



AVIZUL NR. 02/2010

AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

din 28 mai 2010

**referitor la un Regulament al Comisiei XXX/2010 privind cerințele comune pentru
furnizarea de servicii de navigație aeriană, cu privire la metodele de lucru și
procedurile operaționale**

ȘI

**referitor la un Regulament al Comisiei XXX/2010 privind supravegherea siguranței
managementului traficului aerian și serviciile de navigație aeriană**

I. Generalități

1. Regulamentul (CE) nr. 216/2008¹ al Parlamentului European și al Consiliului, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009² (denumit în continuare regulamentul de bază) prevede adoptarea de către Comisie a unui cadru de reglementare detaliat pentru aplicarea principalelor cerințe privind managementul traficului aerian (ATM) și serviciile de navigație aeriană (ANS). În conformitate cu articolul 8 litera (b) alineatul (7), normele de punere în aplicare propuse se elaborează folosind dispozițiile relevante ale Regulamentului (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), Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulament privind furnizarea serviciilor), Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulament privind spațiul aerian) și Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulamentul privind interoperabilitatea) și normele de punere în aplicare corespunzătoare. În particular, propunerile de regulamente din prezentul aviz au la bază următoarele regulamente ale Comisiei:
 - a. Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 al Comisiei de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană³ și
 - b. Regulamentul (CE) nr. 1315/2007 al Comisiei privind supravegherea siguranței managementului traficului aerian și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005⁴.
2. Domeniul de aplicare al activității de reglementare care a avut ca rezultat prezentul aviz este subliniat în termenii de referință ATM.001⁵ „Extinderea sistemului EASA la supravegherea siguranței managementului traficului aerian (ATM) și la serviciile de navigație aeriană (ANS) — elaborarea de norme pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană și ATM.004⁶ „Extinderea sistemului EASA la supravegherea siguranței managementului traficului aerian (ATM) și la serviciile de navigație aeriană (ANS) — elaborarea de norme pentru autoritățile competente” și este descris mai detaliat în cele ce urmează. Cu toate acestea, așa cum se explică în capitolul II al prezentului aviz, conținutul și procesul de reglementare utilizat de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (denumită în continuare agenția) nu s-a desfășurat în deplin acord cu termenii de referință menționați mai sus. Conținutul propunerilor de regulamente din prezentul aviz ține cont de deciziile adoptate la cea de 33-a și la cea de-a 34-a reuniune a Comitetului pentru cerul unic european, care au avut loc în perioada 3-4 decembrie 2009 și de

¹ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.03.2008, p. 1).

² Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 în domeniul aerodromurilor, al gestionării traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană și de abrogare a Directivei 2006/23/CE (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

³ Regulamentul Comisiei (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană (JO L 335, 21.12.2005, p. 13–30).

⁴ Regulamentul (CE) nr. 1315/2007 al Comisiei din 8 noiembrie 2007 privind supravegherea siguranței managementului traficului aerian și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 (JO L 291, 9.11.2007, p. 16–22).

⁵ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.001.pdf.

⁶ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.004.pdf.

scrisoarea⁷ trimisă agenției de către Comisia Europeană, prin care se solicită punerea în practică a unui proces „accelerat” pentru transpunerea rapidă a reglementărilor existente privind cerul unic european (SES). De aceea, pe baza acestor decizii, prezentul aviz reglementează transpunerea Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 și a Regulamentului (CE) nr. 1315/2007 cu minimele actualizări tehnice necesare și implementează parțial regulamentul de bază.

3. Conținutul prezentului aviz reprezintă doar prima fază a procesului, iar punerea completă în aplicare a regulamentului de bază se va desfășura pe parcursul unei a doua faze, care va urma procedurii de reglementare adoptată de Consiliul de administrație al agenției⁸. Agenția va modifica termenii de referință menționați mai sus astfel încât aceștia să reflecte această abordare treptată.
4. În cele ce urmează, agenția înaintează către Comisie avizul său, care urmărește punerea în practică a unui proces „accelerat”, ca o primă fază a punerii în aplicare a articolului 8 litera (b) și a articolului 22 litera (a) din regulamentul de bază.
5. Reglementările propuse sunt elaborate ținând cont de regulamentele Uniunii Europene din cadrul cerului unic european, precum și de standardele internaționale aplicabile și de practicile publicate de OACI (de exemplu, anexele OACI), pe baza articolului 37 din Convenția de la Chicago. Conform articolului 2.2 litera (d) din regulamentul de bază, agenția sprijină statele membre în îndeplinirea obligațiilor prevăzute de convenția menționată, prin asigurarea unei baze comune de interpretare și punere în aplicare uniformă a dispozițiilor acesteia și prin a se asigura că dispozițiile acesteia sunt luate în considerare în cadrul propunerilor de norme de punere în aplicare.
6. Prezentul aviz este adoptat cu respectarea parțială a procedurii specificate de Consiliul de administrație al EASA⁹, în conformitate cu dispozițiile articolului 19 din regulamentul de bază. Abaterile de la această procedură care apar ca urmare a procesului „accelerat”, așa cum a solicitat Comisia și SSC, au fost prezentate Consiliului de administrație al agenției, care și-a confirmat, în principiu, sprijinul pentru utilizarea unei astfel de proceduri în acest caz, în care legislația existentă se aplică deja, pornind de la ipoteza că nu vor surveni schimbări semnificative de conținut ca o consecință a reglementărilor în vigoare.

II. Consultare

7. Intervalul scurt de timp impus de procesul „accelerat” solicitat de Comisia Europeană în scrisoarea sa și acceptat de către Consiliul de administrație al EASA și de către Comitetul pentru cerul unic european (care face necesară adoptarea primelor norme de punere în aplicare la sfârșitul anului 2010, ceea ce înseamnă că agenția a fost nevoită să emită prezentul aviz până în luna iunie 2010), nu a permis agenției să urmeze pașii obișnuiți ai procedurii de reglementare, care prevăd consultarea formală a părților interesate prin consultare publică. Dacă s-ar fi urmat procedura completă de reglementare adoptată de Consiliul de administrație, ar fi fost necesară o perioadă de minimum 6-7 luni de la publicarea avizului de propunere de modificare (APM) până la adoptarea prezentului aviz. De aceea, pentru a respecta termenul stabilit prin deciziile menționate mai sus, nu s-a publicat niciun APM pe site-ul agenției; nici nu s-a elaborat sau publicat vreun document de răspuns la observații (DRC). În acest caz se emite doar un aviz direct către Comisia Europeană. Mai mult, deoarece propunerile de norme reprezintă o simplă transpunere a normelor SES existente, nu se emite nicio decizie a agenției care să conțină mijloace acceptabile de conformare sau materiale de îndrumare.

⁷ TREN F2/JP/sr D(2009) 74614.

⁸ Decizia Consiliului de administrație privind procedura care trebuie aplicată de către agenție în vederea eliberării de avize, certificate, specificații și materiale de îndrumare (procedura de reglementare). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

⁹ Decizia Consiliului de administrație privind procedura care trebuie aplicată de către agenție în vederea eliberării de avize, certificate, specificații și materiale de îndrumare (procedura de reglementare). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

8. Pentru a se asigura că toate părțile interesate relevante sunt informate în legătură cu conținutul prezentului aviz, agenția, împreună cu Comisia Europeană, organizează ateliere de lucru speciale pentru explicarea în detaliu a conținutului și a intențiilor legate de a doua fază imediat următoare. În plus, agenția asigură, dacă este cazul, sesiuni de informare separate, cu privire la conținutul prezentului aviz, pentru următoarele organisme: Comitetul SES (SSC), organismele consultative din domeniu (ICB), Comitetul consultativ EASA (EASAAB), Grupul consultativ al autorităților naționale (AGNA) și Comitetul consultativ pentru standardele de securitate (SSCC).
9. Agenția înaintează către Comisia Europeană concluzii scrise cu privire la rezultatele atelierelor și ale sesiunilor de informare și le face publice (prin panouri speciale și pagini web ale aeroporturilor¹⁰), astfel încât să poată fi luate în considerare de către Comisie la înaintarea propunerii legislative.

III. Conținutul avizului agenției

a) **Cerințele comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, cu privire la metodele de lucru și procedurile de operare**

10. În prezent, normele SES nu au fost încă modificate în conformitate cu dispozițiile regulamentului de bază, așa cum impune legiuitorul european (articolul 65 litera (a) din regulamentului de bază). De aceea, normele SES, pe de o parte, conțin încă cerințe privind siguranța aplicabile în cadrul punerii în aplicare a schemei de certificare a furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP) și, pe de altă parte, nu clarifică legătura dintre aceste cerințe privind siguranța și alte cerințe care nu au o legătură directă cu siguranța. Acest lucru creează o suprapunere între regulamentului de bază și normele SES. De aceea, idealul ar fi fost reprezentat de modificarea normelor SES, așa cum s-a explicat mai sus, ceea ce ar fi permis agenției emiterea doar a unei norme de punere în aplicare pentru regulamentului de bază. Cu toate acestea, ceea ce Comisia Europeană a solicitat agenției a fost emiterea unui aviz pentru transpunerea normelor în vigoare fără modificări majore și, prin urmare, înaintarea unor propuneri de regulamente cu o dublă bază legală. Acest lucru va permite în continuare existența unui regulament unic care să definească cerințele pentru ANSP-uri și autorități, până la momentul clarificării situației.
11. Pentru transpunerea Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 în norme de punere în aplicare, în conformitate cu regulamentului de bază și cu respectarea procesului „accelerat” impus de Comisia Europeană, agenția reia acest regulament, introducând următoarele modificări minime necesare și actualizări tehnice minime pentru punerea în aplicare a regulamentului de bază:
 - i. Adăugarea termenului de **autoritate competentă** (noul articol 3 din propunerea de normă de punere în aplicare). Această modificare este necesară pentru punerea în aplicare a articolului 8 litera (b) și articolului 22 litera (a). Acest termen se referă la următoarele autorități competente: autoritatea națională de supraveghere (NSA) astfel cum este definită în Regulamentul (CE) nr. 549/2004, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009; autoritatea sau autoritățile competente să supravegheze în cadrul FAB, conform deciziei statelor membre implicate în FAB, altele decât NSA; și agenția, așa cum prevede articolul 22 litera (a) din regulamentului de bază pentru furnizorii de servicii paneuropene și pentru furnizorii de servicii aflați în afara teritoriului pe care se aplică Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, dar care furnizează servicii în spațiul aerian al respectivului teritoriu. Detalii suplimentare despre agenție ca autoritate competentă sunt cuprinse la litera (c).
 - ii. Definiția **serviciului paneuropean**. Această definiție este necesară pentru punerea în aplicare a articolului 22 litera (a). Scopul acestei definiții este să favorizeze o mai bună identificare a acestor servicii paneuropene. Acestea sunt serviciile care sunt

¹⁰ <http://www.easa.europa.eu/atm/>.

concepute și înființate pentru a se afla la dispoziția utilizatorilor din majoritatea sau din toate statele membre. Sintagma „cele mai multe sau toate statele membre” este necesară pentru a acoperi cazurile în care serviciul, deși conceput ca paneuropean, poate să nu fie disponibil pentru toți utilizatorii din fiecare stat membru (de exemplu, o constelație de sateliți nu asigură acoperirea în toate statele membre).

- iii. Adăugarea unor **trimiteri la regulamentul de bază** acolo unde s-a considerat necesar pentru siguranță juridică. Aceste propuneri de modificări pun în aplicare regulamentul de bază și sunt rezultatul direct al extinderii sistemului EASA la reglementarea managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană.
- iv. Trimiterile la **autoritățile naționale de supraveghere (NSA)** specificate în Regulamentul (CE) nr. 549/2004 astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) 1070/2009 au fost **înlocuite cu** trimiteri la **autoritățile competente**, acolo unde s-a considerat necesar (de exemplu, în cazul dispozițiilor privind sistemul de evaluare nu s-a considerat necesar). Unele părți interesate au pus sub semnul întrebării baza legală care permite agenției să execute anumite operațiuni în calitate de autoritate competentă și au solicitat să se specifice de fiecare dată despre ce autoritate competentă este vorba (NSA sau agenția). Agenția este de părere că nu este nevoie să se specifice acest lucru la fiecare dispoziție din propunerile de regulamente, deoarece s-ar repeta operațiunile și responsabilitățile deja specificate în regulamentul de bază. De pildă, în cazul fostului articol 6 (actualul articol 7) „Facilitarea controlului respectării cerințelor”, termenul NSA este înlocuit cu autoritate competentă. Cu toate acestea, în acest caz este clar că abilitarea inspectorilor agenției este deja asigurată prin aplicarea articolului 55 din regulamentul de bază „Anchetarea întreprinderilor”.
- v. Sintagma **organizație recunoscută** se înlocuiește cu sintagma **entitate calificată**. Această modificare este necesară pentru punerea în aplicare a articolului 13 din regulamentul de bază. Este, de asemenea, important de subliniat că articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009, înlocuindu-se sintagma „organizație recunoscută” cu „entitate calificată”.
- vi. **Considerentele** sunt actualizate pentru a reflecta mai bine situația din prezent, noua bază legală, baza legală pentru propunerea de normă de punere în aplicare și viitoarele faze ale procesului de reglementare în acest domeniu.
- vii. Introducerea **unor modificări în procesul de evaluare între egali**. Cu ocazia celei de-a 34-a reuniuni a SSC, s-a discutat procesul de autoreglementare, iar unele state membre au solicitat includerea agenției ca parte în procesul de evaluare între egali. De aceea, agenția a propus modificări foarte simple la acest fost articol 9 (actualul articol 10). În plus, și pe baza avizului Comisiei Europene, nu există încă o decizie clară dacă procesele de evaluare între egali vor fi continuate după prima rundă, care este programată să se încheie în 2012. Din acest motiv, și pe baza avizului Comisiei Europene, se propune înlocuirea termenului „va” cu sintagma „este posibil să”.

Deși sintagma „evaluare între egali” sau domeniul de aplicare și obiectivele acestor procese de evaluare între autorități de la același nivel nu sunt definite în Regulamentul (CE) nr. 2096/2005, în opinia agenției, practici similare cu evaluările între egali (exercițiu de predare învățare, schimb de experiență în domeniul punerii în aplicare, concluzii comune cu privire la cele mai bune practici de operare etc.) sunt deja acoperite în așa numitele „Reuniuni de standardizare” care există în alte domenii ale aviației (de exemplu, navigabilitate, operațiuni aeriene, licențierea echipajului de zbor). Mai mult, agenția intenționează să extindă aceste „Reuniuni de standardizare” la domeniile ATM/ANS și aerodromuri pentru a oferi autorităților competente cadrul necesar discutării unor probleme privind punerea în aplicare, exercițiului de „predare-învățare”, precum și pentru discutarea unor aspecte legate

de securitate comune întregului sistem al aviației. Opinia agenției este că acest tip de cooperare voluntară nu trebuie reglementată.

viii. Introducerea de **dispoziții tranzitorii și abrogări** a reglementărilor existente. Aceste dispoziții sunt necesare pentru a clarifica următoarele:

- Toate certificatele ANSP existente emise în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 sunt exceptate.
- Acei solicitanți care s-au adresat autorității competente pentru certificate ANSP înainte de data intrării în vigoare a propunerii de regulament vor demonstra îndeplinirea cerințelor aplicabile din propunerea de regulament și, de aceea, se emite un certificat în conformitate cu propunerea de regulament. Opinia agenției este că nu este nevoie de niciun fel de perioadă de tranziție pentru solicitările existente sau cele aflate în curs de procesare, având în vedere că modificările menționate mai sus nu au legătură cu demonstrarea îndeplinirii cerințelor din punctul de vedere al solicitantului. Alineatul (2) explică dispozițiile tranzitorii pentru acele cazuri în care există modificări ale autorității competente în domeniul supravegherii siguranței prin aplicarea noilor reglementări.
- Pentru cazurile în care agenția este autoritatea competentă pentru ANSP (în cazul furnizorilor de servicii paneuropene și în cazul furnizorilor de servicii din afara Uniunii Europene) se aplică dispozițiile de la alineatul (3). Este nevoie de aceste dispoziții pentru garantarea continuității procesului de certificare deja inițiat de către autoritatea(tățile) statelor membre și pentru a asigura o tranziție ușoară pentru respectivii solicitanți. Agenția propune să se permită continuarea procesului de certificare, în cooperare cu aceasta, și transferul activităților de supraveghere către agenție după emiterea certificatului.
- La 20 de zile după publicarea propunerii de regulament, odată adoptată, solicitanții de certificate ANSP vor aplica acest regulament și
- **Abrogarea Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 și a Regulamentului (CE) nr. 668/2008 și a articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 482/2008, deoarece aceste cerințe sunt incluse în întregime în propunerea de regulament.**

12. Cu privire la **trimiterile la anexele OACI**, agenția este conștientă că, de la adoptarea Regulamentului (CE) nr. 668/2008, anexele OACI au fost modificate după cum urmează:

- i. **Anexa 2**, ediția a 10-a din iulie 2005, până la amendamentul **nr. 40** se transformă în amendamentul **nr. 42**;
- ii. **Anexa 3**, ediția a 16-a din iulie 2007, până la amendamentul nr. 74;
- iii. **Anexa 4, ediția a 10-a din iulie 2001**, până la amendamentul **nr. 54** se transformă în **ediția a 11-a din iulie 2009**;
- iv. **Anexa 10 vol. I**, ediția a 6-a din iulie 2006, până la amendamentul **nr. 82** se transformă în amendamentul **nr. 84**;
- v. **Anexa 10 vol. I**, ediția a 6-a din iulie 2001, până la amendamentul **nr. 82** se transformă în amendamentul **nr. 84**;
- vi. **Anexa 10 vol. III**, ediția a 2-a din iulie 2007, până la amendamentul **nr. 82** se transformă în amendamentul **nr. 84**;
- vii. **Anexa 10 vol. IV**, ediția a 4-a din iulie 2007, până la amendamentul **nr. 82** se transformă în amendamentul **nr. 84**;
- viii. **Anexa 10 vol. V**, ediția a 2-a din iulie 2001, până la amendamentul **nr. 82** se transformă în amendamentul **nr. 84**;

- ix. **Anexa 11**, ediția a 13-a din iulie 2001, până la amendamentul **nr. 45** se transformă în amendamentul **nr. 47-B**;
- x. **Anexa 14**, vol. I, **ediția a 4-a din iulie 2004**, până la amendamentul nr. 9 se transformă în **ediția a 5-a din iulie 2009**;
- xi. **Anexa 14**, vol. II **ediția a 2-a din iulie 1995**, până la amendamentul nr. 3 se transformă în **ediția a 3-a din iulie 2009**;
- xii. **Anexa 15**, ediția a 12-a din iulie 2004, până la amendamentul **nr. 34** se transformă în amendamentul **nr. 35**;
13. Agenția nu a introdus încă aceste trimiteri actualizate în proiectul de regulament la prezentul aviz. Cu toate acestea, pentru a sprijini statele membre în vederea îndeplinirii obligațiilor prevăzute de Convenția de la Chicago (articolul 2.2 litera (d) din regulamentul de bază), agenția propune analiza modificărilor apărute în cele mai recente versiuni ale anexelor, pentru a evalua și a aprecia impactul punerii în aplicare a acestora și a transmite Comisiei un aviz pe această problemă.
- De asemenea, este important de subliniat că transpunerea standardelor și practicilor recomandate OACI, care va avea loc în faza a doua, va face inutile astfel de trimiteri și, de aceea, ele vor fi înlocuite cu măsurile corespunzătoare ale UE.
14. Trebuie, de asemenea, subliniat că articolul 25 din recent adoptatul Regulament al Comisiei privind schema de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și funcționarea rețelei necesită o modificare a capitolului 2.2 și a capitolului 9 din Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 2096/2005. În prezentul aviz, agenția propune abrogarea Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 și înlocuirea lui cu acest Regulament. De aceea, agenția recomandă includerea modificărilor impuse de regulament cu privire la schema de performanță în propunerea de regulament a Comisiei.
15. Pe lângă actualizările tehnice minime prezentate mai sus și aspectele a căror modificare o propune agenția pe baza alineatului (11), aceasta, cu avizul experților grupurilor de reglementare ATM.001 și ATM.004, a identificat următoarele domenii care ar necesita îmbunătățiri. Împreună cu experții, agenția a întreprins o evaluare preliminară a acestor îmbunătățiri în ceea ce privește oportunitatea, maturitatea și posibilitatea de a le include în procesul „accelerat”. Cu toate acestea, asa cum s-a concluzionat în cadrul reuniunilor SSC mai sus menționate și din cauza lipsei unui proces de consultare obișnuit în cadrul activității de reglementare, agenția nu le-a inclus încă printre normele propuse. De aceea, în opinia agenției, următoarele propuneri de îmbunătățire trebuie să devină priorități de rezolvat în a doua fază a procesului de reglementare, împreună cu transpunerea standardelor relevante și a practicilor recomandate OACI.
- i. Dispozițiile privind **derogările** de la articolul 5 din propunerea de regulament: chiar dacă agenția a transpus dispozițiile în vigoare în fostul articol 4 din Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 așa cum a solicitat Comisia Europeană și a acceptat SSC, agenția ar dori să sublinieze că transpunerea cuvânt cu cuvânt a acestui articol poate pune unele probleme în ceea ce privește compatibilitatea cu regulamentul de bază. Mai întâi, pentru că s-a stabilit că certificatul se limitează la spațiul aerian aflat sub controlul autorității competente care l-a emis. Acest lucru poate fi interpretat ca nerespectând articolul 11 din regulamentul de bază. În al doilea rând, agenția este de părere că articolul propus la început nu stabilește nivelul de siguranță juridică necesar pentru îndeplinirea obiectivului de punere în aplicare uniformă a cerințelor privind siguranța în aviație prevăzute în regulamentul de bază. Pe lângă excluderea unor dispoziții care nu pot face obiectul derogării, agenția constată că nu există niciun criteriu supus derogării pe baza căruia ar trebui să se aplice ANSP. Acest lucru poate duce la o situație în care autorități competente diferite pot aplica criterii foarte diferite, ceea ce poate crea situații în care unor solicitanți similari li se poate cere îndeplinirea unor cerințe foarte diferite. Acest lucru nu înseamnă că agenția consideră că nu este posibilă niciun fel de flexibilitate. Tocmai pentru această flexibilitate, regulamentul de bază încearcă să asigure prin

articolul 14, care prevede posibilitatea ca statele membre să nu respecte cerințele, în condiții speciale, dar într-o manieră total transparentă și sub supravegherea Comisiei, sprijinită de agenție și de celelalte state membre. În mod special, articolul 14 alineatul (6) din regulamentul de bază are în vedere tipul de situație descris de articolul 5 din propunerea de regulament și poate fi folosit pentru rezolvarea acestor cazuri cu avantaje clare privind siguranța și punerea în aplicarea uniformă a cerințelor.

Mai mult, articolul 8 litera (b) alineatul (3) din regulamentul de bază prevede ca agenția să propună norme de punere în aplicare care să ofere statelor membre posibilitatea de a decide în ce condiții li se va permite furnizorilor de servicii privind informațiile de zbor să declare serviciile pe care le oferă. Din cauza procesului „accelerat” agenția nu a avut deocamdată posibilitatea de a face o astfel de propunere.

Având în vedere cele de mai sus, agenția continuă evaluarea prevederilor propunerii de articol 5 privind derogările, cu scopul de a pune în aplicare articolul 8 litera (b) alineatul (3) și de a asigura flexibilitatea și proporționalitatea pentru acele ANSP-uri care fac, în prezent, obiectul derogării. Pe baza evaluării, agenția va face modificările necesare corespunzătoare în a doua fază.

În final, trebuie adăugat că agenția consideră că unele dintre cerințele de la care se admit derogări în prezent trebuie reevaluate în a doua fază. În particular, cerințele de la alineatele 2.1, 3.2 litera (b), 3.3 din Anexa I sunt, în opinia agenției, nu doar elemente esențiale de siguranță, ci și suficient de flexibile pentru a permite punerea în aplicare de către toate ANSP.

- ii. Așa-numitele „**cerințe care nu privesc siguranța**” (de ex. cerința ca ANSP-urile să aibă un plan de afaceri) pentru certificarea ANSP-urilor, ca și pentru definirea și identificarea acestor dispoziții care nu privesc siguranța. Subiectul a fost discutat îndelung cu experții grupurilor de reglementare. Cu ocazia celei de-a 34-a reuniuni a SSC s-a hotărât înaintarea de către Comisia Europeană a unei propuneri pentru SSC-uri. În funcție de rezultatul acestei discuții, este posibil ca propunerea agenției să fie modificată de Comisia Europeană. Așa cum s-a menționat mai sus, agenției i s-a solicitat să copieze acele dispoziții și, astfel, să păstreze dubla bază legală (regulamentul de bază al EASA și Regulamentul (CE) nr. 550/2004).

În ceea ce privește aplicarea acestor dispoziții la responsabilitățile agenției în calitate de autoritate competentă pentru furnizorii de servicii paneuropene și pentru furnizorii de servicii aflați în afara Uniunii Europene, opiniile agenției sunt expuse mai jos la litera (c).

- iii. Introducerea **sistemelor de management**, așa cum se prevede la capitolul 5 litera (a) subpunctul (iii) din Cerințele esențiale din Anexa Vb. Intenția colegiului european (Parlamentul European și Consiliul European) a fost să raționalizeze cerințele privind calitatea și siguranța sistemului de management, prin solicitarea unui sistem de management integrat. Acest lucru ar permite furnizorilor de servicii și organizațiilor în general să-și adapteze sistemele de management în funcție de mărimea și domeniul de aplicare și complexitatea serviciilor pe care le furnizează. Această abordare ar avea avantajul de a necesita un sistem de management unic în loc de două (sau chiar trei, împreună cu sistemul de management al siguranței) prevăzut de Regulamentul (CE) nr. 2096/2005. Mai mult, această abordare este promovată și de Manualul de management al siguranței OACI¹¹ și ar ușura integrarea ATM/ANS în abordarea sistemică totală a

¹¹ Manualul de management al siguranței OACI, Ediția a doua - 2009 (Doc 9859-AN/474).

normelor privind siguranța¹². Acest lucru ar avantaja ANSP-urile, conferindu-le flexibilitate pentru punerea în aplicare a cerințelor, în același timp cu armonizarea, deoarece elementele sistemului de management ar fi definite clar. Acest lucru ar permite, de asemenea, existența unor diferite mijloace acceptabile de conformare (AMC) și materiale de îndrumare.(GM) pentru diferite tipuri de ANSP-uri și pentru diferite tipuri de servicii. Un alt avantaj privind siguranța ar fi facilitarea și evaluarea interfețelor ANSP-urilor cu alte organizații aeronautice, precum operatori de aerodromuri, operatori aerieni, prin aplicarea aceluiași set de cerințe privind sistemul de management. Este clar că unul dintre riscurile privind siguranța identificate și binecunoscute în sistemul aeronautic constă în interfața dintre diferitele organizații implicate în sistemul aeronautic și în identificarea responsabilităților în ceea ce privește managementul global al riscului.

Experții au studiat diferite propuneri pentru procesul „accelerat” și le-au prezentat membrilor grupului de reglementare ATM.001 și diferitelor părți interesate. Cu toate acestea, deciziile luate cu ocazia celei de-a 34-a reuniuni a SSC nu permit agenției să includă această modificare în procesul „accelerat”. De aceea, agenția poate doar sublinia că este vorba despre una dintre cele mai importante îmbunătățiri care trebuie să apară în faza a 2-a.

Singura modificare care este considerată corespunzătoare pentru procesul „accelerat” este adăugarea unei propoziții la Anexa I, pentru a clarifica faptul că ANSP-urile pot decide integrarea sistemelor de management al calității și siguranței într-un sistem de management unic. Prevederea nu interzice ANSP-urilor integrarea și a altor sisteme de management (de exemplu, sistemul de management al siguranței) în același sistem de management unic.

- iv. Propunerea de îmbunătățire a **cerințelor privind siguranța legate de evaluarea și reducerea riscurilor** în ceea ce privește modificările (fostul alineat 3.2 din Anexa II la Regulamentul 2096/2005) și cerințele pentru autoritățile competente în domeniul supravegherii siguranței în cazul modificărilor funcționale (fostele articole 8 și 9 din Regulamentul (CE) nr. 1315/2007):

Pe baza rezultatelor obținute de EUROCONTROL în elaborarea unei scheme de clasificare a riscurilor în urma mandatului primit de la Comisia Europeană și după adoptarea Regulamentului de bază care extinde sistemul EASA la domeniul ATM/ANS, agenția, împreună cu un grup informal de experți de la cele mai importante NSA-uri și ANSP-uri europene, a întreprins o analiză a prevederilor existente în Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 și în Regulamentul (CE) nr. 1315/2007 cu privire la cerințele legate de evaluarea siguranței în cazul modificărilor și a supravegherii siguranței acestora. S-a intenționat înaintarea de propuneri și recomandări către grupurile de reglementare ATM.001 și ATM.004. Principalele concluzii în urma revizuirii sunt rezumate mai jos:

- Dispozițiile existente sunt prea greu de interpretat și, în unele cazuri, chiar de aplicat. Sintagme de tipul „parte componentă”, „condiții de defectare plauzibile legate de ATM” și aplicarea metodologiei cantitative necesare și a tabelului cu

¹² Conceptul de „*abordare sistemică globală*” pentru normele privind siguranța a fost introdus în Avizul de propunere de modificare 2008-22. Acest APM propune ca așa-numitele cerințe „organizaționale” pentru organizațiile aeronautice reglementate să fie incluse într-o normă de punere în aplicare unică aplicabilă tuturor organizațiilor aeronautice (Partea-OR). În același sens, același APM propune ca cerințele privind autoritatea competentă corespunzătoare să fie incluse într-o normă de reglementare unică aplicabilă autorităților competente care supraveghează aceste organizații (Partea-AR). Aceste cerințe comune privind organizațiile care se aplică tuturor organizațiilor (de ex. sistemul de management, cerințe generale privind personalul, facilități și evidența documentelor printre altele) s-au generalizat în ceea ce se numește capitolul OR.GEN. Aceste dispoziții specifice pentru fiecare tip de organizație aeronautică (de exemplu, ANSP-uri, organizații de formare profesională, operatori aerieni, operatori aerodromuri) conțin cerințe organizaționale suplimentare în capitole suplimentare (de ex. OR.ATO, OR.OPS).

categoriile de gravitate în cazul modificărilor legate de persoane și proceduri nu au fost nici ușor de interpretat și nici uniform aplicate, dacă este cazul, în diferite state membre.

- Și criteriile puse la dispoziția autorităților competente pentru a decide dacă revizuiesc sau nu modificarea propusă de organizație ar avea nevoie de îmbunătățiri, deoarece criteriile existente, bazate mai degrabă pe condiții de defectare decât pe riscuri, înseamnă, în cele din urmă, că autoritatea competentă ar trebui să revizuiască aproape toate modificările.
- Agenția consideră că punerea în aplicare a unei abordări bazate într-o mai mare măsură pe performanță ar aduce beneficii semnificative pentru reglementarea evaluării siguranței în cazul modificărilor pentru supravegherea siguranței acestora. Prin raționalizarea cerințelor și a responsabilităților asociate pentru managementul modificărilor pentru clarificarea proceselor asociate în vederea notificării și revizuirii modificărilor de la nivelul normelor de punere în aplicare și prin punerea la dispoziție a metodologiilor care trebuie folosite pentru diferitele tipuri de modificări aduse diferitelor tipuri de sisteme funcționale în ceea ce privește AMC și GM, cerințele ar fi mult mai ușor de înțeles și de aplicat. Agenția consideră că, doar în momentul în care cerințele sunt clare și ușor de interpretat și responsabilitățile și procesele sunt clar distribuite, cerințele pot fi aplicate uniform și siguranța îmbunătățită.
- Lipsa de AMC și GM din cadrul de reglementare SES a făcut dificilă adoptarea unui astfel de sistem pentru setul inițial de norme SES. Cu toate acestea, cadrul de reglementare EASA oferă această posibilitate. Pe baza experienței acumulate până în prezent în aplicarea AMC și GM din cadrul altor domenii aeronautice (de ex. navigabilitate și întreținere) și a propunerilor existente pentru alternativa la AMC, nivelul de armonizare dorit în cadrul Uniunii Europene – foarte necesar pentru funcționarea în siguranță a blocurilor funcționale ale spațiului aerian (FAB) și a cerului unic european – este garantat. De asemenea, acest lucru ar încuraja flexibilitate, prin faptul că permite abordări standardizate în funcție de tipul de modificare și operațiunile avute în vedere, fără nevoia de a modifica regulamentul sau de a solicita derogări. De asemenea, va oferi mijloacele de a elabora și actualiza aceste abordări pentru a adera la cele mai bune practici de ultimă oră.
- Pe baza evaluării inițiale a impactului reglementării întreprinse de agenție la evaluarea posibilelor opțiuni de îmbunătățire a acestor prevederi, opțiunea preferată de agenție ar fi fost raționalizarea normelor de punere în aplicare prin axarea lor într-o mai mare măsură pe performanță. Normele de punere în aplicare ar fi conținut și obiectivele de siguranță a căror îndeplinire este necesară, iar AMC și GM ar fi conținut detaliile tehnice cu privire la modul de îndeplinire a obiectivelor de siguranță. Această abordare a fost deja adoptată pentru certificarea de navigabilitate a aeronavelor și ar fi mai adecvată pentru domeniul ATM/ATS, care depinde foarte mult de tehnologie și se bazează din ce în ce mai mult pe sisteme aer-sol integrate, cu un înalt grad de complexitate.

Pe baza concluziilor de mai sus și cu scopul de a îmbunătăți sistemul, acest grup informal de experți a elaborat o propunere prezentată membrilor ATM.001 și ATM.004 împreună cu concluziile inițiale ale evaluării impactului de reglementare. Și în acest caz, deciziile luate cu ocazia celei de-a 34-a reuniuni a SSC nu permit agenției să includă această modificare acum.

- v. Propunerea de **integrare a cerințelor privind organizațiile** (în acest caz, ANSP) **într-un regulament unic** și a cerințelor privind autoritățile competente într-un regulament separat. Acest lucru ar fi necesitat transferul cerințelor privind autoritatea care sunt incluse în Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 în același regulament cu cerințele privind supravegherea siguranței ANSP și organizațiilor care

asigură ATFM și ASM. Cerințele care vizează autoritățile competente din Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 sunt cele care se adresează fie statelor membre, fie autorităților naționale de supraveghere, precum cerințele pentru certificarea ANSP-urilor, pentru conformitatea și consolidarea permanentă, plus cerințele privind procesul de evaluare între egali, printre altele, cerințele privind organizațiile (ANSP-uri și organizații care furnizează ATFM și ASM), în Regulamentul (CE) nr. 1315/2007, adică cele care impun elaborarea de proceduri pentru evaluarea siguranței modificărilor sistemelor funcționale, notificarea modificărilor sistemelor funcționale, ca și cerințele privind rezolvarea constatărilor auditurilor supuse atenției de către autoritățile competente, ca urmare a monitorizării conformității, ar fi trebuit transferate în regulamentul privind organizațiile. Agenția consideră că această propunere ar fi îmbunătățit normele existente, clarificând responsabilitățile pentru ANSP-uri și autoritățile competente, asigurând coerența și facilitând integrarea în structura globală de reglementare care implementează abordarea sistemică globală. Cu toate acestea, domeniile de aplicare ale Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 și Regulamentului (CE) nr.1315/2007 sunt diferite (Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 se aplică doar pentru certificarea ANSP-urilor, iar Regulamentul (CE) nr. 1315/2007 se aplică pentru supravegherea siguranței ANSP-urilor și organizațiilor care furnizează ATFM și ASM). De aceea, au existat temeri că transferul dispozițiilor între cele două regulamente ar însemna că cerințele în vigoare privind organizațiile care furnizează ATFM și ASM vor fi eliminate până când întregul set de cerințe privind aceste organizații vor fi elaborate. Deși, în opinia agenției, acest aspect s-ar fi putut rezolva ușor, încă o dată, deciziile la nivel înalt au obligat agenția să amâne modificarea pentru faza a 2-a.

- vi. **Propunere de îmbunătățire a cerințelor pentru personalul ingineresc și tehnic care îndeplinește sarcini legate de siguranță** din articolul 9 și din alineatul 3.3 și anexa II la acesta. Actualul articol 9 obligă statele membre să emită norme corespunzătoare privind siguranța pentru personalul ingineresc și tehnic care îndeplinește sarcini operaționale legate de siguranță. Agenția intenționează să prevadă cerințe comune în acest domeniu, în urma unei evaluări a oportunității și a coerenței cu cadrul de reglementare a activității desfășurate de EUROCONTROL pentru elaborarea de specificații conținând scheme de competență și evaluarea competenței pentru personalul ingineresc ATS (ATSEP), luând, de asemenea, în considerare dezbaterea aflată în desfășurare dintre părțile relevante (ANSP și personalul ingineresc și tehnic). În acest scop, agenția, bazându-se pe contribuțiile unor experți din grupurile de reglementare, a propus o definiție și cerințe privitoare la ANSP pentru punerea în aplicare a unei proceduri de definire a sarcinilor legate de siguranță și elaborarea unor cerințe care vizează formarea profesională, constând în scheme de competență și evaluarea competenței pentru personalul ingineresc relevant. În orice caz, încă o dată, agenției i-a fost imposibil să-și ducă la bun sfârșit această activitate în timpul procesului „accelerat”, deci ea va trebui privită ca o prioritate pentru faza a 2-a. Între timp, și fără a încălca considerentul 17 din regulamentul de bază, este important de subliniat că, în opinia agenției, intenția legiuitorului european a fost să transfere competențele de elaborare a normelor privind siguranța pentru personalul ingineresc către Uniunea Europeană, prin intermediul regulamentului de bază. Mai mult, agenția consideră că păstrarea acestei posibilități ar putea îngreuna sarcina agenției pentru faza a doua, având în vedere că există posibilitatea ca statele membre să continue elaborarea de noi cerințe la nivel național, în timp ce agenția se află în proces de evaluare a sistemului în vigoare, cu scopul de a propune norme extinse la nivel european. Cu toate acestea, pe baza mandatului primit de agenție, s-a decis să nu se propună nicio modificare a acestor dispoziții în cadrul primei faze.
- vii. În opinia agenției, Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 aflat în vigoare poate fi îmbunătățit cu privire la **responsabilitățile ANSP-urilor** în cazul repartizării anumitor activități, precum întreținerea anumitor echipamente, către întreprinderi contractante. În Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 există anumite cerințe legate de

personalul ingineresc pe care ANSP-urile trebuie să le îndeplinească atunci când folosesc ceea ce se numește „organizații de exploatare subcontractante”. Agenția constată că reglementările în vigoare ar avea de câștigat în urma clarificării definiției „organizației de exploatare” (definiția actuală poate fi interpretată în sensul că aceste organizații pot furniza servicii fără a fi certificate) și a sintagmei organizație „subcontractantă”, precum și a responsabilităților ANSP-urilor, dacă există, cu privire la terțe părți (organizații contractate de organizația contractată direct de ANSP-uri). Dispozițiile în vigoare vor fi evaluate și apreciate în cadrul fazei a 2-a.

16. Așa cum s-a explicat mai sus, agenția consideră propunerile de regulament ca fiind primul pas pentru punerea în aplicare a extinderii sistemului de reglementare din aviația europeană în domeniul ATM/ATS. În opinia agenției, sectoarele identificate ca necesitând îmbunătățiri vor spori, cu siguranță, performanța sistemului, iar aceste sectoare, împreună cu transpunerea dispozițiilor relevante SARP ale OACI, trebuie să constituie primele priorități pentru procesul de reglementare din faza a 2-a.
17. Este important, de asemenea, să subliniem că există dispoziții la articolul 8 litera (b) din regulamentul de bază care nu sunt puse în aplicare prin prezentele propuneri de regulament. Spre exemplu, acestea cuprind următoarele:
 - i. punerea în aplicare a articolului 8 litera (b) alineatul (3) din regulamentul de bază, așa cum s-a arătat mai sus;
 - ii. punerea în aplicare a articolului 8 litera (b) alineatele (4) și (5) din regulamentul de bază. Opțiunile pentru punerea în aplicare a acestor dispoziții va fi evaluată și apreciată în cadrul viitoarei sarcini de reglementare ATM.005.
 - iii. Elaborarea de măsuri care să vizeze organizațiile care furnizează servicii constând în generarea, prelucrarea, formatarea și furnizarea de date către traficul aerian general în scopul navigației aeriene critice pentru siguranță. Evaluarea și aprecierea opțiunilor pentru punere în aplicare a acestor dispoziții pe baza proceselor existente în cadrul sistemului EASA (scrisori de acceptare), după caz, se vor desfășura în cadrul fazei a 2-a.
18. A 2-a fază se va desfășura în conformitate cu procedurile de reglementare ale agenției.

b) Cerințe privind supravegherea siguranței în managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană

19. Așa cum s-a arătat mai sus, pe baza solicitării venite de la Comisia Europeană privind transpunerea, fără întârziere, a Regulamentului Comisiei (CE) nr. 1315/2007, agenția transferă acest regulament într-o normă de punere în aplicare din cadrul regulamentul de bază prin introducerea modificărilor necesare și a actualizărilor tehnice minime. Se consideră necesare următoarele modificări:
 - i. Introducerea sintagmei „**autoritate competentă**” într-un nou articol 3. Acest lucru este necesar pentru punerea în aplicare a articolelor 8 litera (b) și 22 litera (a) din regulamentul de bază. În conformitate cu această dispoziție, supravegherea organizațiilor care își au sediul principal de operare într-un stat membru se face de către autoritatea națională de supraveghere a respectivului stat membru (așa cum prevede articolul 4 din regulamentul-cadru astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009) sau de către autoritate ori autorități stabilite prin acordul încheiat de statele membre care fac parte din sisteme FAB, dacă acordul prevede că autoritatea competentă este alta decât NSA. Supravegherea organizației aflate în afara teritoriului statelor membre, dar care furnizează servicii în spațiul aerian în care se aplică Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene se efectuează de către agenție. Explicații mai detaliate pot fi găsite mai jos, la litera (c) a acestui capitol.

- ii. **Definiția serviciului paneuropean.** Această definiție este necesară pentru punerea în aplicare a articolului 22 litera (a). Scopul acestei definiții este să clarifice ce reprezintă aceste servicii europene.
 - iii. Adăugarea de **trimiteri la articole relevante din regulamentul de bază.** Așa cum s-a explicat deja la litera (a), propunerea de regulament are o dublă bază legală. De aceea, trimiterile la Regulamentul (CE) nr. 550/2004 au fost completate cu trimiteri la articole relevante din regulamentul de bază.
 - iv. Trimiterile la **autoritățile naționale de supraveghere (NSA)**, astfel cum se arată în articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, se înlocuiesc cu trimiteri la **autoritățile competente.** Așa cum s-a afirmat mai sus, unele părți interesate și-au exprimat îngrijorarea privind baza legală pe care se sprijină agenția în efectuarea unor sarcini ca autoritate competentă și au cerut ca unele dispoziții să specifice care este această autoritate competentă. Agenția este de părere că nu este nevoie să se specifice acest lucru în normele de punere în aplicare, deoarece astfel s-ar repeta sarcinile și responsabilitățile care au fost deja adoptate de către co-legiuitorul european în regulamentul de bază. Un exemplu este cazul directivelor de siguranță, prevăzute în fostul articol 12 din Regulamentul (CE) nr. 1315/2007 (articolul 13 din propunerea de regulament). În acest caz, sintagma NSA se înlocuiește pur și simplu cu cea de „autoritate competentă”. Agenția consideră că articolul 8 litera (b) din regulamentul de bază prevede ca și agenția să aibă dreptul de a emite aceste directive de siguranță. De fapt, normele de punere în aplicare prevăzute la articolul 8 paragraful (b) alineatul (6) litera (f) din regulamentul de bază trebuie să se asigure că autoritățile cu funcție de supraveghere sunt abilitate corespunzător pentru a reacționa în fața unor condiții necorespunzătoare care pot apărea la furnizarea ATM/ANS. Mai mult, elaborarea normelor de punere în aplicare trebuie efectuată, pe cât posibil, ținând seama de dispozițiile Regulamentului Comisiei (CE) nr. 1315/2007. Agenția, în calitate de autoritate competentă, trebuie să fie abilitată prin respectivele norme de punere în aplicare și, de aceea, să aibă dreptul de a utiliza mecanismul directivei de siguranță în legătură cu acele organizații/servicii pe care le supraveghează. De aceea, regulamentul de bază asigură o bază legală corespunzătoare pentru ca agenția să emită directive de siguranță în sensul articolului 12 din Regulamentul (CE) nr. 1315/2007.
 - v. Sintagma **organizație recunoscută se înlocuiește cu** sintagma **entitate calificată**, conform articolului 13 din regulamentul de bază.
 - vi. **Considerentele** se actualizează și ele, pentru a reflecta actuala situație, punerea în aplicare a regulamentului de bază, baza pentru propunerea de normă de punere în aplicare și fazele viitoare.
 - vii. Introducerea de **dispoziții tranzitorii** privind transferul funcțiilor de supraveghere a siguranței de la autoritatea(tățile) competentă(e) relevantă(e) către agenție, în acele cazuri în care agenția este autoritatea competentă, conform articolului 22 litera (a) din regulamentul de bază (organizații furnizoare de servicii în spațiul aerian al teritoriului pe care se aplică Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și pe care își au sediul principal de operare și, dacă este cazul, sediul social situat în afara respectivului teritoriu și pentru organizații care furnizează servicii paneuropene) după șase luni. Agenția consideră că șase luni îi sunt suficiente pentru a se pregăti pentru preluarea responsabilităților repartizate de către legiuitor prin regulamentul de bază.
 - viii. Introducerea unei **dispoziții de abrogare** a regulamentului în vigoare în noul articol 17. Acest articol abrogă Regulamentul Comisiei (CE) nr. 1315/2007, deoarece toate dispozițiile sunt transpuse integral în propunerea de normă de punere în aplicare.
20. Modificările propuse mai sus și actualizările tehnice minime sunt considerate ca făcând parte din domeniul de aplicare a instrucțiunilor emise de Comisia Europeană și aprobate

de Comitetul pentru cerul unic european (SSC) cu ocazia celei de-a 33-a și a 34-a reuniuni. În procesul de revizuire a dispozițiilor în vigoare, agenția, cu avizul membrilor grupurilor de reglementare ATM.001 și ATM.004, a identificat alte sectoare care ar necesita îmbunătățiri. De aceea, în opinia agenției, următoarele propuneri de îmbunătățire trebuie să fie primele priorități de rezolvat în a doua fază a procesului de reglementare, împreună cu transpunerea standardelor relevante și a practicilor recomandate OACI:

- i. punerea în aplicare a **abordării sistemice globale în cazul cerințelor privind autoritatea**. „Abordarea sistemică globală” are ca scop raționalizarea proceselor de certificare și supraveghere și reducerea poverii pentru persoanele și organizațiile reglementate. Abordarea sistemică globală în cazul cerințelor privind autoritatea urmărește și armonizarea proceselor de supraveghere pentru persoane, organizații, produse, piese și aparatură și sisteme și componente. Componentele sistemului aeronautic – produse, operatori, echipaje, aerodromuri, ATM/ANS – la sol sau în aer, fac parte dintr-o rețea unică. „Abordarea sistemică globală” urmărește eliminarea riscului unei discrepante sau suprapuneri privind siguranța și caută să evite cerințe contradictorii și responsabilități confuze. Regulamentele se interpretează și se aplică într-o manieră standardizată. Se permite utilizarea celor mai bune practici. Propunerile de modificare a cerințelor privind autoritățile (Partea AR) care se elaborează în cadrul activității agenției legate de prima extindere a sistemului EASA (extinderea sistemului EASA în domeniul operațiunilor aeriene și a licențierii echipajului de zbor), ca și modificarea propunerii pentru capitolul AR.GEN (capitol din Partea AR, care se aplică tuturor autorităților competente în supravegherea tuturor organizațiilor aeronautice), trebuie, acolo unde este posibil, să fie elaborate pe baza normelor de punere în aplicare accelerată. Acest lucru va asigura o mai bună coerență și va simplifica procesul de certificare. În a 2-a fază, toate cerințele privind autoritățile competente care sunt, inițial, incluse în propunerile de regulament pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană și pentru licențierea controlorilor de trafic aerian, trebuie, de asemenea, integrate în aceeași normă de punere în aplicare (Partea AR) pentru a asigura armonizarea proceselor de supraveghere. De asemenea, acestea trebuie adaptate principiilor fundamentale ale Uniunii Europene, punând în practică principiile despre supraveghere, consolidare, schimb de informații între autoritățile competente și recunoașterea reciprocă a certificatelor evidențiate în regulamentul de bază, așa cum au fost ele concepute de agenție prin propunerea sa din APM 2008-22.
- ii. Și principiile **programului de siguranță a statului** promovate de OACI trebuie integrate în aceste cerințe. Agenția a inițiat deja această activitate prin adaptarea prevederilor propuse inițial în APM 2008-22 și prin punerea în aplicare a unui Program european de siguranță a aviației¹³.
- iii. Dispozițiile privind **supravegherea siguranței modificărilor privind siguranța** la sistemele funcționale (fostele articole 8 și 9 din Regulamentul (CE) nr. 1315/2007) trebuie raționalizate, așa cum s-a explicat la litera (a), și trebuie integrate în cadrul comun de reglementare.
- iv. Așa-numitele **„cerințe care nu privesc siguranța”** vizând certificarea organizațiilor furnizoare de servicii, ca și identificarea lor. Subiectul a fost discutat cu experții din grupurile de reglementare în timpul activității acestora și în reuniuni *ad hoc*. Cu ocazia celei de-a 34-a reuniuni a SSC, s-a hotărât înaintarea de către Comisia Europeană a unei propuneri de utilizare a „cerințelor care nu privesc siguranța” către SSC.

Nevoia de armonizare, pe cât posibil, a terminologiei, în vederea denumirii acțiunilor prin care autoritățile competente răspund fără întârziere condițiilor nesigure. Dacă,

¹³ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/easanews/EASA-Newsletter-issue-3.pdf.
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/About_EASA/Manag_Board/2009/EASA%20MB%2003-2009%20Summary%20of%20Discussions%20MB%20Special%20Meeting.pdf.

în propunerea de articol 13 din propunerea de regulament pentru prezentul aviz (fostul articol 12 din Regulamentul (CE) nr. 1315/2007), sintagma folosită este „directive de siguranță”, sintagma folosită de EASA în APM 2008-22 este sintagma aparținând OACI „informații obligatorii privind siguranța”. În plus, sintagma „directivă de siguranță” este propusă de agenție în cadrul APM 2009-0 al EASA¹⁴ pentru a desemna măsurile pe care agenția își poate permite să le ia pentru a rezolva retroactiv cerințele de navigabilitate pentru operațiuni (ridicând nivelul de siguranță) și pentru a obliga la corectarea unor neajunsuri identificate la elementele care fac parte din datele privind conformitatea operațională a aeronavei. Aprecierea sintagmelor care trebuie folosite în fiecare caz va fi făcută cum se cuvine în faza a 2-a.

21. Propunerile menționate mai sus, împreună cu transpunerea dispozițiilor SARP relevante ale OACI trebuie să fie primele priorități pentru faza a 2-a avută în vedere de agenție, așa cum s-a menționat. Propunerile de regulament vor reprezenta, pentru agenție, debutul fazei a 2-a.

c) Agenția ca autoritate competentă în conformitate cu articolul 22 litera (a) din regulamentul de bază și explicarea articolului 3 din propunerile de norme de punere în aplicare

22. Principiul separării regulamentului privind siguranța de funcțiile operaționale (obligația ANSP de a deține certificate și acestea să fie emise în mod normal de NSA) a fost păstrată de către co-legiuitorul european în 2009, la adoptarea pachetului SES II și a extinderii responsabilităților agenției la ATM/ANS. De aceea, fără îndoială, NSA desemnată sau stabilită de către un stat membru este autoritatea competentă pentru certificarea și supravegherea ANSP care își au principalul sediu de operare și, dacă este cazul, sediul social pe teritoriul aceluiași stat membru. Acest lucru este corect și din punctul de vedere al filialelor și al proximității. Acesta este cazul prevăzut la articolul 3 litera (a) din propunerile de norme de punere în aplicare la prezentul aviz.
23. Pe lângă aceasta, SES I a introdus conceptul de blocuri funcționale de spațiu aerian (FAB) care cuprind spațiul aerian de pe teritoriul mai multor state membre. Cu privire la FAB care se extind în spațiul aerian aflat sub controlul mai multor state membre, co-legiuitorul european a prevăzut ca statele membre implicate să încheie un acord de supraveghere a ANSP care furnizează servicii în legătură cu FAB. Dispoziția a fost reconfirmată la adoptarea SES II. Sunt posibile mai multe soluții de punere în aplicare a acestui principiu; de exemplu, desemnarea unei singure NSA pentru supravegherea siguranței în cazul tuturor ANSP-urilor care furnizează servicii în cadrul unui FAB; păstrarea principiului competenței teritoriale pentru diferitele ANSP-uri care desfășoară activități în cadrul FAB sau desemnarea mai multor NSA, fiecare având în responsabilitate un tip specific de serviciu. Normele de aplicare propuse de agenție nu trebuie să limiteze dispozițiile SES în vigoare, care permit statelor membre să aleagă sistemele de supraveghere a siguranței în cazul ANSP-urilor care furnizează servicii în cadrul unui FAB. De aceea, propunerea pentru articolul 3 litera (b) prevede acest acord între statele membre care fac parte din FAB. Pe baza Regulamentului (CE) nr. 550/2004 acordul între statele membre poate cuprinde și o repartizare clară a responsabilităților în ceea ce privește sarcinile de supraveghere.
24. Regulamentul (CE) nr. 550/2004 permite certificarea ANSP furnizoare de servicii „la pachet” (de exemplu, un furnizor de servicii ATC pe durata navigării, care asigură și ATC la turnul de control în aerodromuri, STI, comunicare, navigare sau alte ANS), dar și servicii „separate” (de exemplu, un operator de aerodrom care furnizează direct servicii pentru turnul de control acolo unde își are sediul sau doar un furnizor de semnale radio pentru navigare). Această posibilitate se folosește deja pe scară largă: Raportul

¹⁴ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-01.pdf

EUROCONTROL privind punerea în aplicare a SES¹⁵, dat publicității în iunie 2009, prezintă 212 ANSP-uri certificate, un număr mult prea mare în comparație cu numărul statelor membre ale Uniunii Europene. Desigur, acest număr nu ar fi posibil fără „separarea” unor ANS-uri de principalul furnizor național de sisteme de control al traficului aerian. În viitor, este posibil ca SESAR și NEXTGEN să aducă noutăți semnificative în domeniul ATM/ANS, în special în ceea ce privește schimbul de informații digitale și necesitatea subiacentă a unei rețele de comunicații. SESAR, în particular, prevede nu numai folosirea unor legături mobile de date în rețeaua de supraveghere radio, dar și comunicații mobile aeronautice prin satelit. Nimic nu interzice unui furnizor de comunicații prin satelit să asigure servicii în spațiul aerian al teritoriului pe care se aplică Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, chiar dacă sediul său social se află în afara teritoriului statelor membre. Este posibil să mai existe și alte exemple, de pildă în ceea ce privește cei care elaborează proceduri instrumentale sau furnizorii de date pentru sistemele de management al zborului.

25. Articolul 22 paragraful (a) litera (b) din regulamentul de bază impune agenției responsabilitatea pentru emiterea certificatelor și autorizațiilor pentru organizațiile cu sediul în afara teritoriului care fac obiectul prevederilor Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene, dar care furnizează servicii în spațiul aerian al teritoriului pe care se aplică acest tratat. De aceea, agenția este autoritatea competentă în cazul emiterii de certificate pentru organizațiile respective. Propunerile de norme de punere în aplicare sunt coerente cu cele menționate mai sus și, din acest motiv, există articolul 3 litera (c) din propunerile de norme de punere în aplicare.
26. În comunicarea sa din noiembrie 2008¹⁶, care anunța a 2-a extindere a responsabilităților agenției, Comisia Europeană a observat că, odată cu dezvoltarea noilor tehnologii, furnizorii de servicii care operează pe întreg continentul, sau chiar și în afara lui, sunt din ce în ce mai mulți. Deja grupul furnizorilor EGNOS¹⁷ și viitorul operator al Galileo¹⁸ în domeniul navigației prin satelit, EAD¹⁹, serviciile de comunicații precum ARINC și SITA²⁰, reprezintă astfel de exemple. Reglementările europene comune trebuie să aibă posibilitatea de a se asigura că certificarea acestor noi tipuri de organizații este un succes obținut în mod coerent și coordonat.
27. Legislatorul european a decis (articolul 22 paragraful (a) litera (c) din regulamentul de bază) că agenția emite și reînnoiește certificatele organizațiilor care asigură servicii ATM/ATS paneuropene. Propunerea de articol 3 litera (d) nu face decât să reflecte, la nivelul normelor de punere în aplicare, decizia luată deja de co-legiuitorul european.
28. Așa cum s-a menționat mai sus, cu toate acestea, se pune problema dacă un certificat emis de agenție ar trebui să acopere cerințele privind „siguranța” aplicabile pentru ANSP-urile paneuropene sau „toate” cerințele (adică cele privind „siguranța” sau dispozițiile care nu au „un impact direct asupra siguranței”) legate de certificare. Cu toate că s-a decis înaintarea de către Comisia Europeană a unei propuneri pentru SSC cu privire la problema cerințelor „care nu privesc siguranța” legate de certificare, în opinia agenției, o ANSP deține un singur certificat care demonstrează îndeplinirea tuturor cerințelor legale aplicabile, din următoarele motive:
 - Împărțirea rolului de supraveghere între agenție și o NSA va duce la un proces de dublă certificare sau la o repartizare confuză a responsabilităților, ceea ce va crea dificultăți pentru organizațiile reglementate;

¹⁵ http://www.eurocontrol.int/Issip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf.

¹⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0578:FIN:EN:DOC>.

¹⁷ EGNOS: Serviciul european geostaționar mixt de navigare.

¹⁸ Galileo este sistemul european de navigație prin satelit.

¹⁹ EAD: European AIS Database

²⁰ ARINC și SITA: Aeronautical Radio Inc și Société internationale des Télécommunications aéronautiques commercialisent des services de communication destinés à l'aviation.

- Apariția acestor dificultăți este contrară articolului 2.2 litera (c) din regulamentul de bază, ceea ce impune agenției promovarea eficienței costurilor proceselor de reglementare și de certificare și evitarea dublajului la nivel național și la nivel UE;
 - Regulamentul de bază nu limitează certificarea la certificarea privind siguranța (termenul „certificare”, așa cum este definit la articolul 3 din regulamentul de bază, înseamnă „orice formă recunoscută sub care un produs, o piesă sau un echipament, o organizație sau o persoană îndeplinește dispozițiile prezentului regulament și ale normelor sale de punere în aplicare, ca și emiterea de certificate relevante care să ateste această conformitate”);
 - Articolul 22 litera (a) din regulamentul de bază nu limitează sub nicio formă domeniul de aplicare și conținutul certificatelor care trebuie emise de agenție și care acoperă întreaga gamă de cerințe aplicabile;
 - Separarea cerințelor „privind siguranța” de cele care „nu privesc siguranța” este, într-o anumită măsură, arbitrară și ar necesita o consultare în detaliu.
29. Agenția este de părere că separarea responsabilităților de supraveghere de aspectele „privind siguranța” și cele care „nu privesc siguranța” ale certificării unei organizații de către diferitele autorități competente ar submina scopul co-legiuitorului european și nu reprezintă o cerință legală. Pe lângă aceasta, o astfel de decizie ar putea fi considerată în neconcordanță cu obiectivele regulamentului de bază care impune centralizarea activităților de certificare și supraveghere a anumitor furnizori de servicii.
30. În final, așa cum s-a explicat mai sus, Comisia Europeană va face propunerea legislativă finală cu privire la utilizarea așa-numitelor cerințe „care nu privesc siguranța”.

IV. Evaluarea impactului reglementării

31. Scopul unei evaluări a impactului reglementării (RIA) este evaluarea influențelor și a consecințelor normelor și cerințelor propuse. Astfel, evaluarea ar ținti sprijinirea procesului de luare a deciziilor (de exemplu, dintre toate opțiunile de reglementare posibile care este cea cu cel mai redus impact global asupra persoanelor/organizațiilor) cu privire la aplicarea regulamentului de bază.
32. Scopul și metodologia RIA sunt explicate în mai multe documente, adică RIA privind extinderea competenței Agenției Europene de Siguranță a Aviației (EASA) în domeniul gestionării traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană (ATM/ANS).
33. Din motivele deja explicate în capitolul III, prezentul aviz cuprinde un set de norme de punere în aplicare copiate din regulamentele SES, în special din Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 și Regulamentul (CE) nr. 1315/2007. Nu s-au propus modificări ale conținutului respectivelor regulamente care să justifice o analiză mai detaliată în context a RIA. Modificările nesemnificative propuse în normele de punere în aplicare a regulamentului de bază sunt modificări care nu lasă loc unei alternative sau altor opțiuni care să merite un studiu suplimentar.
34. De aceea nu s-a realizat RIA. Totuși, agenția dorește să sublinieze că există unele date relevante privind populația afectată care prezintă interes în contextul acestui nou set de norme. Ele se află în Raportul EUROCONTROL privind punerea în aplicare a legislației SES²¹ care prezintă o serie de organizații și persoane din statele membre ale Uniunii Europene, Norvegia și Elveția implicate în ATM/ANS.
35. În raportul său din 2008²², EUROCONTROL a subliniat că există unele probleme la nivel paneuropean care necesită acțiuni la nivel european:
- Lipsa de condiții pentru supravegherea siguranței ATFM și ASM prin NSA, în special în cazul elementelor ATFM exploatate la nivel central de CFMU;

²¹ www.eurocontrol.int/lssip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf.

²² http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc44_e1.0.pdf.

- Lipsa oficializării condițiilor de supraveghere a siguranței în ceea ce privește situațiile transfrontaliere;
 - Punerea în aplicare deficitară de către NSA a modificărilor privind supravegherea siguranței, care este importantă din perspectiva acceptării de noi sisteme și de modificări la sistemele existente;
 - Lipsa unor măsuri de punere în aplicare și a specificațiilor în cazul unor încălcări ale regulamentelor SES de către furnizorii certificați, așa cum impun regulamentele SES relevante;
 - În general, există preocupări cu privire la dubla reglementare, punerea în practică a principiilor Just Culture și disponibilitatea resurselor, în special la personalul de auditare calificat.
36. În raportul său pe 2009, EUROCONTROL a subliniat că datele din domeniu privind accidentele și incidentele continuă să arate că se detectează și se atenuează cu succes pericole majore. În câteva cazuri, totuși, nivelul resurselor și expertizei existente este insuficient pentru exercitarea responsabilităților privind siguranța în măsura necesară pentru a contribui la îmbunătățirea siguranței.
37. Deși se poate concluziona că nu există pericole imediate în domeniul ATM/ANS, există încă multe probleme de rezolvat. Supravegherea, monitorizarea și punerea în aplicare reprezintă încă domenii în care sunt necesare îmbunătățiri și încă nu există uniformitate în procesul de punere în aplicare a măsurilor de siguranță ATM/ANS. RIA privind extinderea sistemului EASA la reglementarea gestionării traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană (ATM/ANS) vorbește deja despre acest lucru și această analiză confirmă necesitatea unor măsuri. Acest lucru presupune, în principal, o reglementare clară, precum și supraveghere și punerea în aplicare uniformă. În faza a 2-a a punerii în aplicare va continua evaluarea și detalierea acestor aspecte.

V. Concluzii

38. Agenția redactează prezentul aviz ca răspuns la solicitarea Comisiei Europene și a Comitetului pentru cerul unic european (SSC) de punere în aplicare a extinderii sistemului de reglementare din aviația europeană în domeniul ATM/ATS în prima fază, prin așa-numitul proces „accelerat”. Astfel, reflectă în detaliu avizele pe care le-a primit pe durata procesului de la Comisie, SSC și Consiliul de administrație al EASA, cât și din partea tuturor părților interesate.
39. Agenția crede cu tărie în faptul că acest proces „accelerat” aduce beneficii neașteptate pentru sistemul de reglementare a siguranței, precum:
- Este posibil ca agenția să elaboreze mijloacele acceptabile de stabilire a conformității și specificațiile de certificare necesare a căror folosire facilitează îndeplinirea condițiilor și oferă proporționalitatea și subsidiaritatea necesare. Acest lucru presupune folosirea celor mai bune practici din domeniu;
 - Noile reglementări în vigoare permit agenției să demareze inspecțiile de standardizare propuse pentru asigurarea aplicării uniforme și sigure a reglementărilor comune și pentru sprijinirea autorităților în exercitarea rolului lor în supravegherea siguranței;
 - Agenția devine autoritatea competentă în sarcinile repartizate prin lege – pentru ANSP paneuropene și care nu aparțin UE, cât și pentru organizațiile de formare profesională ATCO;
 - Alte elemente ale sistemului de siguranță al aviației europene – precum acordurile de cooperare internațională, cât și măsurile de îmbunătățire din BR – ar deveni aplicabile și în acest domeniu;
 - Permite agenției să contribuie prin diferite măsuri de reglementare la punerea în aplicare a SES II, inclusiv, în special, la sprijinirea sistemelor FAB, supravegherea

funcțiilor de administrare a rețelei ATM și să asigure suportul pentru înlesnirea punerii în aplicare a programului SESAR.

40. Agenția recomandă demararea de către Comisie a procesului de execuție pentru adoptarea propunerilor de norme de punere în aplicare pe baza prezentului aviz și modificarea în consecință a legislației în vigoare aplicabilă cerului unic european, pentru evitarea dublei reglementări și a cerințelor contradictorii.

Köln, 28 mai 2010

P. GOUDOU

Director executiv