

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

► **B**      **REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1035/2011 AL COMISIEI**  
**din 17 octombrie 2011**

**de stabilire a cerințelor comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 482/2008 și (UE) nr. 691/2010**

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 271, 18.10.2011, p. 23)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <b><u>M1</u></b>	Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012	L 281	1	13.10.2012
► <b><u>M2</u></b>	Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 448/2014 al Comisiei din 2 mai 2014	L 132	53	3.5.2014



**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR.  
1035/2011 AL COMISIEI**

**din 17 octombrie 2011**

**de stabilire a cerințelor comune pentru furnizarea de servicii de  
navigație aeriană și de modificare a Regulamentelor (CE)  
nr. 482/2008 și (UE) nr. 691/2010**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii 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 (regulament privind prestarea de servicii)<sup>(1)</sup>, în special articolele 4, 6 și 7,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE<sup>(2)</sup>, în special articolul 8b alineatul (6),

întrucât:

- (1) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008, Comisiei, cu sprijinul Agenției Europene de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția”), îi revine sarcina de a stabili norme de aplicare pentru furnizarea de servicii de management al traficului aerian și de navigație aeriană (ATM/ANS) pe întreg teritoriul Uniunii. Articolul 8b alineatul (6) din respectivul regulament prevede că aceste norme de aplicare trebuie să se bazeze pe regulamentele adoptate în temeiul articolului 5 alineatul (3) 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 (regulament-cadru)<sup>(3)</sup>.
- (2) Furnizarea de servicii de navigație aeriană în cadrul Uniunii trebuie să facă obiectul unei certificări de către statele membre sau de către agenție. Furnizorilor de servicii de navigație aeriană care îndeplinesc cerințele comune trebuie să li se elibereze un certificat în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și cu articolul 8b alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (3) Aplicarea cerințelor comune stabilite în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și al articolului 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 nu trebuie să aducă atingere suveranității statelor membre asupra spațiului lor aerian și cerințelor statelor membre în ceea ce privește ordinea publică, securitatea publică și apărarea, după cum se prevede la articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004. Cerințele comune nu trebuie să se aplice operațiunilor militare și instruirii militare prevăzute la articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și la articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

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

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

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

**▼B**

- (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 plus, atunci când o organizație desfășoară alte activități decât furnizarea de servicii de navigație aeriană, este necesar ca cerințele comune să nu se aplice respectivelor activități și nici resurselor alocate activităților care nu se înscriu în sfera furnizării de servicii de navigație aeriană, cu excepția cazurilor în care se prevede altfel.
- (5) Cerințele comune trebuie să se aplice furnizorilor de servicii de navigație aeriană proporțional cu riscurile asociate particularităților fiecărei activități, precum numărul și/sau natura și caracteristicile deplasărilor prelucrate. În cazul în care anumiți furnizori de servicii de navigație aeriană decid să nu facă uz de posibilitatea de a furniza servicii transfrontaliere în cadrul cerului unic european, este necesar ca o autoritate competentă să fie în măsură a permite respectivilor furnizori să se conformeze, în mod proporțional, anumitor cerințe generale aplicabile în cazul furnizării de servicii de navigație aeriană, respectiv anumitor cerințe specifice pentru furnizarea de servicii de trafic aerian. În consecință, condițiile asociate certificatului trebuie să reflecte natura și sfera de aplicare a derogării.
- (6) Pentru a asigura buna funcționare a sistemului de certificare, statele membre trebuie să furnizeze Comisiei și agenției, în cadrul rapoartelor lor anuale, toate informațiile relevante cu privire la derogările acordate de autoritatea lor competentă.
- (7) Diferitele tipuri de activități de servicii de navigație aeriană nu se supun neapărat aceluiași cerințe. Prin urmare, este necesar să se adapteze cerințele comune la particularitățile fiecărui tip de activitate.
- (8) Sarcina de a dovedi conformitatea cu cerințele comune aplicabile le revine furnizorilor de servicii de navigație aeriană, pe durata de valabilitate a certificatului și pentru toate serviciile acoperite de acesta.
- (9) Pentru a asigura aplicarea efectivă a cerințelor comune, este necesară instituirea unui sistem de supraveghere și inspecție periodică a conformității cu aceste cerințe comune și cu condițiile specificate în certificat. Autoritatea competentă trebuie să examineze eligibilitatea unui furnizor înainte de a elibera un certificat și să evalueze anual menținerea conformității furnizorilor de servicii de navigație aeriană pe care i-a certificat. În consecință, aceasta trebuie să stabilească și să actualizeze anual un program indicativ de inspecție care să vizeze toți furnizorii pe care i-a certificat, pe baza unei evaluări a riscurilor. Este necesar ca programul respectiv să permită inspecția tuturor elementelor relevante ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană într-un termen rezonabil. La evaluarea conformității furnizorilor desemnați de servicii de trafic aerian și de servicii meteorologice, autoritatea competentă trebuie să fie autorizată să verifice cerințele relevante care decurg din obligațiile internaționale ale statului membru respectiv.

**▼B**

- (10) Realizarea, de către autoritățile naționale de supervizare, a unor evaluări *inter pares* ar putea promova o abordare comună a supravegherii furnizorilor de servicii de navigație aeriană pe întreg teritoriul Uniunii. Comisia, în cooperare cu statele membre și cu agenția, poate organiza aceste evaluări *inter pares*, care trebuie coordonate cu activitățile întreprinse în cadrul articolelor 24 și 54 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sau al oricărui alte programe internaționale de monitorizare și supraveghere. Astfel, nu se va face aceeași muncă de două ori. Pentru a permite schimbul de experiență și de bune practici în cadrul unei evaluări *inter pares*, este de preferat ca experții să provină de la o autoritate competentă.
- (11) Eurocontrol a elaborat cerințe de reglementare a siguranței (ESARR) care joacă un rol foarte important în furnizarea de servicii de trafic aerian în condiții de siguranță. În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 550/2004, Comisia trebuie să identifice și să adopte dispozițiile relevante ale ESARR în regulamente ale Uniunii. ESARR încorporate în Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 al Comisiei din 20 decembrie 2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană<sup>(1)</sup> constituie baza pentru prezentele norme de aplicare.
- (12) La adoptarea Regulamentului (CE) nr. 2096/2005, Comisia a ajuns la concluzia că nu trebuie repetate dispozițiile ESARR 2 referitoare la raportarea și evaluarea evenimentelor de siguranță din ATM, care sunt acoperite de Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE<sup>(2)</sup>, precum și de Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor în aviația civilă<sup>(3)</sup>. Cu toate acestea, este necesar să se prevadă noi dispoziții referitoare la evenimentele legate de siguranță, care să impună unei autorități competente definite de prezentul regulament să verifice dacă furnizorii de servicii de trafic aerian și, de asemenea, furnizorii de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere îndeplinesc condițiile necesare pentru raportarea și evaluarea unor astfel de evenimente.
- (13) Este necesar să se recunoască în special că, în primul rând, managementul siguranței este acea funcție din cadrul serviciilor de navigație aeriană care garantează că toate riscurile la adresa siguranței au fost identificate, evaluate și diminuate în mod satisfăcător și, în al doilea rând, că o abordare oficială și sistematică a managementului siguranței și a sistemelor de management, care să tindă spre o abordare sistemică, va permite maximizarea avantajelor la nivelul siguranței într-un mod vizibil și trasabil. Agenția trebuie să continue evaluarea cerințelor referitoare la siguranță din prezentul regulament și să le încorporeze într-o structură comună de reglementare a siguranței aviației civile.
- (14) Până când agenția redactează normele de aplicare prin care se transpun standardele OACI relevante în norme de aplicare ale Uniunii, în mijloace acceptabile de conformare, în specificații de certificare și în documente de îndrumare, furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să își desfășoare activitatea

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

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

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

**▼B**

în conformitate cu standardele OACI relevante. Pentru a facilita furnizarea de servicii ANS transfrontaliere și până când agenția finalizează lucrările de redactare a măsurilor relevante de transpunere a standardelor OACI, este necesar ca statele membre, Comisia și agenția, în strânsă cooperare cu Eurocontrol atunci când se impune, să acționeze pentru reducerea la minimum a diferențelor semnalate de statele membre în ceea ce privește aplicarea standardelor OACI în domeniul ANS în scopul de a se ajunge la un set comun de standarde între statele membre în cadrul cerului unic european.

- (15) Existența unor regimuri naționale diferite în materie de răspundere nu trebuie să împiedice furnizorii de ANS să încheie acorduri privind furnizarea de servicii transfrontaliere, odată ce furnizorii de ANS stabilesc mecanisme de acoperire a pierderilor înregistrate ca urmare a unor daune în conformitate cu răspunderea care le revine în temeiul dreptului aplicabil. Metoda folosită trebuie să respecte cerințele dreptului național. 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, trebuie să acopere răspunderea respectivilor furnizori.
- (16) Agenția trebuie să evalueze în continuare dispozițiile prezentului regulament, în special pe cele legate de evaluarea, din punctul de vedere al siguranței, a modificărilor aduse furnizării de servicii de navigație aeriană de către organizația certificată și personalul tehnic-ingineresc și trebuie să emită un aviz pentru adaptarea acestora în vederea unei abordări sistemice, ținând seama de integrarea acestor dispoziții într-o viitoare structură comună de reglementare a siguranței aviației civile și de experiența acumulată de părțile interesate și de autoritățile competente în domeniul supravegherii siguranței.
- (17) Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic European (regulament privind spațiul aerian)<sup>(1)</sup> dispune stabilirea unor funcții specifice, denumite funcții de rețea, în scopul de a face posibilă utilizarea optimă a spațiului aerian și a resurselor limitate, permițând totodată utilizatorilor accesul maxim la spațiul aerian, precum și posibilitatea de a utiliza rutele preferate. Conform dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 551/2004, Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei din 7 iulie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010<sup>(2)</sup> prevede drepturile, obligațiile și responsabilitățile entităților implicate în furnizarea acestor funcții.
- (18) Pentru a garanta executarea în condiții de siguranță a anumitor funcții de rețea, entitatea implicată se supune anumitor cerințe. Aceste cerințe sunt menite să asigure că entitatea sau organizația își desfășoară activitatea în condiții de siguranță și sunt cuprinse

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

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

**▼B**

în anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 677/2011. Este vorba despre cerințe de siguranță aplicabile organizațiilor, care sunt foarte asemănătoare cu cerințele generale pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană prevăzute în anexa I la prezentul regulament, însă sunt adaptate responsabilităților în materie de siguranță asociate funcțiilor de rețea.

- (19) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 trebuie abrogat.
- (20) 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 pus în aplicare de către furnizorii de servicii de navigație aeriană și de modificare a anexei II la Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 <sup>(1)</sup> și Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei din 29 iulie 2010 de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană <sup>(2)</sup> trebuie modificate în vederea adaptării la prezentul regulament.
- (21) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic instituit în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

**Obiectul și domeniul de aplicare**

Prezentul regulament stabilește cerințele comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană.

Cu toate acestea, sub rezerva unor dispoziții contrare prevăzute în anexa I sau II, aceste cerințe comune nu se aplică:

- (a) altor activități decât furnizarea de servicii de navigație aeriană de către un furnizor de astfel de servicii;
- (b) resurselor alocate altor activități decât furnizarea de servicii de navigație aeriană.

*Articolul 2*

**Definiții**

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și la articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Nu se aplică însă definiția termenului „certificat” de la articolul 2 punctul 15 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

<sup>(1)</sup> JO L 141, 31.5.2008, p. 5.

<sup>(2)</sup> JO L 201, 3.8.2010, p. 1.

**▼B**

Se aplică, de asemenea, următoarele definiții:

1. „lucru aerian” înseamnă exploatarea de aeronave, în care aeronavele sunt utilizate pentru servicii specializate, în domenii precum agricultură, construcții, fotografiere, supraveghere, observare și patrulare, operațiuni de căutare și salvare sau publicitate aeriană;
2. „transport aerian comercial” înseamnă orice exploatare de aeronave care implică transportul de pasageri, de mărfuri sau de poștă contra unei remunerații sau prin închiriere;
3. „sistem funcțional” înseamnă o combinație de sisteme, proceduri și resurse umane organizate în scopul îndeplinirii unei funcții în cadrul ATM;
4. „aviație generală” înseamnă orice exploatare de aeronave civile, alta decât lucrul aerian sau transportul aerian comercial;
5. „autoritate națională de supervizare” înseamnă organismul sau organismele desemnate sau instituite de statele membre pentru a funcționa în calitate de autoritate națională în temeiul articolului 4 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004;
6. „pericol” înseamnă o situație, un eveniment sau o circumstanță care ar putea produce un accident;
7. „organizație” înseamnă o entitate care furnizează servicii de navigație aeriană;
8. „organizație operativă” înseamnă o organizație responsabilă cu furnizarea de servicii tehnice și inginerești în sprijinul serviciilor de trafic aerian, de comunicații, de navigație sau de supraveghere;
9. „risc” înseamnă combinația între probabilitatea generală sau frecvența de apariție a unui efect dăunător provocat de un pericol și gravitatea aceluia efect;
10. „asigurarea siguranței” înseamnă totalitatea acțiunilor planificate și sistematice necesare pentru a genera încrederea corespunzătoare că un produs, un serviciu, o organizație sau un sistem funcțional atinge un nivel de siguranță acceptabil sau tolerabil;
11. „obiectiv de siguranță” înseamnă o declarație calitativă sau cantitativă care definește frecvența maximă sau probabilitatea maximă de apariție a unui pericol;
12. „cerință de siguranță” înseamnă un mijloc de reducere a riscurilor, definit în cadrul strategiei de reducere 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;
13. „servicii” înseamnă fie un serviciu de navigație aeriană, fie un pachet de astfel de servicii;

**▼B**

14. „serviciu de navigație aeriană paneuropean” înseamnă un serviciu conceput și creat pentru utilizatorii din toate sau din majoritatea statelor membre, care se poate extinde și în afara spațiului aerian al teritoriului în care se aplică tratatul;
15. „furnizor de servicii de navigație aeriană” înseamnă orice entitate de drept public sau privat care prestează servicii de navigație aeriană pentru traficul aerian general, inclusiv o organizație care a depus o cerere de certificat în vederea furnizării de astfel de servicii.

*Articolul 3***Autoritatea competentă pentru certificare**

- (1) În sensul prezentului regulament, autoritatea competentă pentru certificarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană este:
  - (a) pentru organizațiile care își au sediul principal al activității și, dacă este cazul, sediul social pe teritoriul unui stat membru, autoritatea națională de supervizare desemnată sau instituită de respectivul stat membru;
  - (b) pentru organizațiile care furnizează servicii de navigație aeriană în spațiul aerian al teritoriului în care se aplică tratatul și care își au sediul principal al activității și, dacă este cazul, sediul social în afara teritoriului supus dispozițiilor tratatului, agenția;
  - (c) pentru organizațiile care furnizează servicii de navigație aeriană paneuropene în spațiul aerian al teritoriului în care se aplică tratatul, agenția.
- (2) Autoritatea competentă pentru supravegherea siguranței este autoritatea stabilită în conformitate cu articolul 3 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011 al Comisiei (<sup>1</sup>).

*Articolul 4***Acordarea certificatelor**

- (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, organizațiile trebuie să îndeplinească:
  - (a) cerințele generale pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană prevăzute în anexa I;
  - (b) cerințele suplimentare specifice stabilite în anexele II-V, în funcție de tipul de serviciu pe care îl furnizează.
- (2) Înaintea de a-i elibera un certificat unei organizații, autoritatea competentă verifică dacă respectiva organizație se conformează cerințelor comune.
- (3) O organizație trebuie să se conformeze cerințelor comune cel târziu la momentul eliberării certificatului în conformitate cu:

<sup>(1)</sup> A se vedea pagina 15 din prezentul Jurnal Oficial.



**▼B**

- (a) articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;
- (b) articolul 8b alineatul (2) și articolul 22a literele (b) și (c) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

*Articolul 5***Derogări**

(1) Prin derogare de la dispozițiile articolului 4 alineatul (1), anumiți furnizori de servicii de navigație aeriană pot decide să nu se prevaleze de posibilitatea de a furniza servicii transfrontaliere și pot renunța la dreptul de recunoaștere reciprocă în cadrul cerului unic european.

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

(2) Pentru a prezenta cererea menționată la alineatul (1), furnizorii de servicii de trafic aerian trebuie să furnizeze sau să intenționeze să furnizeze servicii limitate la una sau mai multe dintre categoriile următoare:

- (a) lucru aerian;
- (b) aviație generală;
- (c) transport aerian comercial limitat la aeronave cu o masă maximă la decolare mai mică de 10 tone sau cu mai puțin de 20 de locuri pentru pasageri;
- (d) transport aerian comercial cu mai puțin de 10 000 de deplasări pe an, indiferent de masa maximă la decolare și de numărul de locuri pentru pasageri, numărul „deplasărilor” fiind considerat ca suma decolărilor și aterizărilor și calculat ca medie a ultimilor trei ani.

Pentru a prezenta o astfel de cerere, un furnizor de servicii de navigație aeriană, altul decât un furnizor de servicii de trafic aerian, trebuie să aibă o cifră de afaceri anuală brută de maximum 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 poate face dovada îndeplinirii acestor criterii de eligibilitate, autoritatea competentă poate accepta cifre sau previziuni analoge referitoare la plafoanele definite la primul și la al doilea paragraf.

La depunerea unei astfel de cereri, furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să prezinte autorității competente și dovezi relevante cu privire la îndeplinirea criteriilor de eligibilitate.

(3) Autoritatea competentă poate acorda derogări specifice solicitanților care îndeplinesc criteriile de eligibilitate de la alineatul (1), proporțional cu contribuția lor la ATM în spațiul aerian aflat sub jurisdicția statului membru în cauză.

Aceste derogări pot viza numai cerințele enunțate în anexa I.

**▼B**

Nu se acordă însă derogări în legătură cu următoarele cerințe:

- (a) competență și capacitate tehnică și operațională (punctul 1);
  - (b) managementul siguranței (punctul 3.1);
  - (c) resurse umane (punctul 5);
  - (d) deschidere și transparență în furnizarea serviciilor (punctul 8.1).
- (4) În afara derogărilor prevăzute la alineatul (3), autoritatea competentă poate acorda derogări solicitanților care furnizează servicii de informații de zbor pe aerodromuri, atunci când acești furnizori de servicii nu operează în mod regulat mai mult de o poziție de lucru pe fiecare aerodrom. Autoritatea competentă acordă astfel de derogări proporțional cu contribuția solicitanților la ATM în spațiul aerian aflat sub jurisdicția statului membru în cauză.

Aceste derogări pot viza numai următoarele cerințe de la punctul 3 din anexa II:

- (a) responsabilitatea în domeniul managementului siguranței și servicii externe și aprovizionare furnizori externi [punctul 3.1.2 literele (b) și (e)];
  - (b) evaluări privind siguranța [punctul 3.1.3 litera (a)];
  - (c) cerințe de siguranță privind evaluarea și reducerea riscurilor în ceea ce privește modificările (punctul 3.2).
- (5) Nu se acordă nicio derogare de la cerințele din anexele III, IV sau V.
- (6) În conformitate cu anexa II la Regulamentul (CE) nr. 550/2004, autoritatea competentă:
- (a) precizează natura și sfera de aplicare a derogării în condițiile asociate certificatului, indicând temeiul juridic;
  - (b) limitează perioada de valabilitate a certificatului, atunci când consideră că este necesar în scopul supravegherii;
  - (c) monitorizează dacă furnizorii de servicii de navigație aeriană îndeplinesc în continuare condițiile pentru a beneficia de derogare.

*Articolul 6***Demonstrarea conformării**

- (1) Organizațiile prezintă, la cererea autorității competente, toate dovezile relevante pentru a demonstra respectarea cerințelor comune aplicabile. Organizațiile pot face uz deplin de datele existente.
- (2) O organizație certificată notifică autorității competente modificările planificate în ceea ce privește furnizarea de servicii de navigație aeriană care i-ar putea afecta conformitatea cu cerințele comune aplicabile sau, după caz, cu condițiile asociate certificatului.
- (3) În cazul în care o organizație certificată nu mai respectă cerințele comune aplicabile sau, după caz, condițiile asociate certificatului, în termen de o lună de la constatarea neconformității, autoritatea competentă solicită respectivei organizații să ia măsuri corective.

**▼B**

Decizia respectivă se notifică imediat organizației în cauză.

Autoritatea competentă verifică dacă măsura corectivă a fost aplicată, înainte de a notifica respectivei organizații acordul său.

În cazul în care autoritatea competentă consideră că măsura corectivă nu a fost aplicată în mod adecvat în termenul convenit cu organizația, aceasta ia măsurile corespunzătoare de impunere a legii în conformitate cu articolul 7 alineatul (7) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și cu articolul 10, articolul 22a litera (d) și articolele 25 și 68 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, ținând cont în același timp de necesitatea de a se asigura continuitatea serviciilor de navigație aeriană.

*Articolul 7***Înlesnirea monitorizării conformării**

Organizațiile facilitează realizarea inspecțiilor și evaluărilor de către autoritatea competentă sau de către o entitate calificată care acționează în numele acesteia, inclusiv a vizitelor la fața locului și a vizitelor inopinate.

Persoanele autorizate sunt împuternicite să efectueze următoarele acțiuni:

- (a) să examineze înregistrările, datele, procedurile relevante și orice alt material relevant pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană;
- (b) să facă copii sau extrase din astfel de înregistrări, date, proceduri și alte materiale;
- (c) să ceară o explicație verbală la fața locului;
- (d) să aibă acces în incintele, pe terenurile sau în mijloacele de transport care au relevanță pentru acțiunea respectivă.

Aceste inspecții și evaluări, atunci când sunt realizate de o autoritate competentă sau de o entitate calificată care acționează în numele acesteia, se desfășoară cu respectarea prevederilor legale din statul membru în care urmează să fie efectuate.

*Articolul 8***Conformarea continuă**

Autoritatea competentă monitorizează anual, în baza dovezilor de care dispune, conformarea continuă a organizațiilor pe care le-a certificat.

În acest scop, autoritatea competentă stabilește și actualizează anual un program de inspecție indicativ care vizează toți furnizorii pe care i-a certificat și care are la bază o evaluare a riscurilor asociate diverselor operațiuni care compun serviciile de navigație aeriană furnizate. Aceasta consultă organizația în cauză și orice altă autoritate competentă în domeniu, dacă este cazul, înainte de a stabili un astfel de program.

Programul indică frecvența planificată a inspecțiilor în diferitele locuri de desfășurare a activității.

*Articolul 9***Reglementarea siguranței în cazul personalului tehnic-ingineresc**

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

- (a) elaborează norme de siguranță adecvate pentru personalul tehnic-ingineresc care îndeplinește sarcini operaționale legate de siguranță;
- (b) asigură o supraveghere adecvată, din punctul de vedere al normelor de siguranță, a personalului tehnic-ingineresc căruia o organizație operativă i-a încredințat sarcini operaționale legate de siguranță;
- (c) în baza unor motive întemeiate și după o investigație adecvată, ia măsuri adecvate cu privire la organizația operativă și/sau personalul tehnic-ingineresc al acesteia care nu respectă cerințele de la punctul 3.3 din anexa II;
- (d) verifică dacă sunt prevăzute metode corespunzătoare pentru a garanta că terții cărora li s-au încredințat sarcini operaționale legate de siguranță respectă cerințele de la punctul 3.3 din anexa II.

*Articolul 10***Procedura de evaluare *inter pares***

(1) Comisia, în cooperare cu statele membre și cu agenția, poate organiza evaluări *inter pares* ale autorităților naționale de supervizare în conformitate cu alineatele (2)-(6).

(2) Evaluarea *inter pares* se efectuează de către o echipă de experți naționali și, după caz, de observatori ai agenției.

O echipă cuprinde experți care provin din cel puțin trei state membre diferite și de la agenție.

Experții nu participă la evaluări *inter pares* în statul membru în care sunt angajați.

Comisia întocmește și menține o listă de rezervă cu experți naționali, desemnați de statele membre, care să acopere toate aspectele cerințelor comune prevăzute la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.

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

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

**▼B**

(4) Într-o perioadă de trei luni de la data evaluării, echipa de evaluare redactează, prin consens, un raport care poate conține recomandări.

Comisia convoacă o întrunire cu agenția, cu experții și cu autoritatea națională de supervizare pentru discutarea raportului.

(5) Comisia transmite raportul statului membru în cauză.

Respectivul stat membru își poate prezenta observațiile în decurs de trei luni de la primirea raportului.

Observații includ, după caz, măsurile pe care le-a luat sau intenționează să le ia statul membru ca urmare a evaluării într-un termen stabilit.

Cu excepția unei înțelegeri contrare cu statul membru în cauză, raportul și măsurile subsecvente nu se publică.

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

*Articolul 11***Dispoziții tranzitorii**

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană deținători ai unui certificat eliberat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 la data intrării în vigoare a prezentului regulament se consideră titulari ai unui certificat eliberat în conformitate cu prezentul regulament.

(2) Persoanele care solicită un certificat de furnizor de servicii de navigație aeriană și care și-au depus cererile înainte de data intrării în vigoare a prezentului regulament, dar cărora nu li s-a eliberat un certificat până la acea dată, trebuie să demonstreze conformitatea cu dispozițiile prezentului regulament înainte de eliberarea certificatului.

(3) În cazul în care organizațiile care, în conformitate cu articolul 3, au drept autoritate competentă agenția au depus, la autoritatea națională de supervizare a unui stat membru, cereri de eliberare a unui certificat înainte de data intrării în vigoare a prezentului regulament, autoritatea națională de supervizare încheie procesul de certificare în colaborare cu agenția și transferă dosarul către agenție la momentul eliberării certificatului.

*Articolul 12***Abrogare**

Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 se abrogă.

*Articolul 13***Modificări aduse Regulamentului (CE) nr. 482/2008**

Regulamentul (CE) nr. 482/2008 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 4 alineatul (5), trimiterea la „Regulamentul (CE) nr. 2096/2005” se înlocuiește cu o trimitere la „Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 al Comisiei (\*)

(\*) JO L 271, 18.10.2011, p. 23”.

2. Articolul 6 se elimină.
3. La punctele 1 și 2 din anexa I, trimiterea la „Regulamentul (CE) nr. 2096/2005” se înlocuiește cu o trimitere la „Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011”.

*Articolul 14***Modificări aduse Regulamentului (UE) nr. 691/2010**

În Regulamentul (UE) nr. 691/2010, articolul 25 se elimină.

*Articolul 15***Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea 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

Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să fie capabili să își furnizeze serviciile în condiții de siguranță, eficiență, continuitate și durabilitate, în concordanță 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 competență tehnică și operațională.

## 2. MANAGEMENTUL ȘI STRUCTURA ORGANIZATORICĂ

## 2.1. Structura organizatorică

Furnizorii de servicii de navigație aeriană înființează și administrează organizația conform unei structuri care asigură furnizarea de servicii de navigație aeriană în condiții de siguranță, eficiență și continuitate.

Structura organizatorică definește:

(a) autoritatea, atribuțiile și responsabilitățile titularilor de posturi desemnați, 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.

## 2.2. Managementul organizațional

## 2.2.1. Planul de afaceri

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

(a) precizează scopurile și obiectivele generale ale furnizorului de servicii de navigație aeriană și strategia sa de realizare a acestora în concordanță cu alte eventuale planuri generale pe termen mai lung ale furnizorului de servicii de navigație aeriană și cu cerințele Uniunii aplicabile dezvoltării infrastructurii sau a altor tehnologii;

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

**▼M2**

Informațiile enumerate la literele (a) și (b) trebuie să fie 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 3.1.1 din anexa 19 la Convenția privind aviația civilă internațională, dacă este cazul.

**▼B**

Furnizorii de servicii de navigație aeriană prezintă justificări de siguranță și economice pentru principalele proiecte de investiții, indicând, dacă este cazul, impactul estimat asupra obiectivelor de performanță corespunzătoare, menționate la litera (b) și specificând investițiile care decurg din cerințele juridice legate de implementarea Programului de cercetare în domeniul ATM în contextul cerului unic european (SESAR).

## 2.2.2. Planul anual

Furnizorii de servicii de navigație aeriană prezintă un plan anual pentru anul următor, precizând și mai detaliat elementele planului de afaceri și descriind orice modificări aduse acestuia.

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:

**▼B**

- (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 a nivelului și calității 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 reducerea 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 estimat al măsurilor de reducere a riscurilor;
- (d) o prognoză pe termen scurt a situației financiare a furnizorului de servicii de navigație aeriană, precum și eventualele modificări care ar putea surveni în planul de afaceri sau eventualul impact asupra acestuia.

### 2.2.3. Secțiunile referitoare la performanță

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

## 3. MANAGEMENTUL SIGURANȚEI ȘI AL CALITĂȚII

### 3.1. Managementul siguranței

Furnizorii de servicii de navigație aeriană efectuează managementul siguranței pentru toate serviciile lor. În acest scop, aceștia stabilesc relații oficiale cu toate părțile interesate care pot avea o influență directă asupra siguranței serviciilor lor.

Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să elaboreze proceduri pentru managementul siguranței atunci când introduc noi sisteme funcționale sau când modifică sistemele funcționale existente.

### 3.2. Sistemul de management al calității

Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să dispună de un sistem de management al calității pentru toate serviciile de navigație aeriană pe care le furnizează, conform principiilor enumerate mai jos.

Sistemul de management al calității trebuie:

- (a) să definească politica de calitate astfel încât să răspundă cât mai bine nevoilor diferiților utilizatori;
- (b) să instituie un program de asigurare a calității care să conțină proceduri prin care se verifică dacă toate operațiunile sunt efectuate în conformitate cu cerințele, standardele și procedurile aplicabile;
- (c) să demonstreze, cu ajutorul manualelor și al documentelor de monitorizare, că sistemul de management al calității funcționează;
- (d) să numească reprezentanți ai conducerii care să monitorizeze respectarea procedurilor și caracterul adecvat al acestora în vederea asigurării unor practici operaționale sigure și eficiente;
- (e) să efectueze evaluări ale sistemului de management al calității instituit și să ia măsuri de remediere, după caz.

Un certificat EN ISO 9001, eliberat 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 competente la cererea acesteia din urmă.



**▼B**

Furnizorii de servicii de navigație aeriană pot integra sistemele de management al siguranței, securității și calității în propriul sistem de management.

**3.3. Manuale de operațiuni**

Furnizorii de servicii de navigație aeriană pun la dispoziție și mențin la zi manuale de operațiuni referitoare la furnizarea serviciilor lor, pentru uzul și orientarea personalului operațional.

Aceștia se asigură că:

- (a) manualele de operațiuni conțin instrucțiunile și informațiile necesare personalului operațional pentru îndeplinirea atribuțiilor acestuia;
- (b) personalul în cauză are acces la părțile din manualele de operațiuni care sunt de interes pentru acesta;
- (c) personalul operațional este prompt informat cu privire la modificările aduse manualului de operațiuni care se aplică atribuțiilor sale, precum și despre intrarea lor în vigoare.

**4. SECURITATEA**

Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să instituie un sistem de management al securității pentru a garanta:

- (a) securitatea bazei materiale și a personalului propriu, în vederea prevenirii unei intervenții ilicite în furnizarea de servicii de navigație aeriană;
- (b) securitatea datelor operaționale pe care le primesc, le furnizează sau le utilizează în alt mod, astfel încât accesul la acestea să fie rezervat exclusiv persoanelor autorizate.

Sistemul de management al securității definește:

- (a) procedurile referitoare la evaluarea și reducerea riscurilor de securitate, monitorizarea și îmbunătățirea securității, evaluările riscului de securitate și diseminarea rezultatelor;
- (b) mijloacele destinate să detecteze breșele de securitate și să alerteze personalul prin semnale de avertizare adecvate;
- (c) mijloacele de limitare a efectelor cauzate de breșele de securitate și de identificare a măsurilor de remediere și a procedurilor de atenuare pentru evitarea repetării acestora.

Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să asigure, dacă este cazul, autorizațiile de securitate ale personalului său și să acționeze în coordonare cu autoritățile civile și militare competente pentru a garanta securitatea bazei materiale, a personalului și a datelor lor.

Sistemele de management al siguranței, calității și securității pot fi concepute și utilizate ca un sistem de management integrat.

**5. RESURSE UMANE**

Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să angajeze personal cu calificarea necesară pentru a asigura furnizarea de ANS în condiții de siguranță, eficiență, continuitate și durabilitate. În acest context, furnizorii instituie politici pentru recrutarea și pregătirea personalului.

**▼B****6. PUTERE FINANCIARĂ****6.1. Capacitate economică și financiară**

Furnizorii 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. Aceștia trebuie să utilizeze un sistem corespunzător de contabilizare a costurilor. Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să demonstreze această capacitate prin planul anual menționat la punctul 2.2.2 și prin bilanțurile financiare și situația contabilă, în măsura în care statutul lor juridic le permite acest lucru.

**6.2. Audit financiar**

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

**7. RĂSPUNDERE ȘI ACOPERIREA PRIN ASIGURARE**

Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să dispună de o acoperire prin asigurare a răspunderii care decurge din legislația aplicabilă.

Metoda utilizată pentru furnizarea acoperirii trebuie să fie adaptată pierderii și prejudiciului potențial în cauză, ținând seama de statutul juridic al organizației și de nivelul disponibil de acoperire a riscurilor oferit de asigurarea comercială.

Un furnizor 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 de servicii de navigație aeriană**

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

Furnizorii de servicii de navigație aeriană nu fac discriminare pe motive de naționalitate, identitate sau categorie a utilizatorilor în conformitate cu dreptul aplicabil al Uniunii.

**8.2. Planuri de contingență**

Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să dispună de planuri de contingență pentru toate serviciile de navigație aeriană pe care le furnizează, în caz de evenimente care duc la degradarea semnificativă sau la întreruperea operațiunilor lor.

**9. CERINȚE PRIVIND RAPORTAREA**

Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să fie în măsură să prezinte autorității competente relevante un raport anual al activităților lor.

Acest raport trebuie să prezinte rezultatele lor financiare fără a aduce atingere articolului 12 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, precum și performanțele lor operaționale și orice alte activități sau evoluții importante, în special în domeniul siguranței.

Raportul anual trebuie să conțină cel puțin:

- (a) o evaluare a nivelului de performanță a serviciilor de navigație aeriană prestate;
- (b) o comparație între realizările furnizorului de servicii de navigație aeriană și obiectivele de performanță stabilite în planul de afaceri menționat la punctul 2.2.1, realizările concrete fiind raportate la planul anual prin intermediul indicatorilor de performanță prevăzuți în planul anual;

**▼B**

- (c) 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;
- (d) evoluții în materie de operațiuni și infrastructură;
- (e) rezultatele financiare, în cazul în care acestea nu sunt publicate separat în conformitate cu articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;
- (f) informații privind procedura oficială de consultare a utilizatorilor serviciilor sale;
- (g) informații privind politica în domeniul resurselor umane.

Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să pună conținutul raportului anual la dispoziția Comisiei și agenției, la cerere, și la dispoziția publicului, în condițiile stabilite de autoritatea competentă în conformitate cu legislația națională.



## ANEXA II

### Cerințe specifice pentru furnizarea de servicii de trafic aerian

#### 1. PROPRIETATE

Furnizorii de servicii de trafic aerian notifică autorităților competente menționate la articolul 7 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004:

- (a) statutul lor juridic, structura capitalului și orice acorduri care au consecințe semnificative asupra controlului activelor lor;
- (b) orice legătură pe care o au cu organizații care nu sunt implicate în furnizarea de servicii de navigație aeriană, inclusiv activități comerciale la care participă direct sau prin întreprinderi asociate, care reprezintă mai mult de 1 % din venitul preconizat; de asemenea, aceștia notifică orice schimbare în deținerea oricărui pachet de acțiuni care reprezintă cel puțin 10 % din totalul acțiunilor lor.

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

#### 2. DESCHIDERE ȘI TRANSPARENȚĂ ÎN FURNIZAREA SERVICIILOR

În plus față de dispozițiile de la punctul 8.1 din anexa I și în cazul în care un stat membru decide să organizeze furnizarea unor servicii specifice de trafic aerian într-un mediu concurențial, respectivul stat membru poate lua toate măsurile necesare pentru a se asigura că furnizorii de astfel de servicii specifice de trafic aerian nu adoptă un comportament care ar avea ca obiectiv sau ca efect împiedicarea, restricționarea sau denaturarea concurenței, și nici nu adoptă un comportament care să constituie un abuz de poziție dominantă în conformitate cu legislația Uniunii și legislația națională aplicabile.

#### 3. SIGURANȚA SERVICIILOR

##### 3.1. Sistem de management al siguranței (SMS)

##### 3.1.1. Cerințe generale de siguranță

În cadrul managementului serviciilor lor, furnizorii de servicii de trafic aerian trebuie să dispună de un sistem de management al siguranței (SMS) care:

- (a) asigură o abordare formalizată, explicită și proactivă a managementului sistematic al siguranței în îndeplinirea responsabilităților lor în domeniul siguranței în contextul furnizării serviciilor lor; acoperă toate serviciile și prestațiile conexe aflate sub controlul lor managerial; și are la bază o declarație de politică în materie de siguranță, care definește abordarea fundamentală a organizației în ceea ce privește managementul siguranței (managementul siguranței);
- (b) asigură condițiile ca toți cei implicați în aspectele de siguranță ale furnizării de servicii de trafic aerian să dețină o responsabilitate 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 și ca membrii conducerii de la cel mai înalt nivel al furnizorului să poarte o răspundere globală în problemele legate de siguranță (răspundere în domeniul siguranței);
- (c) asigură acordarea gradului cel mai înalt de prioritate obținerii unui nivel de siguranță satisfăcător în domeniul serviciilor de trafic aerian (prioritate acordată siguranței);

**▼B**

- (d) asigură că, în timpul furnizării serviciilor de trafic aerian, obiectivul de siguranță principal este reducerea la minimum a contribuției sale, în măsura în care este posibil, la riscul producerii unui accident al aeronavei (obiectiv de siguranță).

### 3.1.2. Cerințe privind atingerea nivelului de siguranță dorit

În cadrul exploataării SMS, furnizorii de servicii de trafic aerian:

- (a) se asigură că personalul are pregătirea și competența corespunzătoare pentru realizarea atribuțiilor care îi revin, pe lângă faptul că deține licențele necesare, în cazul în care acest lucru este necesar, și că îndeplinește cerințele aplicabile de aptitudine din punct de vedere medical (competență);
- (b) asigură identificarea unei funcții de management al siguranței care deține la nivelul organizației responsabilitatea dezvoltării și menținerii SMS; se asigură că această funcție este independentă de conducerea ierarhică și răspunde direct în fața nivelului organizațional cel mai înalt. Totuși, în cazul organizațiilor mici în cadrul cărora un cumul de responsabilități poate împiedica o independență suficientă în această privință, măsurile luate pentru asigurarea siguranței sunt completate de mijloace independente suplimentare; și se asigură că personalul de conducere de la cel mai înalt nivel al organizației furnizoare de servicii este implicat în mod activ în procesul de management al siguranței (responsabilitate în domeniul managementului siguranței);
- (c) se asigură că, în măsura în care este posibil, nivelurile de siguranță cantitative sunt determinate și menținute pentru toate sistemele funcționale (niveluri de siguranță cantitative);
- (d) asigură menținerea sistematică a unei documentații privind SMS, care stabilește o legătură clară cu politica organizației în domeniul siguranței (documentație SMS);
- (e) asigură justificarea adecvată a nivelului de siguranță a serviciilor și produselor provenite din exteriorul organizației, ținând seama de importanța care revine acestor prestații pentru siguranța serviciilor furnizorului (servicii și produse provenite din exteriorul organizației);
- (f) asigură efectuarea la un nivel corespunzător a evaluării și reducerii riscurilor, pentru ca toate aspectele ce țin de ATM să fie luate în considerare în mod adecvat (evaluarea și reducerea riscurilor). În ceea ce privește modificările aduse sistemului funcțional pentru ATM, se aplică punctul 3.2;
- (g) asigură examinarea imediată a tuturor evenimentelor ATM cu caracter tehnic sau operațional considerate ca având implicații semnificative în domeniul siguranței și luarea tuturor măsurilor corective necesare (evenimente de siguranță). Aceștia demonstrează, de asemenea, că au respectat cerințele de raportare și evaluare a evenimentelor de siguranță în conformitate cu legislația Uniunii și legislația națională aplicabile.

### 3.1.3. Cerințe privind asigurarea siguranței

În cadrul exploataării SMS, furnizorii de servicii de trafic aerian se asigură că:

- (a) evaluările privind siguranța sunt efectuate cu regularitate, pentru a recomanda îmbunătățiri, în cazul în care sunt necesare, pentru a-i asigura pe manageri în privința siguranței activităților din domeniile lor de competență și pentru a confirma conformitatea cu elementele relevante ale SMS (evaluări privind siguranța);

**▼B**

- (b) sunt disponibile metode pentru a detecta modificările 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 că se iau măsuri corective (monitorizarea siguranței);
- (c) se păstrează evidențe privind siguranța în cadrul funcționării SMS, ca bază pentru a oferi asigurări cu privire la siguranță tuturor persoanelor asociate cu serviciile prestate, responsabili sau beneficiari ai acestora, precum și autorității competente (evidențe privind siguranța).

3.1.4. *Cerințe pentru promovarea siguranței*

În cadrul exploatării SMS, furnizorii de servicii de trafic aerian se asigură că:

- (a) întregul personal este conștient de pericolele potențiale în ceea ce privește siguranța legate de îndeplinirea îndatoririlor lor (conștientizarea pericolelor legate de siguranță);
- (b) rezultatele anchetelor referitoare la evenimentele de siguranță și ale altor activități din domeniul siguranței sunt difuzate în cadrul organizației la nivel de conducere și operațional (difuzarea rezultatelor);
- (c) întregul personal este încurajat în mod activ să propună soluții pentru pericolele identificate și se efectuează schimbările necesare pentru îmbunătățirea siguranței acolo unde este nevoie (îmbunătățirea siguranței).

3.2. **Cerințe de siguranță pentru evaluarea și reducerea riscurilor în ceea ce privește modificările**3.2.1. *Secțiunea 1*

În cadrul exploatării SMS, furnizorii de servicii de trafic aerian se asigură că identificarea pericolelor, precum și evaluarea și reducerea riscurilor se efectuează în mod sistematic pentru orice modificări aduse acelor părți din sistemul funcțional pentru ATM și din prestațiile conexe aflate sub controlul lor managerial, într-o manieră care acoperă:

- (a) întregul ciclu de viață al părții componente examinate a sistemului funcțional pentru ATM de la planificarea inițială și definirea la exploatarea consecutivă punerii sale în funcțiune, întreținere și dezafectare;
- (b) componentele aeropurtate, cele de la sol și, dacă este cazul, componentele spațiale ale sistemului funcțional pentru ATM, prin cooperare cu părțile responsabile;
- (c) echipamentele, procedurile și resursele umane ale sistemului funcțional pentru ATM, interacțiunile dintre aceste elemente și interacțiunile dintre partea componentă examinată și restul sistemului funcțional pentru ATM.

3.2.2. *Secțiunea 2*

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

- (a) determinarea sferei, 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:
  - (i) identificarea pericolelor și condițiilor de defectare plauzibile legate de ATM, precum și a efectelor lor combinate;

**▼B**

- (ii) evaluarea efectelor pe care le pot avea asupra siguranței aeronavei, precum și o evaluare a gravității acestor efecte, utilizând grila de clasificare a gravității prevăzută în secțiunea 4;
  - (iii) 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) elaborarea în consecință, după caz, a unei strategii de reducere a riscurilor care:
- (i) specifică măsurile necesare pentru protejarea împotriva pericolelor generatoare de riscuri;
  - (ii) include, după caz, elaborarea de cerințe de siguranță care ar putea avea consecințe asupra părții componente examinate, asupra altor părți ale sistemului funcțional pentru ATM sau asupra mediului operațional;
  - (iii) prezintă o asigurare a fezabilității și eficacității sale;
- (d) verificarea îndeplinirii tuturor obiectivelor și cerințelor de siguranță identificate:
- (i) înainte de a se efectua modificarea;
  - (ii) în timpul oricărei faze de tranziție spre regimul operațional;
  - (iii) în timpul fazei de exploatare;
  - (iv) 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 reducere a riscurilor, inclusiv identificarea pericolelor, se confruntă și se probează cu documente, într-un mod care asigură:

- (a) formularea unei argumentări complete, pentru a demonstra că partea componentă examinată, precum și întregul sistem funcțional pentru 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 evaluare utilizate;
- (b) posibilitatea ca toate cerințele de siguranță referitoare la efectuarea unei modificări să poată fi urmărite în raport cu operarea/funcțiile prevăzute.

**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 grila de clasificare prezentată în tabelul de mai jos, iar clasificarea gradului de gravitate trebuie să se bazeze pe un argument specific care să demonstreze efectele cele mai probabile ale pericolelor, luând în considerare cel mai grav scenariu posibil.



Gradul de gravitate	Efectul asupra operațiunilor
1 (cel mai grav)	Accident, conform definiției de la articolul 2 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului ( <sup>1</sup> )
2	Incident grav, conform definiției de la articolul 2 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010
3	Incident major asociat exploatării unei aeronave, în care siguranța aeronavei este posibil să fi fost compromisă, conducând la iminenta coliziune cu o altă aeronavă, cu solul sau cu obstacole
4	Incident semnificativ implicând circumstanțe care indică faptul că s-ar fi putut produce 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)	Niciun efect imediat asupra siguranței

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

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

Grila 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 stabilite sunt îndeplinite, trebuie să se aplice considerații suplimentare de management al siguranței pentru a spori siguranța sistemului ATM atunci când acest lucru este rezonabil.

### 3.2.5. Secțiunea 5

Sistemul de asigurare a siguranței software

În cadrul exploatării SMS, furnizorul de servicii de trafic aerian trebuie să implementeze un sistem de asigurare a siguranței software în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 482/2008.

### 3.3. Cerințe de siguranță pentru personalul tehnic-ingenieresc care îndeplinește sarcini operaționale legate de siguranță

Furnizorii de servicii de trafic aerian se asigură că personalul tehnic-ingenieresc, inclusiv personalul organizațiilor subcontractante, care utilizează și întreține echipamente ATM aprobate pentru utilizarea operațională deține și menține cunoștințe suficiente și o înțelegere adecvată în ceea ce privește serviciile la furnizarea cărora participă, efectele reale și potențiale ale muncii lor asupra siguranței acestor servicii, precum și restricțiile de lucru care trebuie respectate.



**▼ B**

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

Furnizorii de servicii de trafic aerian trebuie să țină la zi un registru de informații cu numărul, statutul și repartiția personalului implicat în activități legate de siguranță.

Acest registru:

- (a) identifică managerii responsabili cu funcții legate de siguranță;
- (b) consemnează calificările relevante ale personalului tehnic și operațional în raport cu calitățile necesare și cerințele în materie de competență;
- (c) precizează punctele de lucru în care este repartizat personalul tehnic și operațional și sarcinile trasate acestuia, inclusiv modalitatea de repartizare a acestuia.

#### 4. METODE DE LUCRU ȘI PROCEDURI OPERAȚIONALE

Furnizorii de servicii de trafic aerian trebuie să poată demonstra că metodele lor 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) ► **M1** regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 ◀, inclusiv toate amendamentele până la nr. 42;
- (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 amendamentele până la nr. 88-A inclusiv;
- (c) anexa 11 privind serviciile de trafic aerian, ediția a 13-a din iulie 2001, inclusiv toate amendamentele până la nr. 49 inclusiv și Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 <sup>(1)</sup>, dacă este cazul.

**▼ M2**

<sup>(1)</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010 (JO L 281, 13.10.2012, p. 1).

**▼B***ANEXA III***Cerințe specifice pentru furnizarea de servicii meteorologice****1. COMPETENȚĂ ȘI CAPACITATE TEHNICĂ ȘI OPERAȚIONALĂ**

Furnizorii de servicii meteorologice se asigură că informațiile meteorologice necesare pentru exercitarea funcțiilor lor sunt puse la dispoziție, într-o formă adecvată pentru utilizatori:

- (a) operatorilor și membrilor echipajelor de zbor pentru planificarea înaintea și în timpul zborului;
- (b) furnizorilor de servicii de trafic aerian și de servicii de informații de zbor;
- (c) unităților de servicii de căutare și salvare;
- (d) aerodromurilor.

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

**2. METODE DE LUCRU ȘI PROCEDURI OPERAȚIONALE**

Furnizorii de servicii meteorologice trebuie să poată demonstra că metodele lor 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:

**▼M2**

- (a) fără a aduce atingere Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, anexa 3 privind serviciile meteorologice pentru navigația aeriană internațională, ediția a 18-a din iulie 2013, inclusiv toate amendamentele până la nr. 76 inclusiv;
- (b) anexa 11 privind serviciile de trafic aerian, ediția a 13-a din iulie 2001, inclusiv toate amendamentele până la nr. 49 inclusiv și Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012, dacă este cazul;
- (c) fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 139/2014 <sup>(1)</sup>, anexa 14 privind aerodromurile, în versiunile următoare:
  - (i) volumul I privind proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor, ediția a 6-a din iulie 2013, inclusiv toate amendamentele până la nr. 11-A inclusiv și, începând de la 13 noiembrie 2014, inclusiv amendamentul 11-B;
  - (ii) volumul II privind eliporturile, ediția a 4-a din iulie 2013, inclusiv toate amendamentele până la nr. 5 inclusiv.

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 44, 14.2.2014, p. 1).

**▼ B***ANEXA IV***Cerințe specifice pentru furnizarea de servicii de informare aeronautică****1. COMPETENȚĂ ȘI CAPACITATE TEHNICĂ ȘI OPERAȚIONALĂ**

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

- (a) personalul navigant, inclusiv echipajele de zbor, precum și pentru planificarea zborurilor, sistemele de management al zborului și simulatoarele de zbor;
- (b) furnizorii de servicii de trafic aerian care sunt responsabili de serviciile de informații de zbor, de serviciile de informații de zbor pe aerodromuri și de furnizarea de informații necesare pregătirii zborurilor.

Furnizorii 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.

**2. METODE DE LUCRU ȘI PROCEDURI OPERAȚIONALE**

Furnizorii de servicii de informare aeronautică trebuie să poată demonstra că metodele lor de lucru și procedurile operaționale sunt conforme cu standardele prevăzute în:

- (a) Regulamentul (UE) nr. 73/2010 al Comisiei <sup>(1)</sup>;

**▼ M2**

- (b) 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:
  - (i) anexa 3 privind serviciile meteorologice pentru navigația aeriană internațională, ediția a 18-a din iulie 2013, inclusiv toate amendamentele până la nr. 76 inclusiv;
  - (ii) anexa 4 privind hărțile aeronautice, ediția a 11-a din iulie 2009, inclusiv toate amendamentele până la nr. 57 inclusiv;
  - (iii) fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 73/2010, anexa 15 privind serviciile de informare aeronautică, ediția a 14-a din iulie 2013, inclusiv toate amendamentele până la nr. 37 inclusiv.

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

**▼ B***ANEXA V***Cerințe specifice pentru furnizarea de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere****1. COMPETENȚĂ ȘI CAPACITATE TEHNICĂ ȘI OPERAȚIONALĂ**

Furnizorii de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere asigură disponibilitatea, continuitatea, precizia și integritatea serviciilor lor.

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

**2. SIGURANȚA SERVICIILOR**

Furnizorii de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere trebuie să se conformeze cerințelor de la punctul 3 din anexa II referitoare la siguranța serviciilor.

**3. METODE DE LUCRU ȘI PROCEDURI OPERAȚIONALE**

Furnizorii de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere trebuie să poată demonstra că metodele lor 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:

**▼ M2**

- (a) volumul I privind asistența radio pentru navigație, ediția a 6-a din iulie 2006, inclusiv toate amendamentele până la nr. 88-A inclusiv;
- (b) volumul II privind procedurile de comunicații, inclusiv procedurile pentru serviciile de navigație aeriană (PANS), ediția a 6-a din octombrie 2001, inclusiv toate amendamentele până la nr. 88-A inclusiv;
- (c) volumul III privind sistemele de comunicații, ediția a 2-a din iulie 2007, inclusiv toate amendamentele până la nr. 88-A inclusiv;
- (d) volumul IV privind sistemele radar de supraveghere și sistemele anticollision, ediția a 4-a din iulie 2007, inclusiv toate amendamentele până la nr. 88-A inclusiv;
- (e) volumul V privind utilizarea spectrului de radiofrecvențe aeronautice, ediția a 3-a din iulie 2013, inclusiv toate amendamentele până la nr. 88-A inclusiv.