

**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**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 251 din tratat ⁽³⁾,

întrucât:

(1) În comunicarea sa din 15 noiembrie 2005 către Consiliu, Parlamentul European, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, intitulată „Extinderea atribuțiilor Agenției Europene de Siguranță a Aviației – un proiect pentru 2010”, Comisia și-a anunțat intenția de a extinde treptat atribuțiile Agenției Europene de Siguranță a Aviației („agenția”), în vederea unei „abordări sistemice globale” a siguranței și interoperabilității aerodromurilor/aeroporturilor, a serviciilor de navigație aeriană („ANS”) și a gestionării traficului aerian („ATM”).

(2) Creșterea continuă a transportului aerian în Europa ridică multe provocări, în special privind factorii cheie de siguranță a aerodromurilor și ATM/ANS. În consecință, ar trebui instituite măsuri necesare de diminuare a riscurilor pentru garantarea siguranței, prin intermediul unei reglementări armonizate, unitare în statele membre.

(3) Realizările inițiativei cerului unic european ar trebui completate cu elemente de siguranță armonizate, care să se aplice aerodromurilor și ATM/ANS. În acest sens ar trebui elaborat, de asemenea, un cadru adecvat de reglementare în materie de siguranță, luându-se în considerare utilizarea de noi tehnologii în acest domeniu.

(4) În conformitate cu standardele și practicile recomandate prevăzute de Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la 7 decembrie 1944 la Chicago („Convenția de la Chicago”), Comunitatea ar trebui să stabilească cerințe esențiale aplicabile produselor, pieselor și dispozitivelor aeronautice, aerodromurilor și furnizării de ATM/ANS; cerințe esențiale aplicabile persoanelor și organizațiilor implicate în operarea aerodromurilor și în furnizarea de ATM/ANS; și cerințe esențiale aplicabile persoanelor și produselor implicate în instruirea profesională și evaluarea medicală a controlorilor de trafic aerian. Comisia ar trebui să fie împuternicită să elaboreze normele de punere în aplicare conexe necesare.

(5) Având în vedere faptul că serviciile care constau în generarea, prelucrarea, formatarea și furnizarea de date în scopul navigației aeriene sunt diferite de ANS, astfel cum sunt definite în Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulament-cadru) ⁽⁴⁾, Comisia ar trebui să stabilească cerințe specifice adaptate la aceste servicii.

(6) Nu ar fi justificată adoptarea de norme comune pentru toate aerodromurile. În special, reglementarea aeroporturilor care nu sunt deschise publicului și a aerodromurilor utilizate în principal pentru zboruri de agrement sau care oferă servicii de transport aerian comercial, altele decât cele efectuate în conformitate cu procedurile privind zborul instrumental și care dețin piste pavate de mai puțin de 800 de metri, ar trebui să rămână sub controlul statelor membre, fără ca prezentul regulament să impună altor state membre obligația de a recunoaște aceste reglementări naționale. Cu toate acestea, statele membre ar trebui să adopte măsurile corespunzătoare pentru a ridica nivelul general de siguranță al aviației de agrement și al întregului transport aerian comercial. Comisia va reexamina în timp util extinderea domeniului de aplicare la aerodromurile care în prezent sunt excluse într-o manieră modulară și luând pe deplin în considerare impactul pe care această extindere a domeniului de aplicare ar putea-o avea asupra acestor aerodromuri.

⁽¹⁾ JO C 182, 4.8.2009, p. 50.

⁽²⁾ JO C 120, 28.5.2009, p. 52.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 25 martie 2009 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 7 septembrie 2009.

⁽⁴⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

- (7) Având în vedere marea varietate a aerodromurilor și gradul ridicat de specificitate al infrastructurii și al mediului înconjurător al acestora, normele comune privind siguranța aerodromurilor ar trebui să asigure flexibilitatea necesară pentru o conformitate adaptată, printr-un echilibru adecvat între implementarea normelor, certificarea specificațiilor și modalitățile acceptabile de respectare. Aceste norme ar trebui să fie proporționale cu dimensiunile, volumul traficului, categoria și complexitatea aerodromului și cu natura și volumul operațiunilor din cadrul acestuia, evitându-se astfel crearea unor sarcini birocratice și economice inutile, în special pentru aerodromurile de dimensiuni reduse unde se efectuează numai un transport de persoane foarte limitat.
- (8) Infrastructura și operațiunile unui aerodrom ar trebui să fie certificate prin intermediul unui certificat unic. Cu toate acestea, statele membre pot certifica separat infrastructura și operațiunile unui aerodrom. În acest caz, certificatele ar trebui eliberate de către aceeași autoritate. Operatorii mai multor aerodromuri care au stabilit operațiuni centralizate adecvate pot solicita un certificat unic care să includă operațiunile și gestionarea tuturor aerodromurilor pentru care aceștia sunt responsabili.
- (9) Produsele, piesele și echipamentele aeronautice, aerodromurile și dispozitivele lor, operatorii implicați în activități de transport aerian comercial și în operarea aerodromurilor, sistemele ATM/ANS și furnizorii de ATM/ANS, precum și piloții și controlorii de trafic aerian și persoanele, produsele și organizațiile implicate în instruirea profesională și evaluarea medicală a acestora ar trebui să fie certificate sau autorizate după ce s-a constatat că îndeplinesc cerințele esențiale care urmează să fie stabilite la nivel comunitar în conformitate cu standardele și practicile recomandate prevăzute de Convenția de la Chicago. Comisia ar trebui să fie împuternicită să elaboreze normele de punere în aplicare necesare pentru stabilirea condițiilor de eliberare a certificatului sau a condițiilor de înlocuire a acestuia printr-o declarație de capacitate, luând în considerare riscurile asociate diverselor tipuri de operațiuni sau servicii.
- (10) Ar trebui stabilite norme de punere în aplicare referitoare la certificarea designului, a fabricării și a întreținerii sistemelor și componentelor ATM/ANS, precum și referitoare la organizațiile implicate în design, fabricare și întreținere numai în cazul aspectelor esențiale pentru siguranță, identificate în urma unui studiu detaliat de evaluare a impactului.
- (11) Comisia intenționează să înceapă la timp activitățile privind o examinare a fezabilității și a necesității de a introduce instituții acreditate pentru certificarea sistemelor ATM/ANS și o evaluare a tuturor opțiunilor și consecințelor posibile. Dacă este cazul, Comisia ar putea propune o revizuire suplimentară a prezentului regulament, bazată pe o evaluare completă a impactului.
- (12) În sistemul instituțional comunitar, responsabilitatea punerii în aplicare a legislației comunitare revine statelor membre. În consecință, atribuțiile de certificare impuse de prezentul regulament și de normele de punere în aplicare a acestuia urmează să fie îndeplinite la nivel național. Cu toate acestea, în anumite cazuri precise, agenția ar trebui să fie autorizată să îndeplinească atribuțiile de certificare prevăzute de prezentul regulament. Din aceleași motive, agenția ar trebui să fie autorizată să ia măsurile necesare în domeniile reglementate de prezentul regulament, atunci când acesta este cel mai bun mijloc pentru a asigura uniformitatea și pentru a facilita funcționarea pieței interne.
- (13) Normele de punere în aplicare care urmează să fie elaborate de agenție în domeniul ATM/ANS ar trebui să fie pregătite în conformitate cu rezultatele obținute în cadrul procesului de consultare a agenției, pe o bază care să fie adaptată noilor părți interesate, și să dezvolte dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 549/2004, ale Regulamentului (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 (Regulamentul privind prestarea de servicii) ⁽¹⁾, ale Regulamentului (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (Regulamentul privind spațiul aerian) ⁽²⁾ și ale Regulamentului (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) ⁽³⁾ și, în special, cerințele Eurocontrol pentru reglementarea siguranței care au fost transpuse. Aceste norme de punere în aplicare ar trebui adoptate de Comisie în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004. Ar trebui create mecanisme de tranziție care să asigure continuitatea acreditărilor deja acordate în temeiul dispozițiilor regulamentelor menționate.
- (14) Regulamentele (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 conțin dispoziții privind mai multe funcții de reglementare a ATM, cum ar fi, de exemplu, interoperabilitatea și gestionarea fluxului de trafic aerian și a spațiului aerian. Toate aceste domenii vizează aspecte referitoare la siguranță, care ar trebui abordate în mod corespunzător. Prin urmare, în cursul procesului de reglementare a acestor domenii, statele membre și Comisia ar trebui să asigure includerea aspectelor privind siguranța, prin intermediul unei coordonări adecvate cu agenția.
- (15) Transferarea eficientă către agenție a funcțiilor și a sarcinilor asumate de statele membre reprezintă un obiectiv general, inclusiv a celor rezultă din cooperarea acestora prin intermediul Comisiei de reglementare în domeniul siguranței aparținând Eurocontrol, fără diminuarea nivelurilor de siguranță ridicate din prezent, precum și fără efecte negative asupra termenelor de acordare a certificatelor. Este necesară adoptarea unor măsuri tranzitorii corespunzătoare. Agenția ar trebui să dispună de resurse suficiente pentru noile sale atribuții, iar eşalonarea alocării acestor resurse ar trebui să se bazeze pe o nevoie definită și pe calendarul adoptării, precum și pe aplicabilitatea respectivă a normelor de aplicare aferente.

⁽¹⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 10.

⁽²⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 20.

⁽³⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 26.

(16) Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (¹) stabilește un cadru adecvat și complet pentru definirea și punerea în aplicare a unor cerințe tehnice și proceduri administrative comune în domeniul aviației civile. În consecință, Directiva 2006/23/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 aprilie 2006 privind licența comunitară de controlor de trafic aerian (²) ar trebui abrogată, fără a aduce atingere certificatelor sau licențelor deja acordate unor produse, persoane și organizații în conformitate cu directiva respectivă.

(17) În ceea ce privește reglementarea profesiilor care nu intră sub incidența prezentului regulament, statele membre ar trebui să-și păstreze competențele exclusive în ceea ce privește certificarea sau acordarea de licențe pentru personalul în cauză.

(18) Normele de aplicare care urmează să fie elaborate de agenție în domeniul ATM/ANS ar trebui să fie dezvoltate în contextul unei revizuirii cuprinzătoare a cerințelor de siguranță din legislația referitoare la cerul unic european, și anume Regulamentele (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004. Pentru a evita duplicarea cerințelor de siguranță aplicabile serviciilor ATM/ANS, pe de o parte, și un vid legislativ în care nu există cerințe de siguranță aplicabile, pe de altă parte, data intrării în vigoare a modificărilor aduse legislației referitoare la cerul unic european ar trebui să respecte calendarul privind noile măsuri de siguranță din cadrul prezentului regulament.

(19) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei (³).

(20) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să adopte normele de aplicare privind acordarea de licențe controlorilor de trafic aerian și aprobările aferente, aerodromurile și operațiunile efectuate pe aerodrom, gestionarea traficului aerian și serviciile de navigație aeriene și certificatele aferente, supravegherea și aplicarea, precum și competența de a adopta un regulament privind onorariile și taxele practicate de agenție. Deoarece aceste măsuri au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale Regulamentului (CE) nr. 216/2008, printre altele prin completarea acestuia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie să se adopte în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

(21) Fără a aduce atingere competențelor statelor membre, Comisia ar putea prezenta recomandări Consiliului,

dacă este necesar, în vederea stabilirii unui cadru de coordonare între Comunitate și Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) privind auditurile de siguranță, având ca scop evitarea duplicării și în interesele utilizării eficiente a resurselor.

(22) La redactarea normelor de siguranță, agenția ar trebui să asigure implicarea tuturor părților interesate. Avizele cu caracter reglementar ar trebui să se bazeze pe o consultare pe scară largă a tuturor părților interesate, inclusiv a operatorilor de la nivel redus, precum și pe o evaluare adecvată a impactului potențial pe care acestea îl au în domeniile relevante. Astfel cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 216/2008, organul consultativ al părților interesate ar trebui consultat de agenție înainte de luarea deciziilor,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 216/2008 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

Domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică:

(a) proiectării, fabricării, întreținerii și exploatarea 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 aerodromurilor;

(c) proiectării, întreținerii și exploatarea 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 împrejurilor aerodromurilor;

(d) proiectării, fabricării și întreținerii echipamentelor de aerodrom, precum și personalului și organizațiilor implicate;

(e) proiectării, fabricării și întreținerii sistemelor și componentelor pentru gestionarea 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.

(¹) JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

(²) JO L 114, 27.4.2006, p. 22.

(³) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

(2) Prezentul regulament nu se aplică:

- (a) produselor, pieselor, dispozitivelor, personalului și organizațiilor menționate la alineatul (1) literele (a) și (b), 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) 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.”

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(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;”;

(b) se introduce următoarea literă:

„(da) «componente ATM/ANS» înseamnă orice componente, astfel cum au fost definite la articolul 2 punctul 19 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulament-cadru) (*);

(*) JO L 96, 31.3.2004, p. 1.”;

(c) litera (h) se înlocuiește cu următorul text:

„(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;”;

(d) se adaugă următoarele litere:

„(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 din domeniul managementului traficului aerian, astfel cum au fost definite la articolul 2 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, serviciile de navigație aeriană definite la articolul 2 punctul 4 din regulamentul respectiv și serviciile care constau în generarea, prelucrarea, formatarea și furnizarea de date către traficul aerian general în scopul navigației aeriene critice pentru siguranță;

(r) «sistem ATM/ANS» înseamnă orice combinație de echipamente și sisteme care privesc siguranța, astfel cum au fost definite la articolul 2 punctul 39 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004;

(s) «serviciul de informare privind zborurile» înseamnă un serviciu prestat în scopul furnizării de consiliere și informații utile pentru siguranța și eficiența zborurilor;”.

3. La articolul 4 se introduc următoarele alineate:

„(3a) Aerodromurile, inclusiv echipamentele acestora, amplasate pe teritoriul care face obiectul dispozițiilor tratatului, deschise publicului și care deservește transportul aerian comercial și unde sunt asigurate proceduri de apropiere sau decolare instrumentală, și care:

(a) dețin o pistă pavată de cel puțin 800 de metri; sau

(b) deserveșc exclusiv elicoptere,

respectă dispozițiile prezentului regulament. Personalul și organizațiile implicate în operarea acestor aerodromuri respectă dispozițiile prezentului regulament.

(3b) Prin derogare de la alineatul (3a), statele membre pot decide să exoneraze de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament un aerodrom:

— prin care trec mai puțin de 10 000 de pasageri pe an; și

— pe care se desfășoară mai puțin de 850 de operațiuni legate de transportul cu mărfuri pe an.

Dacă o astfel de derogare aplicată de un stat membru nu se conformează obiectivelor generale de siguranță ale prezentului regulament sau ale oricărei alte norme din dreptul comunitar, Comisia hotărăște respingerea derogării respective, în conformitate cu procedura de salvagardare menționată la articolul 65 alineatul (7). În acest caz, statul membru în cauză revocă derogarea.

(3c) ATM/ANS furnizate în spațiul aerian al teritoriului care face obiectul dispozițiilor tratatului, precum și în oricare alt spațiu aerian în care statele membre aplică 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 (Regulamentul privind spațiul aerian) (*) în conformitate cu articolul 1 alineatul (3) din respectivul regulament respectă dispozițiile prezentului regulament. Sistemele și componentele, personalul și organizațiile implicate în furnizarea acestor ATM/ANS respectă dispozițiile prezentului regulament.

(*) JO L 96, 31.3.2004, p. 20.”

4. La articolul 5 alineatul (2), literele (b) și (c) se înlocuiesc cu următorul text:

„(b) Măsurile prevăzute la alineatul (5) pot defini o cerință de certificare în domeniul pieselor și al echipamentelor. Certificatele pentru piese și echipamente se eliberează atunci când solicitantul a demonstrat că piesele și echipamentele sunt conforme cu specificațiile detaliate în materie de navigabilitate instituite pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale menționate la alineatul (1).

(c) O aeronavă este operată doar dacă posedă un certificat de navigabilitate valid. Certificatul se eliberează atunci când solicitantul demonstrează că aeronava este conformă cu proiectul de tip aprobat în certificatul său de tip și că documentele, inspecțiile și încercările relevante demonstrează că aeronava este în condiție de operare în siguranță. Acest certificat de navigabilitate rămâne valabil atât timp cât nu este suspendat, revocat sau anulat și atât timp cât aeronava este întreținută în conformitate cu cerințele esențiale privind continuitatea navigabilității, menționate la punctul 1d din anexa I, precum și cu măsurile adoptate în temeiul alineatului (5).”

5. La articolul 7, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Se solicită un certificat pentru fiecare simulator de zbor utilizat pentru instruirea piloților. Certificatul este emis atunci când solicitantul a demonstrat că dispozitivul este conform cu normele stabilite pentru a se asigura respectarea cerințelor esențiale relevante prevăzute în anexa III.”

6. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Operarea aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) îndeplinește cerințele esențiale prevăzute în anexa IV și, dacă este cazul, în anexa Vb.”;

(b) alineatul (5) se modifică după cum urmează:

(i) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) condițiile de operare ale unei aeronave, în conformitate cu cerințele esențiale prevăzute în anexa IV și, dacă este cazul, în anexa Vb.”;

(ii) litera (g) se înlocuiește cu următorul text:

„(g) modalitatea prin care operarea aeronavelor prevăzute la litera (a) punctul (ii), literele (d) și (h) din anexa II, atunci când sunt utilizate pentru transporturi aeriene comerciale, respectă cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa IV și, dacă este cazul, în anexa Vb.”;

(c) la alineatul (6) se adaugă următoarea liniuță:

„— iau în considerare aspectele privind siguranța referitoare la ATM/ANS.”

7. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 8a

Aerodromuri

(1) Aerodromurile și echipamentele de aerodrom, precum și operarea aerodromurilor respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa Va și, dacă este cazul, în anexa Vb.

(2) Aerodromurile, echipamentele de aerodrom și operarea aerodromurilor respectă cerințele esențiale, conformitatea cu acestea stabilindu-se în conformitate cu următoarele dispoziții:

(a) se solicită un certificat pentru fiecare aerodrom. Certificatul și certificarea modificărilor aduse certificatului respectiv se eliberează atunci când solicitantul a demonstrat că aerodromul respectă baza certificării de aerodrom prevăzută la litera (b) și că aerodromul nu prezintă trăsături sau caracteristici care să îi afecteze siguranța în operare. Certificatul se referă la aerodrom, la operarea acestuia și la echipamentele de siguranță ale acestuia;

(b) baza certificării unui aerodrom constă în următoarele elemente:

(i) specificațiile de certificare aplicabile tipului de aerodromuri;

(ii) dispozițiile pentru care a fost acceptat un nivel echivalent de securitate; și

(iii) specificațiile tehnice detaliate necesare atunci când caracteristicile de proiectare ale unui anumit aerodrom sau experiența în operare fac ca oricare dispoziție prevăzută la punctul (i) să fie inadecvată sau necorespunzătoare pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale prevăzute în anexa Va;

(c) măsurile menționate la alineatul (5) pot defini o cerință de certificare în domeniul echipamentelor de aerodrom esențiale pentru siguranță. Certificatul pentru astfel de echipamente se eliberează atunci când solicitantul a demonstrat că echipamentele sunt conforme cu specificațiile detaliate definite pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la alineatul (1);

(d) organizațiile responsabile pentru operarea aerodromurilor demonstrează că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile asociate privilegiilor pe care le dețin. Aceste capacități și mijloace sunt recunoscute prin eliberarea certificatului

menționat la litera (a). Ele pot fi recunoscute, de asemenea, prin eliberarea unui certificat separat, în cazul în care statul membru pe teritoriul căruia se află aerodromul decide acest lucru. În certificat se specifică privilegiile acordate organizației certificate și domeniul de aplicare al certificării, inclusiv lista aerodromurilor care fac obiectul operării;

(e) prin derogare de la litera (d), statele membre pot decide ca prestatorilor de servicii de gestionare a platformei să li se permită să declare că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile asociate serviciilor pe care le prestează.

(3) Statele membre se asigură că sunt în vigoare dispoziții pentru a proteja aerodromurile împotriva activităților și evenimentelor din vecinătatea acestora, care pot provoca riscuri inacceptabile pentru aeronavele care folosesc aerodromul.

(4) Operatorii aerodromurilor monitorizează activitățile și evenimentele care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației în vecinătatea aerodromurilor și, în limita competențelor lor, adoptă măsurile de atenuare corespunzătoare.

(5) Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale cerințelor menționate în prezentul articol, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 65 alineatul (4).

Aceste măsuri precizează în special:

(a) condițiile în care se stabilește și se notifică unui solicitant baza de certificare a unui aerodrom;

(b) condițiile în care se stabilește și se notifică unui solicitant specificațiile detaliate ale echipamentelor de aerodrom;

(c) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a certificatelor pentru aerodromuri și a certificatelor pentru echipamentele de aerodrom, inclusiv restricțiile de operare privind proiectarea specifică a aerodromului;

(d) condițiile de operare ale unui aerodrom, în conformitate cu cerințele esențiale prevăzute în anexa Va și, dacă este cazul, în anexa Vb;

(e) condițiile pentru eliberarea, menținerea, modificarea, suspendarea sau revocarea certificatelor menționate la alineatul (2) litera (d);

- (f) responsabilitățile titularilor de certificate;
- (g) condițiile pentru acceptarea și conversia certificatelor pentru aerodromuri, eliberate de statele membre, inclusiv măsurile care sunt deja autorizate de statul membru în cauză în temeiul derogărilor notificate de la dispozițiile anexei 14 din Convenția de la Chicago, înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament;
- (h) condițiile referitoare la decizia de a respinge derogările menționate la alineatul (4) litera (3b), inclusiv criteriile referitoare la aerodromurile comerciale, la notificarea aerodromurilor care beneficiază de derogări și la revizuirea derogărilor acordate;
- (i) condițiile în care operațiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță;
- (j) condițiile și procedurile privind declarațiile date de furnizorii de servicii menționați la alineatul (2) litera (e) și supravegherea acestora.
- (6) Măsurile menționate la alineatul (5):
- (a) reflectă stadiul actual al tehnicii și bunele practici în domeniul aerodromurilor și ia în considerare standardele și practicile recomandate aplicabile ale OACI;
- (b) sunt proporționale cu dimensiunea, traficul, categoria și complexitatea aerodromului și cu natura și volumul de operațiuni care se desfășoară pe acesta;
- (c) țin cont de experiența acumulată la nivel mondial în operarea aerodromurilor, precum și de progresele tehnico-științifice;
- (d) permit o reacție rapidă față de cauzele dovedite ale accidentelor și incidentelor grave;
- (e) asigură flexibilitatea necesară pentru o conformitate adaptată.

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 furnizorii 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.

(4) Măsurile prevăzute la alineatul (6) pot defini o cerință de certificare pentru organizațiile implicate în proiectarea, fabricarea și întreținerea sistemelor și componentelor ATM/ANS esențiale pentru siguranță. 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 sau, alternativ, de validare de către furnizorul de ATM/ANS pentru sistemele și componentele ATM/ANS esențiale pentru siguranță. Certificatele pentru sistemele și componentele respective se eliberează sau validarea se acordă 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).

(6) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului articol se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

Aceste măsuri precizează în special:

- (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 alineatele (2) și (4);
- (d) responsabilitățile titularilor de certificate;

- (e) condițiile și procedurile privind declarațiile date de furnizorii de servicii menționați la alineatul (3) și supravegherea acestora;
- (f) condițiile în care operațiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță.
- (7) Măsurile menționate la alineatul (6):
 - (a) reflectă stadiul actual al tehnicii și bunele practici în domeniul ATM/ANS;
 - (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. 549/2004 și ale Regulamentului (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 (Regulamentul privind prestarea de servicii) (*), Regulamentului (CE) nr. 551/2004 și Regulamentului (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 asigură mecanisme de tranziție pentru a asigura continuitatea certificatelor deja acordate în temeiul acestor regulamente; 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 8c

Controlorii de trafic aerian

- (1) Controlorii de trafic aerian, precum și persoanele și organizațiile implicate în instruirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a controlorilor de trafic aerian se conformează cerințelor esențiale prevăzute în anexa Vb.
- (2) Controlorii de trafic aerian trebuie să dețină o licență și un certificat medical corespunzător serviciului furnizat.
- (3) Licența menționată la alineatul (2) se eliberează numai atunci când solicitantul demonstrează că respectă

normele stabilite în vederea asigurării conformității cu cerințele esențiale privind cunoștințele teoretice, competențele practice și lingvistice și experiența, astfel cum sunt prevăzute în anexa Vb.

(4) Certificatul medical menționat la alineatul (2) se eliberează numai atunci când controlorul de trafic aerian respectă normele stabilite pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale privind aptitudinea medicală, astfel cum sunt prevăzute în anexa Vb. Certificatul medical poate fi emis de examinatori aeromedicali sau de centre aeromedicale.

(5) Licența și certificatul medical precizează privilegiile acordate controlorului de trafic aerian și domeniul de aplicare al licenței și al certificatului medical respectiv.

(6) Capacitatea organismelor de instruire a controlorilor de trafic aerian, a examinatorilor de medicină aeronautică sau a centrelor de medicină aeronautică de a-și asuma responsabilitățile care sunt asociate privilegiilor pe care le dețin cu privire la eliberarea licențelor și a certificatelor medicale este recunoscută prin eliberarea unui certificat.

(7) Certificatul se eliberează organismelor de instruire, examinatorilor de medicină aeronautică și centrelor de medicină aeronautică pentru controlorii de trafic aerian care au demonstrat că respectă normele stabilite pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa Vb. Certificatul precizează privilegiile acordate.

(8) Persoanele responsabile de instruirea practică sau de evaluarea aptitudinilor controlorilor de trafic aerian sunt titularele unui certificat. Certificatul se eliberează atunci când persoana respectivă a demonstrat că respectă normele stabilite în vederea asigurării conformității cu cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa Vb. Certificatul precizează privilegiile acordate.

(9) Dispozitivele pentru instruirea de zbor sintetic respectă cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa Vb.

(10) Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului articol, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 65 alineatul (4).

Aceste măsuri precizează în special:

- (a) diferitele calificări și mențiuni pentru licențele controlorilor de trafic aerian;

- (b) condițiile pentru eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea licențelor, a calificărilor și mențiunilor pentru licențe, a certificatelor medicale, a acreditărilor și certificatelor, precum și condițiile în care nu este necesară solicitarea unor astfel de certificate și acreditări, instituindu-se în același timp mecanisme de tranziție pentru a asigura continuitatea acreditărilor și a certificatelor deja acordate;
- (c) privilegiile și responsabilitățile titularilor de licențe, calificări și mențiuni, certificate medicale, acreditări și certificate;
- (d) condițiile pentru acceptarea și pentru conversia licențelor controlorilor de trafic aerian, precum și condițiile pentru acceptarea și pentru conversia certificatelor medicale naționale în certificate medicale general recunoscute.

(11) Măsurile prevăzute la alineatul (10) reflectă stadiul actual al tehnicii, incluzând bunele practici și progresele științifice și tehnice în domeniul instruirii controlorilor de trafic aerian. Inițial, aceste măsuri se elaborează pe baza dispozițiilor Directivei 2006/23/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 aprilie 2006 privind licența comunitară de controlor de trafic aerian (**).

(*) JO L 96, 31.3.2004, p. 10.

(**) JO L 96, 31.3.2004, p. 26.

(***) JO L 114, 27.4.2006, p. 22.

8. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Aeronavele menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (d), precum și echipajul și operațiunile acestora respectă standardele OACI. În lipsa acestor standarde, aeronavele și operațiunile aferente respectă cerințele prevăzute în anexele I, III și IV, precum și, dacă este cazul, pe cele prevăzute în anexa Vb, cu condiția ca cerințele respective să nu încalce drepturile țărilor terțe prevăzute de convențiile internaționale.”;

- (b) la alineatul (5) se adaugă următoarea literă:

„(e) aspectele privind siguranța referitoare la ATM/ANS sunt luate în considerare.”

9. La articolul 10, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Statele membre, Comisia și agenția cooperează pentru a asigura conformitatea cu prezentul regulament și cu normele sale de punere în aplicare.”

10. Articolul 11 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatele (4) și (5) se înlocuiesc cu următorul text:

„(4) Până la momentul în care măsurile prevăzute la articolul 5 alineatul (5), articolul 7 alineatul (6) și articolul 9 alineatul (4) devin aplicabile și până la expirarea tuturor perioadelor de tranziție prevăzute de măsurile respective și fără a aduce atingere articolului 69 alineatul (4), certificatele care nu pot fi eliberate în conformitate cu prezentul regulament se pot elibera în temeiul reglementărilor naționale aplicabile.

(5) Până la momentul în care măsurile prevăzute la articolul 8 alineatul (5) devin aplicabile și până la expirarea tuturor perioadelor de tranziție prevăzute de măsurile respective și fără a aduce atingere articolului 69 alineatul (4), certificatele care nu pot fi eliberate în conformitate cu prezentul regulament se pot elibera pe baza reglementărilor naționale aplicabile.”;

- (b) se introduc următoarele alineate:

„(5a) Până la momentul în care măsurile prevăzute la articolul 8a alineatul (5) și la articolul 8c alineatul (10) devin aplicabile și până la expirarea tuturor perioadelor de tranziție prevăzute de măsurile respective și fără a aduce atingere articolului 69 alineatul (4), certificatele care nu pot fi eliberate în conformitate cu prezentul regulament se pot elibera pe baza reglementărilor naționale aplicabile.

(5b) Până la momentul în care măsurile prevăzute la articolul 8b alineatul (6) devin aplicabile și până la expirarea tuturor perioadelor de tranziție prevăzute de măsurile respective și fără a aduce atingere articolului 69 alineatul (4), certificatele care nu pot fi eliberate în conformitate cu prezentul regulament se pot elibera pe baza reglementărilor naționale aplicabile sau, atunci când este cazul, pe baza cerințelor relevante ale Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 al Comisiei din 20 decembrie 2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană (*).

(*) JO L 335, 21.12.2005, p. 13.”

11. La articolul 13 se adaugă următorul paragraf:

„Entitățile calificate nu eliberează certificate.”

12. La articolul 18, literele (c) și (d) se înlocuiesc cu următorul text:

„(c) eliberează specificații de certificare și mijloace acceptabile de punere în conformitate, precum și orice alte documente îndrumătoare privind punerea în aplicare a prezentului regulament și a normelor sale de aplicare;

(d) ia decizii corespunzătoare privind aplicarea articolelor 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 54 și 55, inclusiv privind acordarea, deținătorilor de certificate pe care le-a eliberat, de derogări de la cerințele de fond stabilite în prezentul regulament și în normele sale de punere în aplicare, în cazul unor circumstanțe operaționale urgente sau necesități operaționale neprevăzute cu o durată limitată, cu condiția ca aceste derogări să nu prejudicieze nivelul de siguranță, să fie acordate pentru o perioadă de maximum două luni și să nu fie reînnoite;”.

13. La articolul 19 alineatul (2), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) specificații de certificare și mijloace acceptabile de punere în conformitate; și”.

14. Se introduc următoarele articole:

„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 căruia i se aplică tratatul;

(c) eliberează și reînnoiește certificatele organizațiilor care furnizează servicii paneuropene;

(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.

Articolul 22b

Certificările pentru controlorii de trafic aerian

În ceea ce privește persoanele și organizațiile menționate la articolul 8c alineatul (1), 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 și, după caz, ale personalului acestora;

(b) eliberează și reînnoiește certificatele organizațiilor de instruire a controlorilor de trafic aerian care au sediul în afara teritoriului statelor membre și, după caz, ale personalului acestora;

(c) modifică, suspendă sau revocă certificatul respectiv atunci când nu mai sunt îndeplinite condițiile în baza cărora a fost eliberat sau când persoana fizică sau juridică titulară a certificatului nu îndeplinește obligațiile care îi sunt impuse prin prezentul regulament sau prin normele sale de punere în aplicare.”

15. La articolul 33 alineatul (2) litera (c), data de „30 septembrie” se înlocuiește cu „30 noiembrie”.

16. La articolul 44, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Împotriva oricărei decizii luate de agenție în temeiul articolelor 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 sau 64 poate fi formulată o cale de atac.”

17. La articolul 50, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Acțiunile în anulare împotriva deciziilor luate de agenție în temeiul articolelor 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 sau 64 pot fi intentate la Curtea de Justiție a Comunităților Europene doar după epuizarea tuturor căilor de atac în cadrul agenției.”

18. Articolul 52 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„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).”;

(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(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.”

19. La articolul 55 alineatul (1), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Agenția poate efectua în mod direct sau poate atribui autorităților aeronautice naționale sau entităților calificate sarcina de a realiza toate investigațiile necesare asupra întreprinderilor în conformitate cu articolele 7, 20, 21, 22, 22a, 22b, 23 și cu articolul 24 alineatul (2).”

20. Se introduce următorul articol:

„Articolul 65a

Modificări

În conformitate cu dispozițiile tratatului, Comisia propune modificări la Regulamentele (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004, în vederea respectării cerințelor prezentului regulament.”

21. Titlul anexei V se înlocuiește cu următorul text:

„Criterii pentru entitățile calificate menționate la articolul 13 («entitate calificată» sau «entitate»).

22. Se introduc anexele Va și Vb astfel cum figurează în anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Directiva 2006/23/CE se abrogă.

Dispozițiile Directivei 2006/23/CE continuă să se aplice, cu titlu tranzitoriu, până la data aplicării măsurilor menționate la articolul 8c alineatul (10) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, astfel cum este modificat prin prezentul regulament.

Articolul 3

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

Comisia adoptă măsurile menționate la articolul 8a alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, astfel cum este modificat prin prezentul regulament, până la 31 decembrie 2013. Articolul 8a se aplică de la datele specificate în respectivele măsuri.

Comisia adoptă măsurile menționate la articolul 8b alineatul (6) și la articolul 8c alineatul (10) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, astfel cum este modificat prin prezentul regulament, până la 31 decembrie 2012. Articolele 8b și 8c se aplică de la datele specificate în respectivele măsuri.

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

Adoptat la Strasbourg, 21 octombrie 2009.

Pentru Parlamentul European
Președintele
J. BUZEK

Pentru Consiliu
Președintele
C. MALMSTRÖM

ANEXA

„ANEXA Va

CERINȚE ESENȚIALE PRIVIND AERODROMURILE**A — Caracteristici fizice, infrastructură și echipament****1. Zona de mișcare**

- (a) Aerodromurile au o zonă destinată aterizării și decolării aeronavelor care îndeplinește următoarele condiții:
- (i) zona de aterizare și decolare are dimensiuni și caracteristici adaptate aeronavelor prevăzute să utilizeze instalația;
 - (ii) zona de aterizare și decolare, după caz, are o forță portantă suficientă pentru a suporta operarea repetitivă a aeronavelor prevăzute. Suprafețele care nu sunt destinate operațiunilor repetitive trebuie să fie capabile doar să suporte greutatea aeronavelor;
 - (iii) zona de aterizare și decolare este proiectată pentru a se asigura scurgerea apei și pentru a se evita ca apa reținută să devină un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;
 - (iv) panta și schimbările de pantă de pe zona de aterizare și decolare nu creează un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;
 - (v) caracteristicile suprafeței zonei respective sunt adecvate utilizării de către aeronavele prevăzute; și
 - (vi) pe zona respectivă nu există obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.
- (b) În cazul în care sunt stabilite mai multe zone de aterizare și decolare, acestea sunt proiectate astfel încât să nu creeze un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.
- (c) Zona de decolare și aterizare stabilită este înconjurată de zone definite. Aceste zone sunt prevăzute pentru a proteja aeronava care le survolează pe durata operațiunilor de decolare și aterizare sau pentru a reduce consecințele unei aterizări scurte, ieșirii laterale sau depășirii accidentale a zonei de decolare și aterizare și îndeplinesc următoarele condiții:
- (i) aceste zone au dimensiuni adecvate pentru operarea prevăzută a aeronavelor;
 - (ii) panta și schimbările de pantă din aceste zone nu creează un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;
 - (iii) în aceste zone nu există obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor. Acest lucru nu trebuie să excludă echipamentele fragile ce urmează să fie amplasate în zonele respective în cazul în care acestea sunt necesare pentru operarea aeronavelor; și
 - (iv) în acest scop, fiecare suprafață are o forță portantă suficientă.
- (d) Zonele unui aerodrom și împrejurimile imediat aferente, care urmează să fie utilizate pentru rularea sau staționarea aeronavelor, sunt proiectate astfel încât să permită operarea în siguranță a aeronavelor prevăzute să folosească respectiva instalație în toate condițiile prevăzute în acest scop și îndeplinesc următoarele condiții:
- (i) aceste zone au o forță portantă suficientă pentru a suporta operarea repetată a aeronavelor prevăzute, cu excepția zonelor prevăzute doar pentru utilizare ocazională care trebuie să fie capabile doar să suporte greutatea aeronavelor;
 - (ii) aceste zone sunt proiectate pentru a se asigura scurgerea apei și pentru a se evita ca apa reținută să devină un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

- (iii) panta și schimbările de pantă din aceste zone nu creează un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;
 - (iv) caracteristicile suprafeței acestor zone sunt adecvate utilizării de către aeronavele prevăzute; și
 - (v) în aceste zone nu există obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru aeronavă. Acest lucru nu trebuie să excludă amplasarea, în poziții sau zone special definite, a echipamentelor necesare pentru zona respectivă.
- (e) Celelalte infrastructuri prevăzute a fi utilizate de aeronave sunt proiectate astfel încât prin folosirea acestora să nu se creeze un risc inacceptabil pentru aeronavele care le folosesc.
- (f) Construcțiile, clădirile, echipamentele sau zonele de depozitare sunt amplasate și proiectate astfel încât să nu creeze un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.
- (g) Sunt prevăzute mijloace adecvate pentru a împiedica intrarea pe suprafața de mișcare a persoanelor neautorizate, a vehiculelor neautorizate sau a animalelor suficient de mari pentru a constitui un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor, fără a aduce atingere dispozițiilor naționale și internaționale privind protecția animalelor.
2. *Înălțimea de ocolire a unui obstacol*
- (a) Pentru a proteja aeronavele care înaintează pe un aerodrom în scopul aterizării sau al decolării, sunt stabilite rute sau zone de sosire și de plecare. Aceste rute sau zone asigură aeronavelor înălțimea necesară pentru ocolirea obstacolelor amplasate în zona din jurul aerodromului, ținând seama de caracteristicile fizice locale.
- (b) Această înălțime de ocolire a obstacolelor este adecvată fazei de zbor și tipului de operațiune în curs de realizare. De asemenea, sunt luate în considerare echipamentele folosite la stabilirea poziției aeronavelor.
3. *Mijloace vizuale și de altă natură și echipamente de aerodrom*
- (a) Mijloacele sunt adecvate scopului, ușor de recunoscut și oferă informații clare utilizatorilor în toate condițiile operaționale prevăzute.
- (b) Echipamentele de aerodrom funcționează astfel cum s-a preconizat în condițiile de operare prevăzute. În condiții de operare sau în caz de defecțiune, echipamentele de aerodrom nu provoacă un risc inacceptabil pentru siguranța aviației.
- (c) Mijloacele și sistemele de alimentare cu energie electrică ale acestora sunt proiectate astfel încât defectarea acestora să nu conducă la furnizarea de informații neadecvate, înșelătoare sau insuficiente utilizatorilor sau la întreruperea unui serviciu esențial.
- (d) Sunt asigurate mijloace adecvate de protecție pentru a se evita deteriorarea sau perturbarea acestor mijloace.
- (e) Sursele de radiație sau prezența obiectelor mobile sau fixe nu împiedică și nu afectează în mod negativ performanța sistemelor de comunicație aeronautică, navigație și supraveghere.
- (f) Sunt puse la dispoziția personalului competent informații privind operarea și utilizarea echipamentelor de aerodrom, inclusiv indicații clare privind condițiile care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației.
4. *Date privind aerodromul*
- (a) Sunt stabilite și actualizate date privind aerodromul și serviciile disponibile.
- (b) Datele sunt precise, lizibile, complete și clare. Sunt păstrate niveluri adecvate de integritate.
- (c) Datele sunt puse la dispoziția utilizatorilor și a furnizorilor ANS în cauză la timp, folosind o metodă de comunicare suficient de sigură și rapidă.

B — Operare și administrare

1. *Operatorul de aerodrom este responsabil de operarea unui aerodrom. Responsabilitățile unui operator de aerodrom sunt după cum urmează:*
- (a) operatorul de aerodrom dispune, direct sau pe bază de contracte, de toate mijloacele necesare pentru a garanta operarea în siguranță a aerodromului. Aceste mijloace includ, dar fără a se limita la acestea: instalații, personal, echipamente și materiale, documentarea cu privire la atribuții, responsabilități și proceduri, accesul la date relevante și păstrarea evidenței contabile;

- (b) operatorul de aerodrom verifică dacă cerințele din secțiunea A sunt întotdeauna îndeplinite sau ia măsuri adecvate pentru a reduce riscul asociat neconformității. Sunt stabilite și aplicate proceduri pentru a aduce la timp la cunoștința tuturor utilizatorilor aceste măsuri;
- (c) operatorul de aerodrom trebuie să stabilească și să pună în aplicare un program de gestionare a riscurilor legate de animalele sălbatice;
- (d) operatorul de aerodrom garantează că circulația vehiculelor și a persoanelor pe suprafața de mișcare și pe alte suprafețe operaționale este coordonată cu mișcarea aeronavei, pentru evitarea coliziunilor și a deteriorării aeronavei;
- (e) operatorul de aerodrom garantează că sunt stabilite și puse în aplicare proceduri de reducere a riscurilor conexe operării aerodromului pe timp de iarnă, în condiții meteorologice nefavorabile, de vizibilitate redusă sau pe timp de noapte, după caz;
- (f) operatorul de aerodrom trebuie să încheie contracte cu alte organizații competente pentru a asigura conformitatea continuă cu aceste cerințe esențiale pentru aerodromuri. Aceste organizații includ, dar fără a se limita la aceștia, operatori de aeronave, prestatori de servicii de navigație aeriană, prestatori de servicii de asistență la sol și alte organizații ale căror activități sau produse pot afecta siguranța aviației;
- (g) operatorul de aerodrom garantează, fie el însuși, fie prin contracte cu părți terțe, că există proceduri de alimentare a aeronavei cu combustibil necontaminat și conform specificației corecte;
- (h) manuale de întreținere a echipamentelor de aerodrom trebuie puse la dispoziție și aplicate în practică și trebuie să conțină instrucțiunile de întreținere și reparație, informațiile privind asistența tehnică, procedurile de depanare și inspecție;
- (i) operatorul de aerodrom trebuie să stabilească și să pună în aplicare un plan de urgență pe aerodrom, care să includă situații de urgență ce pot apărea pe aerodrom sau în imediata apropiere a acestuia. Acest plan este coordonat, după caz, cu planul de urgență al comunității locale;
- (j) operatorul de aerodrom garantează că sunt asigurate servicii adecvate de salvare și stingere a incendiilor pe aerodrom. Aceste servicii acționează în cazul unui incident sau accident cu urgența cuvenită și trebuie să includă cel puțin echipamente, produse de stingere și personal în număr suficient;
- (k) operatorul de aerodrom utilizează numai personal instruit și calificat pentru operarea și întreținerea aerodromului și pune în aplicare și actualizează programe de instruire și verificare a competenței întregului personal relevant;
- (l) operatorul de aerodrom garantează că orice persoană căreia îi este permis accesul neînsoțit pe suprafața de mișcare sau pe alte suprafețe operaționale este instruită și calificată în mod adecvat în acest scop;
- (m) personalul de salvare și stingere a incendiilor trebuie să fie instruit și calificat în mod adecvat pentru a opera în împrejurimile aerodromului. Operatorul de aerodrom trebuie să pună în aplicare și să mențină programe de instruire și verificare pentru a menține nivelul de competență al acestuia; și
- (n) întreg personalul de salvare și stingere a incendiilor care poate fi însărcinat să acționeze în situații de urgență aviațică își demonstrează cu regularitate aptitudinile psihofizice de a-și îndeplini în mod satisfăcător atribuțiile, având în vedere tipul de activitate. În acest context, aptitudinile psihofizice, adică aptitudinile psihice și fizice, înseamnă a nu suferi de nicio boală sau handicap care ar putea pune acest personal în incapacitatea:
 - (i) de a-și îndeplini atribuțiile necesare pentru a acționa în situații de urgență aviațică;
 - (ii) de a-și îndeplini sarcinile atribuite în orice moment; sau
 - (iii) de a percepe corect mediul său.

2. Sisteme de administrare

- (a) Operatorul de aerodrom pune în aplicare și menține un sistem de administrare pentru a garanta conformitatea cu aceste cerințe esențiale privind aerodromurile și pentru a urmări îmbunătățirea continuă și proactivă a siguranței. Sistemul de administrare trebuie să includă structuri organizaționale, răspunderi, competențe, politici și proceduri.

- (b) Sistemul de administrare trebuie să includă un program de prevenire a incidentelor și a accidentelor care să conțină un sistem de raportare și de analiză a incidentelor. Analiza trebuie să implice părțile de la punctul 1 litera (f) menționată anterior, după caz.
- (c) Operatorul de aerodrom elaborează un manual al aerodromului și operează în conformitate cu manualul. Acest manual conține toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru aerodrom, sistemul de administrare și pentru ca personalul de operare să își îndeplinească atribuțiile.

C — Împrejurimile aerodromului

1. Spațiul aerian din jurul suprafețelor de mișcare ale aerodromului este protejat împotriva obstacolelor, astfel încât să se permită ca aeronavele prevăzute să fie operate pe aerodromuri fără a se crea un risc inacceptabil din cauza existenței obstacolelor în jurul aerodromului. Prin urmare, sunt dezvoltate, puse în aplicare și în mod continuu monitorizate suprafețe de monitorizare a obstacolelor pentru identificarea oricărei intruziuni neautorizate.
 - (a) Pătrunderea pe aceste suprafețe va impune o evaluare pentru a se identifica dacă obiectul constituie sau nu un risc inacceptabil. Orice obiect care constituie un risc inacceptabil este înlăturat sau sunt luate măsuri adecvate de atenuare a riscurilor pentru a proteja aeronava care utilizează aerodromul.
 - (b) Oricare obstacol rămas este notificat și, dacă este necesar, marcat și, după caz, prevăzut cu balize luminoase.
2. Pericolele asociate activităților umane și operării terenurilor, ca de exemplu articolele din următoarea listă, dar fără a se limita la acestea, trebuie monitorizate. Riscul provocat de acestea trebuie evaluat și redus după caz:
 - (a) orice construcție sau schimbare în operarea terenurilor din zona aerodromului;
 - (b) posibilitatea turbulențelor induse de obstacole;
 - (c) utilizarea de lumini periculoase, confuze și înșelătoare;
 - (d) orbirea cauzată de suprafețe mari și foarte reflectorizante;
 - (e) crearea de zone care pot încuraja activitatea animalelor sălbatice în împrejurimile suprafeței de mișcare a aerodromului;
 - (f) sursele de radiație invizibilă sau prezența obiectelor mobile sau fixe care pot împiedica sau afecta în mod negativ performanța sistemelor de comunicație aeronautică, navigație și supraveghere.
3. Este stabilit un plan de urgență la nivelul comunității locale pentru situații de urgență aviatică care se produc în zona locală a aerodromului.

D — Alte aspecte

Cu excepția situațiilor de urgență la bordul unei aeronave, în momentul devierii către un aerodrom alternativ sau în alte condiții specificate în fiecare caz, nu este permisă utilizarea unui aerodrom sau a unor părți ale acestuia de o aeronavă pentru care proiectarea și procedurile de operare ale aerodromului nu sunt în mod normal prevăzute.

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 o distanță adecvată între aeronave și, dacă este cazul, contribuie la protejarea de obstacole și 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, adecvarea 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) Gestionarea fluxului de trafic aerian

Gestionarea tactică a fluxurilor de trafic aerian la nivel comunitar 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 redirecționarea sau amânarea fluxurilor de trafic cu scopul de a reduce riscul de supra-aglomerare în aer sau pe aerodrom.

(h) Gestionarea 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.

(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.

(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.

(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 trebuie 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 este efectuată de instructori cu calificări adecvate. Aceștia:
 - i. au cunoștințe adecvate în domeniul în care se desfășoară instruirea; precum 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 experiență 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 controlori 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 dizabilități, care să facă persoana care furnizează un serviciu de control al traficului aerian (ATC) incapabilă:
 - să execute corespunzător sarcinile necesare furnizării serviciului ATC; sau
 - să își îndeplinească în orice moment sarcinile primite; sau
 - să perceapă mediul înconjurător în mod corect.
- (ii) În cazul în care aptitudinile psihofizice nu pot fi demonstrate pe deplin, pot fi puse în aplicare măsuri atenuante care să ofere un grad echivalent de siguranță.

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) furnizorul de servicii trebuie să stabilească relații oficiale cu toți ceilalți participanți la furnizarea de servicii pentru a asigura conformitatea cu aceste cerințe esențiale;
 - (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 performanță a siguranței oricărui sistem și 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, distribuția 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, fără însă a se limita 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; precum și
 - (iii) încheie acorduri cu alte organizații implicate, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a acestor cerințe esențiale.”
-