



Bruxelles, 17 octombrie 2022
(OR. en)

13674/22
ADD 1

AVIATION 252

NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Destinatar:	Secretariatul General al Consiliului
Nr. doc. Csie:	COM(2022) 529 final - ANNEX
Subiect:	ANEXĂ la RAPORTUL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU Programul european de siguranță a aviației

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2022) 529 final - ANNEX.

Anexă: COM(2022) 529 final - ANNEX



Bruxelles, 17.10.2022
COM(2022) 529 final

ANNEX

ANEXĂ

la

RAPORTUL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Programul european de siguranță a aviației

Cuprins

1.	POLITICILE, OBIECTIVELE ȘI RESURSELE EUROPENE ÎN MATERIE DE SIGURANȚĂ.....	6
1.1.	Sistemul european de siguranță a aviației	6
1.2.	Sistemul european de siguranță a aviației și OACI.....	7
1.3.	Cadrul legislativ al Uniunii în materie de siguranță a aviației și de protecție a mediului.....	8
1.3.1.	Structura cadrului legislativ al Uniunii în materie de siguranță.....	8
1.3.2.	Regulamentul (UE) 2018/1139 și normele asociate.....	14
1.3.3.	Investigarea accidentelor și a incidentelor în aviația civilă	23
1.3.4.	Raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă.....	23
1.3.5.	Lista Uniunii Europene conținând transportatorii aerieni supuși unei interdicții de exploatare în UE.....	23
1.4.	Responsabilitățile și răspunderile în materie de siguranță în Uniunea Europeană	24
1.4.1.	Procesul decizional din Uniunea Europeană.....	24
1.4.2.	Competențele și responsabilitățile în materie de siguranță a aviației în sistemul european de siguranță.....	25
1.5.	Investigarea accidentelor și a incidentelor	35
1.5.1.	Normele aplicabile	35
1.5.2.	Recomandări privind siguranța	35
1.5.3.	Cooperarea cu alte entități.....	36
1.6.	Asigurarea respectării.....	36
1.6.1.	Asigurarea faptului că normele sunt respectate de către statele membre.....	36
1.6.2.	Asigurarea faptului că normele sunt respectate de către organizațiile reglementate din sectorul aviației	37
2.	MANAGEMENTUL RISCURILOR ÎN MATERIE DE SIGURANȚĂ LA NIVEL EUROPEAN	39
2.1.	Colectarea, analiza și schimbul de date privind siguranța	41
2.2.	Managementul riscurilor în materie de siguranță la nivelul UE: procesul de elaborare și actualizare a Planului european pentru siguranța aviației	42
2.2.1	Planul european pentru siguranța aviației: dimensiunea internațională.....	46
2.3.	Monitorizarea performanței siguranței.....	48
2.3.1	Acordul privind performanța siguranței în cadrul organizațiilor	48
2.3.2	Performanța siguranței în statele membre.....	49
2.3.3	Raportul anual de evaluare a siguranței întocmit de AESA.....	49
2.4.	Cerințele aplicabile autorităților și organizațiilor în materie de management al siguranței.....	50

3.	ASIGURAREA SIGURANȚEI ÎN UNIUNEA EUROPEANĂ	51
3.1	Supravegherea siguranței	51
3.1.1	Monitorizarea aplicării normelor în statele membre	51
3.1.2	Supravegherea organizațiilor certificate	52
3.2	Direcționarea supravegherii domeniilor care suscită cele mai multe preocupări sau au cele mai mari nevoi, pe baza datelor de siguranță	52
3.2.1	Direcționarea monitorizării statelor membre, pe baza datelor de siguranță.....	52
3.2.2	Direcționarea supravegherii sectorului de profil, pe baza datelor de siguranță	53
4.	PROMOVAREA SIGURANȚEI ÎN UNIUNEA EUROPEANĂ	55
4.1	Activitățile desfășurate la nivelul UE	56
4.1.1	Comunicarea în materie de securitate	56
4.2	Formarea la nivelul UE	57

Listă de acronime	59
-------------------------	----

Tabelul 1. Actele legislative ale Uniunii Europene care sunt aplicabile în materie de siguranță a aviației și de protecție a mediului.....	9
--	---

Tabelul 2. Autoritățile competente conform normelor UE	26
--	----

Figura 1. Relațiile dintre părțile interesate în sistemul european de siguranță.....	29
--	----

Figura 2. Procesul de SRM european.....	43
---	----

Figura 3. Relația dintre EASP, EPAS și alte programe și planuri	46
---	----

INTRODUCERE

În documentul de față este prezentat Programul european de siguranță a aviației, fiind descrise setul aplicabil de norme în materie de aviație la nivelul Uniunii, precum și activitățile și procedurile utilizate pentru managementul comun al siguranței aviației civile la nivelul Uniunii.

Programul european de siguranță a aviației corespunde din punct de vedere funcțional, la nivelul UE, Programului național de siguranță descris în anexa 19 la Convenția de la Chicago. Prin Regulamentul (UE) 2018/1139 s-a introdus, în cadrul juridic al UE în domeniul aviației, un nou capitol obligatoriu, referitor la managementul siguranței aviației. Acesta prevede, printre altele, obligația Comisiei de a adopta, publica și actualiza un document („Programul european de siguranță a aviației”) care să descrie funcționarea sistemului european de siguranță a aviației, cuprinzând normele, activitățile și procesele utilizate pentru managementul siguranței aviației civile în Uniune în conformitate cu cadrul său juridic.

În program se explică modul în care se efectuează managementul siguranței aviației din perspectivă europeană. Având în vedere că numeroase norme și activități privind siguranța aviației sunt în prezent adoptate și coordonate la nivelul UE, statele membre trebuie să facă trimitere, în programele lor naționale de siguranță, la Programul european de siguranță a aviației. De aceea este necesar ca Programul european de siguranță a aviației să cuprindă cel puțin elementele legate de responsabilitățile naționale privind managementul siguranței care sunt descrise în standardele internaționale și practicile recomandate. Într-adevăr, UE a legiferat în anumite domenii ale siguranței aviației, iar statele membre nu pot descrie modul în care gestionează siguranța pe teritoriul lor fără a include dimensiunea UE. În plus, în majoritatea domeniilor reglementate de Convenția de la Chicago, statele și-au transferat competența Uniunii. În Programul european de siguranță a aviației se explică, de asemenea, modul în care UE abordează obligațiile internaționale care decurg din această delegare a responsabilităților.

Programul european de siguranță a aviației este aliniat la formatul și structura Programului național de siguranță descris în detaliu în anexa 19 la Convenția de la Chicago.

În Programul european de siguranță a aviației se descrie, de asemenea, procesul de elaborare, adoptare, actualizare și punere în aplicare a Planului european pentru siguranța aviației.

Obiectivul Programului european de siguranță a aviației este de a garanta faptul că sistemul de gestionare a siguranței aviației în Uniunea Europeană oferă cel mai înalt nivel de performanță a siguranței și că acest nivel este uniform pe tot teritoriul Uniunii și continuă să se îmbunătățească în timp, ținând seama de alte obiective relevante, cum ar fi protecția mediului.

Prin descrierea procedurilor utilizate pentru managementul comun al siguranței la nivel european și, în special, a modului în care Comisia Europeană (denumită în continuare „Comisia”), statele membre și Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației cooperează pentru identificarea pericolelor și luarea măsurilor necesare de atenuare a riscurilor în materie de siguranță, Programul european de siguranță a aviației contribuie la atingerea obiectivelor de asigurare a unui nivel ridicat de siguranță în întreaga UE, definite la nivelul Uniunii. Prin urmare, documentul garantează faptul că toți cei implicați își cunosc responsabilitățile și că sunt instituite toate normele și procesele necesare pentru a se îmbunătăți siguranța aviației și a se contribui astfel la prevenirea accidentelor în Europa și dincolo de frontierele acesteia.

TERMINOLOGIE

În cuprinsul prezentului document:

- când se face trimitere la „statele membre”, aceasta înseamnă cele 27 de state membre ale UE;
- când se face trimitere la „statele membre ale AESA”, aceasta înseamnă cele 27 de state membre ale UE, plus Islanda, Liechtenstein, Norvegia și Elveția;
- când se face trimitere la „statele EUR ale OACI”, aceasta înseamnă cele 55 de state din regiunea Europa a OACI, care include toate statele membre ale UE;
- orice trimitere la „regulamentul de bază” sau „RB” înseamnă o trimitere la Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației¹ și
- orice trimitere la „rețeaua de analiști” sau „NoAs” (*Network of Analysts*) înseamnă rețeaua de analiști în domeniul siguranței aviației menționată în Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă².

1 Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE). JO L 212, 22.8.2018, p. 1.

2 Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei (Text cu relevanță pentru SEE); JO L 122, 24.4.2014, p. 18.

1. POLITICILE, OBIECTIVELE ȘI RESURSELE EUROPENE ÎN MATERIE DE SIGURANȚĂ

1.1. Sistemul european de siguranță a aviației

Sistemul european de siguranță a aviației conține norme și procese care sunt utilizate pentru managementul siguranței aviației civile în Uniune în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 2018/1139. Aceste norme și procese asigură un nivel ridicat de siguranță în aviația civilă, armonizează aspectele legate de siguranță și facilitează libera circulație a produselor, serviciilor, persoanelor și capitalurilor implicate în aviația civilă.

În același timp, sistemul:

- îmbunătățește competitivitatea industriei aviatice a Uniunii;
- promovează rentabilitatea, printre altele prin evitarea duplicării, și eficacitatea în procesele de reglementare, de certificare și de supraveghere, precum și utilizarea eficientă a resurselor aferente la nivelul Uniunii și la nivel național;
- sprijină statele membre în exercitarea drepturilor și în îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul Convenției de la Chicago, asigurând o interpretare comună și o punere în aplicare uniformă și în timp util a dispozițiilor acesteia;
- promovează, în întreaga lume, punctele de vedere ale Uniunii referitoare la standardele și normele din domeniul aviației civile, instituind o cooperare corespunzătoare cu țările terțe și cu organizațiile internaționale și
- promovează totodată interoperabilitatea tehnică și operațională și schimbul de bune practici administrative.

Sistemul de management al siguranței aviației se bazează pe o strânsă colaborare între Comisia Europeană, Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „AESA” sau „agenția”), statele membre și industria aviațică.

Nivelul ridicat și uniform de protecție a cetățenilor europeni și a pasagerilor se bazează în principal pe adoptarea unor norme de siguranță comune, pe măsuri care garantează că produsele, persoanele și organizațiile³ din cadrul UE se conformează acestor norme, precum și pe procese eficiente de management al riscurilor în materie de siguranță la nivel regional, de stat și industrial. La articolul 85 din Regulamentul (UE) 2018/1139 se prevede un sistem de asigurare a respectării normelor, în cadrul cărui agenția acordă asistență Comisiei la monitorizarea aplicării de către statele membre a regulamentului și a actelor sale delegate și de punere în aplicare.

Acest sistem este completat de investigații solide ale accidentelor și incidentelor care permit identificarea lacunelor în materie de siguranță și luarea măsurilor necesare pentru remedierea acestora. Programul european de siguranță a aviației include, de asemenea, utilizarea unor elemente mai proactive și bazate pe date concrete în vederea identificării riscurilor care reprezintă cea mai mare amenințare la adresa siguranței și în vederea luării de măsuri pentru reducerea respectivelor riscuri. În particular, sistemul profită de identificările și evaluările bazate pe date ale riscurilor, efectuate de programul Data4Safety (*big data*) sprijinit de Comisie și coordonat de AESA, cu participarea unor parteneri relevanți din comunitatea aeronautică europeană.

³ În sensul prezentului document, „organizație” înseamnă o organizație din industria de profil, care oferă produse sau servicii din domeniul aviației.

1.2. Sistemul european de siguranță a aviației și OACI

Sistemul european de siguranță a aviației este strâns coordonat cu elaborarea și punerea în aplicare a standardelor și practicilor recomandate (SARP-uri) ale Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI).

Comisia și AESA urmează procesul de elaborare a acestora și programează acțiuni de reglementare conexe de îndată ce se poate confirma că este necesară o modificare a cadrului de reglementare european. Această activitate include evaluarea propunerilor OACI de modificare a anexelor (scrisoarea OACI de tip I adresată statelor), precum și identificarea diferențelor dintre cadrul de reglementare al UE și anexele OACI (scrisoarea OACI de tip II adresată statelor și listele de verificare a conformității). În activitatea de evaluare a diferențelor, AESA și Comisia sprijină statele membre care trebuie să notifice OACI aceste diferențe. În urma evaluării efectuate de AESA, Comisia propune Consiliului UE o decizie privind notificarea diferențelor.

În plus, Comisia și AESA lucrează în parteneriat cu Biroul regional al OACI pentru regiunea Europa/Atlanticul de Nord (EUR/NAT), pentru a promova o abordare regională a managementului siguranței aviației, a încuraja managementul colaborativ al riscurilor și a crea sinergii în cadrul diferitelor inițiative ale UE de îmbunătățire a siguranței. În acest context este esențial Planul regional de siguranță a aviației (*Regional Aviation Safety Plan*, RASP) pentru Europa (EUR RASP): începând din 2017, Biroul regional al OACI, Comisia și AESA colaborează pentru a elabora o astfel de abordare, care se bazează pe acțiunile definite în Planul european pentru siguranța aviației (EPAS), permițând astfel tuturor statelor OACI EUR să beneficieze de procesul stabilit de planificare a siguranței și de numeroasele rezultate ale acestuia, fie că este vorba de materiale de reglementare, rezultate în materie de promovare a siguranței, orientări, instrumente și bune practici. Primul EUR RASP a fost emis în ianuarie 2019.

Comisia și AESA sunt reprezentate de asemenea în Grupul de planificare a sistemului aviatic european (*European Aviation System Planning Group*, EASPG) și în Grupul de coordonare a programelor (*Programme Coordination Group*, PCG) aferent. Principalele obiective ale EASPG sunt de a se asigura faptul că planurile de dezvoltare a sistemului de navigație aeriană și planurile de siguranță a aviației din regiunea EUR rămân coerente și compatibile cu cele ale regiunilor adiacente, precum și cu planurile mondiale ale OACI, și de a gestiona și coordona punerea lor în aplicare. În plus, EASPG joacă un rol important în promovarea și facilitarea armonizării și coordonării navigației aeriene și a programelor subregionale și naționale legate de siguranță din regiunea EUR.

În fine, Comisia și AESA sunt reprezentate în Grupul de studiu privind Planul mondial de siguranță a aviației (*Global Aviation Safety Plan*, GASP), contribuind astfel la întreținerea GASP, a materialelor de îndrumare conexe și a instrumentelor. Principalul scop al GASP este reducerea continuă a deceselor și a riscului de deces prin orientarea elaborării unei strategii armonizate de siguranță a aviației pe baza a șase obiective stabilite în GASP și însoțite de ținte specifice, precum și a elaborării și punerii în aplicare a unor planuri regionale și naționale de siguranță a aviației.

În plus, AESA promovează Programul național de siguranță (*State Safety Programme*, SSP) și implementarea managementului siguranței la nivel mondial prin proiecte de asistență tehnică ale UE și prin colaborarea cu birourile regionale ale OACI pentru sprijinirea statelor și a organizațiilor regionale de supraveghere a siguranței (*Regional Safety Oversight Organisation*, RSOO). Principalele obiective ale acestor proiecte sunt sporirea nivelului de siguranță la nivel mondial ajutând statele să-și instituie SSP-urile, furnizarea de asistență către state și RSOO-uri pentru stabilirea unor mecanisme de cooperare regională și, astfel,

asigurarea îndeplinirii SARP-urilor definite de OACI. Pe toate aceste activități, politicile și obiectivele europene în materie de siguranță pot fi promovate cu eficacitate la nivel regional și mondial.

1.3. Cadrul legislativ al Uniunii în materie de siguranță a aviației și de protecție a mediului

1.3.1. Structura cadrului legislativ al Uniunii în materie de siguranță

Articolul 4 alineatul (2) litera (g) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede că transportul reprezintă o competență partajată între Uniunea Europeană și statele membre ale acesteia. În plus, articolul 100 alineatul (2) din TFUE permite Parlamentului European și Consiliului să stabilească dispoziții adecvate pentru transportul aerian, în urma unei propuneri din partea Comisiei. Prin articolul 2 alineatul (2) din TFUE se stabilește că, în cazul în care tratatele atribuie Uniunii o competență partajată cu statele membre într-un domeniu determinat, Uniunea și statele membre pot legifera și adopta acte obligatorii din punct de vedere juridic în acest domeniu și că statele membre își exercită competența în măsura în care Uniunea nu și-a exercitat competența.

Așadar, cerințele legale în domeniul siguranței aviației pot fi definite la nivelul Uniunii, prin adoptarea de acte legislative ale Uniunii.

Cadrul legislativ al Uniunii în materie de siguranță a aviației civile este compus din regulamente ale Parlamentului European și ale Consiliului, completate, acolo unde este necesar, de regulamente delegate și de punere în aplicare ale Comisiei. Mecanismele de evaluare a punerii în aplicare și a eficacității actelor legislative, care ar putea duce la revizuirea acestora, sunt incluse în actele juridice relevante și evaluate, de asemenea, prin așa-numitele inspecții de standardizare efectuate de AESA în statele membre.

În tabelul de mai jos sunt rezumate actele legislative aplicabile în materie de siguranță a aviației, adoptate la nivelul UE.

Tabelul 1. Actele legislative ale Uniunii Europene care sunt aplicabile în materie de siguranță a aviației și de protecție a mediului

<i>Regulamentul de bază al AESA și regulamentele delegate și de punere în aplicare aferente</i>		
Regulamentul de bază	(UE) 2018/1139	Anexa I: Aeronavele menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (d) Anexa II: Cerințe esențiale privind navigabilitatea Anexa III: Cerințe esențiale privind compatibilitatea cu mediul referitoare la produse Anexa IV: Cerințe esențiale aplicabile personalului aeronautic navigant Anexa V: Cerințe esențiale aplicabile operațiunilor aeriene Anexa VI: Cerințe esențiale aplicabile entităților calificate Anexa VII: Cerințe esențiale aplicabile aerodromurilor Anexa VIII: Cerințe esențiale aplicabile ATM/ANS și controlorilor de trafic aerian Anexa IX: Cerințe esențiale aplicabile aeronavelor fără pilot la bord Anexa X: Tabel de corespondență
Navigabilitate inițială	RPA: (UE) nr. 748/2012	Anexa I: Partea 21 Anexa II: Regulamentul abrogat și lista modificărilor ulterioare Anexa III: Tabel de corespondență
Specificatii de navigabilitate suplimentare pentru operatiuni	RPA: (UE) 2015/640	Anexa I: Partea 26
Navigabilitate continuă	RPA: (UE) nr. 1321/2014	Anexa I: Partea M Anexa II: Partea 145 Anexa III: Partea 66 Anexa IV Partea 147 Anexa Va: Partea T ANEXA Vb: Partea ML Anexa Vc: Partea CAMO Anexa Vd: Partea CAO
Personalul aeronautic navigant	RPA: (UE) nr. 1178/2011	Anexa I: Partea FCL Anexa II: Convertirea licențelor din afara UE Anexa III: Licențele eliberate de state din afara UE Anexa IV: Partea MED Anexa V: Partea CC Anexa VI: Partea ARA Anexa VII: Partea ORA Anexa VIII: Partea DTO
Operatiunile aeriene	RPA: (UE) nr. 965/2012	Anexa I: Definiții Anexa II: Partea ARO Anexa III: Partea ORO Anexa IV: Partea CAT Anexa V: Partea SPA Anexa VI: Partea NCC Anexa VII: Partea NCO Anexa VIII: Partea SPO
Baloanele – Operatiuni aeriene	RPA: (UE) 2018/395	Anexa I: Partea DEF Anexa II: Partea BOP Anexa III: Partea BFCL

Planoare – Operațiuni aeriene	RPA: (UE) 2018/1976	Anexa I: Partea DEF Anexa II: Partea SAO Anexa III: Partea SFCL
---	---------------------	---

Regulamentul de bază al AESA și regulamentele delegate și de punere în aplicare aferente (continuare)

Operatori din țări terțe	RPA: (UE) nr. 452/2014	Anexa I: Partea TCO Anexa II: Partea ART
Furnizarea de servicii ATM/ANS – Managementul traficului aerian/servicii de navigație aeriană	RPA: (UE) 2017/373	Anexa I: Definiții Anexa II: Partea ATM/ANS.AR Anexa III: Partea ATM/ANS.OR Anexa IV: Partea ATS Anexa V: Partea MET Anexa VI: Partea AIS Anexa VII: Partea DAT Anexa VIII: Partea CNS Anexa IX: Partea ATFM Anexa X: Partea ASM Anexa XI: Partea FPD Anexa XII: Partea NM Anexa XIII: Partea PERS
Interoperabilitatea rețelei ATM europene	RPA: (UE) nr. 1079/2012 RPA: (UE) nr. 1207/2011 RPA: (UE) nr. 1206/2011 RPA: (UE) nr. 29/2009 RPA: (CE) nr. 262/2009 RPA: (CE) nr. 633/2007 RPA: (CE) nr. 1033/2006 RPA: (CE) nr. 1032/2006	
Controlorii de trafic aerian	RPA: (UE) 2015/340	Anexa I: Partea ATCO Anexa II: Partea ATCO.AR Anexa III: Partea ATCO.OR Anexa IV: Partea ATCO.MED
Cerințe privind utilizarea spațiului aerian (ACAS II)	RPA: (UE) nr. 1332/2011	Anexă: ACAS
Cerințe privind utilizarea spațiului aerian (PBN)	RPA: (UE) 2018/1048	Anexă: Subpartea PBN
SERA	RPA: (UE) nr. 923/2012	Anexă: Reguli europene standardizate ale aerului
Aerodromuri	RPA: (UE) nr. 139/2014	Anexa I: Definiții Anexa II: Partea ADR.AR Anexa III: Partea ADR.OR Anexa IV: Partea ADR.OPS
Sisteme de aeronave fără pilot la bord (UAS) Normele și procedurile de operare	RPA: (UE) 2019/947	Anexă: Operațiuni UAS din categoriile „deschise” și „specifice”

a aeronavelor fără pilot la bord		
UAS și operatori din țări terțe ai sistemelor de aeronave fără pilot la bord	RD: (UE) 2019/945	Anexa
Cadrul de reglementare pentru U-space	RPA: (UE) 2021/664	<p>Anexa I: Criterii pentru definirea cerințelor în materie de capacitate și de performanță, a condițiilor operaționale și a constrângerilor legate de spațiul aerian menționate la articolul 3 alineatul (4)</p> <p>Anexa II: Publicarea informațiilor comune menționate la articolul 5 alineatul (4) litera (a)</p> <p>Anexa III: Cerințe referitoare la calitatea, latența și protecția datelor menționate la articolul 5 alineatul (4) litera (b) și la articolul 7 alineatul (5) litera (c)</p> <p>Anexa IV: Cererea de autorizare de zbor UAS menționată la articolul 6 alineatul (4)</p> <p>Anexa V: Schimbul de date și informații operaționale relevante între furnizorii de servicii U-space și furnizorii de servicii de trafic aerian în conformitate cu articolul 7 alineatul (3)</p> <p>Anexa VI: Certificatul de furnizor de servicii U-space menționat la articolul 14 alineatul (3)</p> <p>Anexa VII: Certificatul de furnizor unic de servicii de informații comune menționat la articolul 14 alineatul (3)</p>

Alte regulamente privind funcționarea Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației

Tarife și taxe	RPA: (UE) 2019/2153	Anexa
Amenzi și sancțiuni	RPA: (UE) nr. 646/2012	
Inspecții de standardizare	RPA: (UE) nr. 628/2013	

Regulamente în domeniul siguranței aviației care nu decurg din regulamentul de bază al AESA

Raportarea evenimentelor	RPA: (UE) nr. 376/2014	Anexa I: Lista cerințelor aplicabile în cadrul sistemelor de raportare obligatorie și voluntară a evenimentelor Anexa II: Părțile interesate Anexa III: Solicitare de informații de la fișierul european centralizat
Sistemul european comun de clasificare în funcție de risc	RD: (UE) 2020/2034 de completare a (UE) nr. 376/2014	Anexă: Sistemul european comun de clasificare în funcție de risc
Lista de clasificare a evenimentelor de aviație civilă care trebuie raportate în mod obligatoriu în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014	RPA: (UE) 2015/1018	Anexa I: Evenimente legate de funcționarea aeronavei Anexa II: Evenimente legate de condițiile tehnice, de întreținerea și de repararea aeronavei Anexa III: Evenimente legate de serviciile și mijloacele de navigație aeriană Anexa IV: Evenimente legate de aerodromuri și servicii la sol Anexa V: Evenimente legate de alte aeronave decât cele motorizate complexe, inclusiv planoare și vehicule mai ușoare decât aerul
Investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor de aviație civilă	(UE) nr. 996/2010	Anexă: Listă cu exemple de incidente grave
Armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile	Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului	
Stabilirea unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunitatea	(CE) nr. 2111/2005	Anexă: Criterii comune care trebuie luate în considerare în vederea impunerii unei interdicții de exploatare din motive de siguranță la nivel comunitar
Normele de aplicare pentru lista comunitară a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității	(CE) nr. 473/2006	Anexa A: Informațiile care trebuie furnizate de statele membre atunci când adresează o solicitare în temeiul articolului 4 alineatul (2) din regulamentul de bază Anexa B: Comunicarea de către un stat membru a unor măsuri excepționale luate în temeiul articolului 6 alineatul (1) din regulamentul de bază pentru a impune o interdicție de exploatare pe teritoriul său Anexa C: Comunicarea de către un stat membru a unor măsuri excepționale luate în temeiul articolului 6 alineatul (2) din regulamentul de bază pentru a menține sau a impune o interdicție de exploatare pe teritoriul său atunci când Comisia decide să nu

		include măsuri similare în lista comunitară
Lista comunitară a transportatorilor aerieni supuși unei interdicții de exploatare în Comunitate	(UE) nr. 474/2006	Anexa A: Lista transportatorilor aerieni ale căror activități fac obiectul unei interdicții generale pe teritoriul Comunității
		Anexa B: Lista transportatorilor aerieni ale căror activități fac obiectul unor restricții operaționale pe teritoriul Comunității
Cadrul Cerului unic european	(CE) nr. 549/2004	
Furnizarea de servicii ANS în contextul Cerului unic european	(CE) nr. 550/2004	Anexa I: Cerințe pentru organizațiile recunoscute Anexa II: Condiții aferente certificatelor
Cerul unic european – organizarea și utilizarea spațiului aerian	(CE) nr. 551/2004	
Cerul unic european – Proiecte comune	RPA: (UE) nr. 409/2013	
Sistemul de performanță și de tarifare în cadrul Cerului unic european – indicatori-cheie de performanță în materie de siguranță	RPA: (UE) 2019/317	Anexa I: Indicatori-cheie de performanță (KPI) pentru stabilirea obiectivelor și indicatori pentru monitorizare Anexa II: Model pentru planurile de performanță la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian menționate la articolul 10 alineatul (1) Anexa III: Model pentru planul de performanță al rețelei menționat la articolul 10 alineatul (5) Anexa IV: Criterii pentru evaluarea planurilor și a obiectivelor de performanță la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian Anexa V: Criterii de evaluare a proiectului de plan de performanță al rețelei Anexa VI: Lista datelor legate de performanță care trebuie furnizate comisiei pentru monitorizarea performanței în conformitate cu articolul 36 alineatul (1) și cu articolul 37 Anexa VII: Costuri determinate și reale Anexa VIII: Cerințe pentru calcularea unităților de servicii de navigație aeriană de rută și terminală menționate la articolul 25 Anexa IX: Rate unitare Anexa X: Criterii pentru a evalua dacă furnizarea serviciilor menționate la articolul 35 alineatul (1) este supusă condițiilor de piață Anexa XI: Tabele de raportare în sprijinul bazei de cost și al ratelor unitare care trebuie furnizate Comisiei în conformitate cu articolul 35 alineatul (6) Anexa XII: Elemente esențiale pentru consultările menționate la articolul 24 alineatul (3) și la articolul 30 alineatul (1) Anexa XIII: Cerințe specifice privind sistemele de stimulente menționate la articolul 11 alineatul (3)

Alte regulamente în domeniul aviației civile referitoare la protecția mediului

Legislația aplicabilă a Uniunii în materie de siguranță a aviației poate fi găsită pe site-ul web EUR-Lex, la secțiunea Repertoriul legislației Uniunii Europene, capitolul [07.40.30](#)⁵. Agenția publică, de asemenea, o prezentare generală a cadrului de reglementare⁶.

Pentru a sprijini punerea în aplicare a legislației UE privind siguranța aviației și pentru a o promova la nivel mondial, AESA pune la dispoziție versiuni consolidate ale normelor în domeniul aviației prin intermediul proiectului său eRules, care vizează digitalizarea normelor în domeniul aviației. **Normele privind accesul ușor** prezintă legislația din domeniul aviației într-un mod consolidat și ușor de utilizat (normele de punere în aplicare cu toate modificările lor sunt afișate alături de mijloacele acceptabile de conformare aferente, materialele de îndrumare, specificațiile de certificare și specificațiile detaliate).

Există norme de acces ușor pentru toate domeniile aviației și ele sunt puse la dispoziție în format .pdf și sub formă de publicații dinamice online. Aceste norme pot fi consultate la următoarea adresă: <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>.

1.3.2. Regulamentul (UE) 2018/1139 și normele asociate

1.3.2.1. Cerințele juridice

Regulamentul (UE) 2018/1139⁷ este elementul central al sistemului UE de siguranță a aviației. El urmărește stabilirea și menținerea unui nivel înalt și uniform de siguranță a aviației civile în Europa prin instituirea unor norme comune în domeniul aviației civile. Totodată, regulamentul permite recunoașterea reciprocă a certificatelor, introduce o procedură de inspecții de standardizare pentru monitorizarea aplicării normelor de către statele membre și instituie Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației.

Regulamentul (UE) 2018/1139 definește „cerințe esențiale” care stabilesc obiective ambițioase și obligații pentru autorități, persoane și organizații în vederea atingerii obiectivului regulamentului. Cerințele esențiale pun în aplicare standardele și practicile recomandate prevăzute în anexele la Convenția de la Chicago. Acestea se referă la produsele, piesele și echipamentele aeronautice, la operatorii implicați în transporturile aeriene, precum și la piloți și la persoanele, produsele și organizațiile implicate în pregătirea și examinarea medicală a acestora, la aerodromuri, la managementul traficului aerian și la serviciile de

4 [EUR-Lex - 32014R0598 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

5 <http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html>

6 <https://www.easa.europa.eu/regulations>

7 Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE); JO L 212, 22.8.2018, p. 1.

navigație aeriană (ATM/ANS) furnizate în spațiul aerian al teritoriului în care se aplică Tratatul UE, la controlorii de trafic aerian și la aeronavele fără pilot la bord.

În aplicarea Regulamentului (UE) 2018/1139, Comisia a adoptat o serie de regulamente delegate și de punere în aplicare, printre care se numără și cele din tabelul prezentat în secțiunea 1.3.1.

Toate aceste norme se aplică direct în statele membre și nu necesită transpunere în legislația națională.

În Uniunea Europeană, responsabilitatea aplicării dreptului UE le revine în primul rând statelor membre. Majoritatea sarcinilor de certificare și de supraveghere prevăzute de Regulamentul (UE) 2018/1139 și de normele de aplicare a acestuia sunt, prin urmare, îndeplinite la nivel național de către autoritățile naționale competente. Cu toate acestea, în anumite cazuri bine definite, cum ar fi de exemplu aprobările de organizație de proiectare, AESA este autoritatea competentă, ea fiind împuternicită să emită certificate și să ia măsurile de punere în aplicare conexe.

Domeniile siguranței aviației în care se exercită în prezent competența UE sunt:

1) Certificarea în materie de navigabilitate și de mediu

Normele UE se aplică aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (a) și (b) din Regulamentul (UE) 2018/1139, altele decât aeronavele fără pilot la bord, și motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, care trebuie să respecte cerințele esențiale de navigabilitate prevăzute în anexa II la respectivul regulament.

În ceea ce privește zgomotul și emisiile, aeronavele respective și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora trebuie să respecte cerințele de protecție a mediului cuprinse în ultimele amendamente la anexa 16 la Convenția de la Chicago, care este adaptată cu regularitate. Cerințele esențiale privind compatibilitatea cu mediul prevăzute în anexa III la Regulamentul (UE) 2018/1139 se aplică produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate în măsura în care dispozițiile Convenției de la Chicago menționate la articolul 9 alineatul (2) primul paragraf din Regulamentul (UE) 2018/1139 nu cuprind cerințe de protecție a mediului.

Un set de norme referitoare la navigabilitatea inițială și continuă se aplică proiectării produselor, proiectării pieselor, proiectării echipamentelor neinstalate, aeronavelor individuale, organizațiilor responsabile cu proiectarea, producția, managementul continuității navigabilității și întreținerea, după caz, a produselor, a pieselor și a echipamentelor neinstalate, precum și personalului responsabil care este implicat în aceste activități.

2) Protecția mediului

AESA aplică măsuri în ceea ce privește emisiile și zgomotul, în scopul certificării proiectelor de produse în conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (UE) 2018/1139, cu scopul de a preveni efectele dăunătoare semnificative asupra climei, mediului și sănătății umane provocate de produsele vizate din domeniul aviației civile. Când ia respectivele măsuri, AESA acordă atenția cuvenită standardelor internaționale și practicilor recomandate, beneficiilor pentru mediu, fezabilității tehnologice și impactului economic. Măsurile includ asigurarea disponibilității standardelor de mediu, realizată prin implicarea efectivă a UE în amonte în procesul Comitetului OACI pentru protecția mediului în domeniul aviației (*Committee on Aviation Environmental Protection, CAEP*). În plus, Regulamentul (UE) 2018/1139 împuternicește Uniunea să creeze standarde de mediu în domeniile în care nu sunt disponibile standarde ale OACI, inclusiv pentru aeronavele hibride, electrice și cele alimentate cu hidrogen, dar fără a se limita la acestea.

În general, Comisia și AESA definesc și coordonează politicile și acțiunile de protecție a mediului în aviația civilă la nivelul UE. În acest context, Comisia, AESA, alte instituții,

organe, oficii și agenții ale UE, precum și statele membre sunt invitate să coopereze în domeniul mediului. Cooperarea include activități legate de sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS), de Regulamentul privind înregistrarea, evaluarea, autorizarea și restricționarea substanțelor chimice (REACH)⁸. În același context, AESA contribuie, de asemenea, la punerea în aplicare a acțiunilor strategiei de mediu a UE, cum ar fi dezvoltarea unui program de etichetare ecologică pentru aviație ca parte a Strategiei pentru o mobilitate inteligentă și durabilă⁹, precum și sprijinul acordat în ceea ce privește dezvoltarea pachetului „Pregătiți pentru 55”, care include propunerea Comisiei privind cadrul legislativ RefuelEU în domeniul aviației¹⁰, cu o sarcină de monitorizare și raportare pentru AESA privind adoptarea combustibililor durabili pentru aviație.

De asemenea, o analiză de mediu elaborată în comun de Agenția Europeană de Mediu (AEM) și AESA, cu sprijinul administratorului de rețea al cerului unic european (*Single European Sky*, SES), oferă o imagine obiectivă a situației protecției mediului în ceea ce privește aviația civilă în Uniune. Această evaluare, publicată o dată la trei ani în Raportul de mediu referitor la aviația europeană, conține recomandări cu privire la modul de îmbunătățire a nivelului de protecție a mediului în domeniul aviației civile în Uniune. Ultimul raport a fost publicat în septembrie 2022¹¹.

În plus, AESA deține și mandatul de a colecta și verifica informațiile privind zgomotul și performanța aeronavelor pentru modelarea zgomotului în jurul aeroporturilor, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 598/2014¹².

3) Personalul aeronautic navigant

Piloții și membrii echipajului de cabină implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/1139, altele decât aeronavele fără pilot la bord, precum și echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor, persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a respectivilor piloți și membri ai echipajului de cabină trebuie să respecte cerințele esențiale prevăzute în anexa IV la regulamentul menționat. Piloții trebuie să dețină o licență de pilot și un certificat medical de pilot corespunzătoare operațiunii care urmează să fie efectuată, echipajul de cabină implicat în operațiuni de transport aerian comercial trebuie să dețină un atestat și sunt necesare aprobări în ceea ce privește centrele de medicină aeronautică, organizațiile de pregătire a piloților și organizațiile de pregătire a echipajului de cabină.

Sunt necesare certificate pentru fiecare echipament de pregătire sintetică pentru zbor utilizat pentru pregătirea piloților. Persoanele responsabile să asigure pregătirea pentru zbor,

8 [Regulamentul \(CE\) nr. 1907/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2006 privind înregistrarea, evaluarea, autorizarea și restricționarea substanțelor chimice \(REACH\), de înființare a Agenției Europene pentru Produse Chimice, de modificare a Directivei 1999/45/CE și de abrogare a Regulamentului \(CEE\) nr. 793/93 al Consiliului și a Regulamentului \(CE\) nr. 1488/94 al Comisiei, precum și a Directivei 76/769/CEE a Consiliului și a Directivelor 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE și 2000/21/CE ale Comisiei.](#)

9 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2330

10 COM(2021) 561 final.

11 https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf

12 Regulamentul (UE) nr. 598/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE. JO L 173, 12.6.2014, p. 65-78.

pregătirea sintetică pentru zbor sau să evalueze abilitățile piloților, precum și examinatorii aeromedicali au de asemenea obligația de a deține un certificat.

4) Operațiunile aeriene

Operarea aeronavelor care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2018/1139, altele decât aeronavele fără pilot la bord, trebuie să respecte cerințele esențiale prevăzute în anexa V și, după caz, în anexele VII și VIII la regulamentul menționat. Operatorii de aeronave trebuie fie să declare că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate operării aeronavelor cu respectarea normelor relevante de punere în aplicare ale UE, fie să dețină un certificat. Certificatul trebuie să specifice privilegiile acordate operatorului de aeronavă și poate fi modificat pentru adăugarea sau eliminarea de privilegii. De asemenea, certificatul poate fi limitat, suspendat sau revocat, când titularul nu mai respectă normele și procedurile aplicabile ale UE pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat.

5) Aerodromurile și serviciile de handling la sol

Aerodromurile, echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței, operarea aerodromurilor și furnizarea de servicii de handling la sol și de servicii de gestionare a platformei (AMS-uri) pe aerodromuri trebuie să respecte cerințele esențiale prevăzute în anexa VII și, după caz, în anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139. Normele UE se aplică aerodromurilor care sunt situate pe teritoriul de aplicabilitate a tratatelor și care îndeplinesc toate criteriile următoare:

- sunt deschise utilizării publice;
- deservesc transportul aerian comercial și
- dispun de o pistă instrumentală pavată de cel puțin 800 de metri sau
- deservesc exclusiv elicoptere care utilizează proceduri de apropiere sau de decolare instrumentală.

Normele UE stabilesc cerințe comune pentru:

- proiectarea, întreținerea și operarea aerodromurilor,
- inclusiv pentru echipamentele legate de siguranță utilizate la acestea;
- proiectarea, producția, întreținerea și operarea echipamentelor de aerodrom cu impact asupra siguranței utilizate sau destinate utilizării pe aerodromurile care intră în domeniul de aplicare al normelor UE, precum și furnizarea de servicii de handling la sol și de servicii de gestionare a platformei pe aerodromurile respective și
- protejarea zonelor din vecinătatea aerodromurilor respective, fără a aduce atingere legislației Uniunii și legislației naționale din domeniul mediului și al amenajării teritoriului.

6) ATM/ANS, inclusiv implementarea SES

Furnizarea de ATM/ANS trebuie să respecte cerințele esențiale prevăzute în anexa VIII și, după caz, în anexa VII. Aeronavele care operează în spațiul aerian al Cerului unic european, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul (UE) 2018/1139, trebuie să respecte cerințele esențiale prevăzute la punctul 1 din anexa VIII. Furnizorii de ATM/ANS trebuie să dețină un certificat care să specifice privilegiile acordate, după ce au demonstrat conformitatea cu normele UE aplicabile. De asemenea, organizațiilor implicate în proiectarea, producția sau întreținerea sistemelor ATM/ANS și a componentelor ATM/ANS li se poate impune să dețină un certificat.

AESA este autoritatea competentă responsabilă cu certificarea, supravegherea și asigurarea respectării legii în ceea ce privește anumiți furnizori de servicii ATM/ANS și organizațiile de

pregătire ATCO – inclusiv furnizorii paneuropeni – precum și organizațiile implicate în proiectarea, producția sau întreținerea sistemelor ATM/ANS și a componentelor ATM/ANS.

AESA oferă Comisiei, la cerere, asistență tehnică în ceea ce privește implementarea SES conform definiției de la articolul 93 din Regulamentul (UE) 2018/1139.

7) Controlorii de trafic aerian

Controlorii de trafic aerian implicați în furnizarea de ATM/ANS, precum și persoanele, organizațiile și echipamentele de pregătire sintetică implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a respectivilor controlori de trafic aerian trebuie să respecte cerințele esențiale prevăzute în anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139. Controlorii de trafic aerian trebuie să dețină o licență de controlor de trafic aerian și un certificat medical pentru controlorii de trafic aerian care să specifice privilegiile acordate, iar acestea pot fi modificate pentru adăugarea sau eliminarea de privilegii, precum și limitate, suspendate sau revocate atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile aplicabile ale UE în materie de eliberare și menținere a unei licențe sau a unui certificat medical. Organizațiile de pregătire a controlorilor de trafic aerian și centrele de medicină aeronautică au obligația să dețină un certificat. Persoanele responsabile cu oferirea de pregătire practică sau cu evaluarea abilităților practice ale controlorilor de trafic aerian, precum și examinatorii aeromedicali au, de asemenea, obligația să îndeplinească anumite cerințe de competență.

8) Aeronavele fără pilot la bord

Proiectarea, producția, întreținerea și operarea aeronavelor fără pilot la bord, precum și a motoarelor, a elicelor, a pieselor, a echipamentelor neinstalate ale acestora și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestora, precum și personalul, inclusiv piloții de la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități trebuie să respecte cerințele esențiale prevăzute în [anexa IX](#) și, când este cazul, cerințele esențiale prevăzute în anexele II, IV și V la Regulamentul (UE) 2018/1139. Luând în considerare natura și riscul activității în cauză, caracteristicile operaționale ale aeronavelor fără pilot la bord în cauză și caracteristicile zonei de funcționare, se poate impune un certificat pentru proiectarea, producția, întreținerea și operarea aeronavelor fără pilot la bord și a motoarelor, elicelor, pieselor, echipamentelor neinstalate și echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, precum și pentru personalul, inclusiv piloții de la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități. Certificatul trebuie să specifice limitările legate de siguranță, condițiile de operare și privilegiile și poate fi modificat în vederea adăugării sau eliminării de limitări, condiții și privilegii, precum și limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul nu mai respectă condițiile, normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat.

9) Operațiuni ale țărilor terțe

Aeronavele menționate la [articolul 2 alineatul \(1\) litera \(c\)](#) din Regulamentul (UE) 2018/1139, precum și personalul navigant și operațiunile acestora trebuie să respecte standardele aplicabile ale OACI. Dacă nu există astfel de standarde, respectivele aeronave, personalul lor navigant și operațiunilor lor trebuie să respecte, în ceea ce privește alte aeronave decât aeronavele fără pilot la bord, cerințele esențiale prevăzute în anexele II, IV și V la Regulamentul (UE) 2018/1139. În ceea ce privește aeronavele fără pilot la bord, acestea trebuie să respecte cerințele esențiale prevăzute în [anexa IX](#) și, când este cazul, cerințele esențiale prevăzute în anexele II, IV și V la regulamentul menționat.

10) Cercetarea și inovarea (C&I)

Regulamentul (UE) 2018/1139 a introdus o serie de competențe-cheie noi pentru AESA. În domeniul C&I, agenția acordă asistență Comisiei și statelor membre în ceea ce privește identificarea principalelor teme de cercetare în domeniul aviației civile pentru a contribui la asigurarea consecvenței și a coordonării dintre cercetarea și dezvoltarea finanțate din fonduri publice și politicile care intră în domeniul de aplicare al regulamentului. AESA sprijină Comisia în procesul de definire și de realizare a programelor-cadru relevante ale Uniunii pentru activitățile de cercetare și inovare, precum și a programelor de lucru anuale și multianuale, inclusiv în procesul de executare a procedurilor de evaluare, de revizuire a proiectelor finanțate și de exploatare a rezultatelor proiectelor de cercetare și inovare. De asemenea, agenția pune în aplicare părți legate de aviația civilă ale Programului-cadru al UE pentru cercetare și inovare și se implică în activități de cercetare ad-hoc care sunt compatibile cu sarcinile sale și cu obiectivele Regulamentului (UE) 2018/1139.

Industria aeronautică europeană a cunoscut o evoluție de succes în ultimele decenii, plasând Europa pe o poziție de lider pe competitivă piața mondială. Printre elementele semnificative se numără programele de C&I derulate de UE în domeniul aviației, precum și activitățile de cercetare ale statelor membre și ale sectorului de profil. Aceste inițiative au o relevanță directă pentru obiectivul comun al EASP-ului și al EPAS-ului, și anume asigurarea celui mai înalt nivel de siguranță, de securitate și de protecție a mediului în Europa.

Apariția de noi tehnologii și concepte cunoaște un ritm fără precedent. Programele europene și naționale de C&I, inclusiv Clean Sky/aviație curată și SESAR, dezvoltă în prezent noi concepte și soluții în domeniul aviației, care vor trebui să fie certificate sau aprobate înainte de a intra în funcțiune în Europa, precum și în țări terțe. În plus, operatorii nou-intrați pe piață, în special în sectorul dronelor, aduc noi cerințe în peisajul aeronautic european și necesită noi răspunsuri de reglementare la nivel european.

Sistemul european de siguranță a aviației sprijină implementarea acestor noi soluții și, în general, integrarea în condiții de siguranță a noilor tehnologii și concepte.

În ceea ce privește EPAS, proiectele de cercetare care fac parte din plan derivă de pe lista subiectelor prioritare a agendei de cercetare, pentru care se asigură o sursă de finanțare sau este probabil ca proiectul să fie finanțat până la începutul perioadei de referință a respectivului EPAS¹³.

Programul Data4Safety oferă o sursă valoroasă pentru identificarea datelor relevante (date de zbor, date privind traficul, condiții meteorologice, rapoarte de siguranță etc.) care sunt disponibile într-un mod agregat pentru a sprijini proiectele de cercetare, în conformitate cu articolul 72 din Regulamentul (UE) 2018/1139, care solicită AESA să colecteze și să analizeze date privind siguranța pentru a identifica riscurile și a măsura performanța în materie de siguranță a sistemului european de siguranță a aviației.

11) Relațiile de interdependență dintre siguranța și securitatea aviației civile, inclusiv securitatea cibernetică

Conform Regulamentului (UE) 2018/1139, Comisia, agenția și statele membre trebuie să coopereze în privința chestiunilor de securitate legate de aviația civilă, inclusiv în materie de securitate cibernetică, acolo unde există relații de interdependență între siguranța și securitatea aviației civile. AESA poate, de asemenea, să ofere Comisiei asistență tehnică, în cazurile în

¹³ Informații suplimentare cu privire la activitățile de cercetare ale agenției sunt disponibile pe site-ul AESA: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>.

care agenția are expertiza relevantă în materie de siguranță, în ceea ce privește punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului⁴¹ și a altor dispoziții relevante ale legislației Uniunii. Pentru a contribui la protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, agenția reacționează, atunci când este necesar, fără întârzieri nejustificate la o problemă urgentă prin luarea de măsuri legate de navigabilitate și de certificarea de mediu pentru a aborda vulnerabilitățile în proiectarea aeronavelor și prin recomandarea de acțiuni corective care trebuie întreprinse de autoritățile naționale competente sau de persoanele fizice și juridice care fac obiectul Regulamentului (UE) 2018/1139 și/sau prin diseminarea de informații relevante către autoritățile și persoanele respective, în cazul în care problema afectează operarea aeronavelor, inclusiv riscurile pentru aviația civilă provocate de zonele de conflict.

12) Cooperarea internațională

În temeiul acordurilor internaționale din sectorul aviației, UE își extinde cadrul de reglementare la țări și regiuni terțe din întreaga lume. Prin aceste acorduri se urmărește fie convergența deplină, în materie de reglementare, cu normele aplicabile ale UE, în vederea extinderii pieței unice a UE în domeniul aviației prin includerea acestor țări și regiuni terțe, fie stabilirea unor norme și proceduri pentru recunoașterea reciprocă a certificatelor. În această privință, este important să se ia act de activitatea intensă pe care o desfășoară Comisia și AESA pentru a oferi țărilor și regiunilor terțe asistența tehnică necesară pentru ca acestea să poată pune în aplicare legislația UE aplicabilă în domeniul aviației. Această asistență contribuie la armonizarea normelor, la recunoașterea reciprocă a certificatelor în interesul industriei europene, și la promovarea standardelor europene de siguranță a aviației. Agenția cooperează cu autoritățile competente din țările terțe și cu organizațiile internaționale competente și stabilește acorduri de lucru cu autoritățile și cu organizațiile internaționale respective.

În contextul OACI, AESA acordă asistență statelor membre în ceea ce privește exercitarea drepturilor și îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul acordurilor internaționale referitoare la aspectele reglementate de regulament, în special a drepturilor și obligațiilor care le revin în temeiul Convenției de la Chicago.

Agenția funcționează ca organizație regională de supraveghere a siguranței în cadrul OACI (a se vedea secțiunea 1.2 de mai sus).

13) Gestionarea crizelor din aviație

Comisia, împreună cu AESA în conformitate cu articolul 91 din Regulamentul (UE) 2018/1139, a luat măsuri imediate în domeniul său de competență, pentru a contribui la un răspuns prompt la criza provocată de pandemia de COVID-19 și la atenuarea acesteia. În coordonare cu părțile interesate relevante, AESA a emis o serie de cerințe și recomandări pentru statele membre și părțile interesate din domeniul aviației, sub formă de directive privind siguranța, buletine de informare privind siguranța, orientări și materiale de promovare a siguranței.

Printre aceste documente, AESA și Centrul European de Prevenire și Control al Bolilor (ECDC) au emis un document comun care definește măsurile de garantare a siguranței

sanitare a pasagerilor aerieni și a personalului aeronautic odată ce companiile aeriene își reiau orarele de zbor obișnuite în urma perturbărilor grave cauzate de COVID-19¹⁴.

14) Relațiile de interdependență dintre siguranța aviației civile și factorii socioeconomi

Prin articolul 89 din Regulamentul (UE) 2018/1139 s-a introdus următoarea cerință: „Comisia, agenția, alte instituții, organe, oficii și agenții ale Uniunii și statele membre cooperează în vederea asigurării faptului că relațiile de interdependență dintre siguranța aviației civile și factorii socioeconomi conecși sunt luate în considerare inclusiv în procedurile de reglementare, în supraveghere și în punerea în aplicare a unei culturi juste, [...] pentru a aborda riscurile socioeconomice cu care se confruntă siguranța aviației.”

Se prevede, de asemenea, că agenția trebuie să publice, din trei în trei ani, o evaluare „care prezintă obiectiv acțiunile și măsurile adoptate, în special pe cele care abordează relațiile de interdependență dintre siguranța aviației civile și factorii socioeconomi”.

Acest lucru este în conformitate cu procesul european de management al riscurilor în materie de siguranță (MRS), care este un proces proactiv și bazat pe date și vizează identificarea și evaluarea sistematică a problemelor de siguranță, inclusiv a celor care decurg din factorii socioeconomi. AESA a publicat prima ediție a evaluării în temeiul articolului 89 în decembrie 2021¹⁵. În evaluare sunt examinate în special implicațiile pe care factorii socioeconomi le au pentru siguranță în domeniul ocupării forței de muncă și al condițiilor de muncă, al sănătății și stilului de viață și al educației. Sunt identificate, de asemenea, posibile acțiuni și măsuri viitoare în contextul EPAS-ului.

1.3.2.2. Măsurile luate de agenție

Punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/1139 și a actelor de punere în aplicare și delegate ale acestuia este sprijinită, acolo unde este cazul, de specificații de certificare (*Certification Specification*, CS) și alte specificații detaliate (*Detailed Specification*, DS), de mijloace acceptabile de conformare (*Acceptable Means of Compliance*, AMC) și de materiale de îndrumare (*Guidance Material*, GM).

CS-urile conțin standarde tehnice prin care se indică mijloacele pentru demonstrarea conformității cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia. CS-urile sunt utilizate în scopul certificării produselor, a persoanelor și a organizațiilor. Când Regulamentul (UE) 2018/1139 o prevede, unele CS-uri constituie baza de certificare pentru eliberarea certificatului de către AESA.

DS-urile sunt standarde fără caracter obligatoriu emise de agenție în scopul punerii în aplicare a anumitor dispoziții din Regulamentul (UE) 2018/1139 și din actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său, în cazul în care Regulamentul (UE) 2018/1139 prevede utilizarea unor specificații detaliate pentru declarația de conformitate depusă de organizația sau de persoana care face obiectul unei astfel de obligații de declarare.

14 [Protocolului AESA/ECDC privind securitatea sanitară în domeniul aviației în contextul pandemiei de COVID-19](#) AESA (europa.eu).

15 [AESA publică un studiu al factorilor socioeconomi în legătură cu siguranța aviației](#) | AESA (europa.eu).

AMC-urile sunt standarde fără caracter obligatoriu emise de agenție și utilizate de organizații pentru a demonstra conformitatea cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, sau conformitatea cu CS-uri și DS-uri.

GM-urile sunt materiale fără caracter obligatoriu pe care le emite agenția, care ajută la ilustrarea sensului actelor delegate sau de punere în aplicare, al CS-urilor sau al DS-urilor și care sunt utilizate pentru facilitarea interpretării Regulamentului (UE) 2018/1139, a actelor delegate și a actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, precum și a CS-urilor și a DS-urilor.

1.3.2.3. Dispoziții privind flexibilitatea

Având în vedere că aviația este o activitate complexă, normele nu pot acoperi toate situațiile posibile și este necesară o anumită flexibilitate pentru a permite desfășurarea activităților menținând, în același timp, un nivel adecvat de siguranță.

În acest scop, Regulamentul (UE) 2018/1139 conține dispoziții privind flexibilitatea care permit statelor membre să acorde derogări de la cerințele aplicabile oricărei persoane fizice sau juridice care face obiectul regulamentului, în cazul unor circumstanțe neprevăzute urgente care afectează persoanele respective sau al unor nevoi operaționale urgente ale persoanelor respective, cu condiția să fie îndeplinite toate condițiile următoare:

- nu este posibil să se răspundă în mod adecvat respectivelor circumstanțe sau necesități respectând în același timp cerințele aplicabile;
- siguranța, protecția mediului și respectarea cerințelor esențiale sunt asigurate, dacă este necesar prin aplicarea unor măsuri de contracarare;
- statul membru a contracarat, în măsura posibilului, orice eventuală denaturare a condițiilor de piață ca urmare a acordării scutirii și
- scutirea este limitată, ca domeniu de aplicare și ca durată, la ceea ce este strict necesar și se aplică în mod nediscriminatoriu.

Atunci când scutirea a fost acordată pentru o durată ce depășește opt luni consecutive sau atunci când un stat membru a acordat aceeași scutire în mod repetat, iar durata totală a acesteia depășește opt luni, agenția trebuie să evalueze dacă sunt întrunite condițiile indicate mai sus și să emită, în termen de trei luni de la primirea notificării, o recomandare adresată Comisiei cu privire la rezultatul acestei evaluări. Comisia are apoi obligația să evalueze, ținând seama de respectiva recomandare, dacă sunt întrunite condițiile menționate. În cazul în care consideră că aceste condiții nu sunt întrunite sau în cazul în care nu este de acord cu rezultatul evaluării agenției, Comisia trebuie să adopte, în termen de trei luni de la data primirii respectivei recomandări, un act de punere în aplicare conținând decizia sa în acest sens. La primirea notificării unui act de punere în aplicare care confirmă că respectivele condiții nu sunt întrunite, statul membru în cauză revocă imediat scutirea acordată.

În cazul în care un stat membru consideră că respectarea cerințelor esențiale aplicabile prevăzute în anexe se poate demonstra prin alte mijloace decât cele prevăzute în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament și că respectivele mijloace prezintă avantaje semnificative în materie de siguranță a aviației civile sau de eficiență pentru persoanele cărora li se aplică prezentul regulament sau pentru autoritățile în cauză, respectivul stat membru poate să transmită Comisiei și agenției o cerere motivată de modificare a actelor delegate sau de punere în aplicare în cauză astfel încât să se permită utilizarea respectivelor mijloace. În acest caz, agenția adresează Comisiei, fără întârzieri nejustificate, o recomandare în care indică dacă cererea statului membru îndeplinește condițiile indicate mai sus. Atunci când este necesar, Comisia analizează, fără

întârziere și ținând seama de respectiva recomandare, necesitatea modificării actelor delegate sau a actelor de punere în aplicare în cauză.

1.3.3. Investigarea accidentelor și a incidentelor în aviația civilă

Normele aplicabile investigării accidentelor și a incidentelor sunt definite la nivel european în Regulamentul (UE) nr. 996/2010¹⁶. Acest regulament asigură un nivel înalt de eficiență, adecvare și calitate a investigațiilor privind siguranța în domeniul aviației civile europene, singurul obiectiv fiind prevenirea accidentelor și incidentelor viitoare, fără a stabili cui îi revine culpa sau răspunderea. El consolidează și mai mult cooperarea între autoritățile responsabile cu investigațiile privind siguranța prin înființarea Rețelei europene a autorităților de investigații pentru siguranța aviației civile (ENCASIA) și introduce dispoziții pentru stocarea într-o bază de date centrală a UE a recomandărilor privind siguranța și a răspunsurilor date acestora.

Mai multe informații cu privire la procesele de investigare a accidentelor și incidentelor în cadrul Uniunii Europene figurează în [secțiunea 1.5](#).

1.3.4. Raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă

Regulamentul (UE) nr. 376/2014¹⁷ include norme referitoare la raportarea, analiza și monitorizarea evenimentelor, care completează normele privind raportarea evenimentelor, specifice domeniului și incluse în regulamentele de punere în aplicare din domeniu. Acest act legislativ stabilește cerințe menite să încurajeze o cultură solidă în materie de raportare. El prevede totodată obligația sectorului de profil, a statelor membre și a AESA de a colecta și analiza date privind evenimentele, în sprijinul procedurilor lor de management al siguranței. În plus, regulamentul garantează protecția corespunzătoare a informațiilor și schimbul acestora între statele membre și cu AESA. Regulamentul conține, de asemenea, dispoziții menite să promoveze principiile culturii juste în toate statele membre.

În fine, EASP beneficiază de activitatea rețelei de analiști instituită prin acest regulament pentru a stabili ce acțiuni trebuie întreprinse la nivelul Uniunii dintr-o perspectivă bazată pe dovezi. Această activitate beneficiază de analiza avansată disponibilă pe platforma Data4Safety, precum și de posibilitatea de fuzionare, atunci când este relevant, a datelor despre evenimente cu alte surse de date, ceea ce îi consolidează dimensiunea bazată pe date și permite o mai bună identificare și evaluare a riscurilor la nivelul întregului sistem.

16 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 (Text cu relevanță pentru SEE); JO L 295, 12.11.2010, p. 35.

17 Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei (Text cu relevanță pentru SEE); JO L 122, 24.4.2014, p. 18.

1.3.5. Lista Uniunii Europene conținând transportatorii aerieni supuși unei interdicții de exploatare în UE

Regulamentul (CE) nr. 2111/2005¹⁸ (denumit în continuare „Regulamentul nr. 2111/2005”) prevede dispoziții privind întocmirea și publicarea unei liste a UE, bazate pe criterii comune, a transportatorilor aerieni care, din rațiuni de siguranță, sunt supuși unei interdicții de exploatare în Uniune. [Lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții](#)¹⁹ adoptată pe baza acestui regulament este ea însăși un regulament și, prin urmare, este direct aplicabilă în statele membre. Lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții este stabilită în Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei²⁰. Ea este actualizată în mod regulat.

În vederea actualizării listei, Comisia este asistată de „Comitetul pentru siguranță aeriană”, compus din experți în domeniul siguranței aeriene din toate statele membre ale AESA și prezidat de Comisie. La propunerea Comisiei, „Comitetul pentru siguranță aeriană” își adoptă avizele cu majoritate calificată²¹.

Decizia de a include sau de a elimina un transportator (sau un grup de transportatori certificați în același stat) de pe listă este luată pe baza criteriilor de siguranță comune prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. Aceste criterii iau în considerare, de exemplu, existența unor deficiențe în materie de siguranță la nivelul unui transportator aerian, lipsa de capacitate sau de voință a unui transportator aerian sau a autorităților responsabile cu supravegherea acestuia de a remedia deficiențele în materie de siguranță, interdicțiile de exploatare impuse de țări terțe, rapoartele de audit întocmite de către țări terțe sau organizații internaționale (OACI) și informațiile fundamentate referitoare la accidente. Toate criteriile iau în considerare standardele relevante de siguranță a aviației, și anume SARP-urile OACI în cazul operatorilor din țări terțe sau legislația UE în cazul operatorilor europeni.

1.4. Responsabilitățile și răspunderile în materie de siguranță în Uniunea Europeană

1.4.1. Procesul decizional din Uniunea Europeană

Articolul 100 alineatul (2) din TFUE permite, printre multe altele, adoptarea de măsuri pentru a îmbunătăți siguranța transporturilor aeriene, care urmează să fie adoptate de Parlamentul European și de Consiliu, hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară și după consultarea Comitetului Economic și Social și a Comitetului Regiunilor.

18 Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE (Text cu relevanță pentru SEE); JO L 344, 27.12.2005, p. 15.

19 Mai multe informații sunt disponibile la adresa http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_en.htm

20 Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE); JO L 84, 23.3.2006, p. 14.

21 Detaliile procedurale sunt prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie; JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

Astfel de acte legislative sunt propuse de Comisie, care are drept de inițiativă, și sunt prezentate Parlamentului European și Consiliului, adesea denumiți „colegiuitori”. Parlamentul European, ai cărui membri sunt aleși de către cetățenii europeni, și Consiliul, compus din reprezentanți ai statelor membre, pot modifica textul propus de Comisie, sub rezerva cerințelor tratatelor. Adoptarea de către colegiuitori presupune ca aceștia să cadă într-un final de acord asupra unui text corespunzător.

După ce atât Parlamentul European, cât și Consiliul aprobă textul final, acesta este semnat de către președinții și secretarii generali ai ambelor instituții. După semnare, textele sunt publicate în Jurnalul Oficial.

Regulamentele sunt obligatorii și direct aplicabile în întreaga Uniune Europeană începând de la data menționată în versiunea publicată în Jurnalul Oficial.

Actele adoptate conform procedurii de mai sus pot conferi Comisiei competențe delegate și competențe de executare. Comisia are astfel de competențe numai în cazul în care actul juridic de bază prevede acest lucru.

În ceea ce privește adoptarea actelor delegate, a fost instituit un grup specific de experți, în cadrul căruia Comisia, după discuții amănunțite pe marginea propunerilor de reglementare purtate cu experți reprezentând statele membre, adoptă actele delegate. Pentru adoptarea actelor de punere în aplicare, a fost creat un comitet specific²² pentru adoptarea proiectelor de acte de punere în aplicare a Regulamentelor (UE) 2018/1139 și (UE) nr. 376/2014, în cadrul căruia Comisia prezintă proiecte de regulamente bazate în principal pe propunerile făcute de AESA (așa-numitele avize), care au făcut obiectul unei ample consultări a părților interesate înainte ca acestea să fie publicate de agenție. Proiectul de regulament este discutat în cadrul acestui comitet de reglementare compus din reprezentanți ai celor 27 de state membre, printre care se numără, în calitate de observatori, și reprezentanții Islandei, Liechtensteinului, Norvegiei, Elveției și Autorității AELS de Supraveghere, în conformitate cu Acordul privind SEE²³ și cu Acordul dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian²⁴. Atunci când comitetul emite un aviz favorabil cu privire la măsurile propuse de Comisie, se adoptă regulamentul de punere în aplicare.

În domeniul siguranței aviației civile are relevanță un alt comitet: „Comitetul pentru siguranță aeriană”, care este implicat în actualizarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (UE) 2111/2005. De asemenea, Comitetul pentru cerul unic este responsabil cu adoptarea normelor sistemului de performanță, care includ indicatorii de performanță a siguranței pentru ATM/ANS.

1.4.2. Competențele și responsabilitățile în materie de siguranță a aviației în sistemul european de siguranță

1.4.2.1. Rezumatul competențelor și al responsabilităților în sistemul european de siguranță

22 Comitetul pentru aplicarea normelor comune de siguranță în domeniul aviației civile – „Comitetul Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației: Comitetul AESA”.

23 Acordul privind Spațiul Economic European, JO L 1, 3.1.1994, Anexa XIII – p. 1-101.

24 Acord între Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian, JO L 114, 30.4.2002, p. 73-90.

Tabelul 2. Autoritățile competente conform normelor UE

ARIA DE COMPETENȚĂ	STATELE MEMBRE	AESA
Navigabilitatea și protecția mediului, cuprinzând: <ul style="list-style-type: none"> - avioane; - aeronave cu aripi rotative; - planoare; - baloane; - dirijabile; - aeronavele eVTOL. 	Certificarea navigabilității aeronavelor (individuale)	Certificarea de tip a aeronavelor, motoarelor și elicelor
	Certificarea zgomotului aeronavelor (individuale)	Certificarea pieselor și echipamentelor
	Nu se aplică	Certificarea și supravegherea organizațiilor de proiectare
	Certificarea și supravegherea organizațiilor de producție, cu excepția celor a căror autoritate competentă este AESA	<p>Certificarea și supravegherea organizațiilor de producție din țări terțe</p> <p>Certificarea și supravegherea organizațiilor de producție din UE al căror certificat a fost transferat în conformitate cu articolul 64 sau 65 din RB²⁵.</p>
	Certificarea și supravegherea organizațiilor de întreținere (partea 145), cu excepția celor a căror autoritate competentă este AESA	<p>Certificarea și supravegherea organizațiilor de întreținere din țări terțe (partea 145)</p> <p>Certificarea și supravegherea organizațiilor de producție din UE reglementate de partea 145, al căror certificat a fost transferat în conformitate cu articolul 64 sau 65 din RB</p>
	Certificarea și supravegherea organizațiilor cu privilegii combinate în materie de navigabilitate (partea CAO), cu excepția celor a căror autoritate competentă este AESA	<p>Certificarea și supravegherea organizațiilor cu privilegii combinate în materie de navigabilitate (partea CAO) din țări terțe</p> <p>Certificarea și supravegherea organizațiilor de producție din UE reglementate de partea CAO, al căror certificat a fost transferat în conformitate cu articolul 64 sau 65 din RB</p>
	Certificarea și supravegherea organizațiilor de management al continuității navigabilității (partea CAMO), cu excepția celor a căror autoritate	Certificarea și supravegherea organizațiilor de management al continuității navigabilității (partea

25 Articolul 64: realocarea responsabilității la solicitarea statelor membre – articolul 65: realocarea responsabilității la solicitarea organizațiilor care operează în mai mult de un stat membru.

	competență este AESA	CAMO) din țări terțe Certificarea și supravegherea organizațiilor de management al menținerii navigabilității din UE, al căror certificat a fost transferat în conformitate cu articolul 64 sau 65 din RB
	Acordarea de licențe pentru personalul de certificare a întreținerii	Nu se aplică
	Certificarea și supravegherea organizațiilor de pregătire în domeniul întreținerii (partea 147), cu excepția celor a căror autoritate competentă este AESA	Certificarea și supravegherea organizațiilor de pregătire în domeniul întreținerii din țări terțe (partea 147) Aprobarea organizațiilor de pregătire din UE din domeniul întreținerii aeronavelor (partea 147), al căror certificat a fost transferat în conformitate cu articolul 64 sau 65 din RB
Operațiunile aeriene	Nu se aplică	Autorizarea operatorilor din țări terțe (transport aerian comercial)
	Certificarea și supravegherea operatorilor de transport aerian comercial/titularilor unui certificat de operator aerian (AOC), cu excepția celor a căror autoritate competentă este AESA	Certificarea și supravegherea operatorilor din transportul aerian comercial, al căror AOC a fost transferat în conformitate cu articolul 64 sau 65 din RB
	Supravegherea/autorizarea altor operatori (operațiuni necomerciale, operațiuni specializate), cu excepția celor a căror autoritate competentă este AESA	Supravegherea/autorizarea altor operatori în cazul cărora supravegherea a fost transferată în conformitate cu articolele 64 sau 65 din BR
Personalul navigant și medical	Acordarea de licențe și de certificate medicale pentru piloți	Nu se aplică
	Atestarea membrilor echipajului de cabină	Nu se aplică
	Certificarea și supravegherea organizațiilor de pregătire a piloților, cu excepția celor a căror autoritate competentă este AESA	Certificarea și supravegherea organizațiilor de pregătire a piloților din țări terțe Certificarea și supravegherea organizațiilor de pregătire a piloților din UE reglementate, al căror certificat

		a fost transferat în conformitate cu articolul 64 sau 65 din RB
	Certificarea și supravegherea centrelor de medicină aeronautică, cu excepția celor a căror autoritate competentă este AESA	Certificarea și supravegherea centrelor de medicină aeronautică din țări terțe
	Certificarea și supravegherea echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor, cu excepția celor a căror autoritate competentă este AESA	Certificarea echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor: - utilizate de organizațiile de pregătire certificate de AESA - situate într-o țară terță - situate într-un stat membru, la solicitarea statului membru
	Certificarea instructorilor și examinatorilor și a examinatorilor aeromedicali	Nu se aplică
ATM/ANS	Certificarea și supravegherea furnizorilor de ATM/ANS, cu excepția celor a căror autoritate competentă este AESA	Certificarea și supravegherea furnizorilor de ATM/ANS din țări terțe Certificarea și supravegherea furnizorilor paneuropeni de ATM/ANS, inclusiv a administratorului de rețea și a furnizorilor de servicii DAT
	Nu se aplică	Certificarea și supravegherea referitoare la certificatele pentru anumite echipamente ATM/ANS legate de siguranță și declarațiile făcute cu privire la acestea
	Acordarea de licențe și de certificate medicale pentru controlorii de trafic aerian (inclusiv pentru instructori și evaluatori)	Nu se aplică
	Certificarea organizațiilor de pregătire a controlorilor de trafic aerian, cu excepția celor a căror autoritate competentă este AESA	Certificarea organizațiilor de pregătire a controlorilor de trafic aerian din țări terțe
	Certificarea examinatorilor aeromedicali și a centrelor de medicină aeronautică	Nu se aplică
Aerodromurile (inclusiv heliporturile și vertiporturile)	Certificarea aerodromurilor și a echipamentelor lor de siguranță	Certificarea și supravegherea referitoare la certificatele pentru anumite echipamente de aerodrom cu impact asupra siguranței și declarațiile făcute cu privire la acestea
	Certificarea operatorilor de aerodrom și a operațiunilor acestora	Nu se aplică

UAS-urile (dronele)	Înregistrarea operatorilor UAS și înmatricularea UAS certificate	Verificarea proiectării UAS-urilor operate în categoria „specific”
	Acordarea de autorizații de exploatare pentru UAS-uri operate în categoria „specific”	Nu se aplică
	Eliberarea inițială și supravegherea continuă a certificatelor de operator pentru UAS-uri ușoare (LUC)	Nu se aplică
	Acordarea de licențe și de certificate medicale pentru piloții la distanță care operează UAS-uri	Nu se aplică
U-space	Evaluarea riscurilor spațiului aerian, desemnarea spațiului aerian U-space, reconfigurarea dinamică a spațiului aerian și responsabilitățile aferente	Nu se aplică
	Desemnarea și certificarea furnizorului unic de servicii de informații comune	Nu se aplică
	Certificarea altor furnizori de servicii U-space (USSP)	Certificarea USSP-urilor paneuropene și a USSP-urilor din țări terțe

Notă:

responsabilitățile în materie de aprobare/certificare din diferitele domenii de competență includ, de asemenea, managementul siguranței și gestionarea securității informației, când este cazul. Îndeplinirea cerințelor aplicabile este verificată în cadrul proceselor de certificare/aprobare inițială și de supraveghere continuă și nu trebuie atestată prin aprobări/certificate de organizație separate. În consecință, responsabilitățile pentru respectivele domenii se alocă în conformitate cu tabelul 2.

Figura 1. Relațiile dintre părțile interesate în sistemul european de siguranță



- ✓ Emiterea de aprobări ale organizațiilor
- ✓ Certificarea de produse
- ✓ Supervizarea organizațiilor și a produselor
- ✓ Gestionarea EPAS-ului
- ✓ Elaborarea de norme tehnice -> Comisia Europeană
- ✓ Elaborarea și adoptarea de măsuri ale agenției -> state și sectorul de profil
- ✓ Realizarea de inspecții de standardizare în statele membre
- ✓ Colectarea și analizarea de evenimente, emiterea de ASR-uri
- ✓ Autorizarea TCO-urilor
- ✓ Evaluarea măsurilor derogatorii emenate de la statele membre



1.4.2.2. Statele membre

Conform procedurii legislative ordinare, Consiliul compus din reprezentanți ai statelor membre este colegiutor alături de Parlamentul European (a se vedea [secțiunea 1.3.1](#)). Statele membre (însă nu Consiliul ca atare) fac, de asemenea, parte din procesul de luare a deciziilor în cazul actelor de punere în aplicare, prin modalitățile consacrate de procedură a comitetului (a se vedea [secțiunea 1.4.1](#)).

În stadiul actual al legislației Uniunii, statele membre rămân responsabile pentru reglementarea următoarelor domenii:

- (a) navigabilitatea aeronavelor enumerate în anexa I la Regulamentul (UE) 2018/1139 (de exemplu, anumite aeronave istorice, aeronave experimentale, aeronave ușoare etc.);
- (b) operațiunile aeronavelor în cadrul îndeplinirii unor activități sau servicii militare, vamale, polițienești, de căutare și salvare, de stingere a incendiilor, de pază de coastă sau similare, cu condiția să nu fi decis să aplice cerințele UE prevăzute la articolul 2 alineatul (6) din Regulamentul (UE) 2018/1139;
- (c) ATM/ANS, inclusiv sistemele și componentele, care sunt furnizate sau puse la dispoziție de către autoritățile militare, cu condiția să nu fi decis să aplice cerințele UE prevăzute la articolul 2 alineatul (6) din Regulamentul (UE) 2018/1139;
- (d) aerodromurile care sunt controlate și operate de către autoritățile militare, cu condiția să nu fi decis să aplice cerințele UE prevăzute la articolul 2 alineatul (6) din Regulamentul (UE) 2018/1139;

Notă: fără a aduce atingere cerințelor naționale în materie de securitate și apărare, statele membre se asigură că serviciile ATM/ANS menționate la litera (c) care sunt furnizate traficului aerian civil, precum și instalațiilor menționate la litera (d) care

sunt deschise utilizării publice oferă un nivel de siguranță și de interoperabilitate cu sistemele civile la fel de eficace ca cel care rezultă din aplicarea cerințelor esențiale din Regulamentul (UE) 2018/1139.

- (e) aerodromurile care nu îndeplinesc cel puțin unul din următoarele criterii:
 - (i) sunt deschise utilizării publice;
 - (ii) deservește transportul aerian comercial;
 - (iii) utilizează proceduri instrumentale de apropiere sau de plecare și
 - a. dețin o pistă pavată de cel puțin 800 de metri sau
 - b. deservește exclusiv elicoptere;
- (f) la decizia statului membru, aerodromurile care îndeplinesc toate criteriile detaliate la litera (e) punctele (i)-(iii), dar care nu manipulează mai mult de 10 000 de pasageri din transportul aerian comercial sau care au cel mult 850 de mișcări legate de operațiunile de transport de mărfuri pe an;
- (g) măsuri de limitare a timpului de zbor pentru domeniile care nu sunt reglementate de legislația UE [a se vedea articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 965/2012].

În conformitate cu articolul 2 alineatul (6) din Regulamentul (UE) 2018/1139, un stat membru poate decide să aplice oricare dintre secțiunile 1, 2, 3 sau 7 din capitolul III sau orice combinație a acestora, în cazul unora sau al tuturor activităților menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (a) din regulament, precum și în cazul personalului și organizațiilor implicate în astfel de activități, în cazul în care consideră că, având în vedere caracteristicile activităților, personalului și organizațiilor în cauză, precum și scopul și conținutul dispozițiilor în cauză, dispozițiile respective pot fi aplicate în mod eficient. Această posibilitate de a opta în favoare participării oferă statelor membre flexibilitate atunci când decid domeniile în care aplicarea legislației Uniunii poate fi mai eficientă în ceea ce privește mărirea gradului de siguranță, de interoperabilitate sau de eficiență.

Deși cea mai mare parte a legislației privind siguranța aviației este adoptată la nivelul Uniunii Europene, statele membre rămân responsabile de asigurarea siguranței aviației pe teritoriul lor și în spațiul lor aerian. Cea mai mare parte a sarcinilor de certificare prevăzute de Regulamentul (UE) 2018/1139 și de normele de aplicare aferente sunt executate la nivel național, cum ar fi aprobarea organizațiilor naționale și acordarea de licențe pentru personal. Statele membre supraveghează acest personal și aceste organizații, efectuează audituri, evaluări, inspecții și iau măsuri pentru a preveni nerespectarea dispozițiilor.

Cu toate acestea, în anumite domenii, certificatele sunt eliberate la nivelul Uniunii Europene. În aceste domenii, statele membre au delegat UE responsabilitățile care le revin în temeiul Convenției de la Chicago (a se vedea diagrama 2 de mai sus pentru detalii).

În temeiul articolului 64 alineatul (7) din Regulamentul (UE) 2018/1139, realocările responsabilității nu aduc atingere drepturilor și obligațiilor statelor membre în temeiul Convenției de la Chicago. În cazul în care un stat membru realocă, în conformitate cu prezentul articol, responsabilitatea pentru sarcinile care îi sunt atribuite prin Convenția de la Chicago, acesta notifică OACI faptul că agenția sau un alt stat membru îndeplinește, în numele său, funcțiile și atribuțiile care îi revin în temeiul Convenției de la Chicago.

Statele membre au de asemenea misiunea, în conformitate cu standardele OACI și conform capitolului II din Regulamentul (UE) 2018/1139, de a elabora programe naționale de

siguranță, care trebuie să fie aliniată la Programul european de siguranță a aviației și să sprijine realizarea sistemului european de siguranță a aviației.

1.4.2.3. Agenția Uniunii Europene pentru Siguranță a Aviației (AESA)

Agenția Europeană de Siguranță a Aviației a fost instituită în 2002 pentru a asigura îmbunătățirea procedurilor în toate domeniile reglementate de Regulamentul (UE) 2018/1139, astfel încât anumite sarcini îndeplinite la nivelul UE să fie efectuate de un organism unic specializat. Personalul AESA este compus din peste 800 de experți în domeniul aviației și administratori din toate statele membre. Agenția are sediul principal la Köln (Germania), un birou în Bruxelles și alte cinci birouri în Washington (SUA), Montreal (Canada), Beijing (China), Panama City (Panama) și Singapore.

AESA este independentă pe plan tehnic și dispune de autonomie juridică, administrativă și financiară. Ea are personalitate juridică și își exercită sarcinile și responsabilitățile care îi sunt conferite prin Regulamentul (UE) 2018/1139.

Consiliul de administrație al AESA, care reunește reprezentanți ai celor 27 de state membre, ai Islandei, ai Liechtensteinului, ai Norvegiei, ai Elveției și ai Comisiei, definește programul de lucru, stabilește bugetul și monitorizează funcționarea agenției. Consiliul de administrație invită la deliberările sale și observatori, reunind statele vecine ale UE care au semnat un acord cuprinzător în domeniul aviației cu UE și sectorul de profil reprezentat prin Consiliul consultativ al AESA.

AESA acționează în calitate de autoritate competentă în domeniile aviației detaliate în diagrama 2 de mai sus. În acest context, începând cu 2003, AESA este responsabilă cu certificarea de tip a aeronavelor în UE. Certificatul eliberat de AESA atestă că tipul de aeronavă îndeplinește cerințele de siguranță stabilite de legislația UE. AESA monitorizează performanța tipurilor de aeronave de-a lungul întregului ciclu de viață al aeronavelor fabricate pe baza proiectului de tip. Prin urmare, ea poate ordona luarea de măsuri în cazurile în care identifică o situație care amenință siguranța. În acest scop, agenția emite „directive privind navigabilitatea” care se adresează titularului de certificat de tip și care trebuie urmate de operatori în cadrul lucrărilor de întreținere a aeronavelor lor.

AESA își asumă, de asemenea, diferitele sarcini și responsabilități descrise în diagrama 3 de mai sus. Acestea includ în special pregătirea și adoptarea avizelor menite să sprijine Comisia la pregătirea componentelor tehnice ale regulamentelor delegate și de punere în aplicare.

Pentru elaborarea acestor avize, AESA este asistată de organisme consultative care oferă și consiliere cu privire la conținutul, prioritățile și implementarea programului de reglementare al agenției în contextul EPAS-ului. De asemenea, agenția pregătește și adoptă măsurile (specificații de certificare și alte specificații detaliate, mijloace acceptabile de conformare și materiale de îndrumare) de sprijinire a punerii în aplicare a acestor norme tehnice comune.

În plus, AESA efectuează inspecții de standardizare în statele membre, pentru a monitoriza aplicarea de către acestea a dispozițiilor Regulamentului (UE) 2018/1139 și a normelor sale de aplicare (a se vedea și [secțiunea 3.1.1](#)). Aceasta raportează Comisiei, care decide, în final, cu privire la lansarea unor măsuri de asigurare a respectării legislației în caz de neconformitate, pe baza consultărilor tehnice și juridice cu agenția.

În domeniul ATM/ANS, AESA oferă Comisiei asistență tehnică în ceea ce privește implementarea SES, prin efectuarea de inspecții, investigații și studii tehnice, precum și prin contribuția la punerea în aplicare a Planului general pentru ATM (MP), inclusiv prin sprijin pentru dezvoltarea și implementarea programului SESAR. În special, AESA răspunde nevoilor de reglementare și de punere în aplicare a modificărilor operaționale esențiale ale SESAR și a altor progrese tehnologice, cum ar fi soluțiile tehnologice U-space, virtualizarea,

arhitectura bazată pe cloud și operațiunile de turn de control la distanță, dar fără a se limita la acestea, permițând utilizarea de noi metode de lucru, îmbunătățiri operaționale și tehnologii dezvoltate de SESAR. AESA sprijină, de asemenea, întregul ciclu de inovare SESAR prin evaluarea sistemelor propuse și prin supravegherea soluțiilor implementate. Acestea constituie modulele viitoarei arhitecturi a spațiului aerian european în sprijinul siguranței, al eficienței și al performanței de mediu. În plus, AESA asigură, în numele Comisiei, supravegherea administratorului rețelei în ceea ce privește funcțiile rețelei de management al traficului aerian din cadrul SES.

De asemenea, AESA contribuie la punerea în aplicare a sistemului de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și funcțiile de rețea, în special prin furnizarea de materiale de îndrumare pentru elementele legate de siguranță ale sistemului de performanță a ATM în cadrul SES (a se vedea 2.3.1).

AESA este, de asemenea, împuternicită să autorizeze transportatori aerieni comerciali din țări terțe care efectuează zboruri în interiorul sau în afara celor 31 de state AESA. În ceea ce privește evaluarea operatorilor străini, AESA își asumă doar partea referitoare la siguranță. Permisele de exploatare continuă să fie emise de autoritățile naționale. În plus, AESA coordonează inspecțiile la platformă în cadrul Programului „SAFA” (Programul de evaluare a siguranței aeronavelor străine), care se referă la siguranța aeronavelor străine care folosesc aeroporturile din Uniune.

La un nivel mai general, AESA oferă consiliere tehnică pentru Comisia și statele membre, atunci când este necesar. Agenția este, de asemenea, organismul de punere în aplicare a asistenței tehnice în domeniul siguranței aviației și în domeniul ATM pentru țările și regiunile terțe cu care UE a semnat acorduri în domeniul aviației și cărora UE s-a angajat să le ofere un astfel de sprijin. Se acordă asistență, ad-hoc, și autorităților aeronautice din statele membre ale UE.

În plus, AESA își asumă sarcini în materie de colectare a datelor, analiză și cercetare pentru a îmbunătăți siguranța aviației. În acest context, agenția este sprijinită de rețeaua de analiști în domeniul siguranței aviației (NoA). Agenția coordonează programul Data4Safety, al cărui obiectiv central este stabilirea unor capacități solide de management al riscurilor pentru sectorul european al aviației, astfel încât acesta să poată fi mai în măsură să ia decizii în cunoștință de cauză și bazate pe date în diferite domenii ale siguranței aviației. Obiectivul programului este ca tipul și volumul fără precedent de cunoștințe și date să fie valorificate pentru abordarea majorității problemelor și provocărilor importante cu care se confruntă și se va confrunța sectorul european al transporturilor.

AESA este membră a celulei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației, care are rolul de a coordona gestionarea răspunsului la crizele de rețea în sectorul aviației. În limitele domeniului său de competență, agenția contribuie la asigurarea unui răspuns în timp util la crizele din sectorul aviației și la atenuarea lor, coordonându-și acțiunile cu alte părți interesate relevante.

În fine, AESA este responsabilă cu pregătirea și adoptarea Planului european pentru siguranța aviației (EPAS)²⁶.

26 A se vedea [secțiunea 2.2](#) pentru informații detaliate privind EPAS și procesul de elaborare și de adoptare a acestuia. Planul european pentru siguranța aviației (European Plan for Aviation Safety) era denumit anterior Planul european de siguranță a aviației (European Aviation Safety Plan). Denumirea sa a fost schimbată pentru a se evita confuziile între Programul european de siguranță a aviației (European Aviation Safety Programme - EASP) și Planul european de siguranță a aviației (*European Aviation Safety Plan*, EASP).

Aplicarea unor principii solide de management al siguranței este esențială pentru îmbunătățirea continuă a siguranței aviației civile în Uniune, pentru anticiparea riscurilor în materie de siguranță care ar putea să apară, precum și pentru utilizarea optimă a resurselor tehnice limitate. Deși era deja un instrument consacrat pentru planificarea siguranței la nivelul UE, EPAS a primit o recunoaștere juridică formală abia prin Regulamentul (UE) 2018/1139. EPAS abordează aspectele legate de siguranță în mod exhaustiv și complet.

Capitolul II din Regulamentul (UE) 2018/1139, care se referă la managementul siguranței, impune adoptarea Programului european de siguranță a aviației și a Planului european pentru siguranța aviației. Prin aceste dispoziții, standardele OACI din anexa 19 și practicile recomandate legate de programele naționale de siguranță sunt, la rândul lor, transpuse în legislația UE.

În plus, Regulamentul (UE) 2018/1139 conține o serie de principii după care AESA, Comisia și statele membre ar trebui să se ghideze când reglementează siguranța aviației civile și când iau măsuri de îmbunătățire a siguranței aviației. Conform acestor principii, măsurile și normele de siguranță trebuie, în special, să corespundă naturii și riscurilor asociate diferitelor tipuri de aeronave, operațiuni și activități pe care le abordează și să fie proporționale cu acestea. Astfel de măsuri ar trebui, de asemenea, pe cât posibil, să fie formulate astfel încât să se concentreze asupra obiectivelor care trebuie atinse, permițând însă diferite mijloace de atingere a respectivelor obiective, și ar trebui, de asemenea, să favorizeze o abordare sistemică a aviației civile, ținând cont de interdependențele dintre siguranță și alte domenii tehnice, inclusiv securitatea cibernetică. Ar trebui să se contribuie astfel la atingerea, cu o mai mare eficiență din punctul de vedere al costurilor, a nivelurilor de siguranță prevăzute și la stimularea inovării.

1.4.2.4. Comisia Europeană

Comisia este responsabilă cu pregătirea propunerilor legislative europene conform procedurii legislative ordinare (a se vedea și [secțiunea 1.3.1](#)), precum și cu pregătirea și adoptarea actelor de punere în aplicare și a actelor delegate în cazurile prevăzute în actul juridic de bază.

După adoptarea actelor legislative ale UE, statelor membre le revine responsabilitatea principală pentru aplicarea lor corectă și în termenele prevăzute. Comisia monitorizează aplicarea corectă a legislației de către statele membre (a se vedea și [secțiunea 3.1.1](#)), cu asistența agenției, prin procesul de inspecții de standardizare.

În acest context, Comisia poate lua măsuri dacă un stat membru este suspectat de încălcarea dreptului Uniunii. În cazul în care nu se poate găsi o soluție într-un stadiu incipient, Comisia poate iniția, de obicei după ce s-a consultat cu AESA, o procedură oficială de constatare a neîndeplinirii obligațiilor și, dacă este necesar, poate trimite statul membru în fața Curții de Justiție (a se vedea secțiunea 1.6).

Parlamentul European și Consiliul decid cu privire la bugetul anual al UE, iar Comisia este responsabilă de execuția acestuia. În acest context, Comisia asigură alocarea unor fonduri adecvate pentru activitățile efectuate de AESA care depind de finanțarea UE.

În fine, Comisia este responsabilă cu pregătirea, actualizarea și adoptarea Programului european de siguranță a aviației. În conformitate cu articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139, Comisia va actualiza, după caz, Programul european de siguranță a aviației

pentru a reflecta modificările introduse în acesta. Comisia va consulta agenția și statele membre în acest scop.

1.5. Investigarea accidentelor și a incidentelor

1.5.1. Normele aplicabile

Responsabilitatea de a investiga accidentele și incidentele pentru a îmbunătăți siguranța aviației prin determinarea cauzelor acestora și de a face recomandări privind siguranța menite să împiedice reapariția lor le revine statelor membre.

Regulamentul (UE) nr. 996/2010 prevede temeiul juridic la nivelul UE pentru investigarea și prevenirea accidentelor și a incidentelor. Acesta asigură un nivel înalt de eficiență, adecvare și calitate a investigațiilor privind siguranța în domeniul aviației civile europene, unicul obiectiv fiind prevenirea accidentelor și a incidentelor viitoare, fără a stabili cui îi revine culpa sau răspunderea. Aceste norme asigură în principal independența autorității responsabile cu investigarea accidentelor și incidentelor (autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța - SIA) față de alte autorități aeronautice naționale și de orice altă parte sau entitate ale cărei activități ar putea intra în conflict cu sarcina încredințată autorității responsabile de investigațiile privind siguranța sau ar putea influența obiectivitatea acesteia. Normele prevăd că activitățile SIA pot fi extinse la culegerea și analiza informațiilor legate de siguranța aviației, în special în scopul prevenirii accidentelor. Aceste activități, studii sau analize ale unei serii de investigații pot conduce, de asemenea, la formularea unor recomandări privind siguranța, care trebuie luate în considerare de către destinatar și, dacă este cazul, trebuie urmate de măsuri care să asigure prevenirea eficientă a accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă.

1.5.2. Recomandări privind siguranța

Regulamentul (UE) nr. 996/2010 prevede că destinatarul unei recomandări privind siguranța trebuie să informeze SIA care a emis respectiva recomandare, în termen de 90 de zile lucrătoare de la data primirii scrisorii, cu privire la acțiunile întreprinse sau avute în vedere și, dacă este cazul, cu privire la timpul necesar pentru realizarea acestora, iar dacă nu se ia nicio măsură, cu privire la motivele acestei decizii. În termen de 60 de zile de la primirea răspunsului, SIA informează respectivul destinatar dacă consideră că răspunsul său este adecvat și prezintă o justificare în cazul în care nu este de acord cu decizia de a nu lua măsuri.

SIA trebuie să pună în aplicare proceduri pentru înregistrarea răspunsurilor la recomandările emise privind siguranța, iar entitățile destinate ale unei recomandări privind siguranța trebuie să pună în aplicare proceduri pentru monitorizarea progresului acțiunilor întreprinse ca urmare a recomandărilor primite privind siguranța. AESA procesează recomandările privind siguranța care îi sunt adresate și furnizează rapoarte privind progresele înregistrate și statistici cu privire la tratarea acestor recomandări.

Actul legislativ introduce de asemenea cerințe de înregistrare atât a recomandărilor privind siguranța, cât și a răspunsurilor aferente într-o bază de date centrală europeană, denumită Fișierul european centralizat (ECR) și gestionată de Comisie. SIA trebuie să înregistreze de asemenea în ECR toate recomandările privind siguranța primite de la țări terțe.

Există o nevoie legitimă de a oferi publicului acces la recomandările privind siguranța (și la răspunsurile aferente), deoarece scopul principal al Regulamentului (UE) nr. 996/2010 este de a reduce numărul de accidente și de a promova diseminarea constatărilor privind incidentele legate de siguranță. Întrucât nu ar trebui să existe, din motive de securitate, un acces direct la ECR, toate recomandările privind siguranța și răspunsurile la acestea care au fost înregistrate

în ECR sunt puse la dispoziția publicului larg prin intermediul unui site web public separat. Acesta este inclus în platforma centrală ECCAIRS 2 (www.aviationreporting.eu). Misiunea Centrului european de coordonare a sistemelor de raportare a accidentelor și incidentelor (ECCAIRS) este de a furniza o platformă digitală care să permită punerea în aplicare a dispozițiilor definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014. ECCAIRS sprijină autoritățile aeronautice în colectarea, partajarea și analizarea informațiilor lor privind siguranța, cu scopul final de a îmbunătăți siguranța aviației. AESA oferă sprijin Comisiei în gestionarea ECR.

1.5.3. Cooperarea cu alte entități

Regulamentul (UE) nr. 996/2010 consolidează în continuare cooperarea între SIA prin înființarea Rețelei europene a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile (ENCASIA), formată din directorii autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța ale fiecărui stat membru și/sau, în cazul autorităților multimodale, din directorii departamentelor de aviație ale acestora, sau reprezentanții lor. ENCASIA vizează ameliorarea continuă a calității investigațiilor desfășurate de autoritățile responsabile pentru investigațiile privind siguranța și consolidarea independenței acestora, prin încurajarea respectării unor standarde înalte în domeniul metodelor de investigare și al formării investigatorilor. În special ENCASIA consiliază instituțiile UE cu privire la toate aspectele legate de investigațiile privind siguranța, promovează schimbul de informații utile pentru îmbunătățirea siguranței aviației, coordonează și organizează evaluări inter pares și activități de pregătire și promovează cele mai bune practici în materie de investigații privind siguranța. În fine, ENCASIA este însărcinată cu analiza recomandărilor privind siguranța emise sau primite de către statele membre ale UE, în vederea identificării recomandărilor importante privind siguranța care au relevanță la nivelul Uniunii.

Regulamentul (UE) nr. 996/2010 impune autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța din UE obligația, în conformitate cu anexa 13 la Convenția de la Chicago, de a invita AESA și autoritățile naționale aeronautice civile din statul sau statele membru vizate să participe la investigațiile privind siguranța. AESA are rolul de a acționa în calitate de consilier în sprijinul investigatorului-șef sau al reprezentantului acreditat al autorității responsabile de investigațiile privind siguranța care efectuează investigația sau participă la aceasta, fără însă a aduce atingere statutului independent al investigației. În mod similar, autoritățile aeronautice civile naționale din statele membre ale UE pot participa, la rândul lor, în calitate de consilieri, la investigația privind siguranța. AESA și autoritățile aeronautice civile naționale sprijină investigația la care participă furnizând informațiile, consultanții și echipamentele solicitate de SIA-ul responsabil cu investigația.

Regulamentul vizează, de asemenea, îmbunătățirea coordonării investigațiilor între SIA și alte autorități susceptibile de a fi implicate în activitățile legate de investigațiile privind siguranța, cum ar fi autoritățile judiciare, autoritățile aeronautice civile și autoritățile de căutare și salvare.

1.6. Asigurarea respectării

1.6.1. Asigurarea faptului că normele sunt respectate de către statele membre

Conform articolului 17 alineatul (1) din Tratatul privind Uniunea Europeană, Comisia trebuie să asigure aplicarea tratatelor și a măsurilor adoptate de instituțiile UE în temeiul acestora și să supravegheze aplicarea dreptului Uniunii sub controlul Curții de Justiție a Uniunii Europene. Prin articolul 258 din TFUE s-a stabilit procedura generală a UE de asigurare a respectării, Comisiei fiindu-i atribuită competența de a introduce acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor împotriva statelor membre despre care consideră că și-au încălcat

obligățiile. Posibilele încălcări pot fi identificate în diverse moduri, de obicei prin rezultatele inspecțiilor de standardizare efectuate de AESA, care acordă asistență Comisiei în procesul de monitorizare a punerii în aplicare a legislației în materie de siguranță a aviației. Printre alte moduri de identificare se numără plângerile aduse în atenția Comisiei și provenite din diverse surse, de la reclamanți individuali sau instituționali.

Respectarea legislației UE în materie de siguranță a aviației și a celei mai mari părți din cadrul de reglementare din domeniul ATM/ANS este monitorizată de agenție, care, în temeiul articolului 85 din Regulamentul (UE) 2018/1139, este însărcinată să acorde Comisiei asistență la monitorizarea aplicării de către statele membre a regulamentului și a actelor delegate și de punere în aplicare ale acestuia. De asemenea, Comisia a încredințat AESA sarcina de a face același lucru în ceea ce privește Regulamentul (UE) nr. 376/2014 și regulamentul de punere în aplicare a acestuia.

Prin dispozițiile și procedurile stabilite de regulamentul specific de punere în aplicare (UE) nr. 628/2013, AESA monitorizează aplicarea de către autoritățile competente ale statelor membre a regulamentelor menționate anterior, a actelor delegate și de punere în aplicare și efectuează inspecții de standardizare. În plus, din 2022 se recurge la inspecțiile de standardizare și pentru evaluarea programelor de siguranță ale statelor membre (SSP), aceste programe trebuind să fie coerente cu EPAS și să includă elementele descrise în anexa 19 a OACI. SSP-urile trebuie să cuprindă planuri naționale pentru siguranța aviației (*State Plan for Aviation Safety*, SPAS) sau să fie însoțite de astfel de planuri, în care sunt identificate principalele riscuri în materie de siguranță și sunt stabilite măsuri de reducere a acestora, inclusiv riscurile și măsurile identificate în EPAS care sunt relevante pentru statul în cauză.

Pentru fiecare inspecție de standardizare, AESA întocmește un raport de inspecție, în care abordează problemele identificate în cursul inspecției și care se transmite statului membru în cauză și Comisiei. În cazurile în care nu se iau măsuri adecvate ca răspuns la constatările de neconformitate identificate, dosarul este transmis Comisiei, care poate iniția o procedură de constatare a neîndeplinirii obligațiilor în temeiul articolului 258 din TFUE.

În plus față de procesul de standardizare, certificatele eliberate de agenție sau de autoritățile naționale competente și declarațiile făcute de persoanele fizice și juridice în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia fac obiectul monitorizării de către Comisie și AESA. Atunci când Comisia consideră că o persoană fizică sau juridică căreia i s-a eliberat un certificat sau care a făcut o declarație nu mai respectă cerințele aplicabile din prezentul regulament sau din actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său, Comisia solicită statului membru responsabil cu supravegherea persoanei în cauză, pe baza unei recomandări din partea agenției, să întreprindă acțiunile corective și să ia măsurile de salvagardare corespunzătoare, inclusiv limitarea sau suspendarea certificatului în cauză (a se vedea secțiunea 1.6.2.2 de mai jos).

1.6.2. Asigurarea faptului că normele sunt respectate de către organizațiile reglementate din sectorul aviației

1.6.2.1. Amenzi și penalitățile

Reglementările aplicabile în materie de siguranță a aviației le impun statelor membre obligația de a stabili amenzi și penalități pentru încălcarea dispozițiilor lor și, dacă este cazul, a normelor lor de aplicare. Amenzi și penalitățile în cauză trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive.

În plus, în cazurile de încălcare a Regulamentului (UE) 2018/1139 și a normelor sale de punere în aplicare și atunci când agenția este autoritatea competentă și ea supraveghează o organizație, Comisia poate, la solicitarea AESA, să impună amenzi sau penalități cu titlu

cominatoriu persoanelor și întreprinderilor cărora AESA le-a eliberat un certificat. Aceste amenzi și penalități cu titlu cominatoriu trebuie să fie disuasive și proporționale atât cu gravitatea situației, cât și cu capacitatea economică a titularului de certificat în cauză, ținându-se seama, în special, de măsura în care a fost compromisă siguranța. Comisia pregătește în prezent un act delegat în acest domeniu, în conformitate cu articolul 84 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2018/1139, în care va stabili criteriile detaliate și o metodologie detaliată pentru stabilirea atât a cuantumurilor amenzilor și a penalităților cu titlu cominatoriu, cât și a procedurilor de colectare a acestor, inclusiv norme privind anchetele, raportarea și dreptul la apărare.

1.6.2.2. Acțiunile privind certificatele și alte măsuri

Conform Regulamentului (UE) 2018/1139, statele membre, Comisia și AESA au obligația de a coopera pentru a asigura respectarea regulamentului și a normelor sale de aplicare. Pe lângă supravegherea certificatelor pe care le-au eliberat sau a declarațiilor pe care le-au primit, statele membre au obligația de a desfășura investigații, inclusiv inspecții la platformă, și de a lua orice măsură care se impune, inclusiv reținerea la sol a aeronavelor. În cazul în care autoritatea competentă (autoritatea națională sau AESA) constată sau este informată că titularii de certificate nu respectă normele, ea poate sau trebuie să modifice (să limiteze), să suspende sau să revoce certificatul în conformitate cu dispozițiile aplicabile din Regulamentul (UE) 2018/1139 și din normele sale de aplicare.

În plus, în cazul în care consideră că o persoană fizică sau juridică căreia i s-a eliberat un certificat sau care a făcut o declarație nu mai respectă cerințele aplicabile, Comisia trebuie să impună statului membru responsabil cu supravegherea, pe baza unei recomandări din partea agenției, să întreprindă acțiunile corective și să ia măsurile de salvagardare corespunzătoare, inclusiv limitarea sau suspendarea certificatului în cauză. După ce este adoptat de către Comisie, actul de punere în aplicare care conține o astfel de decizie intră în vigoare, iar obligația de recunoaștere reciprocă a certificatului sau a declarației încetează să se aplice celorlalte state membre. Când dispune de suficiente dovezi din care reiese că s-au luat măsuri corective corespunzătoare, Comisia decide restabilirea recunoașterii reciproce.

AESA are de asemenea mandatul de a reacționa fără întârzieri nejustificate în cazul unei probleme urgente de siguranță care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2018/1139, prin stabilirea măsurilor corective care să fie adoptate de persoanele fizice și juridice în raport cu care acționează în calitate de autoritate competentă și prin punerea la dispoziția persoanelor respective a informațiilor corespunzătoare, inclusiv a unor directive (directive de siguranță) sau recomandări.

În ceea ce privește sarcinile pentru care statul membru este responsabil cu certificarea și supravegherea, în cazul în care au fost identificate probleme urgente de siguranță, AESA stabilește obiectivele de siguranță care trebuie atinse și recomandă luarea de măsuri corective de către autoritățile naționale competente. În acest caz autoritățile naționale competente trebuie să informeze AESA fără întârzieri nejustificate cu privire la măsurile luate în vederea realizării obiectivelor de siguranță stabilite de către AESA.

În plus față de aceste măsuri, statele membre au instituit politici naționale de asigurare a respectării legii, pentru a asigura aplicarea corectă a legislației la nivel național. În contextul specific al anexei 19 la Convenția de la Chicago, în recomandarea 3.2.1.2 se prevede explicit că statele ar trebui să instituie o politică de asigurare a respectării în care să se specifice condițiile și circumstanțele în care furnizorii de servicii cu un SMS sunt autorizați să gestioneze și să soluționeze evenimente care implică anumite probleme de siguranță, pe plan intern, în contextul SMS-urilor proprii și într-un mod considerat satisfăcător de autoritatea națională competentă.

2. MANAGEMENTUL RISCURILOR ÎN MATERIE DE SIGURANȚĂ LA NIVEL EUROPEAN

Regulamentul (UE) 2018/1139 stabilește că aplicarea unor principii solide de management al siguranței este esențială pentru îmbunătățirea continuă a siguranței aviației civile în Uniune, pentru anticiparea riscurilor în materie de siguranță care ar putea să apară, precum și pentru utilizarea optimă a resurselor tehnice limitate. În regulamentul se precizează că este necesar, prin urmare, să se stabilească un cadru comun pentru planificarea și desfășurarea unor acțiuni de îmbunătățire a siguranței. În acest scop, ar trebui elaborate, la nivelul Uniunii, un Plan european pentru siguranța aviației și un Program european de siguranță a aviației. Fiecare stat membru ar trebui, de asemenea, să elaboreze un Program național de siguranță în conformitate cu cerințele cuprinse în anexa 19 la Convenția de la Chicago. Respectivul program ar trebui însoțit de un plan care să descrie acțiunile care trebuie întreprinse de statul membru în cauză pentru a reduce riscurile identificate în materie de siguranță.

Având în vedere acest lucru, prin Regulamentul (UE) 2018/1139, mai precis prin capitolul II referitor la managementul siguranței aviației, se introduce un nou cadru de reglementare obligatoriu. La articolul 5 din regulamentul menționat se prevede că, după consultarea agenției și a statelor membre, Comisia adoptă, publică și actualizează în funcție de necesități un document care descrie funcționarea sistemului european de siguranță a aviației, cuprinzând normele, activitățile și procesele utilizate pentru a gestiona siguranța aviației civile în Uniune în conformitate cu prezentul regulament (denumit în continuare „Programul european de siguranță a aviației”). Programul trebuie să cuprindă cel puțin elementele legate de responsabilități naționale de management al siguranței descrise în standardele internaționale și practicile recomandate. Programul trebuie, de asemenea, să conțină o descriere a procesului de elaborare, adoptare, actualizare și punere în aplicare a Planului european pentru siguranța aviației menționat la articolul 6 din regulament, care implică îndeaproape statele membre și părțile interesate relevante.

La articolul 6 din Regulamentul (UE) 2018/1139 se prevede că agenția, în strânsă colaborare cu statele membre și cu părțile interesate relevante, trebuie să elaboreze, să adopte, să publice și, ulterior, să actualizeze cel puțin anual un Plan european pentru siguranța aviației. Pe baza evaluării informațiilor de siguranță relevante și a rezultatelor bazate pe date ale programului Data4Safety, în Planul european pentru siguranța aviației trebuie să se identifice principalele riscuri în materie de siguranță care afectează sistemul european de siguranță a aviației și să se stabilească măsurile necesare pentru atenuarea respectivelor riscuri. La acest articol se prevede că agenția, tot în strânsă colaborare cu statele membre și cu părțile interesate relevante, trebuie să documenteze riscurile în materie de siguranță menționate în dispoziție într-un portofoliu special de riscuri în materie de siguranță și să monitorizeze punerea în aplicare a acțiunilor de reducere aferente de către părțile în cauză, inclusiv, dacă este cazul, prin stabilirea unor indicatori de performanță a siguranței.

În Planul european pentru siguranța aviației trebuie să se precizeze, ținându-se cont de obiectivele prevăzute la articolul 1 din Regulamentul (UE) 2018/1139, nivelul de performanță a siguranței la nivelul Uniunii. În practică, acest lucru se realizează prin stabilirea unui obiectiv ambițios în materie de siguranță, în combinație cu indicatori de performanță a siguranței (SPI-uri) bazați pe rezultate (operaționali) și bazați pe procese și cu sprijinul sistemului de performanță a ATM în cadrul SES. SPI-urile bazate pe rezultate sunt definite în raportul anual de evaluare a siguranței (*Annual Safety Review, ASR*) întocmit de AESA și sunt monitorizate prin intermediul SRM-ului european. Indicatorii bazați pe procese sunt definiți în capitolul 4 din EPAS și monitorizați prin procedurile de standardizare ale AESA. Domeniul-cheie de performanță în materie de siguranță al sistemului de performanță în cadrul SES se aliniaza la principiile și direcția tehnică ale cadrului AESA de monitorizare a

performanței. Indicatorii de performanță sunt elaborați de un grup de lucru aflat sub conducerea agenției și sprijiniți de AMC-uri și GM-uri aferente. Pe baza acestor indicatori se măsoară eficacitatea managementului siguranței la nivel de organizație și se monitorizează apoi rezultatele în materie de siguranță, utilizându-se, ca sursă de date, Fișierul european centralizat.

Comisia, agenția și statele membre trebuie să urmărească împreună să atingă respectivul nivel de performanță a siguranței.

Prin articolul 7 din Regulamentul (UE) 2018/1139 se instituționalizează Programul național de siguranță la nivelul statelor membre. Conform dispoziției menționate, fiecare stat membru, în consultare cu părțile interesate relevante, trebuie să stabilească și să mențină un program național de siguranță pentru managementul siguranței aviației civile în ceea ce privește activitățile de aviație aflate sub responsabilitatea sa (denumit în continuare „Programul național de siguranță”), iar programul respectiv trebuie să fie proporțional cu amploarea și complexitatea activităților respective și în concordanță cu Programul european de siguranță a aviației. SSP-ul trebuie să cuprindă cel puțin elementele legate de responsabilități naționale de management al siguranței descrise în standardele internaționale și practicile recomandate. De asemenea, în SSP trebuie să se specifice obiectivele de siguranță care trebuie atinse la nivel național în ceea ce privește activitățile de aviație aflate sub responsabilitatea statului membru în cauză.

În sfârșit, la articolul 8 din Regulamentul (UE) 2018/1139 se prevede că SSP-ul trebuie să includă un plan național pentru siguranța aviației sau să fie însoțit de un astfel de plan. Pe baza evaluării informațiilor de siguranță relevante, fiecare stat membru, în consultare cu părțile interesate relevante, trebuie să identifice în respectivul plan principalele riscuri în materie de siguranță care afectează sistemul său național de siguranță a aviației civile și să stabilească acțiunile necesare pentru a reduce respectivele riscuri.

La articolul 8 se specifică, de asemenea, că Planul național pentru siguranța aviației trebuie să includă riscurile și acțiunile identificate în EPAS care sunt relevante pentru statul membru în cauză și că statul membru trebuie să informeze agenția cu privire la riscurile și acțiunile identificate în EPAS pe care nu le consideră relevante pentru sistemul său național de siguranță a aviației și motivele aferente. În mod normal, aceste informații sunt incluse chiar în SPAS. Acțiunile din EPAS care trebuie luate în considerare de statele membre sunt identificate drept „sarcini ale statelor membre (*Member State Tasks*, MST-uri)”. În plus, pentru a ajuta statele membre să identifice elementele EPAS relevante pentru propriile SPAS, o acțiune MST specifică enumeră principalele domenii de risc care trebuie luate în considerare de către state. Pe lângă luarea în considerare a respectivelor domenii-cheie de risc, statele sunt încurajate să revizuiască portofoliile de riscuri în materie de siguranță repartizate pe domenii, portofolii care oferă o listă cuprinzătoare a aspectelor de siguranță prioritare pentru diferitele domenii, astfel cum sunt incluse în volumul III al EPAS.

Prin acest nou capitol II, Regulamentul (UE) 2018/1139 pune în aplicare cerințele internaționale stabilite prin anexa 19 la Convenția de la Chicago, care stabilește cerința ca furnizorii de servicii să dispună de sisteme de management al siguranței și cerința ca toate sistemele de management al siguranței să fie acceptabile pentru statul responsabil cu certificarea relevantă. În plus, anexa 19 a OACI stabilește obligația statelor de a elabora un program de management al siguranței, și anume SSP-ul, în care se prevede, printre alte elemente, instituirea unei legislații primare în domeniul aviației, a unor politici, obiective și resurse clare, a unui sistem și a unor funcții naționale pentru managementul riscurilor în materie de siguranță și pentru asigurarea siguranței, precum și a unor activități de promovare a siguranței.

Prin urmare, în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139, UE mandatează statele membre să instituie și să mențină un SSP. În plus, UE a reflectat în mod tradițional spiritul standardelor relevante ale OACI în mai multe regulamente europene, în special în normele de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/1139.

2.1. Colectarea, analizarea și schimbul de date privind siguranța

Informațiile privind siguranța sunt o resursă importantă pentru detectarea pericolelor pentru siguranță. Mai multe regulamente ale UE prevăd colectarea, analizarea și, acolo unde este cazul, schimbul de date și informații pertinente. Acestea includ, în particular, informații privind evenimentele din aviația civilă (până la sfârșitul anului 2021, Fișierul european centralizat conținea peste 2 400 000 de intrări), privind transportatorii aerieni din UE și din țări terțe în contextul Programului UE de inspecții la platformă (până la sfârșitul anului 2021, baza de date SAFA conținea peste 160 000 de rapoarte, numărând de la momentul în care sistemul SAFA a devenit Programul UE de inspecții la platformă), privind recomandările de siguranță din cadrul Sistemului de informații privind recomandările de siguranță (SRIS – până la sfârșitul anului 2021, baza de date SRIS conținea peste 4 100 de recomandări de siguranță) și informații colectate, analizate și schimbate în contextul autorizațiilor TCO și al listei europene de siguranță a aeronavelor interzise.

În UE, colectarea, analiza și schimbul de informații privind evenimentele sunt reglementate prin Regulamentul (UE) nr. 376/2014. Acest act legislativ prevede obligația ca organizațiile, statele membre și AESA să instituie un sistem care să permită colectarea și stocarea informațiilor despre evenimentele relevante. Informațiile colectate despre evenimente sunt analizate și, atunci când este cazul, sunt luate măsuri de atenuare. Toate informațiile despre evenimente colectate, precum și informațiile relevante referitoare la analiza lor și la acțiunile subsecvente, sunt transferate către Fișierul european centralizat (*European Central Repository*, ECR).

Informațiile privind evenimente care sunt înregistrate în ECR sunt puse la dispoziția statelor membre (a autorităților aeronautice naționale și a autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța), a AESA și a Comisiei. NoAs instituite în temeiul Regulamentului (UE) nr. 376/2014 au obligația să analizeze ECR în sprijinul managementului european al riscurilor în materie de siguranță și, prin urmare, să alimenteze EPAS.

Regulamentul (UE) nr. 376/2014 impune, de asemenea, autorităților și AESA utilizarea unui Sistem european de clasificare în funcție de riscuri (*European Risk Classification Scheme*, ERCS)²⁷. ERCS măsoară riscul în materie de siguranță al evenimentelor raportate utilizând o matrice de 2 dimensiuni:

- În primul rând, rândurile matricei abordează gravitatea prin identificarea celui mai grav rezultat probabil al accidentului care ar fi rezultat dacă evenimentul evaluat s-ar fi transformat într-un accident. Acest lucru se realizează prin luarea în considerare atât a tipului cel mai probabil de accident, cât și a categoriei potențiale de pierderi de vieți omenești, pe baza dimensiunii aeronavelor și a proximității față de zonele populate sau cu risc ridicat.

²⁷ ERCS face parte din cadrul juridic al Regulamentului (UE) 376/2014, în primul rând prin Regulamentul delegat (UE) 2020/2034 al Comisiei, publicat la 6 octombrie 2020, precum și prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/2082 al Comisiei din 26 noiembrie 2021, care va intra în vigoare la 1 ianuarie 2023.

- În al doilea rând, coloanele măsoară probabilitatea/verosimilitatea, analizând cât de aproape a fost evenimentul de rezultatul respectiv. Determinarea probabilității/verosimilității ia în considerare eficacitatea barierelor existente în materie de siguranță.

Prin aplicarea ERCS, se va îmbunătăți în continuare managementul siguranței la nivelul UE și la nivel național, inclusiv direcționarea supravegherii bazate pe date de siguranță (a se vedea secțiunea 3.2.2).

O parte esențială a sistemului instituit prin Regulamentul (UE) nr. 376/2014 este definiția „culturii juste”, obiectivul său fiind de a asigura disponibilitatea permanentă a informațiilor privind siguranța prin crearea unui climat de încredere, în care persoanele să se simtă în siguranță pentru a raporta evenimentele. Această „cultură justă” este instituită prin principiile definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, cum ar fi protecția împotriva învinuirii și a sancționării (cu excepția abaterilor săvârșite cu intenție sau a comportamentului inacceptabil).

Acest sistem este completat de programul Data4Safety, care colectează, în mod voluntar, date complementare, cum ar fi datele privind zborurile, traficul și condițiile meteorologice. El oferă, de asemenea, capacități analitice consolidate. Data4Safety sprijină anticiparea riscurilor viitoare.

2.2. Managementul riscurilor în materie de siguranță la nivelul UE: procesul de elaborare și actualizare a Planului european pentru siguranța aviației

Până la cea de-a 11-a ediție (EPAS 2022-2026), EPAS a acoperit o perioadă de cinci ani și a fost publicat sub forma unui plan continuu cu actualizări anuale. Începând cu a 12-a ediție, intervalul de timp acoperit a fost redus la trei ani, pentru a-l alinia la perioada de referință a Planului mondial de siguranță a aviației. Prioritățile strategice din volumul I vor fi stabilite pentru perioada de referință de trei ani și vor fi evaluate la jumătatea perioadei pentru a se asigura faptul că rămân relevante. În concordanță cu articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139, volumul II al EPAS, în care sunt descrise acțiunile din cadrul EPAS, și volumul III, care conține portofoliile de riscuri în materie de siguranță repartizate pe domenii, vor continua să fie revizuite și actualizate anual.

Elaborarea planului, în ceea ce privește atât prioritățile strategice, cât și acțiunile, se bazează pe activitatea unor grupuri specifice de părți interesate, după cum urmează:

- organismul consultativ format din reprezentanți ai statelor membre (*Member States Advisory Body*, MAB) și organismul consultativ format din reprezentanți ai părților interesate (*Stakeholders Advisory Body*, SAB) oferă consiliere cu privire la prioritățile strategice;
- organismele tehnice/sectoriale (TeB, TeC, comitetele sectoriale reprezentând statele membre și, respectiv, sectorul de profil) oferă consiliere tehnică și operațională, precum și feedback cu privire la punerea în aplicare și
- activitatea de colaborare desfășurată de AESA cu partenerii săi în materie de siguranță (în special prin intermediul programului Data4Safety) sprijină dezvoltarea portofoliilor de riscuri în materie de siguranță.

Ciclul standard de programare al EPAS-ului prevede două etape distincte și în fiecare dintre acestea are loc o consultare specifică a părților interesate.

Etapa I:

- În prima etapă, prioritățile strategice derivate din Strategia UE în domeniul aviației și prioritățile în materie de siguranță stabilite prin procesul de SRM european sunt discutate și confirmate cu organismele consultative ale AESA (*Advisory Bodies*, AB-uri). MAB și SAB conduc activitățile de consolidare a contribuțiilor subcomitetelor lor din domeniu și pun la dispoziția AESA punctele de vedere ale statelor membre/ale sectorului de profil asupra priorităților. Această fază este inițiată o dată la trei ani, la începutul anului care precedă primul an al noii perioade de referință.

Etapa II:

- Pe baza priorităților convenite în materie de siguranță sunt definite sau actualizate obiectivele intermediare ale fiecărei acțiuni din cadrul EPAS, în concordanță cu procesul unic de programare al AESA. Se redactează apoi un proiect de EPAS, care este pus la dispoziția tuturor AB-urilor pentru formularea de observații detaliate. După consultarea AB-urilor și analizarea observațiilor, se consolidează proiectul final de EPAS, în care se integrează volumul III. Acest volum, care conține setul complet de portofolii de riscuri în materie de siguranță repartizate pe domenii, inclusiv o descriere a fiecărei probleme de siguranță care a fost identificată și considerată prioritară, este elaborat prin procesul de management european al riscurilor în materie de siguranță.

Proiectul final de EPAS, compus din toate cele trei volume, este apoi prezentat spre aprobare Consiliului de administrație (*Management Board*, MB) al AESA. După ce a fost aprobat formal de către MB, planul se publică pe site-ul AESA.

Mai multe informații despre elaborarea EPAS-ului, inclusiv despre aplicarea principiilor Comisiei privind o mai bună legislație și despre diferitele grupuri care contribuie la elaborarea EPAS-ului, pot fi găsite la următoarele adrese:

- [Cum este dezvoltat EPAS](#)
- [Grupuri de lucru și organisme care joacă un rol în EPAS](#)

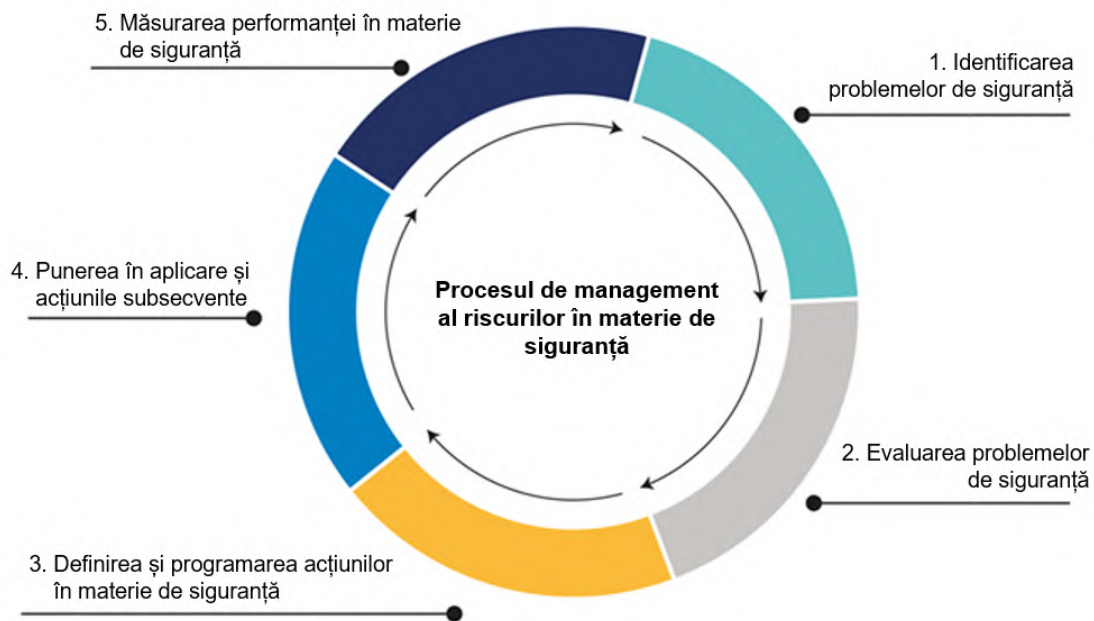
Prioritățile în materie de siguranță și acțiunile conexe din cadrul EPAS-ului sunt stabilite prin procesul de management european al riscurilor în materie de siguranță, în care sunt implicate statele membre, sectorul de profil, Comisia și AESA.

Procesul de management european al riscurilor în materie de siguranță

Principalele riscuri în materie de siguranță și acțiunile de reducere corespunzătoare care fac obiectul EPAS-ului sunt elaborate prin intermediul procesului de SRM european. Acesta cuprinde un set de procese prin care se urmăresc identificarea problemelor de siguranță și a măsurilor de atenuare a acestora, precum și monitorizarea punerii în aplicare. El implică analizarea datelor din diferite surse și colaborarea cu parteneri din domeniul siguranței aparținând atât autorităților aeronautice naționale, cât și industriei de sector (prin intermediul programului Data4Safety) și NOAS.

Procesul de SRM cuprinde cinci etape specifice:

Figura 2. Procesul de SRM european



Identificarea problemelor de siguranță: această activitate constituie prima etapă a procesului de SRM și se realizează prin analizarea datelor despre evenimentele și a altor informații legate de siguranță, precum și a informațiilor justificative, în colaborare cu partenerii în materie de siguranță, în special prin intermediul programului Data4Safety. Problemele de siguranță candidate sunt luate în considerare în mod formal de către agenție și fac ulterior obiectul unei evaluări preliminare a siguranței. Pe baza acestei evaluări se decide apoi dacă o problemă de siguranță candidată ar trebui să fie inclusă în mod formal în portofoliul relevant de riscuri în materie de siguranță sau să facă obiectul altor acțiuni. Se primesc recomandări din partea Data4Safety și a NoA. Această etapă a procesului are drept rezultat crearea portofoliilor de riscuri în materie de siguranță repartizate pe domenii. În cadrul portofoliilor se acordă prioritate atât principalelor domenii de risc, cât și problemelor de siguranță. Portofoliile de riscuri în materie de siguranță repartizate pe domenii sunt publicate împreună cu volumul III al EPAS-ului.

Evaluarea problemelor de siguranță: după ce a fost identificată și inclusă în portofoliul de riscuri în materie de siguranță, problema de siguranță face obiectul unei evaluări tehnice a siguranței. Evaluările de acest fel beneficiază de prioritate în cadrul portofoliului. Procesul de evaluare este coordonat de AESA și este sprijinit de Data4Safety și NoA. În plus, membrii grupului sunt încurajați să participe la evaluarea propriu-zisă. Această abordare bazată pe colaborare cu partenerii în materie de siguranță ai agenției este esențială pentru obținerea celor mai bune rezultate posibile. Toate acestea alcătuiesc împreună evaluarea problemelor de siguranță, din care reiese măsuri de reducere a riscurilor care ar putea fi incluse în EPAS.

Definirea și programarea acțiunilor în materie de siguranță: această etapă cuprinde o evaluare a impactului care va face obiectul unui document privind strategia de intervenție optimă (*Best Intervention Strategy*, BIS), document în care se definesc posibilele acțiuni de reducere a riscurilor, se evaluează implicațiile și beneficiile fiecărei acțiuni posibile și se formulează recomandări cu privire la acțiunea sau acțiunile optime de reducere a riscurilor, care urmează să fie preluate în EPAS. Prin combinarea evaluării problemelor de siguranță cu BIS, AB-urilor li se transmit apoi, în cadrul BIS și/sau al consultării referitoare la EPAS, propuneri formale de acțiuni de inclus în EPAS.

Există diferite tipuri de acțiuni de inclus în EPAS, cum ar fi sarcinile de reglementare (*Rulemaking Tasks*, RMT-uri), sarcinile de promovare a siguranței (*Safety Promotion Tasks*, SPT-uri) sau sarcinile statelor membre (*Member State tasks*, MST-uri). O descriere detaliată a tipurilor de acțiuni de inclus în EPAS și a modelelor aferente este disponibilă pe pagina consacrată EPAS-ului pe site-ul AESA:

- [Tipuri și modele de acțiuni EPAS](#)

După ce au fost discutate și convenite, acțiunile sunt incluse în următoarea ediție a EPAS-ului. Acțiunile care presupun costuri reduse sau care necesită o intervenție mai rapidă sunt deseori accelerate și apar în următoarea actualizare disponibilă a EPAS-ului, fără a fi nevoie de un BIS. În unele cazuri, sunt necesare măsuri de siguranță mai urgente, care ar putea fi realizate înainte de publicarea următorului EPAS. Bineînțeles, acestea nu sunt incluse în EPAS. Astfel de acțiuni ar putea include publicarea unui buletin de informare privind siguranța (*Safety Information Bulletin*, SIB) sau ar putea lua forma unor activități imediate de promovare a siguranței.

Punerea în aplicare și acțiunile subsecvente: următoarea etapă a procesului constă în punerea în aplicare a acțiunilor care au fost incluse în EPAS și în întreprinderea de acțiuni subsecvente.

AESA monitorizează punerea în aplicare la timp a acțiunilor pe baza indicatorilor-cheie de performanță definiți în contextul procesului unic de programare. Cu privire la progresele înregistrate se oferă cu regularitate feedback în cursul reuniunilor AB-urilor.

La articolul 8 din Regulamentul (UE) 2018/1139 se prevede că statele membre trebuie să includă în propriul plan național pentru siguranța aviației acțiunile și riscurile relevante identificate în EPAS și să furnizeze justificări când nu consideră că astfel de acțiuni ar avea relevanță pentru ele. În consecință, SPAS rămâne un instrument important pentru raportarea, de către statele membre, a punerii în aplicare a acțiunilor. Se așteaptă din partea statelor să își revizuiască SPAS-ul cel puțin o dată pe an și, când actualizarea anuală a SPAS-ului nu are loc, să păstreze evidențe privind punerea în aplicare a acțiunilor relevante identificate în EPAS, inclusiv justificări când nu consideră că astfel de acțiuni ar avea relevanță.

AESA evaluează cu regularitate punerea în aplicare a SSP-ului la nivelul fiecărui stat în parte, în cadrul activităților sale de standardizare a SYS. Prin evaluare se urmărește identificarea punctelor forte și a domeniilor în care se pot aduce îmbunătățiri, contribuind astfel la maturizarea în continuare a punerii în aplicare a SSP-ului în Europa, în vederea îndeplinirii obiectivelor stabilite în GASP și EPAS pentru o punere în aplicare efectivă a SSP-ului până în 2025. În acest sens este necesară o evaluare a proceselor și a rezultatelor planificării acțiunilor de siguranță la nivel național. În plus, acțiunile identificate în EPAS care sunt incluse și în EUR RASP vor fi supuse unor anchete anuale privind punerea în aplicare, gestionate de Biroul regional EUR al OACI. Rezultatele acestei monitorizări vor fi discutate în cadrul reuniunilor AB-urilor și, respectiv, al Grupului regional de experți în materie de siguranță (*Regional Expert Safety Group*, RESG) pentru Europa (EUR RESG).

Măsurarea performanței în materie de siguranță: etapa finală a procesului de SRM este măsurarea performanței în materie de siguranță. Aceasta este efectuată pentru a se monitoriza:

- (1) schimbările specifice rezultate din punerea în aplicare a acțiunilor de siguranță și
- (2) schimbările sistemice care ar fi putut avea loc în sistemul aviatic și care ar putea necesita acțiuni suplimentare.

Măsurarea performanței se realizează prin intermediul unui cadru de performanță a siguranței care monitorizează:

- (1) diferitele domenii, la nivel transversal, analizând, în același timp, principalele domenii de risc la nivel de domeniu și
- (2) problemele specifice de siguranță.

Raportul anual de evaluare a siguranței întocmit de AESA constituie revizuirea anuală a cadrului de performanță a siguranței. În raportul de evaluare se identifică tendințele în materie de siguranță și se evidențiază domeniile prioritare, principalele domenii de risc și problemele de siguranță. Din această etapă, procesul de SRM începe din nou. În ceea ce privește ASR, a se vedea secțiunea 2.3.3 pentru detalii suplimentare privind ASR-ul întocmit de AESA.

2.2.1 Planul european pentru siguranța aviației: dimensiunea internațională

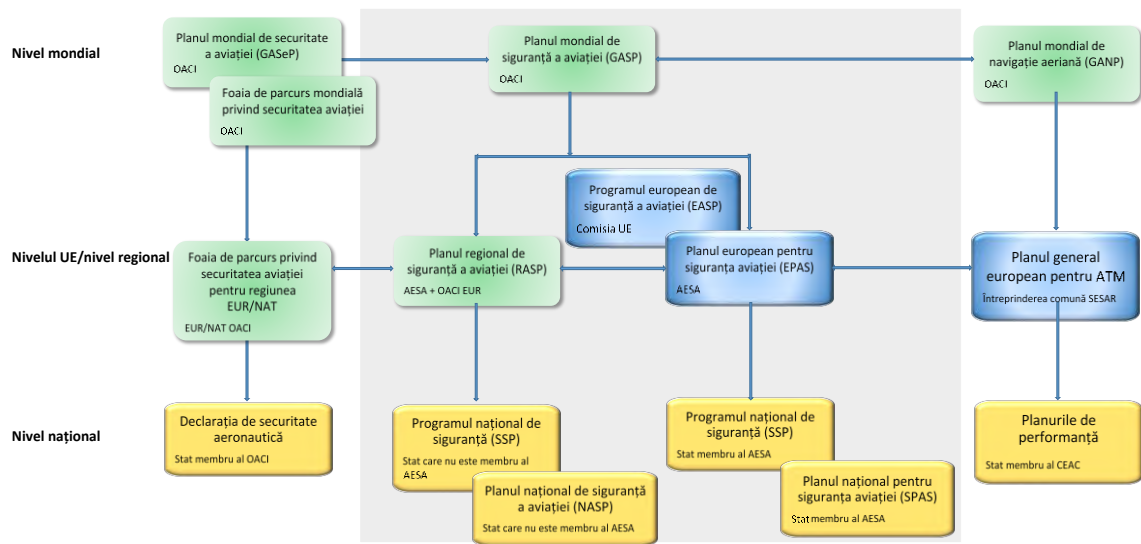
EPAS sprijină obiectivele și prioritățile din GASP. Scopul GASP este reducerea continuă a deceselor și a riscului de deces prin orientarea elaborării unei strategii armonizate de siguranță a aviației, precum și a elaborării și a punerii în aplicare a unor planuri regionale și naționale de siguranță a aviației. Un sistem aviatic sigur contribuie la dezvoltarea economică a statelor și a industriilor acestora. GASP promovează punerea în aplicare a sistemelor naționale de supraveghere a siguranței prin promovarea unei abordări bazate pe riscuri în ceea ce privește gestionarea siguranței, precum și a unei abordări coordonate a colaborării dintre state, regiuni și sectorul de profil. Pe lângă siguranța sistemică, GASP abordează categoriile mondiale cu grad ridicat de risc de evenimente (*Global High-Risk Categories of occurrences*, G-HRC-uri), care sunt considerate priorități mondiale în materie de siguranță. Aceste categorii au fost stabilite pe baza numărului efectiv de decese cauzate de accidente în trecut, a riscului ridicat de deces pe accident sau a numărului de accidente și incidente. Principalele domenii de risc identificate prin procesul de management european al riscurilor în materie de siguranță includ cele cinci G-HRC-uri, care sunt

- apropierea periculoasă față de sol;
- pierderea controlului în timpul zborului;
- evenimentele de tipul coliziunilor în zbor;
- ieșirea de pe pistă și
- incursiunea pe pistă.

În EPAS (a se vedea capitolul 17 din volumul III al EPAS) sunt identificate și alte domenii principale de risc, cum ar fi incendiile, fumul și presurizarea, avarierea la sol, coliziunea cu un obstacol în zbor, alte vătămări și securitatea.

Începând din 2017, Biroul regional al OACI pentru regiunea EUR/NAT și AESA colaborează pentru întocmirea unui plan regional de siguranță a aviației bazat pe EPAS. Primul EUR RASP a fost emis în ianuarie 2019. Grupul regional de experți în materie de siguranță pentru Europa (EUR RESG) este responsabil cu menținerea și monitorizarea EUR RASP. EUR RESG este coprezidat de AESA și de părțile interesate din sectorul de profil (în prezent IATA). EUR RESG raportează Grupului de planificare a sistemului aviatic în regiunea Europa (EASPG). În vreme ce indicatorii de performanță a siguranței din EPAS sunt stabiliți în cadrul managementului european al riscurilor în materie de siguranță, EUR RASP conține un set de indicatori și ținte de performanță a siguranței pentru regiunea EU care este derivat din obiectivele și țintele din GASP, pentru care OACI colectează date.

Figura 3. Relația dintre EASP, EPAS și alte programe și planuri



2.3. Monitorizarea performanței siguranței

Se consideră că performanța siguranței este rezultatul în materie de siguranță obținut de o regiune, un stat sau o organizație și evaluat prin mijloace cantitative și/sau calitative.

Nivelul de performanță care trebuie atins în materie de siguranță nu ar trebui să aibă un caracter obligatoriu, ci ar trebui, mai degrabă, să exprime ambiția Uniunii și a statelor sale membre în ceea ce privește siguranța aviației civile, astfel cum se prevede la articolul 6 din Regulamentul (UE) 2018/1139.

Notă:

La recomandarea statelor și a părților interesate din sectorul de profil, se propune eliminarea din ediția următoare a conceptului de nivel acceptabil de performanță a siguranței (*Acceptable Level of Safety Performance, AloSP*), astfel cum este definit în standardul 3.4.2.1 din doua ediția a anexei 19 a OACI. Se va pune în schimb în evidență nevoia ca performanța siguranței să fie monitorizată și gestionată activ pe baza unor indicatori care să reflecte obiectivele de siguranță.

Mai multe îndrumări privind managementul performanței siguranței, furnizate de AESA, sunt disponibile la următoarea adresă:

- [Orientări privind nivelul acceptabil de performanță în materie de siguranță \(AloSP\), managementul performanței în materie de siguranță și asigurarea siguranței.](#)

2.3.1 Acordul privind performanța siguranței în cadrul organizațiilor

Statele membre ale UE au responsabilitatea de a evalua periodic sistemul de management al organizațiilor, ceea ce presupune monitorizarea performanței siguranței în cadrul organizațiilor care se află în jurisdicția lor și pentru care este prevăzut un astfel de sistem de management. Nivelul de performanță a siguranței care trebuie atins ar trebui evaluat în raport cu obiectivele de siguranță, analizându-se și eficacitatea acțiunilor de reducere a riscurilor, iar pentru monitorizare ar trebui să se ia în considerare o combinație de indicatori bazați pe proces și indicatori bazați pe rezultate, derivați din obiectivele de siguranță.

Trebuie asigurată coerența obiectivelor de siguranță la nivel de stat [și anume, SSP/SPAS în conformitate cu articolele 7 și 8 din Regulamentul (UE) nr. 2018/1139] și la nivelul entităților reglementate, precum și în ceea ce privește monitorizarea acestor obiective. Monitorizarea se realizează prin procesele de management al performanței siguranței ale statului și ale organizațiilor, precum și prin intermediul supravegherii bazate pe riscuri/performanță. Această metodologie facilitează îmbunătățirea continuă a nivelului atins în materie de performanță a siguranței. Când respectivul nivel de performanță a siguranței nu este atins, statul și organizația au obligația să ia măsuri în colaborare pentru a îmbunătăți situația.

Gradul de maturitate în ceea ce privește monitorizarea performanței siguranței va crește în timp, pe măsură ce avansează punerea în aplicare și are loc un schimb regulat de informații pertinente între stat și organizațiile supravegheate.

În structura cadrului UE de management al siguranței există în prezent un domeniu pentru care sunt definite obiective explicite de performanță a siguranței: sistemul de performanță în domeniul SES ATM²⁸ a fost instituit la nivelul UE pentru a se contribui la dezvoltarea

28 Articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul-cadru), JO L 96,

durabilă a sistemului de transport aerian prin îmbunătățirea eficienței globale a serviciilor de navigație aeriană în cele patru domenii esențiale de performanță: siguranță, mediu, capacitate (întârziere) și rentabilitate. Sistemul prevede stabilirea de obiective de performanță la nivelul Uniunii pentru perioade de referință fixe de 3-5 ani în cele patru domenii-cheie de performanță. Statele membre trebuie să elaboreze planuri de performanță care să includă, la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian (*Functional Airspace Block*, FAB), obiective obligatorii conforme cu obiectivele de performanță de la nivelul Uniunii.

Pentru punerea în aplicare a sistemelor de performanță a ATM în cadrul cerului unic european, Comisia este asistată de organismul independent de evaluare a performanțelor desemnat prin Decizia de punere în aplicare 2014/672/UE a Comisiei²⁹.

2.3.2 Performanța siguranței în statele membre

Statelor membre ale UE li se aplică aceleași principii ca cele descrise în secțiunea 2.3.1: nivelul de performanță care trebuie atins în materie de siguranță ar trebui să fie evaluat în raport cu obiectivele de siguranță și ar trebui să se ia în considerare eficacitatea acțiunilor de atenuare care rezultă din managementul de stat al riscurilor în materie de siguranță în cadrul SSP și care sunt definite în SPAS [și anume articolele 7 și 8 din Regulamentul (UE) nr. 2018/1139], ținând seama în mod corespunzător de riscurile și acțiunile definite în EPAS ca fiind relevante pentru stat [a se vedea articolul 6 și articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1139].

La nivelul UE nu există niciun acord cu privire la performanța siguranței în statele membre, iar legislația UE nu prevede în prezent obiective specifice de performanță a siguranței pentru statele membre.

2.3.3 Raportul anual de evaluare a siguranței întocmit de AESA

Articolul 72 alineatul (7) din Regulamentul (UE) 2018/1139 indică faptul că pentru a informa publicul larg cu privire la nivelul global de siguranță a aviației civile din Uniune, agenția trebuie să publice anual, precum și atunci când circumstanțe deosebite impun acest lucru, un raport de evaluare a siguranței. Raportul de evaluare trebuie să conțină o analiză a situației generale a siguranței, formulată simplu și ușor de înțeles, și să indice dacă există riscuri sporite în materie de siguranță.

În plus, articolul 14 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 376/2014 indică faptul că agenția trebuie să includă informații cu privire la rezultatul analizei informațiilor menționate la alineatul (1) de la articolul respectiv în raportul anual privind siguranța menționat la articolul 72 alineatul (7) din Regulamentul (UE) 2018/1139, după cum urmează: „Comisia, agenția și autoritățile competente ale statelor membre colaborează și participă periodic la schimbul și analiza informațiilor cuprinse în Fișierul european centralizat.”

31.3.2004, p. 1, și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european, JO L 56, 25.2.2019, p. 1.

²⁹ Decizia de punere în aplicare 2014/672/EU a Comisiei din 24 septembrie 2014 privind prelungirea desemnării organismului de evaluare a performanțelor cerului unic european, JO L 281, 25.9.2014, p. 5.

În conformitate cu aceste cerințe, AESA publică din 2005 rapoarte anuale de evaluare a siguranței. Analiza prezentată în aceste evaluări oferă informații bazate pe date care sprijină procesul decizional necesar pentru EPAS. În ASR este prezentat un rezumat statistic al siguranței aviației în statele membre ale AESA și sunt identificate cele mai importante provocări în materie de siguranță cu care se confruntă în prezent aviația europeană.

Evaluarea conține portofolii de date pentru fiecare dintre domeniile aviației și se bazează pe activitatea din anii precedenți. Sunt prezentați factorii care cauzează și contribuie la evenimente, astfel cum au fost identificați în datele referitoare la evenimente și corelați cu principalele domenii de risc (sau principalele rezultate ale accidentelor) la care contribuie.

Analiza din cadrul ASR-ului se axează pe riscurile în materie de siguranță a aviației pe baza datelor referitoare la evenimente. Această activitate face parte din procesul continuu de SRM european. Ea facilitează dezvoltarea de portofolii de riscuri în materie de siguranță repartizate pe domenii și permite întocmirea unei liste a principalelor domenii de risc, pe baza cărora trebuie stabilite acțiunile prioritare pentru EPAS.

Ca și AESA, statele membre au, la rândul lor, obligația de a publica un raport anual de evaluare a siguranței. Într-adevăr, articolul 13 din Regulamentul (UE) nr. 376/2014 privind analiza evenimentelor și acțiunile subsecvente la nivel național indică faptul că, pentru a informa publicul cu privire la nivelul de siguranță în aviația civilă, fiecare stat membru are obligația să publice o analiză a siguranței cel puțin o dată pe an. Acest raport privind siguranța trebuie:

- (a) să conțină informații în formă agregată și care permit asigurarea anonimatului privind tipul de evenimente și informații legate de siguranță raportate prin intermediul sistemelor lor naționale de raportare obligatorie și voluntară;
- (b) să identifice tendințele;
- (c) să identifice măsurile adoptate.

2.4. Cerințele aplicabile autorităților și organizațiilor în materie de management al siguranței

Elaborarea normelor de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/1139 a dus la adoptarea a două seturi distincte de cerințe aplicabile autorităților, respectiv organizațiilor:

- a. Cerințele aplicabile autorităților țin seama în mod corespunzător de cele opt elemente critice ale unui sistem de supraveghere a siguranței, astfel cum sunt definite în apendicele 1 la anexa 19 la Convenția de la Chicago, sprijinind astfel punerea în aplicare a SSP-urilor și promovând în același timp obiectivul de standardizare prevăzut în Regulamentul (UE) 2018/1139. Ele includ, în plus, elemente care sunt esențiale pentru instituirea unui sistem de management al siguranței aviației cuprinzător la nivelul UE, care să conțină responsabilitățile UE și pe cele ale statelor membre în materie de management al siguranței.
- b. Cerințele aplicabile organizațiilor, în cele mai multe dintre domeniile aviației, includ cerințe generale consolidate pentru sistemele de management (al siguranței). Odată cu adoptarea, în 2021 și 2022, a normelor care impun sisteme de management în domeniul navigabilității inițiale și al menținerii navigabilității³⁰, cadrul de

³⁰ Navigabilitate inițială: Regulamentul delegat (UE) 2022/201 din 10.12.2021 și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/203 din 14.2.2022. Menținerea navigabilității: Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1963 din 8.11.2021.

reglementare al UE respectă capitolul 4 din anexa 19 la Convenția de la Chicago, în care sunt definite cerințele referitoare la SMS-uri. Cerințele aplicabile organizațiilor sunt concepute pentru a integra SARP-urile din anexa 19 a OACI în așa fel încât să se asigure compatibilitatea cu sistemele de management existente și să se încurajeze managementul integrat. Cerințele privind sistemul de management permit o flexibilitate de adaptare în funcție de mărimea, natura și complexitatea activităților organizațiilor aeronautice, precum și de modelul de afaceri pe care îl urmează acestea, asigurându-se astfel o aplicare proporțională.

Cerințele generale pentru sistemul de management vizează promovarea unui cadru unic de management al siguranței pentru toate organizațiile autorizate care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2018/1139. Pentru diferitele domenii tehnice, aceste cerințe generale aplicabile autorităților și organizațiilor sunt completate cu cerințe mai specifice (de exemplu, cerințe de monitorizare a datelor de zbor pentru operatorii aerieni).

În plus, aceste cerințe aplicabile autorităților și organizațiilor sunt modificate cu dispoziții specifice privind managementul securității informațiilor.

În plus față de aceste cerințe, Regulamentul (UE) nr. 376/2014 garantează că organizațiile și autoritățile competente identifică pericolele și gestionează riscurile de siguranță prin colectarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă. Începând din ianuarie 2023, acest regulament impune autorităților și AESA utilizarea ERCS (a se vedea secțiunea 2.1).

În 2019, a avut loc o evaluare a Regulamentului (UE) nr. 376/2014. Concluzia a fost că regulamentul continuă să fie relevant chiar în contextul evoluțiilor recente din sectorul aviației, cum ar fi creșterea rapidă a operațiunilor cu aeronave fără pilot la bord, precum și numărul tot mai mare de amenințări legate de securitatea cibernetică. Deși în urma evaluării s-a stabilit că regulamentul oferă suficientă flexibilitate pentru abordarea eficientă a unor astfel de evoluții, se recunoaște de asemenea că ar trebui să se aibă în vedere actualizarea Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1018 al Comisiei prin actualizarea listei de evenimente raportate în mod obligatoriu și a câmpurilor de date obligatorii, pentru a se permite mai bine culegerea de date referitoare la siguranță care provin din aceste noi domenii ale aviației.

3. ASIGURAREA SIGURANȚEI ÎN UNIUNEA EUROPEANĂ

3.1 Supravegherea siguranței³¹

Supravegherea siguranței în Uniunea Europeană include activități de supraveghere și monitorizare a organizațiilor care au fost aprobate de AESA și a celor aprobate de către statele membre. Ea include, de asemenea, monitorizarea statelor membre pentru a asigura punerea în aplicare corespunzătoare a legislației europene în materie de siguranță a aviației.

³¹ În sensul prezentului document, „supravegherea” se referă atât la supravegherea organizațiilor certificate de către autoritatea lor competentă, cât și la monitorizarea aplicării normelor în statele membre ale AESA, efectuată de AESA în contextul inspecțiilor de standardizare.

Supravegherea siguranței în UE este reglementată în principal de Regulamentul (UE) 2018/1139 și de normele de aplicare ale acestuia (a se vedea diagrama 1 pentru mai multe informații privind legislația aplicabilă).

3.1.1 *Monitorizarea aplicării normelor în statele membre*

Regulamentul de punere în aplicare (CE) nr. 628/2013 al Comisiei³² prevede metodele de lucru pentru efectuarea inspecțiilor de standardizare și pentru monitorizarea aplicării legislației relevante în materie de siguranță de către autoritățile competente ale statelor membre. Aceste inspecții de standardizare și acțiunile subsecvente sunt efectuate de AESA (a se vedea secțiunile [3.2.1](#) și [1.6.1](#)).

3.1.2 *Supravegherea organizațiilor certificate*

Supravegherea siguranței este o parte a procesului de management al siguranței care vizează asigurarea respectării efective a cerințelor de siguranță și a procedurilor conexe cuprinse în legislația Uniunii.

Supravegherea siguranței asigură faptul că sectorul european al aviației oferă un grad de siguranță conform celui definit de normele Uniunii. Responsabilitățile de supraveghere a siguranței pe care le au fiecare stat membru și AESA constituie, prin urmare, piatra de temelie pe care se bazează siguranța aviației și recunoașterea reciprocă a licențelor și certificatelor pe teritoriul Uniunii Europene.

Odată cu introducerea cerințelor aplicabile autorităților, această supraveghere include o monitorizare continuă a performanței organizațiilor în materie de siguranță care ia în considerare riscurile specifice care rezultă din activitățile acestora (a se vedea secțiunea [3.2.2](#)).

3.2 Direcționarea supravegherii domeniilor care suscită cele mai multe preocupări sau au cele mai mari nevoi, pe baza datelor de siguranță

3.2.1 *Direcționarea monitorizării statelor membre, pe baza datelor de siguranță*

La nivelul UE, inspecțiile de standardizare efectuate de agenție în statele membre urmează o abordare bazată pe riscuri, în cadrul căreia frecvența inspecțiilor, domeniul de aplicare și nivelul investigațiilor, precum și dimensiunea și componența echipei sunt adaptate la situația specifică din fiecare stat membru și din fiecare sector.

Această monitorizare se efectuează în mod continuu, vizează întregul sistem de aviație și este bazată pe riscuri, ținând seama de toate informațiile de care dispune AESA. În acest scop, AESA evaluează capacitatea autorităților competente de a-și îndeplini responsabilitățile de supraveghere a siguranței. Acest lucru implică colectarea și analizarea datelor, realizarea inspecțiilor necesare și monitorizarea constatărilor pentru a se asigura punerea în aplicare la timp a modificărilor și a măsurilor corective corespunzătoare.

Standardizarea este o parte a colectării datelor de siguranță la nivelul UE necesară pentru a se identifica pericolele și a se permite direcționarea, pe baza datelor de siguranță, a supravegherii domeniilor care suscită cele mai multe preocupări sau au cele mai mari nevoi.

Strategia de standardizare se concentrează asupra următoarelor domenii-cheie:

³² Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 628/2013 al Comisiei din 28 iunie 2013 privind metodele de lucru ale Agenției Europene de Siguranță a Aviației pentru efectuarea inspecțiilor de standardizare și pentru monitorizarea aplicării normelor din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 736/2006 al Comisiei (Text cu relevanță pentru SEE), JO L 179, 29.6.2013, p. 46.

- **Punerea în aplicare a unei abordări de monitorizare continuă:** Regulamentul (UE) nr. 628/2013 instituie un sistem de monitorizare a aplicării uniforme a normelor europene de siguranță a aviației, care ar trebui să fie extins la toate domeniile aviației.
- **Planificarea bazată pe riscuri a inspecțiilor de standardizare:** în cadrul abordării de monitorizare continuă, frecvența inspecțiilor, domeniul de aplicare și nivelul investigațiilor, precum și dimensiunea și componența echipei sunt adaptate la situația specifică din fiecare stat membru și din fiecare sector. Acest lucru duce la o utilizare mai flexibilă și mai eficientă a resurselor și la reducerea sarcinii pentru statele care obțin rezultate bune și, prin urmare, pot fi inspectate mai rar. Verificarea respectării normelor este integrată treptat în monitorizarea performanței sistemelor/proceselor, pentru a analiza eficacitatea sistemică a sistemelor de management ale autorităților competente și a programelor naționale de siguranță.
- **Integrarea activităților de standardizare ale AESA și a programului USOAP al OACI:** actualul acord de lucru promovează o mai strânsă cooperare și integrare a activităților între AESA și OACI. Dialogul permanent, schimbul de informații și de date, participarea la inspecțiile și auditurile celeilalte părți sunt instrumentele identificate în acest scop cu obiectivul ca atât standardele și cerințele UE, cât și cele ale OACI să fie respectate, pe cât posibil, printr-o singură procedură integrată.
- **Includerea evaluărilor punerii în aplicare a Programului național de siguranță în domeniul de aplicare al standardizării efectuate de AESA:** din 2022 se recurge la inspecții de standardizare și pentru a se evalua punerea în aplicare efectivă a programelor naționale de siguranță ale statelor membre și a planurilor naționale aferente pentru siguranța aviației. În conformitate cu abordarea bazată pe performanță adoptată de OACI, care promovează și sprijină punerea în aplicare treptată a SSP, AESA evaluează nivelul de implementare a SSP utilizând cele cinci niveluri de maturitate definite în metodologia de evaluare a punerii în aplicare a programului național de siguranță al OACI (SSPIA).
- **Implicarea personalului autorităților competente în activitățile de standardizare:** obiectivul este realizarea unei standardizări proactive și promovarea unui nivel adecvat de calificare a personalului în întreaga Europă. În plus, reuniunile de standardizare oferă un cadru pentru a conveni asupra unei înțelegeri comune a cerințelor, a formula interpretări și a face schimb de bune practici, sprijinind astfel punerea în aplicare uniformă a normelor.
- **Consolidarea mecanismului de feedback în materie de reglementări:** mecanismul de feedback actual este în curs de simplificare și consolidare pentru a evalua în mod sistematic eficacitatea normelor și a integra rezultatul activităților de standardizare în activitățile de management al siguranței, de legiferare și de promovare a siguranței.

3.2.2 *Direcționarea supravegherii sectorului de profil, pe baza datelor de siguranță*

Conform cerințelor aplicabile autorităților, cuprinse în dreptul UE, trebuie să se elaboreze un program de supraveghere în care să se țină cont de natura specifică a organizației, de complexitatea activităților sale și de rezultatele activităților anterioare de certificare și/sau de supraveghere și care să se bazeze pe evaluarea riscurilor asociate. Începând din 2023, aplicarea ERCS de către autoritatea competentă în cazul evenimentelor raportate de organizații va sprijini evaluarea riscurilor asociate.

Autoritatea trebuie să scurteze ciclul de planificare a supravegherii dacă există dovezi că performanța siguranței și gradul de îndeplinire a normelor de către organizație au scăzut. Dacă organizația demonstrează un nivel ridicat de performanță a siguranței și de îndeplinire a

normelor, autoritatea poate să lungească ciclul de planificare a supravegherii. O astfel de direcționare a supravegherii bazată pe riscuri și pe performanță asigură faptul că resursele de supraveghere disponibile atât în statele membre, cât și în AESA sunt utilizate în cel mai eficient mod.

În plus, o supraveghere efectuată în funcție de riscuri și de performanță încurajează o gândire specifică managementului siguranței, vizează capacitarea organizațiilor să gestioneze riscuri care nu sunt abordate în reglementări și stimulează punerea în aplicare efectivă a managementului siguranței printr-o posibilă reducere a sarcinilor de supraveghere. O astfel de supraveghere sprijină, așadar, punerea în aplicare efectivă a dispozițiilor referitoare la sistemul de management prevăzute în normele de punere în aplicare destinate organizațiilor.

AESA sprijină direcționarea pe bază de date de siguranță a supravegherii sectorului de profil prin enumerarea și descrierea principalelor riscuri și probleme de siguranță aplicabile în fiecare domeniu, în cadrul EPAS-ului. Practicile de supraveghere pe bază pe riscuri au fost puse și la dispoziția statelor membre și sunt discutate cu regularitate cu TeB pentru managementul siguranței³³.

33 [Model de raport, oferit de AESA \(europa.eu\)](#).

4. PROMOVAREA SIGURANȚEI ÎN UNIUNEA EUROPEANĂ³⁴

Promovarea siguranței reprezintă o parte esențială a unui program de siguranță și a unui management eficient al siguranței. Riscurile de siguranță pot fi reduse prin mărirea gradului de informare cu privire la lecțiile învățate în domeniul siguranței, prin transmiterea celor mai bune practici și prin explicarea procedurilor și a normelor de siguranță. În sistemul de aviație european, aceasta face parte din menținerea unei bune culturi a siguranței.

Când este posibil, promovarea siguranței este utilizată drept alternativă ușoară și eficace la reglementare și supraveghere. Ea sprijină o mai bună înțelegere a reglementărilor UE în domeniul aviației civile și oferă mai multe informații privind datele operative și rezultatele analizelor în materie de siguranță. Strategia oferă informații continue cu privire la o gamă largă de subiecte de siguranță la nivel de domeniu, conținutul tehnic fiind adaptat la publicul țintă (un conținut specializat pentru profesioniști și un conținut de bază pentru publicul larg). Pentru difuzarea de mesaje referitoare la siguranță se recurge la o gamă largă de instrumente de comunicare, inclusiv la mijloace de comunicare socială.

Promovarea siguranței implică activități generale sau specifice de comunicare și difuzare a informațiilor privind siguranța către părțile interesate din domeniul aviației. Activitatea se bazează pe procesul de management european al riscurilor în materie de siguranță, proces în cadrul căruia se analizează datele și se generează acțiuni de reducere a riscurilor în materie de siguranță, conform descrierii din [capitolul 2](#).

O serie de activități de promovare a siguranței sunt realizate de către statele membre la nivel național și sunt detaliate în programele naționale de siguranță. Activitatea de promovare este coordonată de AESA prin intermediul Rețelei de promovare a siguranței, instituită sub forma unui parteneriat voluntar între AESA, statele membre și alte organizații din domeniul aviației. Obiectivul Rețelei de promovare a siguranței este de a îmbunătăți siguranța aviației în Europa prin oferirea unui cadru de colaborare în activitățile de promovare a siguranței în toate statele membre.

În interesul reciproc și într-un scop comun, membrii Rețelei de promovare a siguranței fac schimb de informații, coordonează activități, cooperează și desfășoară activități comune, colaborând în vederea măririi capacității de realizare de activități, inclusiv în ceea ce privește conceperea, redactarea, publicarea, traducerea și difuzarea de informații privind siguranța. De asemenea, Rețeaua de promovare analizează posibilitatea unor instrumente comune și dezvoltă mijloace de măsurare a eficacității produselor de promovare a siguranței care au fost difuzate.

La nivel european, majoritatea activităților de promovare a siguranței sunt conduse și coordonate de AESA. În acest context, AESA a creat o activitate de programare integrată prin care se asigură că activitățile de reglementare și de promovare a siguranței abordează riscurile de siguranță în cel mai eficient mod posibil, completându-se reciproc în anumite domenii. În acest context, AESA creează pachete specifice de promovare a siguranței europene, în funcție de domeniul operațional și de subiectele de siguranță care sunt promovate, în scopul de a spori impactul produselor de promovare a siguranței. AESA utilizează în acest sens marca „Together4Safety” pentru activitățile profesionale de aviație comercială și marca „The Aviator’s Club” pentru aviația generală cu piloți privați. În paralel, se consolidează activitățile de parteneriat pentru siguranță cu toată gama de părți interesate operaționale la nivel de domeniu, acoperindu-se operațiunile aeriene comerciale (inclusiv aerodromurile și ATM),

34 <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>.

aeronaivele cu aripi rotative, aviația generală și dronele. Știindu-se că diferitele părți interesate din domeniul aviației au nevoi foarte diferite în ceea ce privește canalele de informare și comunicare, prin abordarea bazată pe domeniu se asigură că promovarea siguranței poate satisface nevoilor specifice ale fiecărei părți a comunității aviatice. Fiecărui domeniu îi este consacrată o parte pe site-ul AESA, iar primele trei au site-uri ale comunității proprii, în vederea consolidării coordonării cu părțile interesate.

La începutul anului 2019, AESA a lansat o nouă strategie de promovare a siguranței, care adoptă o abordare din ce în ce mai proactivă a modului în care AESA comunică cu comunitatea aviatice europeană. Prin intermediul „Together4Safety” și al „Aviator’s Club” (pentru aviația generală), AESA vizează să fie un lider în promovarea siguranței în Europa și în întreaga lume, având o marcă recunoscută care creează interes și implicare și care contribuie la îmbunătățirea siguranței.

4.1 Activitățile desfășurate la nivelul UE

4.1.1 Comunicarea în materie de securitate

Transmiterea de informații privind siguranța contribuie la o cultură solidă a siguranței. Produsele de comunicare în materie de siguranță în Uniunea Europeană includ rapoarte privind analizele de siguranță; buletine informative, pliante și postere; materiale audiovizuale; seturi de instrumente, manuale și ghiduri; planuri și programe; ateliere și alte evenimente în domeniul siguranței. Pentru fiecare sarcină se creează o până de promovare a siguranței, care combină cele mai eficace pachete de obiective de atins pentru tema de siguranță avută în vedere. Obiectivele de atins sunt promovate prin mijloace de comunicare socială, precum și prin intermediul partenerilor cu care colaborează AESA, pentru a se maximiza raza de acțiune a mesajelor referitoare la siguranță.

4.1.1.1 Comunicarea obligatorie în materie de siguranță

Regulamentul (UE) 2018/1139 prevede obligația AESA de a publica un [Raport anual privind siguranța](#)³⁵, pentru a informa publicul cu privire la nivelul general al siguranței în domeniul aviației civile. În raportul anual de evaluare a siguranței se prezintă informații cu privire la siguranța aviației civile la nivel european și mondial (a se vedea [secțiunea 2.3.3](#)).

Regulamentul (UE) nr. 996/2010 prevede înființarea unei baze de date care să conțină recomandări privind siguranța. Această bază de date este accesibilă publicului [online](#)³⁶.

4.1.1.2 Comunicarea facultativă în materie de siguranță

AESA publică [Buletine informative privind siguranța \(Safety Information Bulletins, SIBs\)](#)³⁷ pentru a informa părțile interesate. SIB-urile sunt puse la dispoziția publicului și sunt revizuite și actualizate cu regularitate. Agenția publică, de asemenea, o analiză a progreselor realizate cu privire la aplicarea [recomandărilor de siguranță](#)³⁸.

35 <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>.

36 <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsrts/default.asp>.

37 <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>.

38 <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>.

4.1.1.3 Atelierele și conferințele organizate în domeniul siguranței

AESA desfășoară campanii de siguranță pentru a aborda problemele specifice de siguranță care au la bază evenimentele, riscurile de siguranță identificate, problemele emergente sau auditurile de siguranță.

De asemenea, AESA organizează în mod regulat ateliere și conferințe care au scopul de a disemina informații privind siguranța la nivel european și de a oferi ocazia de a purta discuții pe subiecte legate de siguranță, inclusiv rezultatele inspecțiilor. În plus, agenția organizează anual o conferință pe tema siguranței.

Comisia organizează cu regularitate conferințe și seminare pe teme legate de siguranța aviației. În plus, ea organizează ateliere și activități care vizează să sprijine diseminarea și înțelegerea corespunzătoare a anumitor norme de siguranță, cum ar fi Regulamentele (UE) nr. 376/2014 și (UE) nr. 996/2010.

4.1.1.4 Informațiile online

O gamă largă de informații și de documente sunt puse la dispoziția publicului pe [site-ul web al AESA](#)³⁹ și pe site-ul Comisiei Europene dedicat [politicii europene de siguranță a aviației](#)⁴⁰.

În plus, sunt utilizate frecvent rețele cu acces limitat în vederea schimbului de informații privind siguranța între AESA, Comisie și statele membre, precum și cu sectorul de profil.

4.2 Formarea la nivelul UE

În UE, activitățile de formare includ organizațiile din sectorul aviației care sunt implicate în punerea în aplicare a Programului european de siguranță a aviației: autoritățile naționale competente din statele membre, autoritățile responsabile cu investigațiile în materie de siguranță și sectorul de profil.

În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014, Comisia și agenția trebuie să sprijine statele membre furnizând o pregătire corespunzătoare.

În temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139, organizațiile și autoritățile competente sunt responsabile cu menținerea nivelului de pregătire al personalului lor, în așa fel încât nivelul de competență al acestora să asigure îndeplinirea corespunzătoare a sarcinilor lor. În plus, autoritățile competente sunt obligate să faciliteze îndeplinirea de către organizații a obligațiilor lor de a pune în aplicare un sistem de management, oferind programe educaționale sau de pregătire relevante, acolo unde este fezabil sau adecvat.

Totodată, sunt în curs de dezvoltare noi capacități de pregătire pentru a garanta că toate persoanele implicate au competențe adecvate pentru a asigura punerea în aplicare cu succes a abordării bazate pe performanță.

AESA depune eforturi pentru a menține un nivel ridicat de cunoștințe și competență, rămânând în același timp la curent cu ultimele evoluții din aviație, înregistrate în domeniile sale de activitate. AESA dezvoltă și furnizează cursuri de formare pentru angajații săi și pentru personalul autorităților competente din statele membre.

39 <http://easa.europa.eu/>.

40 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm.

De asemenea, agenția a elaborat și menține un sistem de examinare online prin intermediul site-ului, cu ajutorul unei baze de întrebări. Acest serviciu este oferit în mod voluntar studenților organizațiilor de pregătire sau studenților autodidacți printr-un sistem de centre de examinare, care oferă posibilitatea de a primi un certificat.

De asemenea, AESA oferă asistență autorităților partenere în vederea îndeplinirii obligațiilor lor internaționale (de exemplu, reglementările OACI, cele ale UE) și pune în aplicare proiectele de cooperare ale UE în sectorul aviației civile în mai multe regiuni ale lumii, inclusiv țările vecine ale UE, regiunea Asia-Pacific, Africa și America Latină.

LISTĂ DE ACRONIME

AB	Organism consultativ
ACAS	Sistem de evitare a coliziunii în zbor
ALoSP	Nivel acceptabil de performanță a siguranței
AMC	Mijloace acceptabile de conformare
AMS	Serviciu de gestionare a platformei
ANS	Servicii de navigație aeriană
AOC	Certificat de operator aerian
ASR	Raport anual de evaluare a siguranței
ATM	Management al traficului aerian
BIS	Strategie de intervenție optimă
RB	Regulament de bază
CAEP	Comitetul pentru protecția mediului în domeniul aviației (OACI)
CAMO	Organizație de management al continuității navigabilității – anexa Vc (partea CAMO) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei
CAO	Organizație cu privilegii combinate în materie de navigabilitate – anexa Vd (partea CAO) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei
CC	Echipaj de cabină – anexa V (partea CC) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei
CS	Specificație de certificare
DAT	Furnizori de date – anexa VII la Regulamentul (UE) 2017/373
RD	Regulament delegat
DS	Specificație detaliată
DTO	Organizație de pregătire declarată
AESA	Agencia Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației
EASP	Programul european de siguranță a aviației
EASPG	Grupul de planificare a sistemului aviatic în regiunea Europa

	(OACI)
ECCAIRS	Centrul European de Coordonare a Sistemelor de raportare a accidentelor și incidentelor
ECDC	Centrul European de Prevenire și Control al Bolilor
ECHA	Agenția Europeană pentru Produse Chimice
ECR	Fișierul european centralizat
AEM	Agenția Europeană de Mediu
AELS	Asociația Europeană a Liberului Schimb
ENCASIA	Rețeaua europeană a autorităților de investigații pentru siguranța aviației civile
EPAS	Planul european pentru siguranța aviației
ETS	Sistem de comercializare a certificatelor de emisii (UE)
UE	Uniunea Europeană
EUR RASP	Planul regional de siguranță a aviației pentru Europa (OACI)
EUR RESG	Grupul regional de experți în materie de siguranță pentru Europa (OACI)
EUR/NAT	Regiunea Europa/Atlanticul de Nord (Biroul regional al OACI)
EVT	Sarcină de evaluare (EPAS)
FAB	Bloc funcțional de spațiu aerian
FSTD	Echipament de pregătire sintetică pentru zbor
GANP	Planul mondial de navigație aeriană
GASeP	Planul mondial de securitate a aviației
GASP	Planul mondial de siguranță a aviației (OACI)
G-HRC-uri	Categoriile mondiale cu grad ridicat de risc de evenimente
GM	Material de îndrumare
IATA	Asociația Internațională de Transport Aerian
OACI	Organizația Aviației Civile Internaționale
RPA	Regulament de punere în aplicare

LUC	Certificat de operator UAS ușor
MAB	Organism consultativ format din reprezentanți ai statelor membre
MB	Consiliu de administrație
MST	Sarcină a statului membru (EPAS)
NASP	Planul național de siguranță a aviației
NCA	Autoritate națională competentă
NCC	Operațiuni aeriene necomerciale efectuate cu aeronave motorizate complexe – anexa VI (partea NCC) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei
NoA	Rețea de analiști în domeniul siguranței aviației
Partea 21	Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 – Certificarea aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și a organizațiilor de proiectare și producție
Partea 145	Anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 – Autorizații acordate organizațiilor de întreținere
Partea 147	Anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 – Cerințe pentru organizațiile de pregătire în domeniul întreținerii
Partea 26	Anexa I la Regulamentul (UE) 2015/640 – Specificații de navigabilitate suplimentare pentru operațiuni
Partea 66	Anexa III la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 – Personalul de certificare a întreținerii
Partea AIS	Anexa VI la Regulamentul (UE) 2017/373 – Cerințe specifice aplicabile furnizorilor de servicii de informare aeronautică
Partea ARA	Anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 – Cerințe aplicabile autorităților pentru personalul navigant
Partea ARO	Anexa II la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 – Cerințe aplicabile autorităților pentru operațiunile aeriene
Partea ART	Anexa 2 la Regulamentul (UE) nr. 452/2014 – Cerințe aplicabile autorităților în ceea ce privește autorizarea operatorilor din țări terțe
Partea ASM	Anexa X la Regulamentul (UE) 2017/373 – Cerințe specifice aplicabile furnizorilor de management al spațiului aerian
Partea ATFM	Anexa IX la Regulamentul (UE) 2017/373 – Cerințe specifice aplicabile furnizorilor de management al fluxului de trafic aerian

Partea ATM/ANS.AR	Anexa II la Regulamentul (UE) 2017/373 – Cerințe aplicabile autorităților competente — Supravegherea serviciilor și a altor funcții ale rețelei ATM
Partea ATM/ANS.OR	Anexa III la Regulamentul (UE) 2017/373 – Cerințe comune aplicabile furnizorilor de servicii
Partea ATS	Anexa IV la Regulamentul (UE) 2017/373 – Cerințe specifice aplicabile furnizorilor de servicii de trafic aerian
Partea BFCL	Anexa III la Regulamentul (UE) 2018/395 – Cerințe pentru acordarea licențelor de echipaj de zbor pentru baloane
Partea BOP	Anexa II la Regulamentul (UE) 2018/395 – Operațiuni aeriene cu baloane
Partea CAMO	Anexa Vc la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 – Organizații de management al continuității navigabilității
Partea CNS	Anexa VIII la Regulamentul (UE) 2017/373 – Cerințe specifice aplicabile furnizorilor de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere
Partea DAT	Anexa VII la Regulamentul (UE) 2017/373 – Cerințe specifice aplicabile furnizorilor de servicii de date
Partea DEF	Anexa I la Regulamentul (UE) 2018/395 – Definiții (baloane) Anexa I la Regulamentul (UE) 2018/1976 – Definiții (planoare)
Partea FCL	Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 – Licențierea echipajului de zbor
Partea FPD	Anexa XI la Regulamentul (UE) 2017/373 – Cerințe specifice aplicabile furnizorilor de servicii de proiectare a procedurilor de zbor
Partea M	Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 – Cerințe de menținere a navigabilității
Partea MED	Anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 – Cerințe privind certificarea medicală a piloților, aptitudinea din punct de vedere medical a echipajului de cabină, certificarea examinatorilor aeromedicali și calificarea medicilor generaliști și a medicilor specialiști în medicina muncii
Partea MET	Anexa V la Regulamentul (UE) 2017/373 – Cerințe specifice aplicabile furnizorilor de servicii meteorologice
Partea ML	Anexa Vb la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 – Cerințe „ușoare” de menținere a navigabilității
Partea NCC	Anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 – Operațiuni

	aeriene necomerciale efectuate cu aeronave motorizate complexe
Partea NCO	Anexa VII la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 – Operațiuni aeriene necomerciale cu alte aeronave decât cele motorizate complexe
Partea NM	Anexa XII la Regulamentul (UE) 2017/373 – Cerințe specifice aplicabile administratorului rețelei
Partea ORA	Anexa VII la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 – Cerințe aplicabile organizațiilor pentru personalul navigant
Partea ORO	Anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 – Cerințe aplicabile organizațiilor pentru operațiunile aeriene
Partea PERS	Anexa XIII la Regulamentul (UE) 2017/373 – Cerințe aplicabile furnizorilor de servicii referitoare la pregătirea personalului și la evaluarea competențelor
Partea SAO	Anexa II la Regulamentul (UE) 2018/1976 – Operațiuni aeriene cu planoare
Partea SFCL	Anexa III la Regulamentul (UE) 2018/1976 – Cerințe pentru acordarea licențelor de echipaj de zbor pentru planoare
Partea SPA	Anexa V la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 – Aprobări specifice
Partea SPO	Anexa VIII la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 – Operațiuni specializate
Partea T	Anexa Va la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 – Menținerea navigabilității aeronavelor înmatriculate într-o țară terță care sunt operate de operatori din UE sau de operatori cu reședința în UE
Partea TCO	Anexa 1 la Regulamentul (UE) nr. 452/2014 – Operatori din țări terțe
PCG	Grupul de coordonare a programelor (OACI)
C&I	Cercetare și inovare
REACH	Înregistrarea, evaluarea, autorizarea și restricționarea substanțelor chimice
RES	Sarcină de cercetare (EPAS)
RMT	Sarcină de reglementare (EPAS)
RSOO	Organizația regională de supraveghere a siguranței
SAB	Organism consultativ format din reprezentanți ai părților interesate

SAFA	Evaluarea siguranței aeronavelor străine
SARP-uri	Standarde și practici recomandate (OACI)
SERA	Reguli europene standardizate ale aerului – Regulamentul (UE) nr. 923/2012
SES	Cerul unic european
SESAR	Proiectul de cercetare privind ATM în contextul Cerului unic european
SIA	Autoritate de investigații pentru siguranța aviației
SIB	Buletin de informare privind siguranța
SMS	Sistem de management al siguranței
SPAS	Planul național pentru siguranța aviației
SPI	Indicator de performanță a siguranței
SPN	Rețeaua de promovare a siguranței
SPT	Sarcină de promovare a siguranței (EPAS)
SRIS	Sistem de informare cu privire la recomandările privind siguranța
SRM	Management al riscurilor în materie de siguranță
SSP	Programul național de siguranță
SSPIA	Evaluarea punerii în aplicare a programului național de siguranță
SYS 2.0	Inspecție de standardizare în domeniul „Factori sistemici de facilitare a managementului siguranței” (SYS). 2.0 denotă etapa a II-a, în care sfera inspecției inițiale este extinsă pentru a cuprinde și evaluarea punerii în aplicare efective a SSP-ului și a SPAS-ului.
TCO	Operator dintr-o țară terță
TeB	Organism tehnic (suborganism al MAB)
TeC	Comitet tehnic (suborganism al SAB)
TFUE	Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
UAS	Sistem de aeronave fără pilot la bord
USOAP	Program universal de auditare a supravegherii siguranței (OACI)
USSP	Furnizor de servicii U-space

