

## RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1035/2011 DE LA COMMISSION

du 17 octobre 2011

établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 482/2008 et (UE) n° 691/2010

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 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 («règlement sur la fourniture de services») <sup>(1)</sup>, et notamment ses articles 4, 6 et 7,

vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE <sup>(2)</sup>, et notamment son article 8 *ter*, paragraphe 6,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément au règlement (CE) n° 216/2008, la Commission, assistée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne («l'Agence»), est tenue d'adopter des règles de mise en œuvre pour la fourniture de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne dans l'Union. L'article 8 *ter*, paragraphe 6, dudit règlement dispose que ces règles de mise en œuvre sont élaborées sur la base des règlements adoptés en vertu de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») <sup>(3)</sup>.
- (2) La fourniture de services de navigation aérienne dans l'Union doit faire l'objet d'une certification par les États membres ou l'Agence. Les prestataires de services de navigation aérienne qui satisfont aux exigences communes doivent obtenir un certificat conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 550/2004 et à l'article 8 *ter*, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (3) Les exigences communes établies en vertu de l'article 6 du règlement (CE) n° 550/2004 et de l'article 8 *ter* du règlement (CE) n° 216/2008 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) n° 549/2004. Les exigences communes ne doivent pas s'appliquer aux opérations et à l'entraînement militaires visés à

l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004 et à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 216/2008.

- (4) La définition des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne doit tenir dûment compte du statut juridique des prestataires de services de navigation aérienne dans les États membres. Par ailleurs, lorsqu'un organisme exerce d'autres activités que la fourniture de services de navigation aérienne, les exigences communes 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.
- (5) L'application des exigences communes aux prestataires de services de navigation aérienne doit être proportionnée aux risques liés aux particularités de chaque activité, 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 à l'intérieur du ciel unique européen, l'autorité compétente 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 et à l'Agence, dans le cadre de leurs rapports annuels, toutes les informations pertinentes sur les dérogations accordées par leur autorité compétente.
- (7) Les différents types d'activités liées aux 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 d'activité.
- (8) Il doit incomber aux prestataires de services de navigation aérienne d'apporter la preuve qu'ils satisfont aux exigences communes applicables pendant la durée de validité du certificat et pour tous les services couverts par celui-ci.
- (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

<sup>(1)</sup> JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

<sup>(2)</sup> JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

les exigences communes et les conditions précisées dans le certificat. L'autorité compétente 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 désignés de services de la circulation aérienne et de services météorologiques, l'autorité compétente doit être autorisée à vérifier les exigences découlant des obligations internationales de l'État membre concerné.

- (10) Un mécanisme d'évaluation par les pairs des autorités de surveillance nationales pourrait promouvoir une approche commune dans l'ensemble de l'Union pour superviser les prestataires de services de navigation aérienne. La Commission, en coopération avec les États membres et l'Agence, peut organiser ces exercices d'évaluation par les pairs, qui doivent être coordonnés avec les activités menées dans le cadre des articles 24 et 54 du règlement (CE) n° 216/2008 et de tout autre programme international de surveillance et de supervision, de façon à éviter la duplication du travail. Afin que l'évaluation par les pairs permette de mettre en commun les expériences et les meilleures pratiques, les experts doivent de préférence provenir d'une autorité compétente.
- (11) Eurocontrol a élaboré des exigences réglementaires de sécurité (ESARR) qui ont été de la plus grande importance pour la sécurité des services de la circulation aérienne. Conformément au règlement (CE) n° 550/2004 de la Commission, la Commission doit identifier et adopter les dispositions pertinentes des ESARR dans des règlements de l'Union. Les ESARR incorporées dans le règlement (CE) n° 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne<sup>(1)</sup> constituent la base des présentes règles de mise en œuvre.
- (12) Lors de l'adoption du règlement (CE) n° 2096/2005, la Commission a conclu qu'il n'y avait pas lieu de reproduire les dispositions ESARR 2 concernant la notification et l'analyse des événements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien, qui sont couvertes par le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE<sup>(2)</sup>, et par 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<sup>(3)</sup>. Il y a toutefois lieu d'introduire de nouvelles dispositions relatives aux événements liés à la sécurité afin d'exiger qu'une autorité compétente, telle que définie par le présent règlement, contrôle si les prestataires de services de la circulation aérienne, et les prestataires de services de commu-

nication, de navigation et de surveillance, satisfont aux dispositions requises pour la notification et l'analyse de tels événements.

- (13) Il convient notamment de considérer que, d'une part, la gestion de la sécurité est la fonction, dans la fourniture de services de navigation 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 et des systèmes de gestion, tendant vers une approche systémique globale, permettra de maximiser les avantages sur le plan de la sécurité d'une manière visible et traçable. L'Agence doit approfondir l'évaluation des exigences de sécurité du présent règlement et les intégrer dans une structure réglementaire commune pour la sécurité de l'aviation civile.
- (14) En attendant que l'Agence élabore les mesures de mise en œuvre transposant les normes pertinentes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en mesures de mise en œuvre de l'Union, moyens acceptables de conformité, spécifications de certification et documents d'orientation, les prestataires de services de navigation aérienne doivent exercer leurs activités conformément aux normes pertinentes de l'OACI. En vue de faciliter la fourniture de services de navigation aérienne transfrontaliers, et en attendant l'achèvement des travaux de l'Agence pour élaborer les mesures adéquates transposant les normes de l'OACI, les États membres, la Commission et l'Agence, agissant, le cas échéant, en étroite coopération avec Eurocontrol, doivent travailler 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 commun entre les États membres dans le ciel unique européen.
- (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 que les prestataires de services de navigation aérienne 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) n° 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) L'Agence doit approfondir l'évaluation des dispositions du présent règlement, notamment celles se rapportant à l'évaluation, sur le plan de la sécurité, des changements apportés à la fourniture de services de navigation aérienne par l'organisme certifié et le personnel technique, et émettre un avis en vue de leur adaptation dans le sens d'une approche systémique globale, en tenant compte de l'intégration desdites dispositions dans une future structure réglementaire commune pour la sécurité de l'aviation civile et de l'expérience acquise par les parties prenantes et les autorités compétentes dans le domaine de la supervision de la sécurité.

<sup>(1)</sup> JO L 335 du 21.12.2005, p. 13.

<sup>(2)</sup> JO L 295 du 12.11.2010, p. 35.

<sup>(3)</sup> JO L 167 du 4.7.2003, p. 23.

(17) Conformément au règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») <sup>(1)</sup>, des fonctions spécifiques intitulées fonctions de réseau doivent être établies pour permettre une utilisation optimale de l'espace aérien et des ressources limitées, tout en veillant à ce que les usagers disposent d'un accès maximal à l'espace aérien et puissent exploiter les trajectoires qu'ils préfèrent. Conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 551/2004, le règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010 <sup>(2)</sup> prévoit les droits, obligations et responsabilités de l'entité participant à l'exécution de ces fonctions.

(18) Pour garantir la sécurité de l'exécution de certaines fonctions de réseau, l'entité concernée est soumise à certaines exigences ayant pour objectif de veiller à ce que l'entité ou l'organisme exerce ses activités de manière sûre; ces exigences sont prévues à l'annexe VI du règlement (UE) n° 677/2011. Il s'agit d'exigences de sécurité relatives aux organismes, qui sont très proches des exigences générales des services de navigation aérienne prévues à l'annexe I du présent règlement mais qui ont été adaptées aux responsabilités des fonctions de réseau en matière de sécurité.

(19) Il convient dès lors d'abroger le règlement (CE) n° 2096/2005.

(20) Afin de les adapter au présent règlement, il y a lieu de modifier le règlement (CE) n° 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) n° 2096/2005 <sup>(3)</sup> et le règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne <sup>(4)</sup>.

(21) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité du ciel unique institué par l'article 5 du règlement (CE) n° 549/2004,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

### **Objet et champ d'application**

Le présent règlement établit les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne.

<sup>(1)</sup> JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

<sup>(2)</sup> JO L 185 du 15.7.2011, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 141 du 31.5.2008, p. 5.

<sup>(4)</sup> JO L 201 du 3.8.2010, p. 1.

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.

*Article 2*

### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 2 du règlement (CE) n° 549/2004 et à l'article 3 du règlement (CE) n° 216/2008 s'appliquent. Toutefois, la définition du terme «certificat» figurant à l'article 2, paragraphe 15, du règlement (CE) n° 549/2004 ne s'applique pas.

On entend également par:

- 1) «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;
- 2) «transport aérien commercial», toute exploitation d'aéronefs comportant le transport de passagers, de fret et de courrier moyennant rémunération ou location;
- 3) «système fonctionnel», une combinaison de systèmes, de procédures et de ressources humaines organisée afin de remplir une fonction dans le contexte de la gestion du trafic aérien;
- 4) «aviation générale», toute exploitation d'aéronefs civile autre que le travail aérien ou le transport aérien commercial;
- 5) «autorité de surveillance nationale», l'organisme ou les organismes désignés ou établis par les États membres pour faire fonction d'autorité nationale de surveillance conformément à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 549/2004;
- 6) «danger», toute condition, événement, ou circonstance qui pourrait provoquer un accident;
- 7) «organisme», une entité fournissant des services de navigation aérienne;
- 8) «organisme d'exploitation», un organisme chargé de fournir des services techniques à l'appui de services de la circulation aérienne, de communication, de navigation ou de surveillance;
- 9) «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;

- 10) «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;
- 11) «objectif de sécurité», un énoncé qualitatif ou quantitatif qui définit la fréquence ou la probabilité maximale d'apparition escomptée d'un danger;
- 12) «exigence de sécurité», un instrument d'atténuation des risques, découlant de la stratégie d'atténuation des risques, qui permet d'atteindre un objectif de sécurité particulier, y compris les exigences organisationnelles, opérationnelles, procédurales, fonctionnelles, de performance, d'interopérabilité ou les caractéristiques environnementales;
- 13) «services», un service ou un ensemble de services de navigation aérienne;
- 14) «service de navigation aérienne paneuropéen», un service de navigation aérienne conçu et mis en place pour les utilisateurs dans la plupart ou la totalité des États membres, qui peut également s'étendre au-delà de l'espace aérien du territoire auquel s'applique le traité;
- 15) «prestataire de services de navigation aérienne», toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne aux fins de la circulation aérienne générale, y compris un organisme ayant déposé une demande de certificat en vue de fournir de tels services.

#### Article 3

##### Autorité compétente pour la certification

1. Aux fins du présent règlement, l'autorité compétente pour la certification des prestataires de services de navigation aérienne est:
  - a) pour les organismes dont le principal lieu d'activité et, le cas échéant, le siège social sont situés dans un État membre, l'autorité de surveillance nationale désignée ou établie par cet État membre;
  - b) pour les organismes prestataires de services de navigation aérienne à l'intérieur de l'espace aérien du territoire auquel s'applique le traité et dont le principal établissement et, le cas échéant, le siège social sont situés en dehors du territoire soumis aux dispositions du traité, l'Agence;
  - c) pour les organismes prestataires de services de navigation aérienne paneuropéens à l'intérieur de l'espace aérien du territoire auquel s'applique le traité, l'Agence.
2. L'autorité compétente pour la supervision de la sécurité est l'autorité déterminée conformément à l'article 3 du règlement d'exécution (UE) n° 1034/2011 de la Commission <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Voir page 15 du présent Journal officiel.

#### Article 4

##### 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) n° 550/2004, les organismes doivent satisfaire:
  - a) aux exigences générales pour la fourniture de services de navigation aérienne établies à l'annexe I; et
  - b) aux exigences supplémentaires spécifiques figurant aux annexes II à V en fonction du type de service qu'ils fournissent.
2. Avant de délivrer un certificat à un organisme prestataire de services de navigation aérienne, l'autorité compétente vérifie que celui-ci respecte les exigences communes.
3. Les organismes se conforment aux exigences communes au plus tard au moment où le certificat est délivré conformément à
  - a) l'article 7 du règlement (CE) n° 550/2004; et à
  - b) l'article 8 *ter*, paragraphe 2, ainsi qu'à l'article 22 *bis*, points b) et c), du règlement (CE) n° 216/2008.

#### Article 5

##### Dérogations

1. Par dérogation à l'article 4, 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) n° 550/2004.
2. Les prestataires de services de la circulation aérienne peuvent introduire la demande visée au paragraphe 1 s'ils fournissent ou envisagent de fournir des services limités à une ou plusieurs des catégories suivantes:
  - a) travail aérien;
  - b) aviation générale;
  - 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 compétente peut accepter des chiffres ou prévisions analogues se rapportant aux plafonds définis aux premier et deuxième alinéas.

Le prestataire de services de navigation aérienne qui formule une telle demande soumet en même temps à l'autorité compétente les éléments de preuve attestant qu'il répond aux critères pour pouvoir le faire.

3. L'autorité compétente 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 concerné.

Ces dérogations ne peuvent porter que sur les dispositions figurant à l'annexe I.

Cependant, aucune dérogation n'est accordée pour les exigences suivantes:

- a) compétence et aptitude techniques et opérationnelles (point 1);
- b) gestion de la sécurité (point 3.1);
- c) ressources humaines (point 5);
- d) ouverture et transparence dans la fourniture des services (point 8.1).

4. Outre les dérogations prévues au paragraphe 3, l'autorité compétente 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 concerné.

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

a) responsabilité en matière de gestion de la sécurité ainsi que services extérieurs et approvisionnements [point 3.1.2, b) et e)];

b) vérifications de sécurité [point 3.1.3, a)];

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

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

6. Conformément à l'annexe II du règlement (CE) n° 550/2004, l'autorité compétente:

- a) précise la nature et la portée de la dérogation dans les conditions liées au certificat, en indiquant sa base juridique;
- b) limite la durée de la validité dans le temps du certificat, lorsque cela est jugé nécessaire à des fins de supervision;
- c) contrôle si les prestataires de services de navigation aérienne peuvent toujours bénéficier de la dérogation.

#### Article 6

##### Preuve du respect des exigences

1. À la demande de l'autorité compétente, l'organisme fournit tous les éléments de preuve démontrant qu'il satisfait aux exigences communes applicables. L'organisme peut faire usage autant que nécessaire des données existantes.

2. Un organisme certifié notifié à l'autorité compétente tout changement prévu dans sa prestation de services de navigation aérienne, qui pourrait avoir des conséquences quant au respect des exigences communes applicables ou des conditions liées au certificat, le cas échéant.

3. Lorsqu'un organisme certifié ne satisfait plus aux exigences communes applicables ou, le cas échéant, aux conditions liées au certificat, l'autorité compétente l'oblige, dans le mois suivant la date de la constatation de la non-conformité, à prendre des mesures pour remédier à la situation.

La décision est notifiée sans délai à l'organisme concerné.

L'autorité compétente vérifie si la mesure visant à remédier à la situation a été mise en œuvre avant de notifier son approbation à l'organisme concerné.

Si elle estime que la mesure n'a pas été correctement mise en œuvre dans le délai convenu avec l'organisme, l'autorité compétente prend des mesures d'exécution appropriées conformément à l'article 7, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 550/2004 et aux articles 10, 22 bis, point d), 25 et 68 du règlement (CE) n° 216/2008, tout en tenant compte de la nécessité d'assurer la continuité des services de navigation aérienne.

*Article 7***Facilitation du contrôle du respect des exigences**

Les organismes facilitent la réalisation des inspections et des enquêtes par l'autorité compétente ou par une entité qualifiée 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 ou prélever des extraits 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, lorsqu'elles sont réalisées par l'autorité compétente ou par une entité qualifiée agissant en son nom, sont effectuées dans le respect des dispositions légales de l'État membre dans lequel elles doivent être menées.

*Article 8***Conformité continue**

L'autorité compétente contrôle annuellement, sur la base des éléments dont elle dispose, la conformité continue des organismes qu'elle a certifiés.

À cette fin, l'autorité compétente établit et met à jour annuellement un programme d'inspection indicatif qui couvre l'ensemble des prestataires qu'elle a certifiés et qui se fonde sur une évaluation des risques associés aux différentes opérations constitutives des services de navigation aérienne fournis. S'il y a lieu, elle consulte l'organisme concerné ainsi que toute autre autorité compétente concernée avant d'établir un tel programme.

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

*Article 9***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 compétente 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 tout 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 exigences 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 satisfont aux exigences du point 3.3 de l'annexe II.

*Article 10***Procédure d'évaluation par les pairs**

1. La Commission, en coopération avec les États membres et l'Agence, peut organiser 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 et, le cas échéant, par des observateurs de l'Agence.

Chaque équipe est composée d'experts provenant d'au moins trois États membres et de l'Agence.

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) n° 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 marque son accord sur l'équipe d'experts avant que celle-ci ne puisse entreprendre sa mission.

4. Dans les trois mois suivant la date de l'évaluation, l'équipe d'évaluateurs établit, par consensus, un rapport pouvant contenir des recommandations.

La Commission organise une réunion avec l'Agence, les experts et l'autorité de surveillance nationale pour examiner le rapport.

5. La Commission communique le rapport à l'État membre concerné.

Ce dernier peut présenter ses observations dans les trois mois suivant la date de réception du rapport.

Celles-ci comportent, le cas échéant, les mesures que l'État membre 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 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 11

##### Dispositions transitoires

1. Les prestataires de services de navigation aérienne titulaires d'un certificat délivré conformément au règlement (CE) n° 2096/2005 à la date d'entrée en vigueur du présent règlement sont réputés être titulaires d'un certificat délivré conformément au présent règlement.

2. Les demandeurs de certificat de prestataire de services de navigation aérienne ayant déposé leur demande avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement et n'ayant pas encore reçu leur certificat à ladite date sont tenus d'établir qu'ils respectent les dispositions du présent règlement avant la délivrance de leur certificat.

3. Lorsqu'un organisme ayant, conformément à l'article 3, l'Agence pour autorité compétente a introduit une demande de délivrance de certificat auprès d'une autorité nationale de surveillance d'un État membre avant la date d'entrée en

vigueur du présent règlement, l'autorité nationale de surveillance finalise le processus de certification en coordination avec l'Agence et transfère le dossier à l'Agence une fois le certificat délivré.

#### Article 12

##### Abrogation

Le règlement (CE) n° 2096/2005 est abrogé.

#### Article 13

##### Modification du règlement (CE) n° 482/2008

Le règlement (CE) n° 482/2008 est modifié comme suit:

1) à l'article 4, paragraphe 5, la référence au «règlement (CE) n° 2096/2005» est remplacée par une référence au «règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 de la Commission (\*);

(\*) JO L 271 du 18.10.2011, p. 23.»

2) l'article 6 est supprimé;

3) à l'annexe I, points 1 et 2, la référence au «règlement (CE) n° 2096/2005» est remplacée par une référence au «règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011».

#### Article 14

##### Modification du règlement (UE) n° 691/2010

L'article 25 du règlement (UE) n° 691/2010 est supprimé.

#### Article 15

##### Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième 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.

Fait à Bruxelles, le 17 octobre 2011.

Par la Commission  
Le président  
José Manuel BARROSO

## 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 ses 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 de navigation aérienne 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.

2.2. **Gestion organisationnelle**2.2.1. *Plan d'entreprise*

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 de services de navigation aérienne 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 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 points 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 de l'Organisation de l'aviation civile internationale, annexe 11, amendement 47B du 20 juillet 2009, 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'incidence estimée de ces projets sur les objectifs de performance appropriés visés au point b), et indiquant les investissements qui résultent des exigences légales liées à la mise en œuvre de SESAR.

2.2.2. *Plan annuel*

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.

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) n° 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 de navigation aérienne prévue à court terme et les éventuels changements apportés au plan d'entreprise ou les éventuelles répercussions sur celui-ci.

### 2.2.3. *Partie des plans consacrée aux performances*

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 compétente et conformément au droit national.

## 3. GESTION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA QUALITÉ

### 3.1. **Gestion de la sécurité**

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

Le prestataire élabore des procédures permettant de gérer la sécurité lors de l'introduction de nouveaux systèmes fonctionnels ou lors de la modification de systèmes fonctionnels existants.

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

Le prestataire de services de navigation aérienne doit avoir établi un système de gestion de la qualité pour tous les services de navigation aérienne qu'il fournit, selon les principes indiqués ci-après.

Le système de gestion de la qualité 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 gestion de la 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 gestion de la qualité en place et prendre le cas échéant des mesures correctives.

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 compétente à la demande de cette dernière.

Le prestataire de services de navigation aérienne peut intégrer des systèmes de gestion de la sécurité, de la sûreté et de la qualité à son système de gestion.

### 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 le concernent;
- c) le personnel opérationnel soit promptement informé des modifications apportées au manuel d'exploitation qui s'applique 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 de navigation aérienne;
- 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 les mesures de rétablissement et les procédures d'atténuation permettant d'en éviter la réapparition.

Le prestataire de services de navigation aérienne garantit, 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 de ses installations, de son personnel et de ses données.

Les systèmes de gestion de la sécurité, de la sûreté et de la qualité peuvent être conçus et exploités en tant que système intégré de gestion.

#### 5. RESSOURCES HUMAINES

Le prestataire de services de navigation aérienne doit employer un personnel ayant les qualifications appropriées pour assurer la fourniture des services de navigation aérienne 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 2.2.2, ainsi qu'à travers ses bilans financiers et ses comptes dans la mesure où son statut juridique le lui permet.

##### 6.2. Audit financier

Conformément à l'article 12, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 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 de l'organisme et du niveau de la couverture de risques disponible auprès des assureurs.

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 de navigation aérienne

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 sur les services de navigation aérienne qu'il fournit; ces consultations sont réalisées individuellement ou collectivement et se font au moins une fois par an.

En vertu du droit de l'Union applicable, le prestataire de services de navigation aérienne ne doit pas exercer de discrimination en raison de la nationalité ou de l'identité de l'utilisateur ou encore de la catégorie de l'utilisateur.

### 8.2. Plans d'urgence

Le prestataire de services de navigation aérienne adopte des plans d'urgence pour tous les services de navigation aérienne qu'il fournit en cas d'événements qui ont pour effet d'entraîner une dégradation importante ou une interruption de ses opérations.

## 9. EXIGENCES EN MATIÈRE DE RAPPORTS

Le prestataire de services de navigation aérienne doit pouvoir fournir à l'autorité compétente un rapport annuel sur ses activités.

Ce rapport présente les résultats financiers du prestataire sans préjudice de l'article 12 du règlement (CE) n° 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:

- a) une évaluation du niveau de performance des services de navigation aérienne produits;
- b) les performances du prestataire de services de navigation aérienne par rapport aux objectifs de performance fixés dans le plan d'entreprise visé au point 2.2.1, les performances concrètes étant rapportées au plan annuel à l'aide des indicateurs de performance établis dans le plan annuel;
- c) 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) n° 549/2004;
- d) l'évolution sur le plan des opérations et des infrastructures;
- e) 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) n° 550/2004;
- f) des informations sur la procédure de consultation formelle des utilisateurs des services;
- g) 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 et de l'Agence, à la demande de celles-ci, et du public dans les conditions prévues par l'autorité compétente et conformément au droit national.

## ANNEXE II

**Exigences spécifiques pour la fourniture de services de la circulation aérienne**

## 1. PROPRIÉTÉ

Le prestataire de services de la circulation aérienne notifie à l'autorité compétente visée à l'article 7, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 550/2004:

- a) son statut juridique, la structure de son capital et toute disposition ayant des conséquences significatives sur le contrôle de ses actifs;
- b) les liens qu'il a avec des organismes qui ne sont pas impliqués 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 le 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 d'empêcher, de limiter ou de fausser la concurrence. Ils ne doivent pas non plus adopter un comportement qui, au regard du droit national et de l'Union applicable, constitue un abus de position dominante.

## 3. SÉCURITÉ DES SERVICES

3.1. **Système de gestion de la sécurité (SMS)**3.1.1. *Exigences générales de sécurité*

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

- a) il garantit 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 de sécurité qui définit les fondements de l'approche pour la gestion de la sécurité (gestion de la sécurité);
- b) 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 confère aux plus hauts dirigeants du prestataire une responsabilité générale sur le plan de la sécurité (responsabilité sur le plan de la sécurité);
- c) 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);
- d) 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 SMS, le prestataire de services de la circulation aérienne:

- a) 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);
- b) veille à identifier une fonction au sein de l'organisation, portant spécifiquement sur le développement et le maintien du SMS; 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);

- c) 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),
- d) veille à maintenir systématiquement une documentation relative au SMS qui permette d'établir un lien visible avec la politique de sécurité de l'organisation (documentation relative au SMS);
- e) 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);
- f) s'assure que l'évaluation des risques et leur atténuation sont menées au niveau approprié afin que tous les aspects de la fourniture des services de gestion du trafic aérien soient bien pris en compte (évaluation des risques et leur atténuation). Pour les modifications apportées au système fonctionnel de gestion du trafic aérien, le point 3.2 s'applique;
- g) veille à examiner sans délai tous les événements liés à la gestion du trafic aérien 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 à la sécurité conformément aux dispositions applicables du droit national et de l'Union.

### 3.1.3. Exigences visant à assurer la sécurité

Dans le cadre de l'exploitation du SMS, le prestataire de services de la circulation aérienne:

- a) 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 SMS (vérifications de sécurité);
- b) 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);
- c) veille à ce que des enregistrements de sécurité soient tenus et mis à jour dans le cadre du fonctionnement du SMS 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 compétente (enregistrements de sécurité).

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

Dans le cadre de l'exploitation du SMS, le prestataire de services de la circulation aérienne:

- a) veille à ce que l'ensemble du personnel ait conscience des risques potentiels liés à la sécurité dans le cadre de ses fonctions (prise de conscience des risques liés à la sécurité);
- b) 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);
- c) 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 SMS, 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 gestion du trafic aérien 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 gestion du trafic aérien, depuis les phases initiales de planification et de définition jusqu'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 gestion du trafic aérien, à travers une coopération avec les organes compétents;

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

### 3.2.2. Section 2

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

- 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:
  - i) l'identification des dangers et des conditions de pannes plausibles associés à la gestion du trafic aérien, ainsi que celle de leurs incidences combinées;
  - ii) 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;
  - iii) 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, de façon conforme à la section 4;
- c) l'élaboration en conséquence, selon le besoin, d'une stratégie d'atténuation des risques qui:
  - i) spécifie les mesures à prendre pour se prémunir contre les dangers générateurs de risques;
  - ii) 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 gestion du trafic aérien ou sur l'environnement opérationnel;
  - iii) 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:
  - i) avant la mise en œuvre du changement;
  - ii) pendant toutes les phases de transition vers la mise en service opérationnel;
  - iii) pendant la phase d'exploitation;
  - iv) 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:

- a) la formulation d'un argumentaire correct et complet pour démontrer que le sous-ensemble considéré de même que l'ensemble du système fonctionnel de gestion du trafic aérien 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;
- b) la traçabilité des critères de sécurité associés à la mise en œuvre d'un changement par rapport à l'exploitation et aux fonctions envisagées.

### 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 tel que défini à l'article 2 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> .
2	Incident grave tel que défini à l'article 2 du règlement (UE) n° 996/2010.
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

<sup>(1)</sup> JO L 295 du 12.11.2010, p. 35.

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 fonctionnel de gestion du trafic aérien, tels 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 gestion du trafic aérien, 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 les objectifs quantitatifs établis sont atteints, des considérations supplémentaires de gestion de la sécurité doivent être appliquées pour accroître la sécurité du système de gestion du trafic aérien dans toute la mesure du raisonnablement possible.

### 3.2.5. Section 5

Système d'assurance de la sécurité des logiciels

Dans le cadre de l'exploitation du SMS, le prestataire de services de la circulation aérienne met en œuvre un système d'assurance de la sécurité des logiciels conformément au règlement (CE) n° 482/2008.

### 3.3. Exigences de sécurité relatives au personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité

Le prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que le personnel technique, y compris le personnel des entreprises sous-traitantes, qui utilise et entretient des équipements de gestion du trafic aérien homologués à des fins opérationnelles possède et entretienne des connaissances suffisantes lui conférant un niveau de compréhension adéquat des services de gestion du trafic aérien qu'il appuie et des incidences réelles et potentielles de son travail 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 veille 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.

#### 4. MÉTHODES DE TRAVAIL ET PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

Le prestataire de services de la circulation aérienne 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 fourniture de services de la circulation aérienne dans l'espace aérien concerné:

- a) annexe 2 concernant les règles de l'air (10<sup>e</sup> édition de juillet 2005, y compris tous les amendements jusqu'au n<sup>o</sup> 42);
  - 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 6<sup>e</sup> édition d'octobre 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n<sup>o</sup> 85);
  - c) annexe 11 concernant les services de la circulation aérienne (13<sup>e</sup> édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n<sup>o</sup> 47-B).
-

## ANNEXE III

**Exigences spécifiques pour la fourniture de services météorologiques**

## 1. COMPÉTENCE ET APTITUDE TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELLES

Les prestataires de services météorologiques veillent à ce que les informations météorologiques nécessaires à l'exercice de leurs fonctions respectives soient fournies, sous une forme adéquate:

- a) aux opérateurs et aux membres des équipages pour la préparation et la gestion de vol;
- b) aux prestataires de services de la circulation aérienne et de services d'information de vol;
- c) aux unités de services de recherche et de sauvetage;
- d) aux aérodrômes.

Les prestataires de services météorologiques confirment 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.

## 2. MÉTHODES DE TRAVAIL ET PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

Le prestataire de services météorologiques 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 fourniture de services météorologiques dans l'espace aérien concerné:

- a) annexe 3 concernant le service météorologique pour la navigation aérienne internationale (17<sup>e</sup> édition de juillet 2010, y compris tous les amendements jusqu'au n° 75);
- b) annexe 11 concernant les services de la circulation aérienne (13<sup>e</sup> édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n° 47-B);
- c) annexe 14 concernant les aérodrômes dans les versions suivantes:
  - i) volume I sur la conception et l'exploitation technique des aérodrômes (5<sup>e</sup> édition de juillet 2009, y compris tous les amendements jusqu'au n° 10-B);
  - ii) volume II sur les héliports (3<sup>e</sup> édition de juillet 2009, y compris tous les amendements jusqu'au n° 4).

---

## 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:

- a) 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;
- b) pour les prestataires de services de la circulation aérienne responsables de services d'information de vol, de services d'information de vol d'aérodrome 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.

## 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 que ses procédures opérationnelles sont conformes aux normes suivantes:

- a) le règlement (UE) n° 73/2010 de la Commission <sup>(1)</sup>;
- b) les annexes suivantes à 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:
  - i) l'annexe 3 concernant le service météorologique pour la navigation aérienne internationale (17<sup>e</sup> édition de juillet 2010, y compris tous les amendements jusqu'au n° 75);
  - ii) l'annexe 4 concernant les cartes aéronautiques (11<sup>e</sup> édition de juillet 2009, y compris tous les amendements jusqu'au n° 56);
  - iii) sans préjudice du règlement (UE) n° 73/2010, l'annexe 15 concernant les services d'information aéronautique (13<sup>e</sup> édition de juillet 2010, y compris tous les amendements jusqu'au n° 36).

---

<sup>(1)</sup> JO L 23 du 27.1.2010, p. 6.

## 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 du point 3 de l'annexe II relative à la sécurité des services.

## 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 télécommunications 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 (6<sup>e</sup> édition de juillet 2006, y compris tous les amendements jusqu'au n<sup>o</sup> 85);
  - b) volume II sur les procédures de communication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne (6<sup>e</sup> édition d'octobre 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n<sup>o</sup> 85);
  - c) volume III sur les systèmes de communications (2<sup>e</sup> édition de juillet 2007, y compris tous les amendements jusqu'au n<sup>o</sup> 85);
  - d) volume IV sur les systèmes radar de surveillance et systèmes anticollision (4<sup>e</sup> édition de juillet 2007, y compris tous les amendements jusqu'au n<sup>o</sup> 85);
  - e) volume V sur l'emploi du spectre des radiofréquences aéronautiques (2<sup>e</sup> édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n<sup>o</sup> 85).
-