Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►B

RÈGLEMENT (CE) Nº 2096/2005 DE LA COMMISSION

du 20 décembre 2005

établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(JO L 335 du 21.12.2005, p. 13)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►M1	Règlement (CE) nº 1315/2007 de la Commission du 8 novembre 2007	L 291	16	9.11.2007
►M2	Règlement (CE) nº 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008	L 141	5	31.5.2008
►M3	Règlement (CE) nº 668/2008 de la Commission du 15 juillet 2008	L 188	5	16.7.2008
►M4	Règlement (UE) nº 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010	L 201	1	3.8.2010

▼B

RÈGLEMENT (CE) Nº 2096/2005 DE LA COMMISSION

du 20 décembre 2005

établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) nº 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ([1]), et notamment ses articles 4 et 6,

considérant ce qui suit:

(1) En vertu du règlement (CE) nº 550/2004, il incombe à la Commission d'établir des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne dans l'ensemble de la Communauté. Un règlement, directement applicable, est l'instrument qui convient le mieux à cette fin.

(2) La fourniture de services de navigation aérienne dans la Communauté doit être soumise à une certification par les États membres. Les prestataires de services de navigation aérienne qui satisfont aux exigences communes doivent recevoir un certificat conformément à l'article 7 du règlement (CE) nº 550/2004. Les prestataires de services de navigation aérienne qui peuvent opérer sans certificat doivent assurer une conformité maximale avec les exigences communes dans la mesure où leur statut juridique le leur permet.

(3) Les exigences communes à établir en vertu de l'article 6 du règlement (CE) nº 550/2004 doivent s'appliquer sans préjudice de la souveraineté des États membres sur leur espace aérien et des besoins des États membres quant à l'ordre public, à la sécurité publique et à la défense, visés à l'article 13 du règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la création du ciel européen unique ([2]). Les exigences communes ne doivent pas s'appliquer aux opérations et à l'entraînement militaires visés à l'article 1er, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 549/2004.

(4) La définition des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne doit tenir compte du statut juridique des prestataires de services de navigation aérienne dans les États membres. En outre, lorsqu'un organisme mène d'autres activités que la fourniture de services de navigation aérienne, les exigences communes à établir en vertu de l'article 6 du règlement (CE) nº 550/2004 ne doivent s'appliquer, sauf disposition contraire, ni à ces autres activités ni aux ressources qui sont allouées à des activités en dehors de la fourniture de services de navigation aérienne.

([1]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.
([2]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

▼B

(5) L'application des exigences communes aux prestataires de services de navigation aérienne doit être proportionnée aux risques liés aux particularités de chaque service, telles que le nombre ou la nature et les caractéristiques des mouvements traités. Dans les cas où certains prestataires de services de navigation aérienne choisiraient de ne pas recourir à la possibilité de fournir des services transfrontaliers et renonceraient ainsi au droit de reconnaissance mutuelle à l'intérieur du ciel unique européen, l'autorité de surveillance nationale doit être habilitée à autoriser ces prestataires à se conformer d'une manière proportionnée à certaines exigences générales applicables à la fourniture de services de navigation aérienne et à certaines exigences spécifiques pour la fourniture de services de la circulation aérienne. Par conséquent, les conditions liées aux certificats doivent refléter la nature et la portée de la dérogation.

(6) Pour assurer le bon fonctionnement du système de certification, les États membres doivent fournir à la Commission, dans le cadre de leurs rapports annuels, toutes les informations pertinentes sur les dérogations accordées par leur autorité de surveillance nationale.

(7) Les différents types de services de navigation aérienne ne sont pas nécessairement soumis aux mêmes exigences. Il est donc nécessaire d'adapter les exigences communes aux caractéristiques particulières de chaque type de service.

(8) Il doit incomber aux prestataires de services de navigation aérienne d'apporter la preuve qu'ils satisfont aux exigences pour la durée de validité du certificat et pour tous les services couverts.

(9) Pour garantir la bonne application des exigences communes, il convient d'établir un système de supervision et d'inspection régulières de la conformité avec les exigences communes et les conditions précisées dans le certificat. L'autorité nationale de supervision doit examiner l'aptitude d'un prestataire avant de lui délivrer un certificat et doit évaluer annuellement la conformité continue des prestataires de services de navigation aérienne qu'elle a certifiés. Par conséquent, elle doit établir et mettre à jour tous les ans un programme indicatif d'inspection pour tous les prestataires qu'elle a certifiés, sur la base d'une évaluation des risques. Ce programme doit permettre d'inspecter toutes les composantes utiles du prestataire de services de navigation aérienne dans un délai raisonnable. En évaluant la conformité des prestataires de services de navigation aérienne et des prestataires de services météorologiques, l'autorité de surveillance nationale doit être autorisée à vérifier les exigences découlant des obligations internationales de l'État membre concerné.

▼B

(10) Un mécanisme d'évaluation par les pairs des autorités de supervision nationales doit promouvoir une approche commune dans l'ensemble de la Communauté pour superviser les prestataires de services de navigation aérienne. La Commission, en coopération avec les États membres, doit veiller à l'organisation de ces évaluations par les pairs, qui doivent être coordonnées avec les activités développées dans le cadre du programme d'Eurocontrol de surveillance et de soutien à la mise en œuvre des ESARR (ESIMS) et du programme universel d'audit de la surveillance de sécurité (USOAP) mené par l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI), de façon à éviter la duplication du travail. Afin que l'évaluation par les pairs puisse permettre de mettre en commun les expériences et les bonnes pratiques, les experts nationaux devront de préférence provenir d'une autorité de surveillance nationale ou d'un organisme agréé.

(11) Eurocontrol a élaboré des exigences réglementaires de sécurité (ESARR) qui sont de la plus grande importance pour la sécurité des services de la circulation aérienne. Conformément au règlement (CE) nº 550/2004, la Commission doit identifier et adopter les dispositions pertinentes de l'exigence ESARR 3 sur l'utilisation de systèmes de gestion de la sécurité par les prestataires de services de la gestion du trafic aérien (GTA), de l'exigence ESARR 4 sur l'évaluation et l'atténuation des risques dans le domaine de la GTA et de l'exigence ESARR 5 concernant le personnel des services GTA et les exigences applicables au personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité. Conformément à l'article 5 du règlement (CE) nº 550/2004, la Commission a présenté une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne [1] qui reprend les dispositions de l'exigence ESARR 5 concernant les contrôleurs de la circulation aérienne. Il n'y a donc pas lieu de reproduire ces dispositions dans le présent règlement. Il convient toutefois de prévoir que l'autorité de surveillance nationale devra contrôler si le personnel d'un prestataire de services de navigation aérienne, en particulier les contrôleurs de la circulation aérienne, dispose le cas échéant de la licence requise.

(12) Il n'y a pas lieu non plus de reproduire les dispositions ESARR concernant la notification et l'analyse des événements liés a la sécurité dans le domaine de la GTA, qui sont déjà couvertes par la directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile [2] et la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile [3]. Toutefois, les dispositions relatives aux événements liés à la sécurité doivent exiger que l'autorité de surveillance nationale contrôle si les prestataires de services de la circulation aérienne, ou les prestataires de services de communication, de navigation et de surveillance, satisfont aux dispositions requises pour la notification et l'analyse de tels événements. Les dispositions pertinentes de l'exigence ESARR 1 concernant la supervision de la sécurité dans le domaine GTA et de l'exigence ESARR 6 sur les logiciels des systèmes GTA doivent être identifiées et adoptées dans le cadre d'autres actes communautaires.

---

[1] COM(2004) 473, non encore publié au Journal officiel.
[2] JO L 319 du 12.12.1994, p. 14.
[3] JO L 167 du 4.7.2003, p. 23.

▼B

(13) Il convient notamment de considérer que, d'une part, la gestion de la sécurité est la fonction, dans la fourniture de services de la circulation aérienne, qui garantit que tous les risques sur le plan de la sécurité ont été identifiés, évalués et suffisamment atténués et que, d'autre part, une approche formelle et systématique de la gestion de la sécurité permettra de maximiser les avantages sur le plan de la sécurité d'une manière visible et traçable. La Commission doit mettre à jour et préciser les exigences de sécurité applicables aux services de navigation aérienne afin d'assurer le niveau de sécurité le plus élevé possible, sans préjudice du rôle qui pourra être confié à l'avenir dans ce domaine à l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

(14) Les prestataires de services de navigation aérienne doivent travailler conformément aux normes pertinentes de l'OACI. En vue de faciliter la fourniture des services transfrontaliers, il convient que les États membres et la Commission, en étroite coopération avec Eurocontrol, travaillent à réduire les différences notifiées par les États membres en ce qui concerne l'application des normes de l'OACI dans le domaine des services de navigation aérienne afin d'arriver à un jeu de normes communes entre les États membres dans le ciel unique européen, en particulier dans l'optique de développer des règles de l'air communes.

(15) Les différents régimes nationaux de responsabilité civile ne doivent pas empêcher les prestataires de services de navigation aérienne de conclure des accords pour la fourniture de services transfrontaliers, dès lors qu'ils prennent des dispositions afin de couvrir les dommages et intérêts résultant des responsabilités légales dans le cadre du droit applicable. La méthode utilisée doit être conforme aux exigences du droit national. Les États membres qui, conformément au règlement (CE) nº 550/2004, autorisent la fourniture de services de navigation aérienne sans certification dans l'ensemble ou dans une partie de l'espace aérien relevant de leur responsabilité doivent couvrir la responsabilité civile de ces prestataires.

(16) Alors que l'exigence ESARR 4 définit la probabilité maximale tolérable de la contribution directe de la GTA aux accidents dans la région CEAC (Conférence européenne de l'aviation civile), les probabilités maximales tolérables pour toutes les catégories de gravité n'ont pas encore été établies. Les États membres et la Commission, en liaison avec Eurocontrol, doivent compléter et mettre à jour ces probabilités et développer des mécanismes afin de les appliquer dans des contextes différents.

(17) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité du ciel unique établi à l'article 5 du règlement (CE) nº 549/2004,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

▼B

Article premier

Objet et champ d'application

Le présent règlement établit les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne. Toutefois, sauf dispositions contraires des annexes I ou II, ces exigences communes ne s'appliquent pas:

a) aux activités autres que celles relatives à la fourniture de services de navigation aérienne menées par un prestataire;

b) aux ressources autres que celles allouées à la fourniture de services de navigation aérienne.

Le présent règlement identifie et adopte les dispositions obligatoires des exigences réglementaires de sécurité d'Eurocontrol (ESARR) suivantes, à prendre en compte pour la certification des prestataires de services de navigation aérienne:

a) l'exigence ESARR 3 concernant l'utilisation de systèmes de gestion de la sécurité par les prestataires de services (GTA), publiée le 17 juillet 2000;

b) l'exigence ESSAR 4 concernant l'évaluation et l'atténuation des risques dans le domaine de la GTA, publiée le 5 avril 2001;

c) l'exigence ESARR 5 concernant le personnel des services GTA, plus particulièrement les exigences applicables au personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité, publiée le 11 avril 2002.

Article 2

Définitions

1. Aux fins du présent règlement, les définitions établies par le règlement (CE) nº 549/2004 s'appliquent.

2. Outre les définitions visées au paragraphe 1, on entend par:

a) «travail aérien», une exploitation d'aéronefs consistant à utiliser un aéronef pour assurer des services spécialisés, notamment dans les domaines de l'agriculture, de la construction, de la photographie, de la surveillance, de l'observation et des patrouilles, de la recherche et du sauvetage, ou de la publicité aérienne;

b) «transport aérien commercial», toute exploitation d'aéronefs comportant le transport de passagers, de fret et de courrier moyennant rémunération ou location;

c) «système fonctionnel», une combinaison de systèmes, de procédures et de ressources humaines organisée afin de remplir une fonction dans le contexte de la GTA;

d) «aviation générale», toute exploitation d'aéronefs civile autre que le transport aérien commercial ou le travail aérien;

e) «autorité de surveillance nationale», l'organisme ou les organismes désignés ou établis par les États membres pour faire fonction d'autorité nationale conformément à l'article 4 du règlement (CE) nº 549/2004;

f) «danger», toute condition, événement, ou circonstance qui pourrait provoquer un accident;

▼B

g) «organisme d'exploitation», un organisme chargé de fournir des services techniques en support de services de la circulation aérienne, de communication, de navigation ou de surveillance;

h) «risque», la combinaison de la probabilité la plus élevée ou de la fréquence d'un événement aux conséquences dommageables provoqué par un danger et de la gravité de ces conséquences;

i) «assurance de sécurité», toutes les actions planifiées et systématiques nécessaires pour donner l'assurance requise qu'un produit, un service, une organisation ou un système fonctionnel atteint un seuil de sécurité acceptable ou tolérable;

j) «objectif de sécurité», une déclaration qualitative ou quantitative définissant la fréquence ou la probabilité maximales auxquelles un risque pourrait se produire;

k) «exigences de sécurité», des moyens de diminuer un risque tels que définis par la stratégie de diminution des risques permettant d'atteindre un objectif de sécurité particulier, y compris les exigences organisationnelles, opérationnelles, procédurales, fonctionnelles, de performance, les exigences d'interopérabilité ou les caractéristiques environnementales;

l) «services», un service ou un ensemble de services de navigation aérienne.

3. L'expression «prestataire de services de navigation aérienne» s'entend comme incluant un organisme ayant fait la demande d'un certificat en vue de fournir de tels services.

Article 3

Délivrance de certificats

1. Afin d'obtenir le certificat requis pour fournir des services de navigation aérienne, et sans préjudice de l'article 7, paragraphe 5, du règlement (CE) nº 550/2004, les prestataires de services de navigation aérienne doivent satisfaire aux exigences communes générales établies à l'annexe I ainsi qu'aux exigences additionnelles spécifiques figurant aux annexes II à V du présent règlement en fonction du type de service qu'ils fournissent, sous réserve des dérogations prévues à l'article 4.

2. Avant de délivrer un certificat à un prestataire de services de navigation aérienne, l'autorité de supervision nationale vérifie que celui-ci respecte les exigences communes.

3. Le prestataire de services de navigation aérienne doit se conformer aux exigences communes au plus tard au moment où le certificat est délivré conformément à l'article 7 du règlement (CE) nº 550/2004.

▼B

Article 4

Dérogations

1. Par dérogation aux dispositions de l'article 3, paragraphe 1, certains prestataires de services de navigation aérienne peuvent choisir de ne pas recourir à la possibilité de fournir des services transfrontaliers et peuvent renoncer au droit de reconnaissance mutuelle à l'intérieur du ciel unique européen.

Dans ce cas, ils peuvent demander un certificat limité à l'espace aérien relevant de la responsabilité de l'État membre visé à l'article 7, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 550/2004.

Les prestataires de services de la circulation aérienne peuvent introduire une telle demande s'ils fournissent ou envisagent de fournir des services limités à une ou plusieurs des catégories suivantes:

a) aviation générale;

b) travail aérien;

c) transport aérien commercial avec des aéronefs ayant une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes ou ayant moins de 20 sièges de passager;

d) transport aérien commercial de moins de 10 000 mouvements par an sans tenir compte de la masse maximale au décollage et du nombre de sièges de passager, les mouvements étant comptés comme la somme des décollages et atterrissages et calculés en moyenne annuelle sur les trois années précédentes.

Les prestataires de services de navigation aérienne autres que les prestataires de services de la circulation aérienne peuvent introduire une telle demande si leur chiffre d'affaires annuel brut pour les services qu'ils fournissent ou envisagent de fournir n'excède pas 1 000 000 EUR.

Au cas où pour des raisons pratiques objectives, un prestataire de services de navigation aérienne ne serait pas en mesure d'apporter la preuve qu'il répond à ces critères, l'autorité de surveillance nationale peut accepter des chiffres ou prévisions analogues se rapportant aux plafonds définis aux troisième et quatrième alinéas.

Le prestataire de services de navigation aérienne qui formule une telle demande doit soumettre en même temps à l'autorité de surveillance nationale les éléments de preuve attestant qu'il remplit les conditions requises pour pouvoir le faire.

2. L'autorité de surveillance nationale peut accorder des dérogations spécifiques aux demandeurs qui remplissent les critères du paragraphe 1 d'une manière proportionnée à leur contribution à la gestion du trafic aérien dans l'espace aérien relevant de la responsabilité de l'État membre.

Ces dérogations ne peuvent se rapporter qu'aux exigences de l'annexe I, exception faite des points suivants:

a) point 1 compétence et aptitude techniques et opérationnelles;

b) point 3.1 gestion de la sécurité;

c) point 5 ressources humaines;

d) point 8.1 ouverture et transparence dans la fourniture des services.

▼B

3. Outre les dérogations visées au paragraphe 2, l'autorité nationale de surveillance peut accorder des dérogations aux demandeurs qui fournissent le service d'information de vol d'aérodrome lorsque ces prestataires de services n'ont pas plus d'une position de travail de manière régulière dans chaque aérodrome. Ces dérogations sont accordées de manière proportionnée à la contribution du demandeur à la gestion du trafic aérien dans l'espace aérien sous la responsabilité de l'État membre.

Ces dérogations ne peuvent porter que sur les dispositions suivantes de l'annexe II, partie 3:

a) responsabilité en matière de gestion de la sécurité ainsi que services extérieurs et approvisionnements (point 3.1.2);

b) vérification de sécurité (point 3.1.3);

c) exigences de sécurité concernant l'évaluation et l'atténuation des risques (point 3.2).

4. Aucune dérogation n'est accordée pour les exigences figurant aux annexes III, IV ou V.

5. Conformément à l'annexe II du règlement (CE) nº 550/2004, l'autorité nationale de supervision doit:

a) préciser la nature et la portée de la dérogation dans les conditions liées au certificat, en indiquant sa base légale;

b) limiter la durée de la validité dans le temps du certificat; et

c) contrôler si les prestataires de services de navigation aérienne peuvent toujours bénéficier de la dérogation.

Article 5

Preuve du respect des exigences

1. À la demande de l'autorité de surveillance nationale, le prestataire de services de navigation aérienne fournit tous les éléments de preuve démontrant qu'il satisfait aux exigences communes applicables. Il peut faire usage autant que nécessaire des données existantes.

2. Un prestataire de services de navigation aérienne certifié notifie à l'autorité de surveillance nationale tout changement prévu dans sa prestation de services, qui pourrait avoir des conséquences quant au respect des exigences communes applicables ou des conditions liées au certificat.

▼M1

_____

▼B

4. Lorsqu'un prestataire de services de navigation aérienne certifié ne satisfait plus aux exigences communes applicables ou aux conditions liées au certificat, l'autorité de surveillance nationale compétente prend une décision dans un délai n'excédant pas un mois. Par cette décision, l'autorité de surveillance nationale oblige le prestataire de services de navigation aérienne à prendre des mesures pour remédier à la situation.

▼B

La décision est notifiée sans délai au prestataire de services de navigation aérienne concerné.

L'autorité de surveillance nationale vérifie si la mesure visant à remédier à la situation a été mise en œuvre avant de notifier son accord sur cette dernière au prestataire de services de navigation aérienne concerné. Si elle estime que la mesure n'a pas été correctement mise en œuvre dans le délai convenu, l'autorité de surveillance nationale prend des mesures appropriées conformément à l'article 7, paragraphe 7, du règlement (CE) nº 550/2004 et à l'article 9 du règlement (CE) nº 549/2004, en tenant compte de la nécessité d'assurer la continuité des services.

Article 6

Facilitation du contrôle du respect des exigences

En application des dispositions de l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 550/2004, les prestataires de services de navigation aérienne facilitent la réalisation des inspections et des enquêtes par l'autorité de surveillance nationale ou par un organisme agréé agissant en son nom, ces inspections et enquêtes pouvant comprendre des visites sur place et des visites non annoncées.

Les personnes autorisées sont habilitées à:

a) examiner les dossiers, les données, les procédures et tout autre document pertinent pour la fourniture des services de navigation aérienne;

b) faire des copies de la totalité ou de parties de ces dossiers, données, procédures et autres documents;

c) demander une explication orale sur place;

d) pénétrer dans tout local, terrain ou moyen de transport concerné.

Ces inspections et enquêtes sont effectuées dans le respect des dispositions légales de l'État membre dans lequel elles doivent être menées.

Article 7

Conformité continue

L'autorité de surveillance nationale contrôle annuellement, sur la base des éléments dont elle dispose, la conformité continue des prestataires de services de navigation aérienne qu'elle a certifiés.

À cette fin, l'autorité nationale de supervision établit et met à jour annuellement un programme d'inspection indicatif pour tous les prestataires qu'elle a certifiés, fondé sur l'évaluation des risques associés aux différentes opérations constitutives des services fournis. S'il y a lieu, elle consulte le prestataire de services de navigation aérienne concerné ainsi que toute autre autorité de surveillance nationale concernée avant d'établir un tel programme.

Le programme doit indiquer quelle est la fréquence envisagée des inspections dans les différents sites.

▼B

Article 8

Règles de sécurité applicables au personnel technique

En ce qui concerne les dispositions relatives à la fourniture de services de la circulation aérienne, de communication, de navigation ou de surveillance, l'autorité de surveillance nationale ou toute autre autorité désignée à cette fin par un État membre:

a) publie les règles de sécurité appropriées applicables au personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité;

b) assure, sur le plan des règles de sécurité, une supervision adéquate du personnel technique affecté par un organisme d'exploitation à des tâches opérationnelles liées à la sécurité;

c) sur la base de motifs raisonnables et après une enquête dûment menée, prend des mesures appropriées à l'égard de l'organisme d'exploitation et/ou de son personnel technique qui ne satisfait pas aux dispositions du point 3.3 de l'annexe II;

d) vérifie si des moyens appropriés sont prévus pour veiller à ce que les tiers chargés de tâches opérationnelles liées à la sécurité respectent les dispositions du point 3.3 de l'annexe II.

Article 9

Procédure d'évaluation par les pairs

1. La Commission, en coopération avec les États membres, veille à l'organisation des évaluations par les pairs des autorités de surveillance nationales en conformité avec les paragraphes 2 à 6.

2. Les évaluations par les pairs sont effectuées par des équipes d'experts nationaux. Chaque équipe est composée d'experts provenant d'au moins trois États membres. Les experts ne participent pas à des évaluations par les pairs dans l'État membre où ils sont employés. La Commission établit et met à jour une liste de réserve d'experts nationaux désignés par les États membres, dont les compétences s'étendent à tous les éléments des exigences communes énumérés à l'article 6 du règlement (CE) nº 550/2004.

3. Au moins trois mois à l'avance, la Commission informe l'État membre et l'autorité de surveillance concernés qu'une évaluation par les pairs sera effectuée et elle indique la date à laquelle celle-ci est prévue et l'identité des experts qui y participeront.

L'État membre dont l'autorité de surveillance nationale fait l'objet de l'évaluation doit indiquer son accord sur l'équipe d'experts avant que celle-ci ne puisse entreprendre sa mission.

4. Dans les trois mois suivant l'évaluation, l'équipe d'évaluateurs établit, par consensus, un rapport pouvant contenir des recommandations. La Commission organise une réunion avec les experts et l'autorité de surveillance nationale pour discuter le rapport.

▼B

5. La Commission communique le rapport à l'État membre concerné. Ce dernier peut présenter ses observations dans les trois mois suivant la réception du rapport. Ses observations comportent, le cas échéant, les mesures qu'il a prises ou qu'il envisage de prendre pour donner suite à l'évaluation dans un délai déterminé.

Sauf arrangement contraire avec l'État membre concerné, le rapport d'évaluation et le suivi ne sont pas publiés.

6. La Commission informe annuellement les États membres, dans le cadre du comité du ciel unique, des principaux résultats de ces évaluations.

Article 10

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

▼B

ANNEXE I

EXIGENCES GÉNÉRALES APPLICABLES À LA FOURNITURE DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

1. COMPÉTENCE ET APTITUDE TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELLES

Le prestataire de services de navigation aérienne doit être capable de fournir des services, qui seront compatibles avec tout niveau raisonnable de demande dans un espace aérien déterminé, d'une manière sûre, efficace, continue et durable. À cette fin, il doit maintenir une capacité et un savoir-faire adéquats sur les plans technique et opérationnel.

2. STRUCTURE ET GESTION ORGANISATIONNELLES

2.1. **Structure organisationnelle**

Le prestataire de services de navigation aérienne doit établir et gérer son organisation en s'appuyant sur une structure qui assure une fourniture de services sûre, efficace et continue.

La structure organisationnelle définit:

a) l'autorité, les tâches et les responsabilités des responsables désignés, en particulier des cadres exerçant des fonctions liées à la sécurité, à la qualité, à la sûreté, aux finances et aux ressources humaines;

b) les relations et les rapports hiérarchiques entre les différentes composantes et procédures de l'organisation.

▼M4

2.2. **Gestion organisationnelle**

Le prestataire de services de navigation aérienne établit un plan d'entreprise pour une période d'au moins cinq ans. Le plan d'entreprise:

a) fixe les buts et objectifs globaux du prestataire et établit sa stratégie pour les atteindre en accord avec ses autres plans globaux éventuels à plus long terme et avec les exigences de l'Union européenne applicables au développement des infrastructures ou d'autres technologies;

b) contient des objectifs de performance appropriés en matière de sécurité, de capacité, d'environnement et d'efficacité économique le cas échéant.

Les informations figurant aux paragraphes a) et b) sont conformes au plan de performance national ou de bloc d'espace aérien fonctionnel, visé à l'article 11 du règlement (CE) n° 549/2004 et, en ce qui concerne les données relatives à la sécurité, au programme national de sécurité visé dans la norme 2.27.1, annexe 11, amendement 47B-A, du 20 juillet 2009, de l'OACI le cas échéant.

Le prestataire de services de navigation aérienne fournit des justificatifs, de l'ordre de la sécurité et économique, des principaux projets d'investissement, y compris, le cas échéant, l'impact estimé de ces projets sur les objectifs de performance appropriés visés au point 2.2.b), et indiquant les investissements qui résultent des exigences légales liées à la mise en œuvre de SESAR.

Le prestataire de services de navigation aérienne établit un plan annuel pour l'année à venir qui précise davantage les caractéristiques du plan d'entreprise et décrit les changements apportés à celui-ci.

▼M4

Le plan annuel comporte les éléments suivants sur le niveau et la qualité de service tels que le niveau attendu en matière de capacité, de sécurité, d'environnement et d'efficacité économique le cas échéant:

a) des informations sur la mise en œuvre de nouvelles infrastructures ou sur d'autres faits nouveaux et une déclaration sur la façon dont ceux-ci contribueront à améliorer les performances du prestataire de services de navigation aérienne, y compris le niveau et la qualité de service;

b) des indicateurs de performance, conformes au plan de performance national ou de bloc d'espace aérien fonctionnel, visé à l'article 11 du règlement (CE) nº 549/2004, en fonction desquels le niveau et la qualité de service peuvent être raisonnablement évalués;

c) des informations sur les mesures prévues afin d'atténuer les risques pour la sécurité recensés dans le plan de sécurité du prestataire de services de navigation aérienne, y compris des indicateurs de sécurité pour maîtriser le risque en la matière et, le cas échéant, le coût estimé des mesures d'atténuation;

d) la situation financière du prestataire de services prévue à court terme et les éventuels changements ou répercussions sur le plan d'entreprise.

Le prestataire de services de navigation aérienne met les informations contenues dans la partie du plan d'entreprise et du plan annuel consacrée aux performances à la disposition de la Commission, à la demande de celle-ci, dans les conditions prévues par l'autorité nationale de surveillance et conformément au droit national.

▼B

3. GESTION DE LA SÉCURITE ET DE LA QUALITÉ

3.1. **Gestion de la sécurité**

Le prestataire de services de navigation aérienne doit gérer la sécurité de tous ses services. À cette fin, il doit établir des relations formelles avec toutes les parties intéressées qui peuvent avoir une influence directe sur la sécurité de ses services.

3.2. **Système de gestion de la qualité**

Le prestataire de services de navigation aérienne doit avoir établi, au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, un système de gestion de la qualité pour tous les services de navigation aérienne qu'il fournit, selon les principes indiqués ci-après. Le prestataire doit:

a) définir la politique de qualité en vue de répondre au mieux aux besoins des différents utilisateurs;

b) établir un programme d'assurance de la qualité qui contient des procédures destinées à vérifier que toutes les opérations sont menées conformément aux exigences, normes et procédures applicables;

c) démontrer au moyen de manuels et de documents de suivi que le système de qualité fonctionne;

d) nommer des délégués chargés de contrôler la conformité et l'adéquation des procédures pour garantir la sécurité et l'efficacité des pratiques opérationnelles;

e) effectuer des contrôles du système de qualité en place et prendre le cas échéant des mesures correctives.

▼B

Un certificat EN ISO 9001 délivré par un organisme dûment accrédité et portant sur tous les services de navigation aérienne fournis par le prestataire sera considéré suffisant pour attester la conformité avec les exigences de qualité. Le prestataire de services de navigation aérienne accepte que les documents liés à la certification soient portés à la connaissance de l'autorité de surveillance nationale à la demande de cette dernière.

3.3. **Manuels d'exploitation**

Le prestataire de services de navigation aérienne doit fournir et tenir à jour un manuel d'exploitation relatif à la fourniture de ses services à l'usage du personnel opérationnel et pour guider ce personnel dans ses tâches. Il veille à ce que:

a) les manuels d'exploitation contiennent les instructions et les informations dont le personnel opérationnel a besoin pour remplir ses tâches;

b) le personnel ait accès aux parties des manuels d'exploitation qui les concernent;

c) le personnel opérationnel soit promptement informé des modifications apportées au manuel d'exploitation qui s'appliquent à leurs tâches ainsi que de leur entrée en vigueur.

4. SÛRETÉ

Le prestataire de services de navigation aérienne établit un système de gestion de la sûreté pour garantir:

a) la sûreté de ses installations et de son personnel de manière à prévenir toute interférence illicite dans la fourniture des services;

b) la sûreté des données opérationnelles qu'il reçoit, produit ou utilise, de manière que leur accès soit réservé aux seules personnes autorisées.

Le système de gestion de la sûreté définit:

a) les procédures relatives à l'évaluation et à l'atténuation des risques dans le domaine de la sûreté, au contrôle et à l'amélioration de la sûreté, aux évaluations de la sûreté et à la diffusion des enseignements;

b) les moyens destinés à déceler les manquements à la sûreté et à alerter le personnel par des signaux d'avertissement appropriés;

c) les moyens de limiter les effets des manquements à la sûreté et d'identifier les mesures de rétablissement et les procédures d'atténuation permettant d'en éviter la réapparition.

Le prestataire de services de navigation aérienne assure, s'il y a lieu, l'habilitation de sûreté de son personnel et travaille en coordination avec les autorités civiles et militaires compétentes, pour assurer la sûreté des ses installations, de son personnel et de ses données.

5. RESSOURCES HUMAINES

Le prestataire de services de navigation aérienne doit employer un personnel ayant les qualifications appropriées pour assurer la fourniture de ses services d'une manière sûre, efficace, continue et durable. Dans ce contexte, il établit des politiques de recrutement et de formation du personnel.

6. SOLIDITÉ FINANCIÈRE

6.1. **Capacité économique et financière**

Le prestataire de services de navigation aérienne doit être en mesure de remplir ses obligations financières, notamment en ce qui concerne ses coûts d'exploitation fixes et variables ou ses coûts d'investissement. Il doit utiliser un système de comptabilité analytique adéquat. Il doit prouver son aptitude à travers le plan annuel auquel il est fait référence au point 2.2 de la présente annexe ainsi qu'à travers ses bilans financiers et ses comptes dans la mesure où son statut juridique le lui permet.

▼B

6.2. **Audit financier**

Conformément à l'article 12, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 550/2004, le prestataire de services de navigation aérienne doit démontrer qu'il se soumet à un audit indépendant à intervalles réguliers.

7. RESPONSABILITÉ ET COUVERTURE DES RISQUES

Le prestataire de services de navigation aérienne doit avoir pris des dispositions pour couvrir les risques qu'il encourt en matière de responsabilité civile dans le cadre des lois en vigueur.

La méthode utilisée pour fournir la couverture doit être adaptée à la perte et au préjudice potentiels en cause, compte tenu du statut juridique du prestataire de services et du niveau de la couverture de risques disponible sur le plan commercial.

Un prestataire de services de navigation aérienne qui utilise les services d'un autre prestataire de services de navigation aérienne doit s'assurer que les accords couvrent la répartition des responsabilités entre eux.

8. QUALITÉ DES SERVICES

8.1. **Ouverture et transparence dans la prestation des services**

Le prestataire de services de navigation aérienne fournit ses services d'une manière ouverte et transparente. Il publie les conditions d'accès à ses services et met en place une procédure de consultation formelle et régulière des utilisateurs de ses services; ces consultations sont réalisées individuellement ou collectivement et se font au moins une fois par an.

Le prestataire de services de navigation aérienne ne doit pas discriminer en raison de la nationalité ou de l'identité de l'utilisateur ou encore de la catégorie de l'utilisateur, et ce en vertu du droit communautaire applicable.

8.2. **Plans d'urgence**

Au plus tard dans l'année qui suit sa certification, le prestataire de services de navigation aérienne doit adopter des plans d'urgence pour tous les services qu'il rend en cas d'événements qui ont pour effet d'entraîner une dégradation importante ou une interruption de ses services.

▼M4

9. EXIGENCES EN MATIÈRE DE RAPPORTS

Le prestataire de services de navigation aérienne doit pouvoir fournir un rapport annuel de ses activités à l'autorité nationale de surveillance concernée. Ce rapport présente les résultats financiers du prestataire sans préjudice de l'article 12 du règlement (CE) nº 550/2004, ses performances opérationnelles ainsi que toutes les activités ou changements importants, en particulier dans le domaine de la sécurité.

Le rapport annuel contient au moins:

— une évaluation du niveau de performance du service produit,

— les performances du prestataire de services de navigation aérienne par rapport aux objectifs de performance fixés dans le plan d'entreprise, les performances concrètes étant rapportées sur le plan annuel à l'aide des indicateurs de performance établis dans le plan annuel,

— une explication des différences par rapport aux objectifs et les mesures pour réduire les écarts éventuels au cours de la période de référence visée à l'article 11 du règlement (CE) nº 549/2004,

▼**M4**

— l'évolution sur le plan des opérations et des infrastructures,

— les résultats financiers, pour autant qu'ils ne fassent pas l'objet d'une publication séparée conformément à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 550/2004,

— des informations sur la procédure de consultation formelle des utilisateurs des services,

— des informations sur la politique des ressources humaines.

Le prestataire de services de navigation aérienne met les informations contenues dans le rapport annuel à la disposition de la Commission, à la demande de celle-ci, et du public dans les conditions prévues par l'autorité nationale de surveillance et conformément au droit national.

▼B

ANNEXE II

EXIGENCES SPÉCIFIQUES POUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

1. PROPRIÉTÉ

Le prestataire de services de la circulation aérienne indique à l'autorité nationale de surveillance visée à l'article 7, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 550/2004:

— son statut juridique, la structure de son capital et toute disposition ayant des conséquences significatives sur le contrôle de ses actifs,

— les liens qu'il a avec des organisations qui ne sont pas impliquées dans la fourniture de services de navigation aérienne — y compris les activités commerciales auxquelles il participe directement ou à travers des entreprises liées — qui représentent plus de 1 % de ses prévisions de recettes. En outre, il notifie tout changement dans la détention de toute participation représentant 10 % ou plus de l'ensemble de son capital.

Le prestataire de services de la circulation aérienne doit prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute situation de conflit d'intérêts qui pourrait compromettre la fourniture impartiale et objective de ses services.

2. OUVERTURE ET TRANSPARENCE DANS LA PRESTATION DES SERVICES

Outre les dispositions du point 8.1 de l'annexe I et lorsqu'un État membre décide d'organiser la prestation de certains services de la circulation aérienne spécifiques dans un environnement compétitif, cet État membre peut prendre toute mesure appropriée afin d'assurer que les prestataires de ces services spécifiques n'adoptent pas un comportement qui aurait pour objet ou pour effet de limiter ou de fausser la concurrence. Ils ne doivent pas non plus adopter un comportement qui, au regard du droit national et communautaire applicable, constitue un abus de position dominante.

3. SÉCURITÉ DES SERVICES

3.1. **Système de management de la sécurité**

3.1.1. *Exigences de sécurité générales*

Dans le cadre de la gestion de ses services, le prestataire de services de la circulation aérienne met en place un système de management de la sécurité (SMS) qui répond aux exigences indiquées ci-après:

— il assure une approche formalisée, explicite et proactive de la gestion systématique de la sécurité, qui lui permette de s'acquitter de ses responsabilités sur le plan de la sécurité dans le contexte de la fourniture de ses services; il couvre l'ensemble de ses services et prestations de support dont il assure la gestion, et il repose sur l'énoncé d'une politique générale en matière de sécurité, qui définit les fondements de l'approche pour la gestion de la sécurité (gestion de la sécurité),

— il attribue à chacun des acteurs concernés par les aspects touchant à la sécurité de la fourniture des services de la circulation aérienne la responsabilité individuelle de ses actes, rend les cadres responsables de la performance obtenue en matière de sécurité par leurs divisions ou départements respectifs et les plus hauts dirigeants du prestataire ont une responsabilité générale sur le plan de la sécurité (responsabilité sur le plan de la sécurité),

▼B

— il accorde la plus haute priorité à l'obtention d'un niveau de sécurité adéquat dans le domaine des services de la circulation aérienne (priorité accordée à la sécurité),

— il garantit que, durant la fourniture des services de la circulation aérienne, l'objectif principal de sécurité est de réduire, autant que raisonnablement possible, la contribution de ces services au risque d'un accident d'aéronef (objectif de sécurité).

3.1.2. *Exigences liées à l'obtention du niveau de sécurité voulu*

Dans le cadre de l'exploitation du système de management de la sécurité, le prestataire de services de la circulation aérienne:

— veille à ce que son personnel soit suffisamment formé et compétent pour effectuer les tâches qui lui sont confiées, qu'il possède les licences requises et qu'il remplisse les conditions d'aptitude médicale exigées (compétences),

— veille à identifier une fonction au sein de l'organisation, portant spécifiquement sur le développement et le maintien du système de management de la sécurité; il veille à ce que cette fonction soit indépendante de l'encadrement opérationnel et dépende directement de l'échelon le plus élevé de l'organisation. Cependant, dans le cas de petites organisations au sein desquelles le cumul des responsabilités risque de nuire à l'indépendance de la fonction précitée, les dispositions prises en matière d'assurance de la sécurité doivent être complétées par des moyens indépendants; il veille à ce que les plus hauts dirigeants de l'organisation prestataire de services soient activement associés à la gestion de la sécurité (responsabilité en matière de gestion de la sécurité),

— veille à établir et à appliquer, dans la mesure du possible, des niveaux de sécurité quantitatifs pour tous les systèmes fonctionnels (niveaux de sécurité quantitatifs),

— veille à maintenir systématiquement une documentation relative au système de management de la sécurité qui permette d'établir un lien visible avec la politique de sécurité de l'organisation (documentation relative au système de management de la sécurité),

— veille à ce que le niveau de sécurité des services et des approvisionnements fournis par des prestataires extérieurs soit démontré de manière adéquate et satisfaisante, eu égard à l'importance que peuvent revêtir ces prestations pour la sécurité des services du prestataire (services extérieurs et approvisionnements),

— s'assure que l'évaluation des risques et leur atténuation sont menées au niveau approprié afin que tous les aspects de la fourniture de la GTA sont bien pris en compte (évaluation des risques et leur atténuation). Pour les modifications apportées au système fonctionnel de la GTA, les dispositions du point 3.2 de la présente annexe s'applique,

— veille à examiner sans délai tous les événements GTA à caractère technique ou opérationnel jugés susceptibles d'avoir des incidences significatives sur le plan de la sécurité, et à prendre toutes les mesures correctives qui s'imposent (événements liés à la sécurité). Il démontre aussi qu'il a respecté les exigences concernant la notification et l'analyse des événements liés a la sécurité conformément aux dispositions applicables du droit national et communautaire.

▼B

3.1.3. *Exigences visant à assurer la sécurité*

Dans le cadre de l'exploitation du système de management de la sécurité, le prestataire de services de la circulation aérienne:

— veille à procéder régulièrement à des vérifications de sécurité, afin de recommander des améliorations lorsqu'il y a lieu, de fournir aux responsables une assurance du niveau de sécurité des activités relevant de leurs domaines de compétence respectifs et de confirmer la conformité avec les éléments pertinents du système de management de la sécurité (vérification de sécurité),

— veille à ce que des mécanismes soient mis en place en vue de détecter, au niveau des systèmes fonctionnels ou des procédures, toute évolution pouvant indiquer qu'un élément donné va atteindre un stade où il ne sera plus possible de respecter des critères acceptables de sécurité, et à ce que des mesures correctives soient alors prises (suivi de la sécurité),

— veille à ce que des enregistrements de sécurité soient tenus et mis à jour dans le cadre du fonctionnement du système de management de la sécurité afin de fournir des éléments de preuve de la sécurité à toutes les personnes associées aux services fournis, en qualité de responsables ou de bénéficiaires, ainsi qu'à l'autorité de surveillance nationale (enregistrements de sécurité).

3.1.4. *Exigences relatives à la promotion de la sécurité*

Dans le cadre de l'application du système de management de la sécurité, le prestataire de services de la circulation aérienne:

— veille à ce que l'ensemble du personnel ait conscience des risques potentiels liés à la sécurité dans le cadre de leurs fonctions (prise de conscience des risques liés à la sécurité),

— veille à ce que les enseignements tirés des enquêtes sur les événements liés à la sécurité et des autres activités touchant au domaine de la sécurité soient diffusés au sein de l'organisation, tant au niveau de l'encadrement qu'au niveau des agents opérationnels (diffusion des enseignements),

— veille à inciter l'ensemble de son personnel à proposer des remèdes aux risques identifiés et veille à ce que les changements nécessaires soient apportés pour améliorer la sécurité (amélioration de la sécurité).

3.2. **Exigences de sécurité concernant l'évaluation et l'atténuation des risques pour tout changement**

3.2.1. *Section 1*

Dans le cadre de l'application du système de management de la sécurité, le prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que l'identification des dangers ainsi que l'évaluation et l'atténuation des risques soient systématiquement effectuées pour tous les changements apportés à des sous-ensembles du système fonctionnel de la GTA et à des prestations de support dont il assure la gestion d'une manière qui couvre:

a) l'intégralité du cycle de vie du sous-ensemble considéré du système fonctionnel de la GTA, des phases initiales de planification et de définition à la phase d'exploitation consécutive à sa mise en service, y compris la maintenance et le retrait du service;

b) les composantes air et sol et, le cas échéant, spatiales du système fonctionnel de la GTA, à travers une coopération avec les organes compétents; et

c) les équipements, les procédures et les ressources humaines du système fonctionnel de la GTA, les interactions entre ces éléments et les interactions entre le sous-ensemble considéré et le reste du système fonctionnel de la GTA.

▼B

3.2.2. *Section 2*

L'identification des dangers ainsi que l'évaluation et l'atténuation des risques consistent en:

a) la détermination de l'étendue, des limites et des interfaces du sous-ensemble considéré ainsi que le recensement des fonctions que ce sous-ensemble doit assurer et la description de l'environnement opérationnel dans lequel il doit fonctionner;

b) la détermination des objectifs de sécurité associés au sous-ensemble considéré, qui comprend:

— l'identification des dangers et des conditions de pannes plausibles associés à la GTA, ainsi que celle de leurs incidences combinées,

— l'évaluation des incidences potentielles des facteurs précités sur la sécurité des aéronefs, ainsi qu'une évaluation de la gravité de ces incidences, en utilisant le mécanisme de classification de la gravité présenté dans la section 4,

— la détermination de la tolérance des facteurs précités, exprimée comme la probabilité maximale d'occurrence d'un danger, et déterminée à partir de la gravité et de la probabilité maximale d'occurrence de leurs incidences, et ce de façon conforme à la section 4;

c) l'élaboration en conséquence, selon le besoin, d'une stratégie d'atténuation des risques qui:

— spécifie les mesures à prendre pour se prémunir contre les dangers générateurs de risques,

— intègre, s'il y a lieu, la définition d'exigences de sécurité susceptibles d'avoir des conséquences sur le sous-ensemble considéré, sur d'autres parties du système fonctionnel de la GTA ou sur l'environnement opérationnel, et

— comporte les preuves de sa faisabilité et de son efficacité;

d) la vérification que tous les objectifs et exigences de sécurité recensés ont été atteints ou respectés:

— avant la mise en œuvre du changement,

— pendant toutes les phases de transition vers la mise en service opérationnel,

— pendant la phase d'exploitation, et

— pendant toutes les phases de transition, jusqu'au retrait du service.

3.2.3. *Section 3*

Les résultats, justifications et éléments de preuve découlant des processus d'évaluation et d'atténuation des risques, y compris l'identification des dangers, doivent être rassemblés et documentés de manière à permettre:

— la formulation d'un argumentaire correct et complet pour démontrer que le sous-ensemble considéré de même que l'ensemble du système fonctionnel de la GTA offrent et continueront d'offrir un niveau de sécurité tolérable en satisfaisant aux objectifs et aux exigences de sécurité fixés. Cet argumentaire comprendra, le cas échéant, les caractéristiques des techniques de prévision, de suivi ou d'examen utilisées,

— la traçabilité des critères de sécurité associés à la mise en œuvre d'un changement par rapport à l'exploitation et aux fonctions envisagées.

▼B

3.2.4. *Section 4*

Identification des dangers et évaluation de leur gravité

Une identification systématique des dangers doit être effectuée. La gravité des incidences des dangers dans l'environnement opérationnel considéré doit ensuite être déterminée à l'aide du mécanisme de classification présenté ci-après, et la classification du degré de gravité doit reposer sur un argumentaire spécifique démontrant les incidences les plus probables des dangers dans le contexte du scénario le plus grave.

Degré de gravité	Incidence sur les opérations
1 (danger le plus grave)	Accident ([1])
2	Incident grave ([1])
3	Incident majeur lié à l'exploitation d'un aéronef, qui aurait pu compromettre la sécurité de l'aéronef par une quasi-collision avec un autre aéronef, avec le sol ou avec des obstacles
4	Incident important comprenant des circonstances indiquant qu'un accident, un incident grave ou un incident majeur aurait pu se produire si le risque n'avait pas été géré dans des limites de sécurité ou si un autre appareil s'était trouvé dans les parages
5 (danger le moins grave)	Aucune incidence immédiate sur la sécurité.

([1]) Au sens des définitions données dans la directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile (JO L 319 du 12.12.1994, p. 14).

Pour établir l'incidence d'un danger sur les opérations et en déterminer la gravité, l'approche/la procédure systématique doit inclure les incidences des dangers sur les différents éléments constitutifs du système GTA, telles que l'équipage de conduite, les contrôleurs de la circulation aérienne, les capacités fonctionnelles des aéronefs, les capacités fonctionnelles de la composante sol du système fonctionnel de la GTA et l'aptitude à fournir des services de gestion de la circulation aérienne dans de bonnes conditions de sécurité.

Mécanisme de classification des risques

Des objectifs de sécurité, fondés sur le risque, doivent être fixés en termes de probabilité d'occurrence maximale du danger, calculée en fonction de la gravité de son incidence et de la probabilité maximale de cette incidence.

En tant que complément nécessaire pour apporter la preuve que ces objectifs quantitatifs sont atteints, des considérations supplémentaires de gestion de la sécurité doivent être appliquées pour accroître la sécurité du système GTA dans toute la mesure du raisonnablement possible.

▼M2

3.2.5. *Section 5*

Système d'assurance de la sécurité des logiciels

Dans le cadre de l'application du système de management de la sécurité, le prestataire de services de la circulation aérienne met en œuvre un système d'assurance de la sécurité des logiciels conformément au règlement (CE) nº 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008 établissant un système d'assurance de la sécurité des logiciels à mettre en œuvre par les prestataires de services de navigation aérienne et modifiant l'annexe II du règlement (CE) nº 2096/2005 ([1]).

▼B

3.3. **Exigences de sécurité applicables au personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité**

Le prestataire de services de navigation aérienne doit veiller à ce que le personnel technique, y compris le personnel des entreprises sous-traitantes, qui utilise et entretient des équipements de la GTA homologués pour leur utilisation opérationnelle possède et entretienne des connaissances lui conférant un niveau de compréhension adéquat des services de la GTA qu'il appuie ainsi que des incidences réelles et potentielles de son action sur la sécurité de ces services, ainsi qu'une connaissance suffisante des contraintes à respecter dans l'exécution des tâches.

En ce qui concerne le personnel affecté à des tâches liées à la sécurité, y compris le personnel des entreprises sous-traitantes, le prestataire de services de la circulation aérienne doit veiller à ce qu'une documentation puisse être consultée concernant l'adéquation du niveau de compétence du personnel, le système d'affectation du personnel mis en place pour assurer une capacité suffisante et la continuité du service, la politique et les mécanismes de qualification du personnel, la politique de formation du personnel, les plans de formation et les informations relatives à la formation dispensée, et les arrangements en matière de supervision du personnel non qualifié. Des procédures doivent être prévues pour les cas où des questions pourraient se poser sur la santé mentale ou physique du personnel.

Le prestataire de services de la circulation aérienne tient un registre d'informations sur le nombre, le statut et la répartition des membres de son personnel affecté à des tâches liées à la sécurité. Ce registre:

a) identifie les cadres responsables des fonctions liées à la sécurité;

b) consigne les qualifications pertinentes du personnel technique en regard des qualités requises et des exigences en matière de compétence;

c) précise les endroits et les tâches assignés au personnel technique, avec indication du mode de répartition.

▼M3

4. MÉTHODES DE TRAVAIL ET PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

Le prestataire de services de la circulation aérienne doit pouvoir démontrer que ses méthodes de travail et ses procédures opérationnelles sont conformes aux normes des annexes suivantes de la convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où elles sont pertinentes pour la fourniture de services de la circulation aérienne dans l'espace aérien concerné:

a) annexe 2 concernant les règles de l'air dans sa dixième édition de juillet 2005, y compris tous les amendements jusqu'au nº 40;

b) annexe 10 concernant les télécommunications aéronautiques, volume II sur les procédures de communication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne, dans sa sixième édition d'octobre 2001, y compris tous les amendements jusqu'au nº 82;

c) annexe 11 concernant les services de la circulation aérienne dans sa treizième édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au nº 45.

([1]) JO L 141 du 31.5.2008, p. 5.

▼B

ANNEXE III

EXIGENCES SPÉCIFIQUES POUR LA FOURNITURE DE SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES

1. COMPÉTENCE ET APTITUDE TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELLES

Le prestataire de services météorologiques doit veiller à ce que les informations météorologiques nécessaires à l'exercice des leurs fonctions respectives soient fournies, sous une forme adéquate:

— aux opérateurs et aux membres des équipages pour la préparation et la gestion de vol,

— aux prestataires de services de la circulation aérienne et de services d'information de vol,

— aux unités de services de recherche et de sauvetage, et

— aux aéroports.

Le prestataire de services météorologiques doit confirmer le degré de précision auquel peuvent prétendre les informations diffusées pour les opérations, notamment en indiquant la source de l'information, tout en veillant à ce que ces informations soient diffusées en temps opportun, et à ce qu'elles soient mises à jour selon les besoins.

▼M3

2. MÉTHODES DE TRAVAIL ET PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

Le prestataire de services météorologiques doit démontrer que ses méthodes de travail et ses procédures opérationnelles sont conformes aux normes des annexes suivantes de la convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où elles sont pertinentes pour la fourniture de services météorologiques dans l'espace aérien concerné:

a) annexe 3 concernant le service météorologique pour la navigation aérienne internationale dans sa 16e édition de juillet 2007, y compris tous les amendements jusqu'au no 74;

b) annexe 11 concernant les services de la circulation aérienne dans sa 13e édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au no 45;

c) annexe 14 concernant les aérodromes dans les versions suivantes:

i) volume I sur la conception et l'exploitation technique des aérodromes dans sa quatrième édition de juillet 2004, y compris tous les amendements jusqu'au no 9,

ii) volume II sur les héliports dans sa deuxième édition de juillet 1995, y compris tous les amendements jusqu'au no 3.

▼B

ANNEXE IV

EXIGENCES SPÉCIFIQUES POUR LA FOURNITURE DE SERVICES D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

1. COMPÉTENCE ET APTITUDE TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELLES

Le prestataire de services d'information aéronautique veille à ce que les informations et les données opérationnelles soient disponibles sous une forme adéquate:

— pour le personnel navigant, notamment les équipages, ainsi que pour la préparation des vols, les systèmes de gestion de vol et les simulateurs de vol, ainsi que

— pour les prestataires de services de la circulation aérienne responsables de services d'information de vol, de services d'information de vol d'aérodrome (AFIS) et de la fourniture des informations nécessaires à la préparation des vols.

Le prestataire de services d'information aéronautique doit s'assurer de l'intégrité des données et confirmer le degré de précision des informations diffusées à des fins opérationnelles, notamment la source des informations, avant de les diffuser.

▼M3

2. MÉTHODES DE TRAVAIL ET PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

Le prestataire de services d'information aéronautique doit être capable de démontrer que ses méthodes de travail et ses procédures opérationnelles sont conformes aux normes des annexes suivantes de la convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où elles sont pertinentes pour la prestation de services d'information aéronautique dans l'espace aérien concerné:

a) annexe 3 concernant le service météorologique pour la navigation aérienne internationale dans sa seizième édition de juillet 2007, y compris tous les amendements jusqu'au n° 74;

b) annexe 4 concernant les cartes aéronautiques dans sa dixième édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n° 54;

c) annexe 15 concernant les services d'information aéronautique dans sa douzième édition de juillet 2004, y compris tous les amendements jusqu'au n° 34.

▼B

ANNEXE V

EXIGENCES SPÉCIFIQUES POUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION OU DE SURVEILLANCE

1. COMPÉTENCE ET APTITUDE TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELLES

Le prestataire de services de communication, de navigation ou de surveillance doit assurer la disponibilité, la continuité, la précision et l'intégrité de ses services.

Le prestataire de services de communication, de navigation ou de surveillance doit confirmer le niveau de qualité des services qu'il fournit et doit démontrer que son matériel est régulièrement entretenu et calibré si nécessaire.

2. SÉCURITÉ DES SERVICES

Le prestataire de services de communication, de navigation ou de surveillance doit se conformer aux exigences de la partie 3 de l'annexe II relative à la sécurité des services.

▼M3

3. MÉTHODES DE TRAVAIL ET PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

Le prestataire de services de communication, de navigation ou de surveillance doit être capable de démontrer que ses méthodes de travail et ses procédures opérationnelles sont conformes aux normes de l'annexe 10 concernant les communications aéronautiques de la convention relative à l'aviation civile internationale, dans les versions suivantes, dans la mesure où elles sont pertinentes pour la prestation de services de communication, de navigation ou de surveillance dans l'espace aérien concerné:

a) volume I sur les aides radio à la navigation dans sa 6e édition de juillet 2006, y compris tous les amendements jusqu'au no 82;

b) volume II sur les procédures de communication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne, dans sa sixième édition d'octobre 2001, y compris tous les amendements jusqu'au no 82;

c) volume III sur les systèmes de communications dans sa deuxième édition de juillet 2007, y compris tous les amendements jusqu'au no 82;

d) volume IV sur les systèmes radar de surveillance et systèmes anticollision dans sa quatrième édition de juillet 2007, y compris tous les amendements jusqu'au no 82;

e) volume V sur l'emploi du spectre des radiofréquences aéronautiques dans sa deuxième édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au no 82.