Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►**B** **REGULAMENTUL (CE) NR. 2096/2005 AL COMISIEI**

din 20 decembrie 2005

de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 335, 21.12.2005, p. 13)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►**M1**	Regulamentul (CE) nr. 1315/2007 al Comisiei din 8 noiembrie 2007	L 291	16	9.11.2007
►**M2**	Regulamentul (CE) nr. 482/2008 al Comisiei din 30 mai 2008	L 141	5	31.5.2008
►**M3**	Regulamentul (CE) nr. 668/2008 al Comisiei din 15 iulie 2008	L 188	5	16.7.2008
►**M4**	Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei din 29 iulie 2010	L 201	1	3.8.2010

▼B

REGULAMENTUL (CE) NR. 2096/2005 AL COMISIEI

din 20 decembrie 2005

de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulamentul privind prestarea de servicii) ([1]), în special articolele 4 și 6,

întrucât:

(1) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 550/2004, Comisiei îi revine sarcina de a stabili cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană pe întreg teritoriul Comunității. Un regulament cu aplicare directă reprezintă instrumentul cel mai potrivit în acest sens.

(2) Furnizarea de servicii de navigație aeriană în cadrul Comunității ar trebui să facă obiectul unei certificări de către statele membre. Furnizorii de servicii de navigație aeriană care îndeplinesc cerințele comune ar trebui să primească un certificat în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004. Este necesar ca furnizorii de servicii de navigație aeriană care pot opera fără certificat să facă tot posibilul pentru a asigura conformitate maximă cu cerințele comune, în măsura în care statutul lor juridic permite acest lucru.

(3) Aplicarea cerințelor comune care urmează să fie stabilite în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 nu ar trebui să aducă atingere suveranității statelor membre asupra spațiului lor aerian și cerințelor statelor membre referitoare la probleme legate de ordinea publică, securitatea publică și apărare, după cum se prevede la articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul-cadru) ([2]). Cerințele comune nu ar trebui să se aplice operațiunilor și instruirii militare prevăzute la articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

(4) Este necesar ca definirea cerințelor comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană să ia în considerare în mod corespunzător statutul juridic al furnizorilor de servicii de navigație aeriană din statele membre. În afară de aceasta, în cazul în care o organizație desfășoară alte activități decât furnizarea de servicii de navigație aeriană, cerințele comune care urmează să fie stabilite în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 nu ar trebui să se aplice acestor activități și nici resurselor alocate activităților din afara domeniului furnizării de servicii de navigație aeriană, sub rezerva unor dispoziții în sens contrar.

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

▼B

(5) Aplicarea de cerințe comune furnizorilor de servicii de navigație aeriană ar trebui să fie proporțională cu riscurile legate de particularitățile fiecărui serviciu, precum numărul și/sau natura și caracteristicile mișcărilor prelucrate. În cazul în care anumiți furnizori de servicii de navigație aeriană decid să nu recurgă la posibilitatea de a furniza servicii transfrontaliere și astfel renunță la dreptul de recunoaștere reciprocă în interiorul cerului unic european, o autoritate națională de supraveghere ar trebui să fie împuternicită să autorizeze acești furnizori să se conformeze, în mod proporțional, anumitor cerințe generale aplicabile în cazul furnizării de servicii de navigație aeriană și, respectiv, anumitor cerințe specifice pentru furnizarea de servicii de trafic aerian. În consecință, condițiile care stau la baza certificatului ar trebui să reflecte natura și domeniul de aplicare a derogării.

(6) Pentru a asigura funcționarea corespunzătoare a sistemului de certificare, statele membre ar trebui să furnizeze Comisiei, în cadrul rapoartelor lor anuale, toate informațiile relevante privind derogările acordate de autoritatea lor națională de supraveghere.

(7) Diferitele tipuri de servicii de navigație aeriană nu se supun neapărat acelorași cerințe. În consecință, este necesar să se adapteze cerințele comune la caracteristicile speciale ale fiecărui tip de serviciu.

(8) Sarcina de a dovedi conformitatea cu cerințele revine furnizorilor de servicii de navigație aeriană, pe durata de valabilitate a certificatului și pentru toate serviciile implicate.

(9) Pentru a asigura aplicarea efectivă a cerințelor comune, este necesară stabilirea un sistem de supraveghere și de inspecție periodică a conformității cu cerințele comune și cu condițiile specificate în certificat. Autoritatea națională de supraveghere ar trebui să examineze aptitudinea unui furnizor înainte de a-i elibera un certificat și ar trebui să evalueze anual conformitatea continuă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană pe care i-a certificat. În consecință, aceasta ar trebui să stabilească și să actualizeze anual un program indicativ de inspecție pentru toți furnizorii pe care i-a certificat, în baza unei evaluări a riscurilor. Programul ar trebui să permită inspectarea tuturor componentelor relevante ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană într-un termen rezonabil. La evaluarea conformității furnizorilor de servicii de trafic aerian și de servicii meteorologice desemnați, autoritatea națională de supraveghere ar trebui să fie autorizată să verifice cerințele relevante care decurg din obligațiile internaționale ale statului membru respectiv.

▼B

(10) Un mecanism de evaluare a autorităților naționale de supraveghere de același nivel ar trebui să promoveze o abordare comună a supravegherii furnizorilor de servicii de navigație aeriană pe întreg teritoriul Comunității. Comisia, în cooperare cu statele membre, ar trebui să supravegheze asupra organizării acestor evaluări a autorităților de același nivel, care ar trebui să fie coordonate cu activitățile întreprinse în cadrul programului Eurocontrol de supraveghere și sprijinire a punerii în aplicare a ESARR (ESIMS) și al programului universal de audit al supravegherii siguranței (USOAP) condus de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI). Se evită, astfel, dublarea muncii. Pentru a permite schimbul de experiență și al celor mai bune practici în cadrul evaluării autorităților de acelasi nivel, este de preferat ca experții naționali să provină de la o autoritate națională de supraveghere sau de la o organizație recunoscută.

(11) Eurocontrol a elaborat cerințe de reglementare a siguranței (ESARR) care joacă un rol de cea mai mare importanță pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de trafic aerian. În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 550/2004, Comisia ar trebui să identifice și să adopte dispozițiile relevante ale ESARR 3 privind utilizarea de sisteme de gestiune a siguranței de către furnizorii de servicii de management al traficului aerian (ATM), dispozițiile relevante ale ESARR 4 privind evaluarea și diminuarea riscurilor în domeniul ATM precum și dispozițiile relevante ale ESARR 5 privind personalul serviciilor ATM, cerințele aplicabile personalului tehnic și ingineresc care îndeplinește sarcini operaționale legate de siguranță. În temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, Comisia a prezentat o propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind o licență comunitară de controlor de trafic aerian ([1]) care reglementează dispozițiile ESARR 5 pentru controlorii de trafic aerian. Prin urmare, nu este oportun să se repete aceste dispoziții în prezentul regulament. Cu toate acestea, este necesar să se prevadă dispoziții prin care să se solicite autorității naționale de supraveghere să verifice dacă personalul unui furnizor de servicii de trafic aerian, în special controlorii de trafic aerian, dețin licența corespunzătoare, dacă acest lucru este necesar.

(12) De asemenea, nu este necesar să se repete dispozițiile ESARR 2 privind notificarea și examinarea evenimentelor legate de siguranță în domeniul ATM, care sunt reglementate de Directiva 94/56/CE a Consiliului din 21 noiembrie 1994 de stabilire a principiilor fundamentale care reglementează anchetarea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă ([2]) și de Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor în aviația civilă ([3]). Cu toate acestea, este necesar să se prevadă noi dispoziții privind evenimentele legate de siguranță, care să impună autorității naționale de supraveghere să verifice dacă un furnizor de servicii de trafic aerian și, de asemenea, un furnizor de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere îndeplinește condițiile cerute pentru raportarea și evaluarea acestor evenimente. Dispozițiile relevante ale ESARR 1 privind controlul siguranței în domeniul ATM și ale ESARR 6 privind programele informatice ale sistemelor ATM ar trebui identificate și adoptate prin acte comunitare separate.

([1]) COM(2004) 473, nepublicată în Jurnalul Oficial până la această dată.
([2]) JO L 319, 12.12.1994, p. 14.
([3]) JO L 167, 4.7.2003, p. 23.

▼B

(13) Este necesar să se recunoască în special faptul că, pe de o parte, gestiunea siguranței este acea funcție din cadrul serviciilor de trafic aerian care garantează faptul că toate riscurile la adresa siguranței au fost identificate, evaluate și atenuate în mod satisfăcător și că o abordare oficială și sistematică a gestionării siguranței va permite maximizarea avantajelor în domeniul siguranței într-un mod vizibil și care poate fi urmărit. Comisia ar trebui să actualizeze și să precizeze cerințele de siguranță aplicabile serviciilor de trafic aerian, pentru a asigura nivelul de siguranță cel mai înalt posibil, fără a aduce atingere rolului care ar putea fi încredințat în viitor în acest domeniu Agenției Europene pentru Siguranța Aeriană.

(14) Este necesar ca furnizorii de servicii de navigație aeriană să funcționeze în conformitate cu standardele relevante ale OACI. Pentru a facilita furnizarea de servicii transfrontaliere, statele membre și Comisia, în strânsă cooperare cu Eurocontrol, ar trebui să acționeze în vederea reducerii diferențelor semnalate de către statele membre în ceea ce privește aplicarea standardelor OACI în domeniul serviciilor de navigație aeriană, pentru stabilirea unui set de standarde comune pentru toate statele membre în cadrul cerului unic european, în special în vederea elaborării de norme comune ale aerului.

(15) Sistemele naționale diferite referitoare la răspunderea civilă nu ar trebui să-i împiedice pe furnizorii de servicii de navigație aeriană să încheie acorduri privind furnizarea de servicii transfrontaliere, odată ce au convenit dispoziții de acoperire a daunelor care rezultă din răspunderea civilă în temeiul legii aplicabile. Metoda folosită ar trebui să respecte cerințele dreptului intern. Statele membre care permit furnizarea de servicii de navigație aeriană în întreg spațiul aerian aflat sub jurisdicția lor sau într-o parte a acestuia, fără certificare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 550/2004 ar trebui să acopere răspunderea civilă a acelor furnizori.

(16) Deși ESARR 4 definește probabilitatea tolerabilă maximă a contribuției directe a ATM la accidente în regiunea CEAC (Conferința Europeană a Aviației Civile), probabilitățile tolerabile maxime pentru toate categoriile de gravitate nu au fost încă stabilite. Statele membre și Comisia, acționând împreună cu Eurocontrol, ar trebui să completeze și să actualizeze aceste probabilități și să elaboreze mecanisme de aplicare a acestora în diversele situații.

(17) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt în conformitate cu avizul Comitetului pentru cerul unic stabilit în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

▼B

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

Prezentul regulament stabilește cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană. Cu toate acestea, sub rezerva unor dispoziții contrare prevăzute în anexa I sau anexa II, aceste cerințe comune nu se aplică:

(a) altor activități în afara celor de furnizare de servicii de navigație aeriană de către un furnizor;

(b) resurselor alocate altor activități în afara celor de furnizare de servicii de navigație aeriană.

Prezentul regulament identifică și adoptă dispozițiile obligatorii ale următoarelor cerințe de reglementare a siguranței ale Eurocontrol (ESARR), care sunt relevante pentru certificarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană:

(a) cerințele ESARR 3 privind utilizarea sistemelor de gestiune a siguranței de către furnizorii de servicii de management al traficului aerian (ATM), emise la 17 iulie 2000;

(b) cerințele ESARR 4 privind evaluarea și diminuarea riscurilor în domeniul ATM, emise la 5 aprilie 2001;

(c) cerințele ESARR 5 privind personalul serviciilor ATM, precum și cerințele aplicabile personalului tehnic și ingineresc care îndeplinește sarcini operaționale legate de siguranță, emise la 11 aprilie 2002.

Articolul 2

Definiții

(1) În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile stabilite de Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

(2) În afara definițiilor prevăzute la alineatul (1), se aplică următoarele definiții:

(a) „activitate aeriană” înseamnă exploatarea de aeronave, în care aeronavele sunt utilizate pentru servicii specializate, în domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, topografiere, observare și patrulare, operații de căutare și salvare sau publicitatea aeriană;

(b) „transport aerian comercial” înseamnă orice exploatare de aeronave care implică transportul de pasageri, de mărfuri sau de corespondență, contra unei remunerații sau prin închiriere;

(c) „sistem funcțional” înseamnă o combinație de sisteme, proceduri și resurse umane organizate în scopul îndeplinirii unei funcții în cadrul ATM;

(d) „aviație generală” înseamnă orice exploatare de aeronave civile, alta decât transportul aerian comercial sau activitatea aeriană;

(e) „autoritate națională de supraveghere” înseamnă organismul sau organismele desemnate sau stabilite de statele membre pentru a funcționa în calitate de autoritate națională în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004;

(f) „pericol” înseamnă o situație, un eveniment sau o circumstanță care ar putea determina un accident;

▼B

(g) „organizație de exploatare” înseamnă o organizație care răspunde de furnizarea de servicii tehnice și inginerești în sprijinul serviciilor de trafic aerian, comunicații, navigație sau de supraveghere;

(h) „risc” înseamnă combinația între probabilitatea generală sau frecvența de apariție a unui efect dăunător provocat de un pericol și gravitatea acelui efect;

(i) „asigurarea siguranței” înseamnă toate acțiunile planificate și sistematice necesare pentru a genera încrederea corespunzătoare că un produs, un serviciu, o organizație sau sistem funcțional atinge un nivel de siguranță acceptabil sau tolerabil;

(j) „obiectiv de siguranță” înseamnă o declarație calitativă sau cantitativă care definește frecvența maximă sau probabilitatea maximă la care poate apărea un pericol;

(k) „cerință de siguranță” înseamnă un mijloc de diminuare a unui risc, definit în cadrul unei strategii de diminuare a riscurilor care permite atingerea unui obiectiv de siguranță specific, incluzând cerințele organizaționale, operaționale, procedurale, funcționale, de performanță, precum și cerințele de interoperabilitate sau caracteristicile de mediu;

(l) „servicii” înseamnă fie un serviciu de navigație aeriană, fie un pachet de servicii de navigație aeriană.

(3) Termenul de „furnizor de servicii de navigație aeriană” se înțelege ca incluzînd o organizație care a depus o cerere pentru un certificat în vederea furnizării de astfel de servicii.

Articolul 3

Eliberarea de certificate

(1) Pentru a obține certificatul necesar pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană și fără a aduce atingere articolului 7 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, furnizorii de servicii de navigație aeriană îndeplinesc cerințele comune generale stabilite în anexa I, precum și cerințele suplimentare specifice stabilite în anexele II-V la prezentul regulament, în funcție de tipul de serviciu pe care îl furnizează, sub rezerva derogărilor prevăzute la articolul 4.

(2) Înaintea eliberării unui certificat unui furnizor de servicii de navigație aeriană, autoritatea națională de supraveghere verifică dacă acesta se conformează cerințelor comune.

(3) Furnizorul de servicii de navigație aeriană se conformează cerințelor comune cel târziu la momentul emiterii certificatului în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.

▼B

Articolul 4

Derogări

(1) Prin derogare de la dispozițiile articolului 3 alineatul (1), anumiți furnizori de servicii de navigație aeriană pot decide să nu recurgă la posibilitatea furnizării de servicii transfrontaliere și pot renunța la dreptul de recunoaștere reciprocă în interiorul cerului unic european.

În acest caz, aceștia pot prezenta o cerere de certificat limitat la spațiul aerian aflat sub controlul statului membru vizat la articolul 7 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.

Pot prezenta o astfel de cerere furnizorii de servicii de trafic aerian care furnizează sau intenționează să furnizeze servicii limitate la una sau mai multe dintre categoriile următoarele:

(a) aviație generală;

(b) activitate aeriană;

(c) transport aerian comercial limitat la aeronave cu o masă maximă la decolare de mai puțin de 10 tone sau mai puțin de 20 locuri pentru pasageri;

(d) transport aerian comercial cu mai puțin de 10 000 de mișcări pe an, indiferent de masa maximă la decolare și de numărul de locuri pentru pasageri. „Mișcările” reprezintă suma decolărilor și aterizărilor calculată ca medie anuală pentru cei trei ani precedenți.

Pentru a prezenta o astfel de cerere, un furnizor de servicii de navigație aeriană, altul decât un furnizor de servicii de trafic aerian, are o cifră de afaceri anuală brută care nu depășește 1 000 000 EUR pentru serviciile pe care le furnizează sau intenționează să le furnizeze.

În cazul în care, din motive practice obiective, un furnizor de servicii de navigație aeriană nu este în măsură să prezinte dovezi că îndeplinește aceste criterii, autoritatea națională de supraveghere poate accepta cifre sau previziuni analoge referitoare la plafoanele definite la paragrafele al treilea și al patrulea.

La depunerea unei astfel de cereri, furnizorul de servicii de navigație aeriană prezintă în același timp autorității naționale de supraveghere dovezi relevante privind îndeplinirea criteriilor.

(2) O autoritate națională de supraveghere poate acorda derogări specifice solicitanților care îndeplinesc criteriile prevăzute la alineatul (1), proporțional cu contribuția lor la managementul traficului aerian în spațiul aerian aflat sub controlul statului membru.

Aceste derogări se pot raporta doar la cerințele prevăzute în anexa I, sub rezerva următoarelor excepții:

(a) punctul 1 competență și capacitate tehnică și operațională;

(b) punctul 3.1 gestiunea siguranței;

(c) punctul 5 resurse umane;

(d) punctul 8.1 deschidere și transparență în furnizarea serviciilor.

▼B

(3) În afara derogărilor prevăzute la alineatul (2), o autoritate națională de supraveghere poate acorda derogări solicitanților care furnizează servicii de informații privind zborurile de pe aerodromuri, atunci când acești furnizori de servicii nu exploatează în mod obișnuit mai mult de o poziție de lucru pe fiecare aerodrom. Aceste derogări sunt acordate proporțional cu contribuția solicitanților la managementul traficului aerian în spațiul aerian aflat sub controlul statului membru.

Aceste derogări se referă doar la următoarele cerințe din anexa II partea 3:

(a) responsabilitatea în materie de gestiune a siguranței precum și servicii externe și aprovizionare (punctul 3.1.2);

(b) verificarea siguranței (punctul 3.1.3);

(c) cerințe de siguranță privind evaluarea și diminuarea riscurilor în ceea ce privește modificările (punctul 3.2).

(4) Nu se acordă nici o derogare de la cerințele cuprinse în anexele III, IV sau V.

(5) În conformitate cu anexa II din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, autoritatea națională de supraveghere:

(a) specifică natura și sfera de aplicare a derogării în condițiile anexate certificatului, indicând temeiul juridic;

(b) limitează durata de valabilitate în timp a certificatului; și

(c) controlează dacă furnizorii de servicii de navigație aeriană îndeplinesc în continuare condițiile pentru a beneficia de derogare.

Articolul 5

Dovada respectării cerințelor

(1) Furnizorul de servicii de navigație aeriană prezintă, la cererea autorității naționale de supraveghere, toate dovezile relevante pentru a demonstra respectarea cerințelor comune aplicabile. Furnizorul de servicii de navigație aeriană poate face uz deplin de datele existente.

(2) Un furnizor de servicii de navigație aeriană certificat notifică autorității naționale de supraveghere toate modificările planificate în ceea ce privește furnizarea serviciilor sale, care ar putea afecta respectarea cerințelor comune aplicabile sau a condițiilor anexate certificatului.

▼M1

_____

▼B

(4) În cazul în care un furnizor de servicii de navigație aeriană certificat încetează să mai respecte cerințele comune aplicabile sau condițiile anexate certificatului, autoritatea națională de supraveghere competentă adoptă o decizie într-un termen care nu depășește o lună. Prin această decizie, autoritatea națională de supraveghere impune furnizorului de servicii de navigație aeriană să adopte măsuri de remediere a situației.

▼B

Decizia este notificată imediat furnizorului de servicii de navigație aeriană respectiv.

Autoritatea națională de supraveghere verifică dacă măsura de remediere a fost transpusă în practică înainte de a notifica furnizorului de servicii de navigație aeriană respectiv acordul său asupra acestei măsuri. În cazul în care autoritatea națională de supraveghere consideră că acțiunea de remediere nu a fost aplicată în mod corespunzător în termenul convenit, aceasta ia măsurile corespunzătoare de punere în aplicare în conformitate cu articolul 7 alineatul (7) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și cu articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, ținând cont, în același timp, de necesitatea de a se asigura continuitatea serviciilor.

Articolul 6

Facilitarea controlului respectării cerințelor

În conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, furnizorii de servicii de navigație aeriană facilitează realizarea inspecțiilor și anchetelor de către autoritatea națională de supraveghere sau de către o organizație recunoscută care acționează în numele acesteia, inclusiv vizite la fața locului și vizite neanunțate.

Persoanele autorizate sunt împuternicite să efectueze următoarele acțiuni:

(a) să examineze dosarele, datele, procedurile și orice alt document relevant pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană;

(b) să realizeze copii sau extrase după aceste dosare, date, proceduri și ale altor materiale;

(c) să ceară o explicație verbală la fața locului;

(d) să aibă acces în spațiile, pe terenurile sau în mijloacele de transport care au relevanță pentru acțiunea respectivă.

Aceste inspecții și anchete se efectuează cu respectarea dispozițiilor legale din statul membru în care sunt efectuate.

Articolul 7

Conformitate continuă

Autoritatea națională de supraveghere monitorizează anual, în baza elementelor de care dispune, conformitatea continuă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană pe care i-a certificat.

În acest scop, autoritatea națională de supraveghere stabilește și actualizează anual un program de inspecții indicativ pentru toți furnizorii pe care i-a certificat, având la bază evaluarea riscurilor asociate cu diversele operații în care constau serviciile furnizate. Dacă este cazul, autoritatea națională de supraveghere îi consultă pe furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză, precum și orice altă autoritate de supraveghere națională în cauză, înainte de a stabili un astfel de program.

Programul indică frecvența planificată a inspecțiilor la diferitele locații.

▼B

Articolul 8

Reguli de siguranță aplicabile personalului tehnic și ingineresc

În ceea ce privește furnizarea de servicii de trafic aerian, comunicații, navigație sau supraveghere, autoritatea națională de supraveghere sau orice altă autoritate desemnată de un stat membru pentru îndeplinirea acestei sarcini:

(a) elaborează norme de siguranță adecvate pentru personalul tehnic și ingineresc care îndeplinește sarcini operaționale legate de siguranță;

(b) asigură o supraveghere adecvată, din punct de vedere al regulilor de siguranță, a personalului tehnic și ingineresc căruia i-au fost încredințeze sarcini operaționale legate de siguranță de către o organizație de exploatare;

(c) în baza unor temeiuri rezonabile și după o anchetă efectuată în mod corespunzător, ia măsuri adecvate cu privire la organizația de exploatare și/sau personalul tehnic și ingineresc al acesteia care nu îndeplinește dispozițiile prevăzute în anexa II punctul 3.3;

(d) verifică dacă sunt prevăzute metode corespunzătoare pentru a garanta că terții cărora li s-au trasat sarcini operaționale legate de siguranță respectă dispozițiile din anexa II punctul 3.3.

Articolul 9

Procedura de evaluare între egali

(1) Comisia în cooperare cu statele membre organizează evaluări între autoritățile naționale de supraveghere de același nivel în conformitate cu alineatele (2) până la (6).

(2) Evaluarea între egali se efectuează de către o echipă de experți naționali. Fiecare echipă cuprinde experți provenind din cel puțin trei state membre diferite. Experții nu participă la evaluări între egali în statul membru în care sunt angajați. Comisia stabilește și menține o listă de rezervă de experți naționali desemnați de statele membre, care acoperă toate aspectele cerințelor comune enumerate la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.

(3) Cu cel puțin trei luni înaintea unei evaluări între egali, Comisia informează statul membru și autoritatea națională de supraveghere în cauză cu privire la efectuarea evaluării între egali, data la care este prevăzută și identitatea experților participanți.

Statul membru a cărui autoritate națională de supraveghere este supusă evaluării aprobă echipa de experți înainte ca aceasta să poată efectua evaluarea.

(4) Într-o perioadă de 3 luni de la evaluare, echipa de evaluatori redactează, prin consens, un raport care poate conține recomandări. Comisia convoacă o ședință cu experții și cu autoritatea națională de supraveghere pentru discutarea raportului.

▼B

(5) Comisia transmite raportul statului membru în cauză. Acesta își poate prezenta observațiile în decurs de 3 luni de la primirea raportului. Aceste observații includ, după caz, măsurile pe care le-a luat sau intenționează să le ia ca urmare a evaluării într-un termen stabilit.

Cu excepția unei înțelegeri contrare cu statul membru în cauză, raportul de evaluare și observațiile ulterioare nu sunt publicate.

(6) Comisia informează anual statele membre, prin intermediul Comitetului pentru cerul unic, cu privire la principalele rezultate ale acestor evaluări.

Articolul 10

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

▼B

ANEXA I

CERINȚE GENERALE APLICABILE FURNIZĂRII DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

1. COMPETENȚĂ ȘI CAPACITATE TEHNICĂ ȘI OPERAȚIONALĂ

Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să fie capabil să furnizeze servicii în condiții de siguranță, eficiență, continuitate și durabilitate, servicii care să fie compatibile cu orice nivel rezonabil al cererii globale într-un spațiu aerian dat. În acest scop, furnizorul trebuie să mențină un nivel adecvat de capacitate și expertiză tehnică și operațională.

2. STRUCTURĂ ȘI GESTIUNE ORGANIZAȚIONALĂ

2.1. **Structura organizațională**

Furnizorul de servicii de navigație aeriană instituie și își gestionează organizația conform unei structuri care asigură o furnizare a serviciilor în condiții de siguranță, eficiență și continuitate.

Structura organizațională definește:

(a) autoritatea, sarcinile și responsabilitățile persoanelor responsabile desemnate, în special ale personalului de conducere cu funcții legate de siguranță, calitate, securitate, resurse financiare și resurse umane;

(b) relațiile și raporturile ierarhice între diversele părți componente și procese ale organizației.

▼M4

2.2. **Gestiunea organizațională**

Furnizorul de servicii de navigație aeriană prezintă un plan de afaceri pe o perioadă de cel puțin cinci ani. Planul de afaceri:

(a) stabilește scopurile și obiectivele globale ale furnizorului de servicii de navigație aeriană și strategia lui de îndeplinire a acestora în concordanță cu orice plan global pe termen mai îndelungat al furnizorului și cu cerințele relevante ale Uniunii Europene, legate de dezvoltarea infrastructurii sau a altor tehnologii;

(b) cuprinde obiective de performanță corespunzătoare în materie de siguranță, capacitate, mediu și rentabilitate, de la caz la caz.

Informațiile cuprinse la literele (a) și (b) sunt în concordanță cu planul de performanță național sau al blocului funcțional de spațiu aerian, menționat la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, și, în privința datelor referitoare la siguranță, în concordanță cu programul de siguranță a statului menționat în standardul 2.27.1 al ICAO anexa 11 amendamentul 47B-A din 20 iulie 2009, dacă este cazul.

Furnizorul de servicii de navigație aeriană prezintă rațiuni de siguranță și economice pentru principalele proiecte de investiții, indicând, dacă este cazul, impactul estimat asupra obiectivelor de performanță corespunzătoare, menționate la punctul 2.2 litera (b) și specificând investițiile care decurg din cerințele juridice legate de implementarea SESAR.

Furnizorul de servicii de navigație aeriană prezintă un plan anual pentru anul următor, precizând și mai detaliat elementele planului de afaceri și descriind orice modificare adusă acestuia.

▼M4

Planul anual cuprinde următoarele elemente privind nivelul și calitatea serviciilor, cum ar fi nivelul care se anticipează în materie de capacitate, siguranță, mediu și rentabilitate, de la caz la caz:

(a) informații privind implementarea de noi infrastructuri sau alte evoluții, însoțite de o declarație cu privire la modul în care vor contribui la îmbunătățirea performanței furnizorului de servicii de navigație aeriană, inclusiv nivelul și calitatea serviciilor;

(b) indicatori de performanță în concordanță cu planul de performanță național sau al blocului funcțional de spațiu aerian, menționat la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, în raport cu care pot fi evaluate în mod rezonabil nivelul de performanță și calitatea serviciului;

(c) informații privind măsurile prevăzute pentru atenuarea riscurilor în materie de siguranță identificate în planul de siguranță al furnizorului de servicii de navigație aeriană, inclusiv indicatori de siguranță pentru monitorizarea riscului în acest domeniu și, dacă este cazul, costul estimativ al măsurilor de atenuare;

(d) o prognoză pe termen scurt a situației financiare a furnizorului de servicii, precum și eventualele modificări care ar putea surveni în planul de afaceri sau eventualul impact asupra acestuia.

Furnizorul de servicii de navigație aeriană pune la dispoziția Comisiei, la cererea acesteia și în condițiile stabilite în conformitate cu legislația națională de către autoritatea națională de supervizare, conținutul secțiunilor referitoare la performanță din planul său de afaceri și din planul său anual.

▼B

3. GESTIUNEA SIGURANȚEI ȘI CALITĂȚII

3.1. **Gestiunea siguranței**

Furnizorul de servicii de navigație aeriană gestionează siguranța tuturor serviciilor sale. În acest scop, acesta stabilește relații oficiale cu toate părțile interesate care pot avea o influență directă asupra siguranței serviciilor sale.

3.2. **Sistem de gestiune a calității**

Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să stabilească, în termen de cel mult doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, un sistem de gestiune a calității pentru toate serviciile de navigație aeriană pe care le furnizează, conform principiilor enumerate mai jos. Furnizorul:

(a) definește politica de calitate astfel încât să răspundă cât mai bine nevoilor diferiților utilizatori;

(b) instituie un program de asigurare a calității care conține proceduri prin care se verifică dacă toate operațiile sunt efectuate în conformitate cu cerințele, standardele și procedurile aplicabile;

(c) demonstrează, cu ajutorul manualelor și al documentelor de monitorizare, că sistemul de calitate funcționează;

(d) numește reprezentanți ai conducerii care să monitorizeze respectarea și caracterul adecvat al procedurilor pentru asigurarea unor practici operaționale sigure și eficiente;

(e) efectuează controale ale sistemului de calitate instituit și ia măsuri de remediere, după caz.

▼B

Un certificat EN ISO 9001, emis de un organism acreditat în mod corespunzător pentru serviciile de navigație aeriană asigurate de furnizor, este considerat suficient pentru a demonstra conformitatea. Furnizorul de servicii de navigație aeriană acceptă ca documentele legate de certificare să fie aduse la cunoștința autorității naționale de supraveghere, la cererea acesteia din urmă.

3.3. **Manuale de exploatare**

Furnizorul de servicii de navigație aeriană pune la dispoziția personalului operațional pentru a fi utilizate de către acesta și pentru a-i servi spre orientare, manuale actualizate de exploatare referitoare la furnizarea serviciilor sale. Furnizorul se asigură de următoarele:

(a) manualele de exploatare conțin instrucțiuni și informații necesare personalului operațional pentru îndeplinirea sarcinilor acestuia;

(b) personalul are acces la părțile din manualele de exploatare care au relevanță pentru acesta;

(c) personalul operațional este prompt informat cu privire la modificările aduse manualului de exploatare care se aplică îndeplinirii sarcinilor sale, precum și despre intrarea lor în vigoare.

4. SIGURANȚA

Furnizorul de servicii de navigație aeriană stabilește un sistem de gestiune a siguranței pentru a garanta:

(a) siguranța instalațiilor și a personalului său, în vederea prevenirii unui amestec ilicit în furnizarea serviciilor;

(b) siguranța datelor operaționale pe care le primește, le furnizează sau le utilizează în alt mod, astfel încât accesul la acestea să fie rezervat exclusiv persoanelor autorizate.

Sistemul de gestiune a siguranței definește:

(a) procedurile referitoare la evaluarea și diminuarea riscurilor în domeniul siguranței, la monitorizarea și îmbunătățirea siguranței, la evaluări ale siguranței și la difuzarea rezultatelor;

(b) mijloacele destinate să detecteze breșele în domeniul siguranței și să alerteze personalul prin semnale de avertizare adecvate;

(c) mijloacele de limitare a efectelor cauzate de breșele în domeniul siguranței și de identificare a măsurilor de remediere și a procedurilor de atenuare pentru evitarea repetării acestora.

Furnizorul de servicii de navigație aeriană asigură, dacă este cazul, controlul personalului său din punct de vedere al siguranței și acționează în coordonare cu autoritățile civile și militare competente pentru asigurarea siguranței instalațiilor, personalului și a datelor sale.

5. RESURSE UMANE

Furnizorul de servicii de navigație aeriană angajează personal care are calificarea necesară pentru a asigura furnizarea serviciilor sale în condiții de siguranță, eficiență, continuitate și durabilitate. În acest context, furnizorul stabilește politici pentru recrutarea și formarea personalului.

6. SOLIDITATE FINANCIARĂ

6.1. **Capacitate economică și financiară**

Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să fie în măsură să își îndeplinească obligațiile financiare precum costurile de exploatare fixe și variabile sau costurile de investiții. Furnizorul trebuie să utilizeze un sistem de contabilitate a costurilor corespunzător. Trebuie să-și probeze capacitatea prin planul anual menționat la punctul 2.2 din prezenta anexă și prin bilanțurile financiare și situația contabilă, în măsura în care statutul său juridic îi permite acest lucru.

▼B

6.2. **Audit financiar**

În conformitate cu articolul 12 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să demonstreze că se supune cu regularitate unui audit independent.

7. RĂSPUNDERE ȘI ACOPERIREA RISCURILOR PRIN ASIGURARE

Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să ia măsuri pentru a-și asigura acoperirea prin asigurare în materie de răspundere civilă, în cadrul legislației în vigoare.

Metoda utilizată pentru furnizarea acoperii prin asigurare trebuie să fie adaptată pierderii și prejudiciului potențial în cauză, ținând seama de statutul juridic al furnizorului de servicii de navigație aeriană și de nivelul disponibil al acoperirii riscurilor pe plan comercial.

Furnizorul de servicii de navigație aeriană care utilizează serviciile altui furnizor de servicii de navigație aeriană trebuie să se asigure că acordurile acoperă repartizarea răspunderii între cei doi furnizori.

8. CALITATEA SERVICIILOR

8.1. **Deschidere și transparență în furnizarea serviciilor**

Furnizorul de servicii de navigație aeriană își furnizează serviciile într-un mod deschis și transparent. Acesta publică condițiile de acces la serviciile sale și instituie o procedură de consultare oficială și periodică a utilizatorilor serviciilor sale; această consultare se realizează individual sau colectiv, cel puțin o dată pe an.

Furnizorul de servicii de navigație aeriană nu face discriminare pe motive de naționalitate sau identitate a utilizatorului sau în funcție de categoria de utilizatori în conformitate cu dreptul comunitar aplicabil.

8.2. **Planuri de urgență**

Cel târziu la un an de la certificare, furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să adopte planuri de urgență pentru toate serviciile pe care le furnizează în cazul unor evenimente care au ca rezultat o degradare semnificativă sau o întrerupere a serviciilor.

▼M4

9. CERINȚE REFERITOARE LA RAPORTARE

Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să poată prezenta un raport anual cu privire la activitățile sale autorității naționale de supervizare respective. Raportul trebuie să cuprindă rezultatele financiare ale furnizorului fără a aduce atingere articolului 12 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, precum și performanța sa operațională și orice altă activitate și evoluție semnificativă, în special în domeniul siguranței.

Raportul anual trebuie să cuprindă cel puțin:

— o evaluare a nivelului de performanță a serviciului prestat;

— performanța furnizorului de servicii de navigație aeriană în comparație cu obiectivele de performanță stabilite în planul de afaceri, raportând performanța efectivă la planul anual prin intermediul indicatorilor de performanță prevăzuți în planul anual;

— o explicație a diferențelor înregistrate în raport cu obiectivele, împreună cu măsurile preconizate pentru eliminarea oricăror decalaje în perioada de referință menționată la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004;

▼**M4**

— evoluțiile în materie de operații și infrastructură;

— rezultatele financiare, în măsura în care nu sunt publicate separat, în conformitate cu articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;

— informații privind procedura de consultare organizată cu utilizatorii serviciilor sale;

— informații privind politica sa în domeniul resurselor umane.

Furnizorul de servicii de navigație aeriană pune conținutul raportului său anual la dispoziția Comisiei, la cererea acesteia, și la dispoziția publicului, în condițiile stabilite de autoritatea națională de supervizare în conformitate cu legislația națională.

▼B

ANEXA II

CERINȚE SPECIFICE PENTRU FURNIZAREA DE SERVICII DE TRAFIC AERIAN

1. PROPRIETATEA

Furnizorul de servicii de trafic aerian indică autorității naționale de supraveghere menționate la articolul 7 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004:

— statutul său juridic, structura capitalului său și orice aranjamente care au consecințe semnificative asupra controlului activelor sale;

— legăturile pe care le are cu organizații care nu sunt implicate în furnizarea de servicii de navigație aeriană, inclusiv activități comerciale la care participă direct sau prin întreprinderi conexe, care reprezintă mai mult de 1 % din venitul său preconizat. De asemenea, acesta trebuie să notifice orice schimbare în deținerea oricărui pachet de acțiuni care reprezintă cel puțin 10 % din totalul acțiunilor sale.

Furnizorul de servicii de trafic aerian ia toate măsurile necesare pentru a preveni orice situație de conflict de interese care ar putea compromite furnizarea imparțială și obiectivă a serviciilor sale.

2. DESCHIDERE ȘI TRANSPARENȚĂ ÎN FURNIZAREA SERVICIILOR

Pe lângă dispozițiile din anexa I punctul 8.1 și în cazul în care un stat membru decide să organizeze furnizarea de anumite servicii specifice de trafic aerian într-un mediu concurențial, acel stat membru poate lua orice măsură necesară pentru a se asigura că furnizorii de astfel de servicii specifice de trafic aerian nu adoptă un comportament care ar avea ca obiect sau ca efect împiedicarea, restricționarea sau denaturarea concurenței, nici nu adoptă un comportament care constituie un abuz de poziție dominantă în conformitate cu dreptul intern și comunitar aplicabil.

3. SIGURANȚA SERVICIILOR

3.1. **Sistem de gestiune a siguranței**

3.1.1. *Cerințe de siguranță generale*

În cadrul gestionării serviciilor sale, furnizorul de servicii de trafic aerian instituie un sistem de gestiune a siguranței (SMS) care:

— asigură o abordare oficială, explicită și proactivă a gestiunii sistematice a siguranței în îndeplinirea responsabilităților în domeniul siguranței în cadrul furnizării serviciilor sale; funcționează în privința tuturor serviciilor sale și a activităților de suport aflate sub controlul său managerial; și are la bază o declarație de politică în materie de siguranță, care definește bazele abordării procesului de gestiune a siguranței de către organizație (gestiunea siguranței);

— asigură condițiile ca toți cei implicați în aspectele de siguranță ale furnizării de servicii de trafic aerian să poarte o răspundere individuală pentru propriile acțiuni, în ceea ce privește siguranța, ca personalul de conducere să poarte răspunderea pentru rezultatele obținute în materie de siguranță de către departamentele sau compartimentele lor în cauză și ca membrii conducerii superioare a întreprinderii furnizoare să poarte o răspundere generală în problemele legate de siguranță (răspundere în domeniul siguranței);

▼B

— garantează acordarea gradului cel mai înalt de prioritate obținerii unui nivel de siguranță satisfăcător în domeniul serviciilor de trafic aerian (prioritate acordată siguranței);

— garantează că, în timpul furnizării serviciilor de trafic aerian, obiectivul principal în domeniul siguranței este minimizarea contribuției sale, în măsura în care este posibil, la riscul producerii unui accident al aeronavei (obiectiv de siguranță).

3.1.2. *Cerințe pentru atingerea nivelului de siguranță necesar*

În cadrul exploatării sistemului de gestiune a siguranței (SMS), furnizorul de servicii de trafic aerian:

— se asigură că personalul are pregătirea și competența corespunzătoare pentru realizarea sarcinilor care îi sunt încredințate, pe lângă faptul că deține licențele necesare, în cazul în care acest lucru este necesar, și că îndeplinește cerințele de aptitudine medicală aplicabile (competență);

— asigură identificarea unei funcții de gestiune a siguranței cu răspundere organizațională pentru dezvoltarea și menținerea sistemului de gestiune a siguranței; asigură că această funcție este independentă de conducerea ierarhică și răspunde direct în fața nivelului organizațional cel mai înalt. Cu toate acestea, în cazul organizațiilor mici în cadrul cărora cumulul de responsabilități poate împiedica o independență suficientă în această privință, măsurile luate pentru asigurarea siguranței sunt completate de mijloace independente adiționale; și asigură că personalul de conducere de la cel mai înalt nivel al organizației furnizoare de servicii este implicat în mod activ în procesul de gestiune a siguranței (responsabilitate în domeniul gestiunii siguranței);

— asigură că, în măsura în care este posibil, nivelurile de siguranță cantitative sunt derivate și menținute pentru toate sistemele funcționale (niveluri de siguranță cantitative);

— asigură susținerea sistematică a sistemului de gestiune a siguranței printr-o documentație care furnizează o legătură evidentă cu politica organizației în domeniul siguranței (documentație SMS);

— asigură justificarea adecvată a nivelului de siguranță a serviciilor și aprovizionării furnizate de întreprinderi externe, ținând seama de importanța care revine acestor prestații pentru siguranța serviciilor furnizorului (servicii externe și aprovizionare externă);

— asigură evaluarea și diminuarea riscurilor la un nivel corespunzător, pentru ca toate aspectele furnizării ATM (evaluarea și diminuarea riscurilor) să fie luate în considerare în mod adecvat. În ceea ce privește modificările aduse sistemului funcțional ATM, se aplică dispozițiile de la punctul 3.2 din prezenta anexă;

— asigură examinarea imediată a tuturor evenimentelor ATM cu caracter tehnic sau operațional considerate ca având implicații semnificative în domeniul siguranței și întreprinderea tuturor măsurilor de remediere necesare (evenimente în domeniul siguranței). Acesta demonstrează, de asemenea, că a respectat cerințele de notificare și evaluare a evenimentelor în domeniul siguranței în conformitate cu dreptul intern și comunitar aplicabil.

▼B

3.1.3. *Cerințe pentru asigurarea cu privire la siguranță*

În cadrul exploatării sistemului de gestiune a siguranței, furnizorul de servicii de trafic aerian garantează că:

— verificările în domeniul siguranței sunt efectuate cu regularitate, pentru a se recomanda îmbunătățiri, în cazul în care este necesar, pentru a-i asigura pe manageri de atingerea nivelului de siguranță a activităților din domeniul lor de competență și pentru a confirma conformitatea cu elementele relevante ale sistemului de gestiune a siguranței (verificarea siguranței);

— se instituie metode pentru a detecta orice modificări ale sistemelor funcționale sau ale operațiunilor, care pot sugera că un element se apropie de punctul la care standardele acceptabile de siguranță nu mai pot fi respectate și se iau măsuri de remediere (monitorizarea siguranței);

— se păstrează o evidență privind întreaga funcționare a sistemului de gestiune a siguranței, ca bază pentru asigurarea cu privire la siguranță a tuturor persoanelor asociate cu serviciile prestate, responsabili sau beneficiari ai acestora, precum și a autorității naționale de supraveghere (evidență privind siguranța).

3.1.4. *Cerințe pentru promovarea siguranței*

În cadrul exploatării sistemului de gestiune a siguranței, furnizorul de servicii de trafic aerian garantează că:

— întregul personal este conștient de pericolele potențiale în ceea ce privește siguranța legate de îndeplinirea îndatoririlor lor (conștientizarea pericolelor legate de siguranță);

— rezultatele anchetelor privind evenimente legate de siguranță și ale altor activități în domeniul siguranței sunt difuzate în cadrul organizației la nivelul de conducere și operațional (difuzarea rezultatelor);

— întregul personal este încurajat în mod activ să propună soluții în cazul pericolelor identificate și se efectuează schimbările necesare pentru îmbunătățirea siguranței acolo unde este nevoie (îmbunătățirea siguranței).

3.2. **Cerințe în domeniul siguranței pentru evaluarea și diminuarea riscurilor în ceea ce privește modificările**

3.2.1. *Secțiunea 1*

În cadrul exploatării sistemului de gestiune a siguranței, furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că identificarea pericolelor precum și evaluarea și diminuarea riscurilor se efectuează în mod sistematic pentru orice modificări aduse acelor părți din sistemul funcțional al ATM și din activitățile de sprijin aflate sub controlul său managerial, într-o manieră care acoperă:

(a) întregul ciclu de viață al părții componente examinate a sistemului funcțional al ATM de la planificarea inițială și definire la exploatarea consecutivă punerii sale în funcțiune, întreținere și dezafectare;

(b) componentele aeropurtate, cele de la sol și, dacă este cazul, spațiale ale sistemului funcțional al ATM, prin cooperare cu părțile responsabile; și

(c) echipamentele, procedurile și resursele umane ale sistemului funcțional al ATM, interacțiunile dintre aceste elemente și interacțiunile dintre partea componentă examinată și restul sistemului funcțional al ATM.

▼B

3.2.2. *Secțiunea 2*

Procesele de identificare a pericolelor, evaluare și diminuare a riscurilor includ:

(a) determinarea sferei de aplicare, a limitelor și a interfețelor părții componente examinate, precum și identificarea funcțiilor pe care această parte componentă trebuie să le îndeplinească și a mediului operațional în care este destinată să funcționeze;

(b) determinarea obiectivelor de siguranță care urmează să fie asociate părții componente, proces care include:

— identificarea pericolelor și condițiilor de defectare plauzibile asociate cu ATM, precum și a efectelor lor combinate;

— evaluarea efectelor pe care le pot avea asupra siguranței aeronavei, precum și o evaluare a gravității acestor efecte, utilizând schema de clasificare a gravității prevăzută la secțiunea 4;

— determinarea toleranței factorilor precizați, exprimată ca probabilitate maximă de producere a unui pericol, pornind de la gravitatea și probabilitatea maximă a producerii efectelor pericolului, într-o modalitate conformă cu secțiunea 4;

(c) laborarea în consecință, după caz, a unei strategii de diminuare a riscurilor care:

— specifică măsurile necesare pentru protejarea împotriva pericolelor generatoare de riscuri,

— include, după caz, elaborarea de cerințe de siguranță susceptibile de a avea consecințe asupra părții componente examinate, asupra altor părți ale sistemului funcțional al ATM sau asupra mediului operațional și

— prezintă o asigurare a fezabilității și eficacității sale;

(d) verificarea îndeplinirii tuturor obiectivelor și cerințelor de siguranță identificate:

— înainte de a se pune în aplicarea modificarea;

— în timpul oricărei faze de tranziție spre serviciul de exploatare;

— în timpul fazei de exploatare;

— în timpul oricărei faze de tranziție până la momentul dezafectării.

3.2.3. *Secțiunea 3*

Rezultatele, justificările și elementele doveditoare asociate proceselor de evaluare și diminuare a riscurilor, inclusiv identificarea pericolelor, se compilează și se probează cu documente, într-un mod care asigură:

— formularea unei argumentări complete, pentru a demonstra că partea componentă examinată, precum și întregul sistem funcțional al ATM, oferă și vor continua să ofere un nivel tolerabil de siguranță prin îndeplinirea obiectivelor și cerințelor de siguranță stabilite. Această argumentare include, după caz, specificații în legătură cu tehnicile predictive, de monitorizare sau de examinare utilizate;

— posibilitatea ca toate cerințele de siguranță asociate cu efectuarea unei modificări să poată fi urmărite în raport cu exploatarea/funcțiile prevăzute.

▼B

3.2.4. *Secțiunea 4*

Identificarea pericolelor și evaluarea gravității acestora

Trebuie efectuată o identificare sistematică a pericolelor. Gravitatea efectelor pericolelor într-un anumit mediu operațional se stabilește folosind schema de clasificare prezentat în tabelul de mai jos, în timp ce clasificarea gradului de gravitate trebuie să se bazeze pe un argument specific, demonstrând efectele cele mai probabile ale pericolelor, luând în considerare cel mai grav scenariu posibil.

Categorie de gravitate	Efect asupra exploatării
1 (cel mai grav)	Accident ([1])
2	Incident grav ([1])
3	Incident major asociat exploatării unei aeronave, în care siguranța aeronavei ar fi putut fi compromisă, prin cvasi-coliziunea cu o altă aeronavă, cu solul sau cu obstacole
4	Incident semnificativ implicând circumstanțe care indică posibilitatea de a se fi produs un accident, un incident grav sau un incident major, dacă riscul nu ar fi fost gestionat în limite de siguranță sau dacă o altă aeronavă s-ar fi aflat în apropiere
5 (cel mai puțin grav)	Nici un efect imediat asupra siguranței

([1]) Astfel cum sunt definite în Directiva 94/56/CE a Consiliului din 21 noiembrie 1994 de stabilire a principiilor fundamentale care reglementează anchetarea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă (JO L 319, 12.12.1994, p. 14).

Pentru a deduce efectul unui pericol asupra exploatării și pentru a-i determina gravitatea, abordarea/procedura sistematică trebuie să includă efectele pericolelor asupra diverselor elemente ale sistemului funcțional al ATM, precum echipajul, controlorii de trafic aerian, capacitățile funcționale ale aeronavelor, capacitățile funcționale ale componentei la sol a sistemului funcțional al ATM și capacitatea de a furniza servicii de trafic aerian în condiții de siguranță.

Schema de clasificare a riscurilor

Obiectivele de siguranță bazate pe risc trebuie stabilite în funcție de probabilitatea maximă de producere a pericolului, derivată din gravitatea efectului său și din probabilitatea maximă a acestui efect.

Ca un element complementar necesar pentru demonstrarea faptului că obiectivele cantitative sunt îndeplinite, trebuie să se aplice considerații suplimentare de gestiune a siguranței, pentru a spori siguranța sistemului ATM atunci când acest lucru este rezonabil.

▼M2

3.2.5. *Secțiunea 5*

Sistem de asigurare a siguranței software

În cadrul exploatării sistemului de management al siguranței, un furnizor de servicii de navigație aeriană pune în aplicare un sistem de asigurare a siguranței software în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 482/2008 al Comisiei din 30 mai 2008 de stabilire a unui sistem de asigurare a siguranței software care urmează să fie pu s în aplicare de către furnizorii de servicii de navigație aeriană și de modificare a anexei II la Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 ([1]).

▼B

3.3. **Cerințe de siguranță pentru personalul tehnic și ingineresc care îndeplinește sarcini operaționale legate de siguranță**

Furnizorul de servicii de trafic aerian se asigură că personalul tehnic și ingineresc, inclusiv personalul organizațiilor subcontractante, care utilizează și întreține echipamente ATM aprobate pentru utilizarea operațională, deține și menține cunoștințe suficiente și o înțelegere adecvată a serviciilor la furnizarea cărora participă, a efectelor reale și potențiale ale muncii lor asupra siguranței acestor servicii, precum și o cunoaștere suficientă a restricțiilor de lucru care trebuie respectate.

În ceea ce privește personalul implicat în realizarea sarcinilor legate de siguranță, inclusiv personalul organizațiilor subcontractante, furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să dovedească prin documente că personalul are competența adecvată; sistemul repartiției de personal pentru a asigura o capacitate suficientă și continuitatea serviciului; politica și mecanismele de calificare a personalului, politica de formare a personalului, planurile de formare și evidența acestui proces, precum și măsurile pentru supravegherea personalului necalificat. Trebuie prevăzute proceduri pentru cazurile în care se poate pune sub semnul îndoielii capacitatea fizică sau mentală a personalului.

Furnizorul de servicii de trafic aerian ține un registru de informații cu numărul, statutul și repartiția personalului implicat în activități legate de siguranță. Acest registru:

(a) identifică responsabilii cu funcții legate de siguranță;

(b) consemnează calificările relevante ale personalului tehnic și operațional, în raport cu calitățile cerute și exigențele în materie de competență;

(c) specifică locațiile unde este repartizat personalul tehnic și operațional și sarcinile trasate acestuia, inclusiv modalitatea de repartiție a acestuia.

▼M3

4. METODE DE LUCRU ȘI PROCEDURI OPERAȚIONALE

Furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să fie în măsură să demonstreze că metodele sale de lucru și procedurile operaționale sunt conforme cu standardele prevăzute în următoarele anexe la Convenția privind aviația civilă internațională, în măsura în care acestea sunt relevante pentru furnizarea de servicii de trafic aerian în spațiul aerian în cauză:

(a) anexa 2 privind regulile aerului, ediția a 10-a din iulie 2005, inclusiv toate modificările până la nr. 40;

(b) anexa 10 privind telecomunicațiile aeronautice, volumul II privind procedurile de comunicații, inclusiv procedurile pentru serviciile de navigație aeriană (PANS), ediția a 6-a din octombrie 2001, inclusiv toate modificările până la nr. 82;

(c) anexa 11 privind serviciile de trafic aerian, ediția a 13-a din iulie 2001, inclusiv toate modificările până la nr. 45.

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

▼B

ANEXA III

CERINȚE SPECIFICE PENTRU FURNIZAREA DE SERVICII METEOROLOGICE

1. COMPETENȚĂ ȘI APTITUDINI TEHNICE ȘI OPERAȚIONALE

Furnizorul de servicii meteorologice se asigură că informațiile meteorologice necesare pentru exercitarea funcțiilor respective sunt furnizate, într-o formă adecvată:

— operatorilor și membrilor echipajelor de zbor pentru planificarea și gestionarea zborului;

— furnizorilor de servicii de trafic aerian și serviciilor de informații legate de zbor;

— unităților de servicii de căutare și salvare, precum; și

— aeroporturilor.

Furnizorul de servicii meteorologice confirmă gradul de precizie posibilă a informațiilor difuzate pentru operațiuni, inclusiv sursa acestor informații, asigurând în același timp difuzarea informațiilor la timpul oportun și actualizarea lor în funcție de necesități.

▼M3

2. METODE DE LUCRU ȘI PROCEDURI OPERAȚIONALE

Furnizorul de servicii meteorologice trebuie să fie în măsură să demonstreze că metodele sale de lucru și procedurile operaționale sunt conforme cu standardele prevăzute în următoarele anexe la Convenția privind aviația civilă internațională, în măsura în care acestea sunt relevante pentru furnizarea de servicii meteorologice în spațiul aerian în cauză:

(a) anexa 3 privind serviciul meteorologic pentru navigația aeriană internațională, ediția a 16-a din iulie 2007, inclusiv toate modificările până la nr. 74;

(b) anexa 11 privind serviciile de trafic aerian, ediția a 13-a din iulie 2001, inclusiv toate modificările până la nr. 45;

(c) anexa 14 privind aerodromurile, în versiunile următoare:

(i) volumul I privind proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor, ediția a 4-a din iulie 2004, inclusiv toate modificările până la nr. 9;

(ii) volumul II privind eliporturile, ediția a 2-a din iulie 1995, inclusiv toate modificările până la nr. 3.

▼B

ANEXA IV

CERINȚE SPECIFICE PENTRU FURNIZAREA DE SERVICII DE INFORMARE AERONAUTICĂ

1. COMPETENȚĂ ȘI APTITUDINI TEHNICE ȘI OPERAȚIONALE

Furnizorul de servicii de informare aeronautică se asigură că informațiile și datele operaționale sunt disponibile pentru operațiuni, într-o formă adecvată, pentru:

— personalul navigant, inclusiv echipajele de zbor, precum și pentru planificarea zborurilor, sistemele de gestionare a zborului și simulatoarele de zbor, precum și pentru

— furnizorii de servicii de trafic aerian care sunt responsabili de serviciile de informații de zbor, de serviciile de informații de zbor pe aerodromuri și furnizarea de informații necesare pregătirii zborurilor.

Furnizorul de servicii de informare aeronautică garantează integritatea datelor și confirmă gradul de precizie a informațiilor difuzate în vederea efectuării operațiunilor, inclusiv sursa informațiilor, înainte ca aceste informații să fie difuzate.

▼M3

2. METODE DE LUCRU ȘI PROCEDURI OPERAȚIONALE

Furnizorul de servicii de informare aeronautică trebuie să fie în măsură să demonstreze că metodele sale de lucru și procedurile operaționale sunt conforme cu standardele prevăzute în următoarele anexe la Convenția privind aviația civilă internațională, în măsura în care acestea sunt relevante pentru furnizarea de servicii de informare aeronautică în spațiul aerian în cauză:

(a) anexa 3 privind serviciul meteorologic pentru navigația aeriană internațională, ediția a 16-a din iulie 2007, inclusiv toate modificările până la nr. 74;

(b) anexa 4 privind hărțile aeronautice, ediția a 10-a din iulie 2001, inclusiv toate modificările până la nr. 54;

(c) anexa 15 privind serviciile de informare aeronautică, ediția a 12-a din iulie 2004, inclusiv toate modificările până la nr. 34.

▼B

ANEXA V

CERINȚE SPECIFICE PENTRU FURNIZAREA DE SERVICII DE COMUNICAȚII, DE NAVIGAȚIE SAU DE SUPRAVEGHERE

1. COMPETENȚĂ ȘI APTITUDINI TEHNICE ȘI OPERAȚIONALE

Furnizorul de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere asigură disponibilitatea, continuitatea, precizia și integritatea serviciilor sale.

Furnizorul de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere confirmă nivelul de calitate a serviciilor pe care le furnizează și demonstrează că echipamentele sale sunt supuse cu regularitate unor operații de întreținere și sunt calibrate, atunci când este necesar.

2. SIGURANȚA SERVICIILOR

Furnizorul de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere trebuie să se conformeze cerințelor prevăzute în anexa II partea 3 referitoare la siguranța serviciilor.

▼M3

3. METODE DE LUCRU ȘI PROCEDURI OPERAȚIONALE

Furnizorul de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere trebuie să fie în măsură să demonstreze că metodele sale de lucru și procedurile operaționale sunt conforme cu standardele prevăzute în anexa 10 privind telecomunicațiile aeronautice la Convenția privind aviația civilă internațională, în următoarele versiuni, în măsura în care acestea sunt relevante pentru furnizarea de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere în spațiul aerian în cauză:

(a) volumul I privind asistența radio pentru navigație, ediția a 6-a din iulie 2006, inclusiv toate modificările până la nr. 82;

(b) volumul II privind procedurile de comunicații, inclusiv procedurile pentru serviciile de navigație aeriană (PANS), ediția a 6-a din octombrie 2001, inclusiv toate modificările până la nr. 82;

(c) volumul III privind sistemele de comunicații, ediția a 2-a din iulie 2007, inclusiv toate modificările până la nr. 82;

(d) volumul IV privind sistemele radar de supraveghere și sistemele anticoliziune, ediția a 4-a din iulie 2007, inclusiv toate modificările până la nr. 82;

(e) volumul V privind utilizarea spectrului de radiofrecvențe aeronautice, ediția a 2-a din iulie 2001, inclusiv toate modificările până la nr. 82.