă, datorată unui incident sau accident cu bunuri periculoase aflate în custodia unui operator aerian sau a unei persoane fizice sau juridice implicate în activitățile conexe transportului aerian de bunuri periculoase, pentru care există un contract de prestări servicii cu operatorul aerian, este tratată în vederea soluționării, conform procedurilor proprii, în acord cu planul de urgență al aerodromului pe teritoriul căruia s-a petrecut evenimentul.

8.7.4. Orice acțiune determinată de o contaminare cu materiale radioactive se va desfășura în conformitate cu planul de intervenție al companiei pentru activitățile desfășurate, plan care a stat la baza obținerii autorizației CNCAN, și în acord cu planul de urgență al aerodromului pe teritoriul căruia s-a petrecut evenimentul.

8.7.5. Decontaminarea se efectuează numai de organizații și personal recunoscut și autorizat corespunzător conform legislației naționale în vigoare privind protecția civilă, care va atesta decontaminarea prin emiterea unui document corespunzător.

8.7.6. Răspunderea privind repunerea în serviciu a aeronavei după decontaminare revine operatorului și se face numai în baza documentului menționat la pct. 8.7.5.

8.8. Separarea și segregarea

8.8.1. Pachetele conținând bunuri periculoase care ar putea reacționa periculos unul cu celălalt nu vor fi depozitate alăturat sau într-o poziție care să permită interacțiunea dintre ele în eventualitatea producerii unor scurgeri.

8.8.2. Pachetele care conțin substanțe toxice sau substanțe infecțioase vor fi depozitate la bordul aeronavei în conformitate cu prevederile Instrucțiunilor tehnice.

8.8.3. Pachetele care conțin materiale radioactive vor fi depozitate la bordul aeronavei astfel încât să fie separate de persoane, animale vii și filme nedevopate, în conformitate cu prevederile Instrucțiunilor tehnice.

8.9. Protejarea și asigurarea încărcăturilor cargo de bunuri periculoase

Atunci când bunurile periculoase sunt îmbarcate la bordul unei aeronave, operatorul aerian sau furnizorul de servicii de handling la sol, după caz, trebuie să le protejeze împotriva deteriorării și trebuie să le asigure în interiorul aeronavei, astfel încât să preîntâmpine orice deplasare care ar putea modifica orientarea pachetelor pe durata zborului. Pentru pachetele conținând materiale radioactive asigurarea se va face astfel încât să se îndeplinească, în orice moment, cerințele de separare specificate la pct. 8.8.3.

8.10. Încărcarea la bordul aeronavelor cargo

Pachetele conținând bunuri periculoase care sunt etichetate cu mențiunea „Cargo aircraft only” (Numai pentru aeronave

cargo) trebuie să fie încărcate în concordanță cu prevederile Instrucțiunilor tehnice.

8.11. Autorizații

8.11.1. Operatorii aerieni români și furnizorii de servicii de handling la sol pot executa operațiuni directe sau conexe de transport aerian de bunuri periculoase numai în condițiile certificării/autorizării de către AACR conform reglementărilor aplicabile sau în condițiile menționate în declarația transmisă către AACR.

NOTĂ:

În acord cu prevederile Regulamentului delegat (UE) 2025/20, începând cu 27 martie 2028, furnizorii de servicii de handling la sol vor transmite către AACR doar o declarație.

8.11.2. Operatorii aerieni străini pot executa operațiuni de transport aerian de bunuri periculoase în spațiul aerian național numai în condițiile obținerii unei aprobări în conformitate cu legislația română în domeniu.

CAPITOLUL 9 Furnizarea informațiilor

9.1. Informarea comandantului aeronavei

Înainte de decolării aeronavei, operatorul aerian sau furnizorul de servicii de handling la sol va pune la dispoziția comandantului aeronavei informații scrise (NOTOC) în conformitate cu specificațiile din Instrucțiunile tehnice.

9.2. Informații și instrucțiuni pentru membrii echipajului de zbor

Operatorul aerian trebuie să furnizeze în manualul operațional informații care să permită echipajului să își îndeplinească responsabilitățile ce îi revin cu privire la transportul aerian de bunuri periculoase, precum și instrucțiuni cu privire la măsurile ce trebuie luate în cazul apariției situațiilor de urgență care implică bunuri periculoase.

9.3. Informarea pasagerilor

AACR trebuie să se asigure că operatorii aerieni sau furnizorii de servicii de handling la sol informează pasagerii cu privire la tipurile de bunuri periculoase care sunt interzise pentru transport la bordul unei aeronave, în conformitate cu Instrucțiunile tehnice.

Aceste informații trebuie să fie afișate în mod obligatoriu în zona de înregistrare a pasagerilor și bagajelor acestora (check-in) și în alte zone pe care operatorul aerian/furnizorul de servicii de handling la sol le consideră necesare.

9.4. Informarea altor persoane

Operatorul aerian, furnizorul de servicii de handling la sol, expeditorul sau alte organizații implicate în transportul aerian al bunurilor periculoase vor asigura informarea personalului propriu sau al subcontractorului, astfel încât acesta să fie capabil să își îndeplinească responsabilitățile ce îi revin cu privire la transportul bunurilor periculoase, și vor elabora instrucțiuni cu privire la măsurile ce trebuie luate în cazul apariției situațiilor de urgență care implică bunuri periculoase.

9.5. Informarea autorităților aerodromului de către comandantul aeronavei

Dacă pe durata zborului apare o situație de urgență, comandantul aeronavei va informa unitatea de trafic aerian corespunzătoare, așa cum este prevăzut în Instrucțiunile tehnice, cât de repede îi permite situația în cauză, în scopul informării autorităților aerodromului despre bunurile periculoase aflate la bord.

9.6. Informații în cazul unui accident sau incident de aeronavă

9.6.1. În cazul producerii unui:

- a) accident de aeronavă; sau
- b) incident grav

în care pot fi implicate bunurile periculoase transportate ca marfă, operatorul aeronavei care transportă bunurile periculoase

trebuie să furnizeze, fără întârziere, informații despre bunurile periculoase aflate la bord, așa cum au fost prezentate în informarea scrisă dată comandantului aeronavei, către serviciile de urgență care intervin la accidentul sau incidentul grav. Cât mai curând posibil, operatorul va furniza aceste informații către AACR și AIAS și, de asemenea, către statul în care accidentul sau incidentul grav s-a produs.

9.6.2. În cazul producerii unui incident de aviație, operatorul aeronavei în cauză trebuie să furnizeze fără întârziere informațiile despre bunurile periculoase aflate la bord, așa cum au fost prezentate comandantului aeronavei în informarea scrisă, serviciilor de urgență (dacă acestea solicită acest lucru), autorității statului pe teritoriul căruia s-a petrecut incidentul și AACR.

NOTĂ:

Termenii „accident”, „incident grav” și „incident” sunt definiți în regulamentele europene (UE) nr. 996/2010 și (UE) nr. 376/2014.

CAPITOLUL 10 Elaborarea programelor de pregătire

10.1. Personalul tuturor instituțiilor implicate în activități directe sau conexe transportului aerian de bunuri periculoase (operatori aerieni, furnizorii de servicii de handling la sol, expeditori, intermediari de expediții, operatori poștali desemnați etc.) trebuie să beneficieze de programe de pregătire potrivit prevederilor din Instrucțiunile tehnice, conform principiilor de pregătire CBTA.

Toate instituțiile implicate în activități directe și conexe transportului aerian de bunuri periculoase sunt obligate să întocmească programe de pregătire inițiale și recurente, în concordanță cu prevederile din Instrucțiunile tehnice. Aceste programe de pregătire vor fi supuse aprobării AACR.

NOTĂ:

Începând cu 27 martie 2028, pentru furnizorii de servicii de handling la sol se vor aplica prevederile Regulamentului delegat (UE) 2025/20.

10.2. Operatorii aerieni sau furnizorii de servicii de handling la sol care nu sunt autorizați/certificați de AACR să efectueze activități directe sau conexe de transport aerian cu bunuri periculoase trebuie să respecte prevederile pct. 10.1, în concordanță cu programele de pregătire corespunzătoare prevăzute în Instrucțiunile tehnice, în vederea respectării politicii declarate de a nu transporta bunuri periculoase.

10.3. Pregătirea personalului se face doar în centre de pregătire certificate, autorizate sau recunoscute de AACR, în conformitate cu programele de pregătire CBTA ale angajatorului.

CAPITOLUL 11 Conformarea cu reglementările în vigoare

11.1 Sistemele de inspecție

11.1.1. AACR asigură supravegherea menținerii condițiilor inițiale de acordare a nivelului de siguranță pentru toate activitățile autorizate/certificate/declarat.

11.1.2. Supravegherea activităților de transport aerian de bunuri periculoase se face prin efectuarea de inspecții în conformitate cu procedurile proprii aplicabile în domeniu. Inspecțiile includ controlul documentelor însoțitoare pentru transportul bunurilor periculoase, precum și al practicilor utilizate de participanții la aceste activități.

11.1.3. Cazurile presupuse de încălcare a prevederilor reglementărilor referitoare la transportul aerian al bunurilor periculoase vor fi investigate de organismele abilitate.

11.2. Cooperarea dintre state

11.2.1. MTI, AACR și organismele de investigare abilitate vor coopera cu autoritățile competente din alte state pentru asigurarea schimbului de informații privind încălcarea

reglementărilor referitoare la transportul aerian al bunurilor periculoase, în scopul soluționării cazurilor de încălcare a acestora.

11.2.2. Cooperarea poate include coordonarea investigațiilor și acțiunilor corective, schimbul de informații cu privire la istoricul respectării unor părți din reglementări, inspecții comune și schimburi de informații tehnice, schimb de personal tehnic, întâlniri și conferințe comune.

11.2.3. Informațiile care pot fi schimbate includ alerte de securitate, buletine sau avertizări privind bunurile periculoase, acțiuni de reglementare propuse și finalizate, rapoarte de incident, documente și alte aspecte descoperite în investigarea incidentelor, propuneri și acțiuni finale de punere în aplicare a măsurilor corective, materiale educaționale/de informare adecvate pentru difuzarea publică etc.

11.3. Sancțiuni

11.3.1. În cazul nerespectării reglementărilor în vigoare privind transportul aerian al bunurilor periculoase de către orice instituție participantă la activitățile directe sau conexe, AACR poate reduce categoriile de bunuri periculoase transportate de operatorul aerian, poate limita, suspenda sau retrage dreptul acestuia de a efectua astfel de operațiuni și poate aplica penalitățile prevăzute de legislația aplicabilă în domeniu.

11.3.2. În cazul în care un stat semnatar al Convenției de la Chicago raportează că pe teritoriul său a sosit o expediție de bunuri periculoase care nu se conformează cu cerințele din Instrucțiunile tehnice, iar statul de origine al acestei expediții este România, AACR trebuie să ia măsurile corespunzătoare privind analiza situației semnalate, inclusiv aplicarea de sancțiuni corespunzătoare, după caz.

11.4. Transportul bunurilor periculoase prin poșta aeriană

11.4.1. În conformitate cu Convenția UPU, se interzice transportul bunurilor periculoase cu poșta aeriană, cu excepția cazurilor specificate de Instrucțiunile tehnice.

11.4.2. Transportul bunurilor periculoase cu poșta aeriană se poate efectua în acord cu prevederile din Instrucțiunile tehnice doar de operatori poștali desemnați, autorizați de AACR sau de autoritățile competente din statul în care bunurile periculoase au fost acceptate.

11.4.3. Operatorii poștali trebuie să se conformeze prevederilor stabilite de UPU referitor la introducerea bunurilor periculoase în transportul aerian prin serviciile poștale, precum și prevederilor din Instrucțiunile tehnice.

CAPITOLUL 12

Raportarea accidentelor și incidentelor care implică bunuri periculoase

12.1. — (1) Raportarea evenimentelor de aviație se efectuează în conformitate cu prevederile RACR-REAC, Regulamentului (UE) nr. 376/2014, Regulamentului (UE) 2015/1.018 și ale Instrucțiunilor tehnice.

(2) Evenimentele în care sunt implicate bunuri periculoase și care nu implică sau nu se produc la bordul unei aeronave se raportează către AACR.

12.2. Investigarea evenimentelor de aviație, inclusiv a celor care implică bunuri periculoase, se efectuează în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 996/2010, precum și cu procedurile specifice de investigație ale AIAS.

12.3. — (1) În scopul prevenirii repetării situațiilor în care se depistează bunuri periculoase nedecarate sau declarate greșit, AACR va stabili proceduri de verificare și analiză a informațiilor privind aceste tipuri de evenimente produse pe teritoriul României sau care implică bunuri periculoase care au alt stat de origine sau destinație.

(2) Raportările privind astfel de situații, precum și procedurile de verificare și analiză a informațiilor vor fi făcute în concordanță

cu prevederile detaliate ale Instrucțiunilor tehnice, legislației europene și naționale în vigoare.

(3) În anexa la prezenta reglementare se regăsește formularul de raportare către AACR pentru situațiile în care se depistează bunuri periculoase nedecarate sau declarate greșit sau pentru evenimentele care nu sunt cuprinse în reglementările europene privind raportarea.

CAPITOLUL 13

Prevederi privind securitatea transporturilor de bunuri periculoase

13.1. Prevederi generale privind securitatea

13.1.1. Toate persoanele implicate în activități de transport al bunurilor periculoase trebuie să ia în considerare cerințele de securitate privind bunurile periculoase, în conformitate cu responsabilitățile lor.

13.1.2. Bunurile periculoase vor fi transportate pe calea aerului numai de operatori autorizați corespunzător.

13.2. Pregătirea (instruirea) privind securitatea

13.2.1. Programul de pregătire pentru transportul de bunuri periculoase trebuie să includă elemente privind securitatea.

13.2.2. Pregătirea privind securitatea trebuie să facă referire la natura riscurilor de securitate, la recunoașterea și la metodele de reducere a acestora și la măsuri ce trebuie luate în cazul unei încălcări a securității. Pregătirea va include cunoașterea planurilor de securitate, în măsura responsabilităților individuale de implementare a acestor planuri.

NOTĂ:

Persoanele care au efectuat pregătire privind securitatea în conformitate cu cerințele programului național de securitate sau cu alte cerințe similare care cuprind elementele de la pct. 13.2.2 nu necesită o pregătire adițională.

13.2.3. Această pregătire trebuie să fie efectuată sau verificată la angajarea unei persoane pe un post care implică transportul bunurilor periculoase. Pregătirea recurentă trebuie să fie efectuată în cel mult 24 de luni de la pregătirea precedentă pentru a se asigura menținerea la zi a nivelului de cunoștințe.

13.2.4. Înregistrările referitoare la pregătirea privind securitatea trebuie păstrate de angajator și puse la dispoziția angajatului la cerere.

13.3. Planuri de securitate

13.3.1. Operatorii, expeditorii și alte persoane implicate în transportul bunurilor periculoase cu un grad ridicat de risc trebuie să adopte, să implementeze și să se conformeze unui plan de securitate care cuprinde cel puțin elementele specificate la pct. 13.3.2.

Bunurile periculoase cu un grad ridicat de risc sunt acele bunuri care au potențial de a fi folosite în atacuri teroriste și care pot avea ca rezultat pierderi mari de vieți omenești, distrugerii mari sau, în special, pentru clasa 7, perturbarea importantă a vieții socioeconomice.

Lista și caracteristicile bunurilor periculoase cu un grad ridicat de risc se regăsesc în Instrucțiunile tehnice la pct. 1.5.3.

13.3.2. Elementele unui plan de securitate

Un plan de securitate trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:

a) alocarea responsabilităților de securitate tuturor persoanelor competente și calificate corespunzător pentru a îndeplini atribuțiile;

b) procedura de înregistrare a bunurilor periculoase sau a altor tipuri de bunuri periculoase transportate;

c) procedura de analiză a operațiunilor și de evaluare a vulnerabilităților, incluzând transferurile dintre modalitățile de transport, depozitarea temporară în tranzit, manipularea și distribuția;

d) declarația clară privind măsurile referitoare la politicile de pregătire (inclusiv răspuns la condiții de amenințare mai ridicate,

verificări ale angajaților noi/angajării etc.), practicile de operare (de exemplu, acces la mărfuri periculoase în depozitare temporară, apropierea de infrastructura vulnerabilă etc.), echipamentele și resursele care urmează să fie utilizate pentru reducerea riscurilor de securitate;

e) proceduri eficiente și la zi pentru raportarea și gestionarea problemelor de securitate (amenințări, încălcări, incidente);

f) proceduri pentru evaluarea, testarea, analiza periodică și menținerea la zi a planurilor de securitate;

g) măsuri pentru asigurarea securității informațiilor de transport conținute în planul de securitate;

h) măsuri pentru asigurarea, pe cât este posibil, a securității distribuirii documentației de transport.

NOTĂ:

Operatorii, expeditorii și alte persoane implicate în transportul bunurilor periculoase trebuie să coopereze între ei și cu autoritățile competente în vederea asigurării schimbului de

informații referitoare la riscurile de securitate, a aplicării măsurilor corespunzătoare de diminuare a riscului și a modului de răspuns la incidentele privind securitatea.

13.4. Materiale radioactive

Pentru transportul aerian de materiale radioactive, prevederile acestui capitol trebuie asociate cu prevederile Convenției asupra protecției fizice a materialului nuclear [„Convention on the Physical Protection of Nuclear Material” — INFCIRC/274/Rev.1. IAEA Viena (1980)] și Circularei Agenției Internaționale pentru Energia Atomică privind „Securitatea nucleară”.

De asemenea, se aplică Recomandările privind protecția fizică a materialelor nucleare și a instalațiilor nucleare [INFCIRC/225/Rev.5. IAEA Viena (2011)], precum și documentele legislative specifice emise la nivel național de CNCAN.

*ANEXĂ
la RACR-TABP*

Formular de raportare a evenimentelor care implică transportul de bunuri periculoase

Completați toate secțiunile în care sunt informații relevante/cunoscute. Pentru casetele cu variante multiple, indicați varianta adecvată

Marcați tipul de eveniment: Accident ☐ Incident ☐ Alt eveniment ☐

1. Numele:	
a) Expeditor:	
b) Intermediar expediții	
c) Destinatar:	
d) Furnizor de servicii de handling la sol:	
e) Operatorul aeronavei/camionului:	
f) Proprietarul aeronavei/camionului:	
2. Data producerii evenimentului:	3. Ora locală a producerii evenimentului:
4. Data transportului (cu aeronava/camionul):	5. Nr. de zbor/transport pe camion:
6. Aerodromul/Locul de plecare:	7. Aerodromul/Locul de destinație:
8. Tipul și seria aeronavei/camionului:	9. Înmatricularea aeronavei/camionului:
10. Locația producerii evenimentului:	11. Originea mărfurilor:
12. Descrierea evenimentului, inclusiv detalii despre vătămare, daune etc.:	

13. Numele propriu de expediție (inclusiv denumirea tehnică):			14. Nr. UN/ID:
15. Clasa/diviziune:	16. Risc(uri) secundar(e):	17. Grup de ambalare	18. Categorie (numai clasa 7):
19. Tip ambalaj:	20. Marcarea specificațiilor de ambalare:	21. Număr de pachete:	22. Cantitate (sau indice de transport):
23. Numărul de referință al AWB:			
24. Numărul de referință al coletului de marfă, al sacului de poștă, al etichetei bagajului sau al biletului pasagerului:			
25. Numele și adresa expeditorului, furnizorului de servicii de handling la sol, pasagerului etc.:			
26. Alte informații relevante (inclusiv cauza suspectată, orice acțiune întreprinsă):			
27. Numele și funcția persoanei care face raportarea:		28. Nr. de telefon:	
29. Numele societății/departamentului/e-mail		30. Referința internă a raportului:	
31. Adresa societății:		32. Data și semnătura:	

NOTE:

1. Orice eveniment în care sunt implicate bunuri periculoase trebuie raportat, indiferent dacă bunurile periculoase sunt conținute în marfă, poștă sau bagaje.

2. Un accident cu bunuri periculoase este un eveniment asociat și legat de transportul de bunuri periculoase care are ca rezultat rănirea gravă sau fatală a unei persoane sau pagube majore ale proprietății. În acest scop, vătămarea gravă este o vătămare suferită de o persoană într-un accident și care: a) necesită spitalizare mai mult de 48 de ore, într-o perioadă de 7 zile de la data vătămării; sau b) duce la o fractură a oricăror oase (cu excepția fracturilor simple ale degetelor de la mâini, de la picioare sau ale nasului); sau c) implică laceratii care cauzează hemoragii severe, leziuni ale nervilor, mușchilor sau tendoanelor; sau d) implică leziuni ale oricărui organ intern; sau e) implică arsuri de gradul II sau III sau orice arsuri care afectează mai mult de 5% din suprafața corpului; sau f) implică expunerea verificată la substanțe infecțioase sau radiații dăunătoare. Un accident cu bunuri periculoase poate fi, de asemenea, un accident de avion; caz în care trebuie urmată procedura normală de raportare a accidentelor aviatice.

3. Un incident cu bunuri periculoase este un eveniment, altul decât un accident cu bunuri periculoase, asociat și legat de transportul de bunuri periculoase, care nu are loc neapărat la bordul unei aeronave, care are ca rezultat rănirea unei persoane, daune materiale, incendiu, spargere, scurgeri, scurgeri de fluid sau radiații sau alte dovezi că integritatea ambalajului nu a fost menținută. Orice eveniment legat de transportul de bunuri periculoase care pune în pericol grav aeronava sau ocupanții acesteia este, de asemenea, un incident cu bunuri periculoase.

4. Acest formular ar trebui, de asemenea, să fie utilizat pentru a raporta orice ocazie în care bunurile periculoase nedeclarete sau declarate greșit sunt descoperite în marfă, poștă sau bagaje neînsoțite sau atunci când bagajele însoțite conțin bunuri periculoase pe care pasagerii sau echipajul nu are voie să le ia la bordul aeronavei.

5. Un raport inițial, care poate fi făcut prin orice mijloace, trebuie trimis în termen de 72 de ore de la producerea evenimentului, către autoritatea statului operatorului și a statului în care a avut loc incidentul, cu excepția cazului în care circumstanțe excepționale împiedică acest lucru. Acest formular de raportare a evenimentului, completat corespunzător, trebuie trimis cât mai curând posibil, chiar dacă toate informațiile nu sunt disponibile.

6. Copii ale tuturor documentelor relevante și ale oricăror fotografii trebuie atașate acestui raport.

7. Orice informații suplimentare sau orice informații care nu sunt incluse în raportul inițial trebuie transmise cât mai curând posibil autorităților identificate la pct. 5.

8. Cu condiția ca acest lucru să fie sigur, toate bunurile periculoase, ambalajele, documentele etc. referitoare la eveniment trebuie păstrate până după ce raportul inițial a fost trimis către autoritățile identificate la pct. 5 și ele au indicat dacă acestea ar trebui sau nu să fie reținute în continuare.

9. În cazul în care pentru completarea unei secțiuni este necesar mai mult spațiu, pot fi folosite pagini suplimentare, cu menționarea secțiunilor care necesită completarea.

ABONAMENTE LA PUBLICAȚIILE OFICIALE PE SUPORT FIZIC

— Prețuri pentru anul 2026 —

Nr. crt.	Denumirea publicației	Valoare (TVA 11% inclus) — lei		
		12 luni	3 luni	1 lună
1.	Monitorul Oficial, Partea I	3.360	930	340
2.	Monitorul Oficial, Partea I, limba maghiară	3.980		370
3.	Monitorul Oficial, Partea a II-a	5.975		545
4.	Monitorul Oficial, Partea a III-a	1.145		130
5.	Monitorul Oficial, Partea a IV-a	4.570		420
6.	Monitorul Oficial, Partea a VI-a	4.250		395
7.	Monitorul Oficial, Partea a VII-a	1.470		145

NOTĂ:

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

Pentru comenzi, accesați www.monitoruloficial.ro, Magazin online, Monitorul Oficial — apariții și abonamente.

ABONAMENTE LA PRODUSELE ÎN FORMAT ELECTRONIC

— Prețuri pentru anul 2026 —

Produs	Abonamentul FLEXIBIL (Monitorul Oficial, Partea I + alte 3 părți ale Monitorului Oficial, la alegere)													
	Lunar							Anual*						
	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 10	Rețea 20	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 10	Rețea 20	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300
AutenticMO	80	180	275	385	450	1.070	2.345	725	1.810	2.490	3.700	4.525	10.860	23.880
ExpertMO	135	330	495	660	815	1.945	4.275	1.285	3.195	4.400	6.400	7.985	19.160	42.140

Produs	Abonamentul COMPLET (Monitorul Oficial, Partea I + toate celelalte părți ale Monitorului Oficial)													
	Lunar							Anual*						
	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 10	Rețea 20	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 10	Rețea 20	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300
AutenticMO	90	215	325	440	535	1.285	2.810	835	2.090	2.880	4.180	5.215	12.510	27.515
ExpertMO	160	395	595	825	985	2.345	5.145	1.555	3.885	5.340	7.800	9.705	23.280	51.210

Colecția Monitorul Oficial în format electronic, oricare dintre părțile acestuia	160 lei/an
--	------------

Prețurile sunt exprimate în lei și conțin TVA.

Mai multe informații puteți găsi pe site-ul www.expert-monitor.ro, unde puteți aplica online comanda.

* Tarifele anuale se aplică pentru comenzile online efectuate până la 31 ianuarie 2026.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; 012329
C.I.F. RO427282, IBAN: RO55RNCB0082006711100001 BCR
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 DTCPMB (alocat numai persoanelor juridice bugetare)
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, www.monitoruloficial.ro
Relații cu publicul: șos. Panduri nr. 1, bloc P33, sectorul 5, București; 050651.
Tel. 021.401.00.73, 021.401.00.78/79/83.
Pentru publicări, încărcăți actele pe site, la: <https://www.monitoruloficial.ro>, secțiunea Publicări.



5 948493 720829