

Bruxelles, 25 noiembrie 2014
(OR. en)

15733/14

Dosar interinstituțional:
2013/0187 (COD)

AVIATION 218
CODEC 2291

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236
Nr. doc. Csie:	11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072
Subiect:	<i>Pregătirea reuniunii Consiliului (<u>Transporturi, Telecomunicații și Energie</u>) din 3 decembrie 2014</i> Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 în domeniul aerodromurilor, gestionării traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană - SES II+, Regulamentul AESA - Abordare generală

I. INTRODUCERE

La 12 iunie 2013, Comisia a transmis Consiliului și Parlamentului European două propuneri legislative pentru actualizarea regulamentelor privind cerul unic european și pentru accelerarea punerii în aplicare a acestora. Pachetul SES II + vizează îmbunătățirea competitivității sistemului european de transport aerian și dezvoltarea în continuare a inițiativei privind cerul unic european lansate în 2004. Obiectivul general al inițiativei privind SES este de a îmbunătăți standardele actuale de siguranță a traficului aerian, de a contribui la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și de a îmbunătăți performanța globală a sistemului european de management al traficului aerian (ATM) și a serviciilor de navigație aeriană (ANS).

În acest context, reformarea celor patru regulamente privind SES II existente (propunere de reformare) și modificările la Regulamentul de instituire a Agenției Europene de Siguranță a Aviației (propunerea privind AESA) ar face mai simplu cadrul legislativ, ar înlătura suprapunerile din normele curente, ar îmbunătăți sistemul de supraveghere și ar revizui normele existente cu obiectivul de a se îmbunătăți în general performanțele managementului traficului aerian. Problemele principale abordate de propuneri sunt eficiența insuficientă a serviciilor de navigație aeriană și fragmentarea sistemului de management al traficului aerian (ATM).

Mai precis, obiectivele modificărilor din propunerea privind AESA sunt alinierea domeniului de aplicare actual al Regulamentului privind AESA la cadrul legislativ privind SES, înlăturarea neconcordanțelor dintre cele două și incorporarea conceptelor de interoperabilitate din cadrul SES. De asemenea, propunerea actualizează Regulamentul privind AESA, ținând cont de evoluțiile recente din cadrul programului de cercetare SESAR, și o armonizează cu declarația comună și cu abordarea comună a Parlamentului European, a Consiliului și a Parlamentului European și a Comisiei privind agențiile descentralizate (abordarea comună).

II. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI

La 2 septembrie 2013, Comisia a prezentat Grupului de lucru pentru aviație propunerile privind pachetul SES II + și evaluarea impactului acestora. În reacțiile lor, majoritatea delegațiilor au evaluat propunerile ca fiind premature, ținând cont că punerea în aplicare a pachetului legislativ precedent nu a reușit încă să își demonstreze întregul potențial. De asemenea, acestea au accentuat asupra faptului că schimbările frecvente în structura actuală a SES riscă să producă rezultate contraproductive, în contradicție cu obiectivul general de eficiență. În plus față de opiniile negative exprimate de statele membre, examinarea detaliată a pachetului SES 2 + la nivelul grupului de lucru a început doar în mandatul președinției italiene, în iulie 2014, lucrările privind cele două propuneri legislative desfășurându-se în paralel.

Pentru a înregistra progrese rapide în privința întregului pachet SES 2+, Președinția a urmat o abordare limitată în legătură cu Regulamentul privind AESA și a examinat doar acele articole ale propunerii care au o legătură directă cu propunerea de reformare privind SES. Delegațiile au salutat abordarea punctuală și orientată către rezultate a Președinției, evaluând, de asemenea, că se așteaptă din partea Comisiei să prezinte pe parcursul anului 2015 o propunere separată privind revizuirea Regulamentului privind AESA în integralitatea acestuia. Acestea au considerat că unele aspecte fundamentale legate de statutul și rolul agenției, precum numele și structura de finanțare a acesteia, ar trebui să fie examinate în contextul mai larg al responsabilităților agenției și nu doar din punctul de vedere al ATM, principalul centru de interes al pachetului SES II +.

Planificata revizuire a Regulamentului privind AESA va oferi ocazia de a se realiza examinarea profundă a acestor preocupări fundamentale mai extinse. Prin urmare, proiectul de abordare generală din anexă acoperă doar o selecție de articole și, în rest, nu ține cont de propunerea Comisiei.

III. OBSERVAȚII GENERALE

În general, statele membre au salutat intenția Comisiei de a simplifica și de a clarifica actualul cadru legislativ al inițiativei privind cerul unic european și au sprijinit alinierea Regulamentului privind AESA la dispozițiile propunerii de reformare privind SES. Un set de norme raționalizat, uniform, în special în ceea ce privește reglementările tehnice, precum interoperabilitatea și certificarea în domeniul ATM/ANS oferă valoare adăugată prin eliminarea suprapunerilor din cadrul Regulamentului privind SES. Acestea delimitează cu claritate reglementarea economică a SES inclusă în propunerea de reformare, începând cu aspectele tehnice ale SES în care agenția are un rol specific de asigurare a reglementării și supravegherii activităților privind ATM/ANS.

În continuarea lucrărilor intensive desfășurate la nivelul grupului de lucru, la 21 noiembrie 2014, Comitetul Reprezentanților Permanenți a examinat și a aprobat textul proiectului de abordare generală. Cu această ocazie, ES a cerut din partea Comisiei precizări privind aplicabilitatea propunerii privind AESA la aeroporturi, în special la aeroportul Gibraltar, și și-a condiționat poziția de o declarație a Comisiei în această privință. Serviciile Comisiei au confirmat că propunerea privind AESA nu acoperă ca atare aeroporturile și s-a angajat să introducă o declarație relevantă în procesul verbal al Consiliului.¹

În continuare se face o trecere în revistă a lucrărilor desfășurate, iar corecturile minore la text sunt marcate prin caractere aldine și prin marcajul [...].

UK păstrează în continuare o rezervă de examinare parlamentară cu privire la propunere.

IV. OBSERVAȚII PRIVIND CHESTIUNI SPECIFICE

a) Aspecte militare

Comisia a propus să se extindă domeniul de aplicare al Regulamentului privind AESA pentru a se asigura că furnizorii de servicii militare respectă normele de trafic aerian civil atunci când furnizează servicii traficului civil. De la începutul discuțiilor, domeniul de aplicare modificat s-a confruntat cu o rezistență puternică din partea statelor membre, care au considerat că introducerea explicită a comunității militare în cadrul normelor SES nu respectă independența acestora în materie de reglementare. În urma unui extins schimb de opinii cu experții militari ai statelor membre și cu Agenția Europeană de Apărare, la 14 octombrie 2014, Președinția a concluzionat că domeniul de aplicare al Regulamentului privind AESA va rămâne nemodificat, iar obligația existentă a armatei de a asigura un nivel de siguranță cel puțin la fel de eficace ca cerințele esențiale aplicate furnizorilor de servicii civile va continua să se aplice.

¹ O declarație similară se făcuse deja la momentul adoptării ultimei modificări la Regulamentul privind AESA, Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 (conform documentului 12955/09 ADD 1).

b) Certificările și declarațiile pentru interoperabilitate

Furnizarea de servicii de navigație aeriană face obiectul certificării de către AESA sau de către autoritățile naționale de supraveghere, iar în cazul unor servicii, face obiectul unei declarații pe proprie răspundere din partea furnizorului de servicii. În timp ce aceste principii figurează la articolul 8 din propunerea de reformare privind SES, Regulamentul privind AESA cuprinde normele de substanță, respectiv cerințele esențiale pe care trebuie să le respecte furnizorii de servicii de navigație aeriană (articolul 8b și anexa Vb). Normele de împuternicire aferente pentru punerea în aplicare și modificarea în continuare a acestor norme (articolul 8b), precum și responsabilitățile aferente ale AESA (articolul 22a), figurează și ele în Regulamentul privind AESA.

În ceea ce privește entitățile calificate, cărora le pot fi delegate funcțiile de supraveghere ale autorităților naționale, propunerea de reformare privind SES și Regulamentul privind AESA urmează o structură similară. Propunerea de reformare privind SES stabilește cadrul general pentru aceste entități, în timp ce anexa V la propunerea privind AESA conține criteriile pe care acestea trebuie să le îndeplinească.

Mentținând structura de bază de mai sus, dispozițiile afectate au fost raționalizate și clarificate la nivelul grupului de lucru. Astfel, s-a păstrat doar în propunerea privind AESA o singură definiție a „declarației” și o singură anexă pentru entitățile calificate, eliminându-se suprapunerea cu cadrul legislativ privind SES. Responsabilitățile agenției în ceea ce privește certificările și declarațiile au fost și ele clarificate. În plus, mergând un pas mai departe în precizarea responsabilităților agenției, mai multe delegații au remarcat pozitiv că există posibilitatea instituirii la nivel european a specificațiilor detaliate ale cerințelor esențiale. Cu toate acestea, având în vedere implicațiile mai largi ale acestei abordări noi, centralizate și armonizate privind responsabilitățile AESA, delegațiile au considerat că este mai adecvat să se examineze această opțiune în contextul revizuirii globale a Regulamentului privind AESA în 2015.

c) Tarifele de rută

În ambele propuneri din cadrul SES II +, Comisia a prezentat modificări în sensul adăugării tarifelor de rută ca surse de finanțare ale activităților tot mai extinse ale agenției în ceea ce privește ATM. În contextul SES, motivația de bază pentru această schimbare a fost migrarea cunoștințelor de specialitate ale Eurocontrol pentru îndeplinirea sarcinilor care au fost transferate la AESA de la adoptarea regulamentelor SES II. Cu toate acestea, ținând cont că delegațiile nu au putut primi în acest stadiu asigurări din partea Comisiei în ceea ce privește modalitățile practice ale acestui transfer din cadrul instituțional al Eurocontrol, decizia cu privire la această sursă suplimentară de finanțare a fost amânată până la discuțiile privind structura generală de finanțare a AESA care vor avea loc în cadrul revizuirii Regulamentului privind AESA din 2015.

d) Acte delegate și de punere în aplicare

Abordarea generală actualizează dispozițiile privind actele delegate și de punere în aplicare doar în două situații, respectiv în privința cerințelor esențiale (articolul 8b) și cu privire la taxe și tarife (articolul 64). Includerea articolelor standard corespunzătoare 65a - 65c reflectă aceste modificări, în timp ce, în ceea ce privește restul dispozițiilor, intenția este de a se păstra aplicarea în continuare a vechilor norme privind comitologia, astfel cum figurează în prezent la articolul 65 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

V. LUCRĂRILE DIN CADRUL PARLAMENTULUI EUROPEAN

Parlamentul European l-a numit pe David-Maria SASSOLI în calitate de raportor pentru dosar și și-a adoptat poziția în primă lectură la 12 martie 2014.

VI. CONCLUZIE

În acest context, în cadrul reuniunii sale din 3 decembrie 2014, Consiliul este invitat:

- să examineze textul astfel cum figurează în anexa I la prezentul raport și să adopte o abordare generală;
- să ia act și să includă în procesul verbal al Consiliului declarația care urmează să fie transmisă de Comisie.

Articolul 1
Domeniul de aplicare

1. Prezentul regulament se aplică:

- (a) proiectării, fabricării, întreținerii și exploatării produselor, pieselor și dispozitivelor aeronautice, precum și personalului și organizațiilor implicate în proiectarea, fabricarea și întreținerea respectivelor produse, piese și dispozitive;
- (b) personalului și organizațiilor implicate în operarea aeronavelor;
- (c) proiectării, întreținerii și exploatării aerodromurilor, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități și, fără a aduce atingere legislației comunitare și naționale din domeniul mediului și al amenajării teritoriului și din domeniul protejării împrejurimilor aerodromurilor;
- (d) proiectării, fabricării și întreținerii echipamentelor de aerodrom, precum și personalului și organizațiilor implicate;
- (e) proiectării, fabricării și întreținerii sistemelor și componentelor pentru managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană („ATM/ANS”), precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;
- (f) ATM/ANS, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități.

2. Prezentul regulament nu se aplică:

- (a) produselor, pieselor, dispozitivelor, personalului și organizațiilor menționate la alineatul (1) litera (a) și la alineatul (1) litera (b), precum și în cazul îndeplinirii unor activități sau servicii militare, vamale, polițienești, de căutare și salvare, de stingere a incendiilor, pază de coastă sau alte activități sau servicii similare. Statele membre se angajează să întreprindă măsurile necesare pentru ca aceste activități sau servicii să se desfășoare luând în considerare în mod corespunzător, pe cât posibil, obiectivele prezentului regulament;
- (b) aerodromurilor sau părților componente ale acestora, precum și echipamentelor, personalului și organizațiilor menționate la alineatul (1) literele (c) și (d), în cazul în care sunt controlate și operate de forțele militare;
- (c) ATM/ANS, inclusiv sistemelor și componentelor, personalului și organizațiilor menționate la alineatul (1) literele (e) și (f), în cazul în care sunt furnizate sau puse la dispoziție de către forțele militare. Statele membre se angajează să întreprindă măsurile necesare pentru ca aeronavele menționate la litera (a) din prezentul alineat să fie disociate, acolo unde este cazul, de celelalte aeronave.

3. Fără a aduce atingere articolului 8 din Regulamentul (CE) nr. (XXXX/XXX) privind punerea în aplicare a cerului unic european (reformat), statele membre se asigură, în măsura posibilului, că toate instalațiile militare deschise publicului, menționate la alineatul (2) litera (b), sau serviciile furnizate publicului de către forțele militare, menționate la alineatul (2) litera (c), oferă un nivel de siguranță cel puțin la fel de eficient ca cel impus prin cerințele esențiale prevăzute în anexele Va și Vb.

Articolul 2

Obiective

- (1) Principalul obiectiv al prezentului regulament este stabilirea și menținerea unui nivel unitar ridicat de siguranță a aviației civile în Europa.
- (2) În domeniile vizate de prezentul regulament, se au în vedere și următoarele obiective suplimentare:
 - (a) asigurarea unui nivel unitar ridicat de protecție a mediului;
 - (b) facilitarea liberei circulații a mărfurilor, persoanelor și serviciilor;
 - (c) promovarea rentabilității în procesele de reglementare și certificare, precum și evitarea dublării activităților la nivel național și european;
 - (d) sprijinirea statelor membre în îndeplinirea obligațiilor care decurg din Convenția de la Chicago, prin crearea unei baze comune de interpretare și aplicare unitară a dispozițiilor acestei convenții, precum și prin asigurarea unei bune și prompte reprezentări a acestor dispoziții, în special a standardelor OACI, în prezentul regulament, precum și în normele sale de aplicare;
 - (e) promovarea în întreaga lume a punctelor de vedere ale Comunității cu privire la standardele și normele de siguranță a aviației civile, prin stabilirea unei cooperări corespunzătoare cu țări terțe și organizații internaționale;
 - (f) asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru toți actorii de pe piața internă a aviației.
 - (g) sprijinirea dezvoltării și implementării Planului general pentru ATM;
 - (h) reglementarea siguranței aviației civile de o manieră proporțională cu natura fiecărei activități în parte.

- (3) Mijloacele pentru realizarea obiectivelor menționate la alineatele (1) și (2) sunt următoarele:
- (a) elaborarea, adoptarea și aplicarea unitară a tuturor actelor necesare;
 - (b) recunoașterea, fără cerințe suplimentare, a certificatelor, licențelor, aprobărilor sau a altor documente emise pentru produse, personal sau organizații în conformitate cu prezentul regulament și cu normele sale de aplicare;
 - (c) înființarea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației cu statut independent (denumită în continuare „agenția”);
 - (d) aplicarea unitară a tuturor actelor necesare de către autoritățile aeronautice naționale și agenție, în domeniile lor de competență.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament:

- (a) „supravegherea continuă” înseamnă acțiunile întreprinse pentru a se verifica dacă condițiile în baza cărora a fost emis un certificat sau la care se referă o declarație continuă să fie îndeplinite pe perioada de valabilitate a certificatului respectiv sau a declarației respective, precum și adoptarea oricăror măsuri de siguranță;
- (b) „Convenția de la Chicago” înseamnă Convenția privind aviația civilă internațională și anexele la aceasta, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944;
- (c) „produs” înseamnă o aeronavă, un motor sau o elice;

- (d) „piese și echipamente” înseamnă orice instrumente, echipamente, mecanisme, piese, aparate, dispozitive auxiliare, programe software sau accesorii, inclusiv echipamente de comunicații, care se utilizează sau sunt destinate utilizării în operarea sau comanda unei aeronave în zbor; expresia cuprinde și părți ale unui corp de aeronavă, ale unui motor sau ale unei elice sau echipamentul utilizat în manevrarea aeronavei de la sol;
- (da) „componente ATM/ANS” înseamnă orice componente, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 19 din Regulamentul (UE) nr. XXX/XXX privind punerea în aplicare a cerului unic european (reformare);
- (e) „certificare” înseamnă orice formă de recunoaștere care atestă că un produs, piesă sau echipament, organizație sau persoană respectă cerințele aplicabile, inclusiv dispozițiile prezentului regulament și normele sale de aplicare, precum și eliberarea unui certificat corespunzător care atestă conformitatea;
- (ea) „declarație” înseamnă, în sensul ATM/ANS, orice declarație scrisă:
- i) privind capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile furnizorilor de servicii de informare privind zborurile, astfel cum se menționează la articolul 8b alineatul (3) din prezentul regulament;
 - ii) privind capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile organizațiilor implicate în proiectarea, fabricarea sau întreținerea sistemelor și componentelor ATM/ANS, astfel cum se menționează la articolul 8b alineatul (4) din prezentul regulament;
 - iii) privind conformitatea sau adecvarea pentru utilizare a sistemelor și componentelor, emisă de o organizație implicată în proiectarea, fabricarea sau întreținerea sistemelor și componentelor ATM/ANS, astfel cum se menționează la articolul 8b alineatul (5a) din prezentul regulament;
 - iv) privind verificarea unui sistem care urmează să intre în funcțiune, emisă de un furnizor de servicii, astfel cum se menționează la articolul 8b alineatul (5a) din prezentul regulament.

- (f) „entitate calificată” înseamnă un organism căruia îi pot fi conferite [...] atribuții specifice de certificare sau de supraveghere de către agenție sau de către o autoritate națională în domeniul aviației, sub controlul și responsabilitatea acestora;
- (g) „certificat” înseamnă orice aprobare, licență sau alt document eliberat ca rezultat al certificării;
- (h) „operator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave sau a unuia sau mai multor aerodromuri;
- (i) „operare comercială” înseamnă orice operare a unei aeronave, contra cost sau în schimbul altor valori, la dispoziția publicului sau, când nu este la dispoziția publicului, care face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând nici un control asupra operatorului;
- (j) „aeronave complexe motorizate” înseamnă:
- i) un avion:
 - cu o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg sau
 - care a fost certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru călători de peste nouăsprezece sau
 - certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți sau
 - echipat cu unul sau mai multe turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; sau
 - ii) un elicopter certificat:
 - pentru o masă maximă la decolare ce depășește 3 175 kg sau
 - pentru o configurație maximă a locurilor pentru călători de peste nouă sau
 - pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin 2 piloți sau
 - iii) o aeronavă cu rotor basculant;

- (k) „simulator de zbor” înseamnă orice tip de aparat care simulează, la sol, condițiile de zbor; sunt incluse simulatoarele de zbor, aparatele de instruire pentru zbor, pentru proceduri de zbor și navigație și aparatele de instruire pentru zbor instrumental;
- (l) „calificare” înseamnă o mențiune cuprinsă într-o licență care precizează privilegiile, condițiile speciale și restricțiile aplicabile licenței în cauză;
- (m) „aerodrom” înseamnă orice suprafață definită (inclusiv orice clădiri, instalații și echipament) de teren sau apă sau aflată pe o structură fixă, structură fixă off-shore sau structură plutitoare, destinată a fi utilizată fie integral, fie parțial în scopul sosirii, plecării și mișcărilor la suprafața ale unei aeronave;
- (n) „echipamente de aerodrom” înseamnă orice echipamente, aparate, dispozitive auxiliare, programe software sau accesorii care se utilizează sau sunt destinate utilizării, astfel încât să contribuie la operarea unei aeronave pe un aerodrom;
- (o) „platformă” înseamnă o zonă definită care este destinată staționării aeronavelor în scopul îmbarcării sau debarcării pasagerilor, corespondenței sau mărfurilor, alimentării cu combustibil, staționării sau întreținerii;
- (p) „servicii de gestionare a platformei” înseamnă serviciile furnizate pentru a gestiona activitățile și deplasarea aeronavelor și a vehiculelor pe platformă;
- (q) „ATM/ANS” înseamnă funcțiile sau serviciile de management al traficului aerian, astfel cum au fost definite la articolul 2 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. XXX/XXX privind punerea în aplicare a cerului unic european (reformare), serviciile de navigație aeriană definite la articolul 2 punctul 4 din regulamentul respectiv, incluzând funcțiile și serviciile de management al rețelei menționate la articolul 17 din regulamentul respectiv, precum și serviciile care constau în generarea și prelucrarea de date, precum și formatarea și furnizarea acestora către traficul aerian general în scopul navigației aeriene critice pentru siguranță;
- (r) „sistem ATM/ANS” înseamnă orice combinație de echipamente și sisteme, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 33 din Regulamentul (CE) nr. [XXX/XXX] privind punerea în aplicare a cerului unic european (reformare);

- (s) „serviciul de informare privind zborurile” înseamnă un serviciu prestat în scopul furnizării de consiliere și informații utile pentru siguranța și eficiența zborurilor;
- (t) „trafic aerian general” înseamnă toate mișcările aeronavelor civile, precum și toate mișcările aeronavelor de stat, inclusiv cele ale aeronavelor militare, de vamă și poliție, atunci când aceste mișcări se efectuează în conformitate cu procedurile OACI;
- (u) „Planul general pentru ATM” înseamnă planul aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului², în conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului³ din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR)⁴.

Articolul 8b

ATM/ANS

- (1) Furnizarea de ATM/ANS este conformă cu cerințele esențiale prevăzute în anexa Vb și, în măsura posibilului, în anexa Va.
- (2) Furnizorii de ATM/ANS trebuie să fie titularii unui certificat. Certificatul se eliberează atunci când furnizorul a demonstrat că dispune de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile asociate privilegiilor furnizorului. Certificatul specifică privilegiile acordate operatorului și domeniul serviciilor furnizate.
- (3) Prin derogare de la alineatul (2), statele membre pot decide ca furnizorilor de servicii de informare cu privire la zbor să li se permită să declare că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile asociate serviciilor pe care le prestează.

² JO L 95, 9.4.2009, p. 41.

³ JO L 64, 2.3.2007, p. 1.

⁴ JO L 64, 2.3.2007, p. 1, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1361/2008 al Consiliului și prin Regulamentul nr. 721/2014 al Consiliului (JO L 352, 31.12.2008 și JO L 192, 1.7.2014).

- (4) Măsurile prevăzute la alineatul (6) pot defini o cerință de certificare sau de declarare pentru organizațiile implicate în proiectarea, fabricarea sau întreținerea sistemelor și componentelor ATM/ANS de care depinde în mod esențial siguranța sau interoperabilitatea. Certificatul pentru organizațiile respective se eliberează atunci când acestea au demonstrat că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile asociate privilegiilor pe care le dețin. Certificatul precizează privilegiile acordate.
- (5) Măsurile prevăzute la alineatul (6) pot defini o cerință de certificare pentru sistemele și componentele ATM/ANS de care depinde în mod esențial siguranța sau interoperabilitatea. Certificatele pentru sistemele și componentele respective se eliberează atunci când solicitantul a demonstrat că sistemele și componentele sunt conforme cu specificațiile detaliate instituite pentru a garanta respectarea cerințelor esențiale menționate la alineatul (1).
- (5a) Măsurile prevăzute la alineatul (6) poate defini o cerință de declarare pentru furnizorul de ATM/ANS menționat la articolul 3 litera (ea) punctul (iv) sau pentru organizația implicată în proiectarea, producerea și întreținerea sistemelor și componentelor ATM/ANS menționate la articolul 3 litera (ea) punctul (iii), în ceea ce privește sistemele și componentele ATM/ANS de care depinde în mod esențial siguranța sau interoperabilitatea.
- (6) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului articol se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 65a alineatul ([...]2). Acele măsuri specifică în special următoarele:
- (a) condițiile de furnizare de ATM/ANS în conformitate cu cerințele esențiale prevăzute în anexa Vb și, dacă este cazul, în anexa Va;
 - (b) condițiile în care se stabilesc și se notifică unui solicitant specificațiile detaliate care se aplică sistemelor și componentelor ATM/ANS;

- (c) condițiile pentru eliberarea, menținerea, modificarea, suspendarea sau revocarea certificatelor menționate la alineatul[...] (2) și, după caz, la alineatul (5);
- (d) responsabilitățile titularilor de certificate;
- (e) după caz, condițiile și procedurile privind declarațiile date de furnizorii de servicii și organizațiile implicate în proiectarea, producerea sau întreținerea sistemelor și componentelor ATM/ANS, care sunt menționați la alineatele (3)-(5a), precum și privind supravegherea acestora;
- (f) condițiile în care operațiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță;
- (g) condițiile de publicare și de difuzare a informațiilor obligatorii pentru a se asigura siguranța în furnizarea de ATM/ANS;
- (h) *[eliminat]*
- (i) regulile de operare și componentele ATM/ANS necesare pentru utilizarea spațiului aerian.

În ceea ce privește furnizarea de ATM/ANS, Comisia este împuternicită, prin intermediul unor acte delegate în conformitate cu articolul 65b, să modifice sau să completeze anexa Vb, în cazul în care acest lucru se impune din motive legate de evoluții tehnice, operaționale sau științifice sau din rațiuni de siguranță referitoare la ATM/ANS, cu scopul de a atinge obiectivele prevăzute la articolul 2 și numai în măsura în care atingerea obiectivelor respective necesită acest lucru.

(7) Măsurile menționate la alineatul (6):

- (a) reflectă stadiul actual al tehnicii și bunele practici în domeniul ATM/ANS și concordă cu Planul general pentru ATM, după caz;
- (b) sunt proporționale cu tipul și complexitatea serviciilor furnizate;
- (c) țin cont de experiența acumulată la nivel mondial în operarea în domeniul ATM/ANS, precum și de progresele tehnico-științifice;
- (d) sunt elaborate, în măsura posibilului, pe baza dispozițiilor relevante ale Regulamentului (CE) nr. [XXX/XXX] privind punerea în aplicare a cerului unic european (reformare) și asigură mecanisme de tranziție pentru a asigura continuitatea certificatelor deja acordate în temeiul regulamentului respectiv; includ inițial dispozițiile referitoare la siguranță cuprinse în regulamentele respective și, dacă este cazul, în eventualitatea unor viitoare modificări, țin seama de cele mai recente progrese tehnico-științifice;
- (e) permit o reacție rapidă față de cauzele dovedite ale accidentelor și incidentelor grave.

Articolul 13

Entități calificate

Atunci când alocă o sarcină specifică de certificare sau de supraveghere unei entități calificate, agenția sau autoritatea aeronautică națională competentă se asigură că această entitate respectă criteriile prevăzute în anexa V.

Entitățile calificate nu eliberează certificate sau autorizații și nu primesc declarații.

CAPITOLUL III
AGENȚIA EUROPEANĂ DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

SECȚIUNEA I

Sarcini

Articolul 17

Înființarea și funcțiile agenției

- (1) În vederea aplicării prezentului regulament, se înființează Agenția Europeană de Siguranță a Aviației.
- (2) În vederea garantării funcționării și dezvoltării corespunzătoare a siguranței aviației civile, agenția:
 - (a) îndeplinește atribuțiile și formulează avizele necesare cu privire la toate aspectele prevăzute la articolul 1 alineatul (1);
 - (b) sprijină Comisia prin pregătirea măsurilor care urmează să fie luate în vederea aplicării prezentului regulament. Dacă acestea se referă la prevederi tehnice sau în mod deosebit la norme referitoare la construcție, proiectare sau la aspecte operaționale, Comisia nu poate să modifice conținutul acestora fără o coordonare prealabilă cu agenția. De asemenea, agenția oferă Comisiei sprijinul tehnic, științific și administrativ necesar pentru îndeplinirea atribuțiilor sale;
 - (c) ia măsurile necesare în limitele competențelor care îi sunt conferite de prezentul regulament sau de orice alt act al Uniunii;
 - (d) efectuează inspecțiile și investigațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale;
 - (e) în domeniul său de competență, îndeplinește, în numele statelor membre, funcțiile și atribuțiile ce le revin în temeiul convențiilor internaționale în vigoare, în special în temeiul Convenției de la Chicago.
 - (f) sprijină autoritățile competente din statele membre în îndeplinirea atribuțiilor care le revin, oferind un forum pentru schimburile de informații și de cunoștințe de specialitate puse la dispoziție în mod voluntar de statele membre.

Articolul 22a

ATM/ANS

În ceea ce privește ATM/ANS menționate la articolul 4 alineatul (3), agenția:

- (a) efectuează în mod direct sau prin intermediul autorităților aeronautice naționale sau al entităților calificate, inspecții și audituri ale organizațiilor pe care le certifică;
- (b) eliberează și reînnoiește certificatele organizațiilor cu sediul în afara teritoriului care intră sub incidența dispozițiilor tratatului, care răspund de furnizarea de servicii în spațiul aerian al teritoriului cărui i se aplică tratatul;
- (c) eliberează și reînnoiește certificatele organizațiilor care furnizează servicii paneuropene;
- (ca) eliberează și reînnoiește certificatele sau primește declarațiile organizațiilor implicate în proiectarea, fabricarea sau întreținerea sistemelor și componentelor ATM/ANS paneuropene;
- (cb) primește declarații din partea organizațiilor pe care le certifică, astfel cum se menționează la literele (b) și (c) în ceea ce privește sistemele ATM/ANS;
- (d) modifică, suspendă sau revocă certificatul respectiv, atunci când nu mai sunt îndeplinite condițiile în baza cărora acesta a fost eliberat sau când titularul certificatului nu îndeplinește obligațiile care îi sunt impuse prin prezentul regulament sau prin normele de aplicare ale acestuia.

La solicitarea statelor membre în cauză, agenția îndeplinește, de asemenea, sarcinile prevăzute la literele (c)-(d) în ceea ce privește alte organizații.

SECȚIUNEA III

Metode de lucru

Articolul 52

Proceduri pentru elaborarea unor avize, specificații de certificare și documente orientative

- (1) Imediat după intrarea în vigoare a prezentului regulament, consiliul de administrație elaborează proceduri transparente pentru eliberarea avizelor, a specificațiilor privind certificarea, a mijloacelor acceptabile de punere în conformitate și a documentelor orientative prevăzute la articolul 18 literele (a) și (c).

Aceste proceduri:

- (a) se bazează pe cunoștințele de specialitate de care dispun autoritățile aeronautice de reglementare civile și, după caz, militare, din statele membre;
 - (b) când este necesar, fac apel la experți din partea părților interesate relevante, inclusiv armata, și mobilizează cunoștințele de specialitate ale Eurocontrol, ale organismelor europene de standardizare pertinente sau ale altor organisme specializate;
 - (c) asigură publicarea documentelor de către agenție și consultarea largă a părților interesate, în conformitate cu un calendar și cu o procedură care include obligația agenției de a reacționa în scris cu privire la procesul de consultare.
- (2) În cazul în care, în conformitate cu articolul 19, agenția elaborează avize, specificații de certificare, mijloace acceptabile de punere în conformitate și documente orientative care trebuie să fie aplicate de statele membre, aceasta instituie o procedură pentru consultarea statelor membre. În acest scop, agenția poate crea un grup de lucru, iar fiecare stat membru are dreptul de a numi un expert în acest grup.
- (3) Măsurile prevăzute la articolul 18 literele (a) și (c) și procedurile instituite în temeiul alineatului (1) din prezentul articol se publică într-o publicație oficială a agenției.
- (4) Se instituie proceduri speciale privind aplicarea unor măsuri imediate de către agenție pentru a reacționa la o problemă de siguranță și pentru a informa părțile interesate despre măsurile pe care trebuie să le aplice.

SECȚIUNEA IV
Dispoziții financiare

Articolul 59

Bugetul

- (1) Veniturile agenției se constituie din următoarele:
- (a) o contribuție din partea Uniunii;
 - (b) o contribuție din partea oricărei țări terțe europene cu care Uniunea a încheiat acordurile prevăzute la articolul 66;
 - (c) taxele achitate de solicitanții și de titularii de certificate și aprobările eliberate de agenție;
 - (d) tarifele pentru publicații, activități de formare și orice alte servicii oferite de agenție și
 - (e) orice contribuție financiară voluntară din partea statelor membre, a țărilor terțe sau a altor entități, cu condiția ca o astfel de contribuție să nu compromită independența și imparțialitatea agenției;
 - (f) granturi din partea organismelor Uniunii pentru îndeplinirea atribuțiilor sale în conformitate cu articolul 24 din Regulamentul (CE) nr. (XXXX/XXX) privind punerea în aplicare a cerului unic european (reformare).
- (2) Cheltuielile agenției cuprind cheltuieli de personal, de infrastructură, cheltuieli administrative și operaționale.

- (3) Se asigură un echilibru între venituri și cheltuieli.
- (4) Bugetul de reglementare, pe de o parte, și amenzile stabilite și încasate pentru activitățile de certificare, pe de altă parte, trebuie tratate separat în cadrul bugetului agenției.
- (5) În fiecare an, consiliul de administrație, pe baza unui proiect de raport de estimare a veniturilor și cheltuielilor, întocmește un raport estimativ cu veniturile și cheltuielile agenției pentru exercițiul financiar următor.
- (6) Consiliul de administrație transmite raportul estimativ menționat la alineatul (4) până la 31 martie cel mai târziu, împreună cu un proiect de organigramă și cu programul de activitate preliminar, Comisiei și statelor membre cu care Comunitatea a încheiat acorduri potrivit articolului 66.
- (7) Raportul estimativ este înaintat de către Comisie autorității bugetare împreună cu proiectul preliminar al bugetului general al Uniunii Europene.
- (8) Pe baza raportului estimativ, Comisia introduce în proiectul preliminar de buget general al Uniunii Europene estimările pe care le consideră necesare pentru schema de personal și valoarea subvențiilor care sunt alocate din bugetul general, pe care le înaintează autorității bugetare în conformitate cu articolul 272 din tratat.
- (9) Autoritatea bugetară autorizează valoarea subvenției alocate agenției. Autoritatea bugetară adoptă organigrama agenției.
- (10) Bugetul este stabilit de către consiliul de administrație. Acesta este definitiv după adoptarea bugetului general al Uniunii Europene. După caz, se modifică în consecință.

- (11) Consiliul de administrație notifică, în cel mai scurt timp, autorității bugetare intenția sa de a realiza orice proiect care poate avea efecte financiare semnificative asupra finanțării bugetului, în special proiectele de natură imobiliară, precum închirierea sau achiziționarea de imobile. Consiliul de administrație informează Comisia cu privire la acest lucru.

În cazul în care o filială a autorității bugetare notifică intenția sa de a emite un aviz, aceasta îl transmite consiliului de administrație în termen de șase săptămâni de la data notificării proiectului.

Articolul 64

Taxe și tarife

- (1) Se percep taxe și tarife pentru următoarele activități:
- (a) eliberarea și prelungirea valabilității certificatelor, precum și pentru funcțiile de supraveghere continuă aferente;
 - (b) furnizarea serviciilor; acestea reflectă costul real al fiecărei prestații;
 - (c) prelucrarea apelurilor;
 - (d) înregistrarea declarațiilor, precum și funcțiile aferente de supraveghere continuă în domeniul ATM/ANS.

Toate taxele și tarifele se exprimă și se achită în monedă euro.

- (2) Quantumul taxelor și tarifelor se stabilește la un nivel care să asigure un venit în principiu suficient pentru a acoperi în totalitate costul serviciilor furnizate. Toate cheltuielile agenției imputabile personalului implicat în activitățile menționate la alineatul (3), inclusiv contribuția proporțională a angajatorului la fondul de pensii, se reflectă în mod special în acest cost. Taxele și tarifele, printre care și cele colectate în 2007, constituie venituri alocate agenției.

- (3) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului articol se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 65a alineatul ([...]2). Aceste măsuri specifică în mod concret activitățile pentru care se datorează taxe și tarifele în sensul articolului 59 alineatul (1) literele (c), (d) și (f), cuantumul taxelor și tarifelor pentru fiecare activitate și modalitatea de achitare a acestora. Consiliul de administrație trebuie să fie consultat asupra proiectelor de măsuri de punere în aplicare.

Articolul 65a

Comitetul

- (1) Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (3) În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 65b

Exercitarea delegării

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute în prezentul articol.
- (2) Delegarea de competențe menționată la articolul 8b alineatul (6) ultimul paragraf pentru o perioadă de cinci ani de la *[data publicării prezentului regulament]*. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 8b alineatul (6) ultimul paragraf poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării competenței menționate în decizia respectivă. Aceasta intră în vigoare în ziua următoare publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în decizia respectivă. Ea nu afectează validitatea actelor delegate deja în vigoare.
- (4) Este deosebit de important ca, înainte de adoptarea acestor acte delegate, Comisia să își urmeze practica curentă și să desfășoare consultări cu experți, inclusiv cu experții din statele membre. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (5) Un act delegat adoptat în conformitate cu articolul 8b alineatul (6) ultimul paragraf intră în vigoare dacă nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au adus vreo obiecție în termen de două luni de la notificarea actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea perioadei respective, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia în legătură cu faptul că nu vor aduce nicio obiecție. Perioada respectivă se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 65c

Procedura de urgență

[...]

Articolul [x]

Intrarea în vigoare și aplicarea

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la publicarea în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.⁵

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

Adoptat la Strasbourg,

Pentru Parlamentul European

Președintele

Pentru Consiliu

Președintele

⁵ Pentru JO: „Prezentul regulament se publică împreună cu Regulamentul privind AESA (CE) [nr. XXXXX.] Aceasta va asigura intrarea în vigoare a ambelor regulamente în același timp.”

ANEXA V

CRITERII PENTRU ENTITĂȚILE CALIFICATE MENȚIONATE LA ARTICOLUL 13 („ENTITATE CALIFICATĂ” SAU „ENTITATE”)

- 1) Entitatea, directorul acesteia și personalul însărcinat cu efectuarea inspecțiilor nu pot fi implicați, în mod direct sau în calitate de reprezentanți autorizați, în proiectarea, fabricarea, comercializarea sau întreținerea produselor, pieselor, echipamentelor, componentelor sau sistemelor, în operarea, întreținerea sau folosirea acestora. Aceasta nu exclude posibilitatea unui schimb de informații tehnice între organizațiile implicate și entitatea calificată.
- 2) Entitatea și personalul care răspunde de activitățile de certificare și de supraveghere, de inspecții și de evaluări trebuie să-și îndeplinească atribuțiile cu cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică și trebuie să nu se afle sub influența niciunei presiuni sau niciunui stimulente, în special de natură financiară, care le-ar putea afecta judecata sau rezultatul activităților lor de certificare și supraveghere, al investigațiilor, inspecțiilor și evaluărilor, provenind în special de la persoane sau grupuri de persoane afectate de aceste rezultate.
- 3) Entitatea trebuie să angajeze personalul necesar și să dețină mijloacele necesare în vederea îndeplinirii în mod adecvat a sarcinilor tehnice și administrative legate de procesul de certificare și de supraveghere, de inspecții și de evaluări; de asemenea, aceasta ar trebui să aibă acces la echipamentul necesar pentru inspecțiile cu caracter excepțional.
- 4) Entitatea calificată și personalul acesteia care răspunde de investigație trebuie să dispună de:
 - o pregătire tehnică și profesională solidă,
 - cunoștințe satisfăcătoare privind cerințele legate de activitățile de certificare, de inspecțiile și de evaluările pe care le efectuează, precum și o experiență adecvată privind astfel de procese,
 - competența necesară în vederea întocmirii declarațiilor, înregistrărilor și rapoartelor necesare pentru a demonstra că investigațiile, inspecțiile și evaluările au fost efectuate;

- capacitatea de a prezenta documente care să ateste o vastă experiență în evaluarea entităților de drept public și privat.
- 5) Imparțialitatea personalului de investigație, inspecție și evaluare trebuie garantată.
Remunerația acestuia nu trebuie să depindă de numărul de investigații, inspecții și evaluări efectuate sau de rezultatele acestora.
 - 6) Entitatea trebuie să contracteze o asigurare de răspundere civilă, cu excepția cazului în care responsabilitatea acestora este asumată de un stat membru conform legislației interne sau statul membru însuși este direct responsabil de inspecții.
 - 7) Personalul entității trebuie să respecte secretul profesional cu privire la toate informațiile dobândite în cursul îndeplinirii atribuțiilor lor în conformitate cu prezentul regulament.

ANEXA Vb

CERINȚELE ESENȚIALE PENTRU ATM/ANS ȘI PENTRU CONTROLORII DE TRAFIC AERIAN

1) Utilizarea spațiului aerian

- a) Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (a), în toate fazele zborului sau care se află pe suprafața de mișcare a unui aerodrom, vor fi operate în conformitate cu regulile generale comune de operare și cu orice procedură aplicabilă specificată pentru utilizarea spațiului aerian respectiv.
- b) Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (a), sunt echipate cu componentele necesare și sunt operate corespunzător. Componentele folosite în sistemul ATM/ANS trebuie să respecte, de asemenea, cerințele de la punctul 3.

2) Servicii

- a) *Informarea și datele aeronautice furnizate utilizatorilor spațiului aerian, în scopul navigației aeriene*
 - i) Datele folosite ca sursă pentru informarea aeronautică sunt de o calitate corespunzătoare, complete, actualizate și sunt furnizate la timp.
 - ii) Informarea aeronautică este exactă, completă, actualizată, lipsită de ambiguități, prezintă un nivel adecvat de integritate într-un format adecvat pentru utilizatori.
 - iii) Diseminarea unor astfel de informații aeronautice în rândul utilizatorilor de spațiu aerian se produce la timp și folosește modalități de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și perturbări.
- b) *Informarea meteorologică*
 - i) Datele folosite ca sursă pentru informarea meteorologică aeronautică sunt de o calitate corespunzătoare, complete și actualizate.

- ii) În măsura posibilităților, informarea meteorologică aeronautică este precisă, completă, actualizată, prezintă un nivel adecvat de integritate și este lipsită de ambiguități pentru a îndeplini nevoile utilizatorilor spațiului aerian.
- iii) Diseminarea unor astfel de informații aeronautice în rândul utilizatorilor de spațiu aerian se produce la timp și folosește modalități de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și perturbări.

c) *Serviciile de trafic aerian*

- i) Datele folosite ca sursă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian sunt corecte, complete și actualizate.
- ii) Serviciile de trafic aerian sunt suficient de precise, complete, actualizate și lipsite de ambiguitate pentru a îndeplini nevoile de siguranță ale utilizatorilor.
- iii) Instrumentele automatizate care furnizează informație și consiliere utilizatorilor sunt adecvat proiectate, fabricate și întreținute pentru a putea asigura îndeplinirea scopului pentru care au fost create.
- iv) Serviciile de control al traficului aerian și procesele adiacente asigură separarea adecvată dintre aeronave și pe suprafața de manevră a aerodromului, previn coliziunile între aeronave și obstacole și, dacă este cazul, contribuie la protejarea de alte pericole aeropurtate și asigură o coordonare promptă și la timp cu toți utilizatorii relevanți și cu volumele adiacente ale spațiului aerian.
- v) Comunicarea dintre serviciile de trafic aerian și aeronavă și dintre unitățile relevante ale serviciilor de trafic aerian se face la timp și trebuie să fie clară, corectă și lipsită de ambiguități, protejată de interferențe și înțeleasă și, dacă este cazul, acceptată de toți actorii implicați.

- vi) Sunt instituite metode de detectare a posibilelor urgențe și, când este nevoie, este inițiată o acțiune de căutare și salvare eficientă. Astfel de metode cuprind, cel puțin, mecanismele adecvate de alertă, măsuri și proceduri de coordonare, mijloacele și personalul necesar pentru a acoperi în mod eficient zona de responsabilitate.

d) Serviciile de comunicații

Serviciile de comunicații ating și mențin un nivel de performanță satisfăcător în ceea ce privește disponibilitatea, integritatea, continuitatea și adecvarea temporală. Acestea sunt rapide și protejate de perturbări.

e) Serviciul de navigație

Serviciul de navigație atinge și menține un nivel satisfăcător al performanței în ceea ce privește informațiile referitoare la ghidare, poziționare și, când este cazul, adecvare temporală. Criteriile de performanță includ exactitate, integritate, disponibilitate și continuitatea serviciului.

f) Serviciul de supraveghere

Serviciul de supraveghere determină poziția respectivă a aeronavei în aer și a altor aeronave și a vehiculelor de suprafață pe suprafața aerodromului, la un nivel suficient de performanță în ceea ce privește exactitatea, integritatea, continuitatea și probabilitatea de detectare.

g) Managementul fluxului de trafic aerian

Managementul tactic al fluxurilor de trafic aerian la nivelul Uniunii utilizează și furnizează informații suficient de precise și de actualizate asupra volumului și naturii furnizării de servicii planificate care afectează traficul aerian și coordonează și negociază redirectionarea sau amânarea fluxurilor de trafic cu scopul de a reduce riscul de supraaglomerare în aer sau pe aerodrom.

Managementul fluxului de trafic aerian se efectuează pentru a optimiza capacitatea disponibilă în utilizarea spațiului aerian și a intensifica procesele de management al fluxului de trafic aerian. El se bazează pe siguranță, transparență și eficiență, asigurând furnizarea flexibilă și la timp a capacității, în conformitate cu Planul european de navigație aeriană.

Măsurile menționate la articolul 8b alineatul (6) privind managementul fluxului de trafic aerian sprijină deciziile operaționale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale operatorilor de aeroporturi și ale utilizatorilor spațiului aerian și se referă la următoarele domenii:

- (a) planificarea zborurilor;
- (b) utilizarea capacității disponibile a spațiului aerian în toate etapele de zbor, inclusiv alocarea sloturilor orare pe rută și
- (c) utilizarea itinerariilor de către traficul aerian general, inclusiv:
 - crearea unei singure publicații pentru orientarea pe rută și în trafic,
 - opțiuni de deviere a traficului aerian general de la zonele congestionate și
 - norme prioritare privind accesul la spațiul aerian pentru traficul aerian general, în special în perioadele de aglomerație și criză,
- (d) coerența dintre planurile de zbor și sloturile aeroporturilor și coordonarea necesară cu regiunile adiacente.

h) Managementul spațiului aerian

Desemnarea unor volume specifice de spațiu aerian este monitorizată, coordonată și promulgată la timp cu scopul de a reduce riscul unei pierderi de distanță între aeronave în toate împrejurările.

Având în vedere organizarea activităților militare și a aspectelor aferente aflate sub responsabilitatea statelor membre, managementul spațiului aerian asigură, de asemenea, aplicarea unitară a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, astfel cum este descris de OACI și astfel cum se pune în aplicare în temeiul Regulamentului (CE) nr. (XXXX/XXX) privind punerea în aplicare a cerului unic european (reformare), pentru a facilita managementul spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune a transporturilor.

i) Configurarea spațiului aerian

Structurile spațiului aerian și procedurile de zbor sunt concepute în mod adecvat, studiate și validate înainte de a putea fi introduse și utilizate de aeronavă.

3) Sisteme și componente

a) Cerințe generale

Sistemele și componentele ATM/ANS care furnizează informații relevante către și din aeronavă și la sol sunt adecvat proiectate, fabricate, instalate, întreținute și operate pentru a se asigura adecvarea lor pentru utilizarea în scopul prevăzut.

Sistemele și procedurile includ în special pe cele necesare pentru susținerea următoarelor funcții și servicii:

- 1) Managementul spațiului aerian.
- 2) Managementul fluxului de trafic aerian.
- 3) Serviciile de trafic aerian, mai ales sistemele de prelucrare a datelor de zbor, sistemele de prelucrare a datelor de supraveghere și sistemele interfeței om-mașină.
- 4) Comunicațiile, inclusiv comunicațiile sol-sol, aer-sol și aer-aer.
- 5) Navigația.
- 6) Supravegherea.
- 7) Serviciile de informații aeronautice.
- 8) Utilizarea informațiilor meteorologice.

b) Integritatea, performanța și fiabilitatea sistemelor și a componentelor

Performanța sistemelor și a componentelor în domeniul integrității și al siguranței la bordul aeronavei, la sol sau în spațiu este adecvată pentru îndeplinirea scopului lor specific. Acestea ating nivelul cerut de performanță operațională impus de conceptele operaționale pentru toate condițiile previzibile de operare și pentru întreaga lor viață operațională.

Proiectarea, construirea, întreținerea și exploatarea sistemelor ATM/ANS și a componentelor acestora se realizează în conformitate cu procedurile corespunzătoare și validate, astfel încât să se asigure exploatarea fără întreruperi a rețelei europene de management al traficului aerian, în permanență și în toate fazele de zbor. Exploatarea fără întreruperi cuprinde, în special, schimbul de informații, inclusiv informații relevante privind starea operațională, interpretarea comună a informațiilor, performanțe comparabile de prelucrare a datelor și procedurile aferente care să permită performanțe de funcționare comune, aprobate pentru ansamblul sau pentru anumite părți ale rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN).

EATMN, sistemele acesteia și componentele lor susțin, într-un mod coordonat, noile concepte de exploatare aprobate și validate care sporesc calitatea, durabilitatea și eficacitatea serviciilor de navigație aeriană, în special în privința siguranței și capacității.

EATMN, sistemele acesteia și componentele lor permit punerea progresivă în aplicare a unei coordonări civilo-militare, în măsura necesară pentru un management eficace al spațiului aerian și al fluxului de trafic aerian, precum și pentru o utilizare sigură și eficientă a spațiului aerian de către toți utilizatorii, prin aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian.

Pentru atingerea obiectivelor menționate, EATMN, sistemele acesteia și componentele lor permit schimbul în timp util între părțile civile și militare de informații exacte și coerente referitoare la toate fazele de zbor, fără a aduce atingere intereselor politicii de securitate sau apărare, inclusiv cerințelor privind confidențialitatea.

c) Proiectarea sistemelor și a componentelor

- i) Sistemele și componentele sunt proiectate astfel încât să îndeplinească cerințele de siguranță aplicabile.
- ii) Sistemele și componentele, considerate colectiv, separat și în relație unele cu altele, sunt proiectate în așa fel încât să existe o relație inversă între probabilitatea apariției unei defecțiuni și gravitatea efectului său asupra siguranței serviciilor.
- iii) Sistemele și componentele, considerate individual și în combinație unele cu altele, sunt proiectate luând în considerare limitările capacităților și ale performanței umane.
- iv) Sistemele și componentele sunt proiectate într-o manieră care să le protejeze de interacțiuni involuntare și dăunătoare cu elemente externe.
- v) Informația necesară fabricării, instalării, operării și întreținerii sistemelor și componentelor, precum și informația referitoare la condițiile nesigure sunt furnizate personalului într-o manieră clară, consecventă și lipsită de ambiguități.

d) Nivel constant de activitate a serviciului

Nivelul de siguranță al sistemelor și componentelor este menținut pe perioada serviciului și a oricăror modificări ale serviciului.

4) Calificarea controlorilor de trafic aerian

a) Cerințe generale

O persoană care participă la un curs de instruire pentru a deveni controlor de trafic aerian sau controlor stagiar de trafic aerian este suficient de matură din punct de vedere educațional, fizic și mental pentru a dobândi, reține și demonstra cunoștințele teoretice și abilitățile practice relevante.

b) Cunoștințe teoretice

- i) Un controlor de trafic aerian dobândește și menține un nivel al cunoștințelor adecvat pentru funcțiile exercitate și proporțional cu riscurile asociate acestui tip de serviciu.
- ii) Dobândirea și reținerea cunoștințelor teoretice este demonstrată prin evaluarea continuă în cursul instruirii sau prin examinări adecvate.
- iii) Se menține un nivel adecvat de cunoștințe teoretice. Respectarea acestei cerințe se demonstrează prin evaluări sau examinări periodice. Frecvența examinărilor este proporțională cu nivelul de risc asociat tipului de activitate.

c) Abilități practice

- i) Un controlor de trafic aerian dobândește și își menține abilitățile practice care sunt corespunzătoare exercitării funcțiilor sale. Aceste abilități sunt proporționale cu riscurile asociate acestui tip de serviciu și acoperă cel puțin următoarele elemente:
 - i. proceduri operaționale;
 - ii. aspecte legate de sarcinile specifice;
 - iii. situații anormale și de urgență și
 - iv. factori umani.
- ii) Un controlor de trafic aerian își demonstrează capacitatea de a îndeplini procedurile și sarcinile care îi revin la un nivel de competență adecvat funcțiilor exercitate.
- iii) Se menține un nivel satisfăcător al competenței în domeniul abilităților practice. Respectarea acestei cerințe se verifică prin evaluări periodice. Frecvența acestor examinări este proporțională cu complexitatea și nivelul de risc asociat tipului de activitate și sarcinilor îndeplinite.

d) *Competența lingvistică*

- i) Un controlor de trafic aerian își demonstrează capacitatea de a vorbi și înțelege limba engleza pentru a comunica eficient atât în situațiile de comunicare în care interlocutorul nu este prezent (voice-only: telefon/radiotelefon), cât și în prezența interlocutorului pe subiecte concrete sau legate de muncă, inclusiv în situații de urgență.
- ii) Oricând acest lucru este necesar într-un volum definit de spațiu aerian, în scopul furnizării serviciului ATS, un controlor de trafic aerian are, de asemenea, capacitatea de a vorbi și de a înțelege limba (limbile) naționale în măsura descrisă mai sus.

e) *Dispozitive pentru instruirea de zbor sintetic (STD)*

Când un dispozitiv STD este folosit pentru instruirea practică pentru a permite conștientizarea diferitelor situații și a factorilor umani sau pentru a demonstra că abilitățile sunt dobândite și reținute, acesta se situează la un nivel de performanță care să permită o simulare adecvată a mediului de lucru și a situațiilor operaționale adecvate instruirii oferite.

f) *Cursuri de instruire*

- i) Instruirea se efectuează în cadrul unui curs de instruire, care poate cuprinde instruire teoretică și practică, inclusiv instruire pe STD, dacă este cazul.
- ii) Pentru fiecare tip de instruire se definește și se aprobă un curs de instruire.

g) *Instructori*

- i) Pregătirea teoretică se realizează cu instructori cu calificări adecvate. Aceștia:
 - i. au cunoștințe adecvate în domeniul în care se desfășoară instruirea și
 - ii. își demonstrează capacitatea de a folosi tehnici de instruire adecvate.

- ii) Instruirea practică este oferită de instructori calificați în mod adecvat, care să aibă următoarele calificări:
 - i. să îndeplinească cerințele privind cunoștințele teoretice și de experiența necesară pentru tipul de instruire pe care o oferă;
 - ii. să își fi demonstrat capacitatea de a instrui și de a folosi tehnici de instruire adecvate;
 - iii. să fi practicat tehnicile de instruire în cadrul acelor proceduri care fac obiectul instruirii și
 - iv. participă periodic la cursuri de instruire recapitulative, pentru a asigura menținerea la zi a competențelor dobândite în cadrul instruirii.
- iii) Instructorii în domeniul competențelor practice sunt, de asemenea, sau au fost autorizați să îndeplinească atribuții de controlori de trafic aerian.

h) Evaluatori

- i) Persoanele responsabile cu evaluarea abilităților controlorilor de trafic aerian:
 - i. și-au demonstrat capacitatea de a evalua performanța controlorilor de trafic aerian și de a-i supune la teste și la verificări și
 - ii. participă periodic la cursuri de perfecționare, pentru a asigura menținerea la zi a standardelor de evaluare.
- ii) De asemenea, evaluatorii competențelor practice sunt sau au fost autorizați să îndeplinească atribuțiile de controlor de trafic aerian în acele domenii pentru care se face evaluarea.

i) *Aptitudinile psihofizice ale unui controlor de trafic aerian*

i) Criterii medicale

- i. Toți controlorii de trafic aerian își demonstrează periodic aptitudinile psihofizice care să le permită să își execute atribuțiile în mod satisfăcător. Conformitatea este demonstrată prin evaluări adecvate, ținându-se seama de posibila degradare mentală și fizică datorată vârstei.
- ii. Demonstrarea aptitudinilor psihofizice va include absența demonstrată a oricărei boli sau oricărui handicap, care să facă persoana care furnizează un serviciu de control al traficului aerian (ATC) incapabilă:
 - să execute corespunzător sarcinile necesare furnizării serviciului ATC,
 - să își îndeplinească în orice moment sarcinile primite sau
 - să perceapă mediul înconjurător în mod corect.

- ii) În cazul în care aptitudinea medicală nu poate fi complet demonstrată, pot fi aplicate măsuri de atenuare a riscului care să ofere o siguranță echivalentă.

5) *Furnizorii de servicii și organizațiile de instruire*

a) *Furnizarea de servicii nu este întreprinsă decât dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:*

- i) furnizorul de servicii dispune, direct sau indirect prin contacte, de mijloacele necesare pentru importanța și domeniul de aplicare a serviciului. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: sisteme, instalații, inclusiv rețeaua electrică, structura de gestionare, personal, echipament și întreținerea acestuia, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, acces la datele relevante și evidența documentelor;
- ii) furnizorul de servicii elaborează și actualizează manuale de gestionare și de operare referitoare la furnizarea serviciilor sale și operează în conformitate cu aceste manuale. Astfel de manuale trebuie să conțină toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru operațiuni, pentru sistemul de gestionare și pentru ca personalul operațional să își îndeplinească îndatoririle;

- iii) furnizorul de servicii pune în aplicare și menține un sistem de gestionare a riscului pentru a asigura conformitatea cu cerințele esențiale din prezenta anexă și a viza îmbunătățirea proactivă și continuă a acestui sistem;
- iv) furnizorul de servicii folosește exclusiv personal calificat și instruit în mod adecvat și pune în aplicare și menține programe de instruire și verificare a personalului;
- v) pentru a asigura conformitatea cu aceste cerințe esențiale, furnizorul de servicii trebuie să stabilească relații oficiale cu toate părțile interesate care ar putea influența direct siguranța serviciilor lor;
- vi) furnizorul de servicii elaborează și pune în aplicare un plan de urgență care să acopere situațiile de urgență și anormale care pot apărea în legătură cu serviciile sale;
- vii) furnizorul de servicii elaborează și menține un program de prevenire a accidentelor și de siguranță care să includă un program de raportare a incidentelor și de analiză, ce trebuie folosit de sistemul de gestionare cu scopul de a contribui la obiectivul îmbunătățirii continue a siguranței și
- viii) furnizorul de servicii ia măsurile necesare pentru a verifica dacă cerințele de siguranță și de interoperabilitate ale oricărui sistem și ale oricărei componente pe care le operează sunt îndeplinite în orice moment.

b) Furnizarea de servicii ATC nu are loc decât dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- i) prevenirea stării de oboseală a personalului care furnizează un serviciu ATC este gestionată printr-un sistem de planificare. Un astfel de sistem trebuie să includă perioadele de serviciu, timpul petrecut la serviciu și perioadele de odihnă adaptate. Limitările stabilite în cadrul sistemului de registre iau în considerare factori relevanți care contribuie la starea de oboseală, precum privarea de somn, întreruperea ciclurilor circadiene, programul din timpul nopții, timpul cumulativ muncit pe perioade date de timp și, de asemenea, distribuirea sarcinilor atribuite între membrii personalului;
- ii) prevenirea stresului personalului care furnizează servicii ATC este gestionată prin programe educaționale și de prevenire;

- iii) furnizorul serviciului ATC dispune de proceduri pentru a verifica dacă judecata cognitivă a personalului furnizor de servicii ATC este afectată sau dacă aptitudinile psihofizice ale acestuia sunt insuficiente;
 - iv) furnizorul de servicii ATC ia în considerare atât constrângerile operaționale și tehnice, cât și principiul factorului uman în planificarea și executarea operațiunilor.
- c) *Furnizarea de servicii de comunicare, navigație și/sau supraveghere nu are loc decât dacă este îndeplinită următoarea condiție:*

Furnizorul de servicii se asigură că utilizatorii relevanți ai spațiului aerian și unitățile ATS sunt informate în timp real asupra statutului operațional (și asupra evoluției acestuia) al serviciilor furnizate în scopuri ATS.

d) *Organizații de instruire*

O organizație de instruire care oferă cursuri de instruire personalului care furnizează servicii ATC îndeplinește următoarele cerințe:

- i) dispune de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităților asociate activității lor specifice. Printre aceste mijloace se numără, nelimitându-se însă la acestea, următoarele: instalații, personal, echipament, metodologie, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, acces la datele relevante și evidența documentelor;
- ii) pune în aplicare și menține un sistem de gestionare a siguranței și al standardului instruirii și vizează îmbunătățirea continuă a acestui sistem și
- iii) încheie acorduri cu alte organizații implicate, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a acestor cerințe esențiale.