

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2017/373 DE LA COMMISSION

du 1^{er} mars 2017

établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ⁽¹⁾, et notamment son article 8 *ter*, paragraphe 6,

vu le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») ⁽²⁾, et notamment ses articles 4 et 6,

vu le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen (le «règlement sur l'espace aérien») ⁽³⁾, et notamment son article 6, paragraphe 7,

considérant ce qui suit:

- (1) Les règlements d'exécution de la Commission (UE) n° 1034/2011 ⁽⁴⁾ et (UE) n° 1035/2011 ⁽⁵⁾ établissent respectivement des exigences relatives à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne, et des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne. Ces dernières exigences doivent être respectées par les prestataires de services concernés afin de se voir délivrer les certificats visés à l'article 7, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 550/2004 et à l'article 8 *ter*, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 216/2008. Ces règlements établissent également des exigences relatives aux autorités compétentes chargées de délivrer ces certificats et d'exécuter des tâches de supervision et de mise en application, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾, à l'article 2 et à l'article 7, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 550/2004 et aux articles 10 et 22 *bis* du règlement (CE) n° 216/2008.
- (2) Les exigences énoncées dans les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011 et (UE) n° 1035/2011 servent notamment à mettre en œuvre, à un stade initial, les exigences essentielles concernant la fourniture d'ATM/ANS

⁽¹⁾ JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

⁽³⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

⁽⁴⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 1034/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 sur la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010 (JO L 271 du 18.10.2011, p. 15).

⁽⁵⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 482/2008 et (UE) n° 691/2010 (JO L 271 du 18.10.2011, p. 23).

⁽⁶⁾ Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1).

(gestion du trafic aérien et services de navigation aérienne) énoncées dans le règlement (CE) n° 216/2008, notamment pour garantir le respect des articles 8 *ter* et 22 *bis* dudit règlement et de son annexe V *ter* et permettre le commencement des inspections de normalisation conformément à l'article 24 de ce même règlement.

- (3) Les exigences énoncées dans les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011 et (UE) n° 1035/2011 doivent à présent être complétées et actualisées à la lumière des progrès techniques. Il convient également de préciser que pour recevoir et conserver un certificat, ou pour soumettre une déclaration, conformément au présent règlement, les prestataires de services doivent respecter, et continuer à respecter, ces exigences, ainsi que les exigences essentielles visées à l'article 8 *ter*, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008. En outre, il convient de garantir la cohérence entre ces exigences et les exigences énoncées dans les règlements de la Commission (UE) n° 965/2012 ⁽¹⁾, (UE) n° 1178/2011 ⁽²⁾, (UE) n° 139/2014 ⁽³⁾ et (UE) 2015/340 ⁽⁴⁾, en passant donc à une «approche systémique globale», ce qui implique une approche logique et technologiquement cohérente dans les divers domaines. Par conséquent, il convient à présent d'établir dans un instrument unique les exigences énoncées dans les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011 et (UE) n° 1035/2011 et d'abroger ces deux derniers règlements.
- (4) Des règles communes pour la certification et la supervision des prestataires de services concernés sont essentielles pour accroître la confiance des États membres dans leurs systèmes mutuels. Ainsi, et afin de garantir le niveau de sûreté et de sécurité le plus élevé, il convient de renforcer des exigences uniformes pour la prestation des services et leur supervision. Ce renforcement devrait garantir la sécurité et la haute qualité de la fourniture de services aux fins de la navigation aérienne et la reconnaissance mutuelle des certificats dans toute l'Union, augmentant ainsi la liberté de circulation et améliorant la disponibilité de ces services.
- (5) Afin de garantir une approche harmonisée de la certification et de la supervision, les mesures à mettre en œuvre pour la sûreté des systèmes, des composants en usage et des données devraient être coordonnées entre les États membres, les blocs d'espace aérien fonctionnels et le réseau formé par les services, les fonctions et les produits offerts par les prestataires de services, le gestionnaire de réseau, les aéroports et d'autres personnes fournissant les infrastructures nécessaires pour les opérations de vol.
- (6) La gestion de la sécurité assure la détection, l'évaluation et la minimisation des risques pour la sécurité et des vulnérabilités en matière de sûreté qui ont une incidence sur la sécurité. Il convient dès lors de définir plus précisément les exigences relatives à l'évaluation de la sécurité effectuée concernant les changements apportés au système fonctionnel par un organisme certifié. Il convient d'adapter ces exigences en tenant compte de l'intégration des exigences relatives à la gestion du changement dans la structure réglementaire commune pour la sécurité de l'aviation civile, ainsi que de l'expérience acquise par les parties prenantes et les autorités compétentes dans le domaine de la supervision de la sécurité.
- (7) Il convient d'introduire la culture de la sécurité en tant qu'aspect des systèmes de gestion des prestataires de services, de façon à favoriser la compréhension et l'amélioration de ces systèmes, tout en reconnaissant la nécessité de renforcer davantage les systèmes de gestion, notamment en intégrant des comptes rendus d'événements fiables.
- (8) Il convient de préciser quelles autorités sont responsables des tâches liées à la certification, à la supervision et à la mise en application en ce qui concerne les prestataires de services relevant du présent règlement, conformément au critère défini à l'article 7, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 550/2004, et des tâches de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») conformément à l'article 22 *bis* du règlement (CE) n° 216/2008, et sans préjudice des exigences de l'article 2 du règlement (CE) n° 550/2004. L'Agence devrait être l'autorité compétente pour les prestataires de services de données et pour le gestionnaire de réseau, compte tenu de la nature et de l'étendue des services fournis. Afin de réaliser les objectifs du règlement (CE) n° 216/2008, notamment l'objectif énoncé à son article 2, paragraphe 2, point d), et l'objectif énoncé à l'article 1^{er}, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 549/2004, il convient également d'aligner les exigences relatives aux autorités

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 44 du 14.2.2014, p. 1).

⁽⁴⁾ Règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission (JO L 63 du 6.3.2015, p. 1).

compétentes sur les progrès accomplis concernant les concepts de gestion de la sécurité de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), notamment l'introduction du système de gestion appliqué par l'autorité, ainsi que la mise en œuvre du programme national de sécurité et la coordination entre ces autorités.

- (9) Il convient de préciser que, dans l'exécution de leurs tâches de certification, de supervision et de mise en application en vertu du présent règlement, les autorités compétentes devraient être indépendantes de tout prestataire de services, en veillant à une séparation adéquate entre ces autorités et ces prestataires de services, du moins au niveau fonctionnel, et que tout conflit d'intérêts éventuel devrait être évité. L'objectif est de garantir l'objectivité et l'impartialité de ces autorités et de veiller à ce que l'exécution de leurs tâches en vertu du présent règlement soit de haute qualité.
- (10) L'Agence devrait établir une base de données comprenant les informations pertinentes relatives aux autorités compétentes, afin de faciliter les inspections de normalisation des autorités compétentes et la coordination avec ces dernières, et de soutenir la Commission dans l'exécution de ses tâches.
- (11) Afin d'assurer que les exigences relatives aux prestataires de services fixées dans le présent règlement sont satisfaites à tout moment et que les autorités compétentes puissent accomplir efficacement leurs tâches en vertu du présent règlement, conformément à l'article 4, paragraphes 3 et 4, du règlement (CE) n° 549/2004, il y aurait lieu d'octroyer à ces autorités certains pouvoirs d'enquête spécifiques, en plus de la possibilité pour elles de mener les inspections et enquêtes visées à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 550/2004 et à l'article 10, paragraphes 2 et 3, du règlement (CE) n° 216/2008. Il convient de préciser que ces pouvoirs devraient être exercés conformément aux règles du droit national applicables, tout en veillant à prendre dûment en considération un certain nombre d'éléments spécifiques, de manière à assurer un juste équilibre entre tous les droits et intérêts en cause dans un cas donné.
- (12) Le personnel responsable de l'électronique de sécurité du trafic aérien employé par un prestataire de services ou par le gestionnaire de réseau devrait être soumis à un système harmonisé de formation et d'évaluation des compétences. Le prestataire de services ou le gestionnaire de réseau devrait également veiller à ce que le personnel des organismes sous-traitants possède les qualifications appropriées. Par conséquent, il convient d'inclure dans le présent règlement des dispositions détaillées concernant la formation et l'évaluation des compétences de ce personnel.
- (13) Afin de garantir un niveau élevé de sécurité de l'aviation civile dans l'Union, les mesures énoncées dans le présent règlement devraient rendre compte de l'état actuel de la technique en matière de sécurité aérienne, y compris des bonnes pratiques et des progrès scientifiques et techniques dans le domaine des services météorologiques. Par conséquent, le présent règlement devrait être fondé sur les normes et pratiques recommandées applicables de l'OACI, plus spécifiquement l'annexe III de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 («convention de Chicago») concernant le «service météorologique pour la navigation aérienne internationale», tout en mettant à profit l'expérience acquise au niveau européen et mondial en matière de fourniture de services météorologiques et en garantissant la proportionnalité quant à la taille, au type et à la complexité du prestataire de services météorologiques.
- (14) Il y a lieu d'établir des exigences communes pour la certification et la supervision des prestataires de services de données afin de veiller à ce que les fournisseurs de données aéronautiques destinées à une utilisation à bord des aéronefs traitent les données de manière appropriée, répondant aux besoins des utilisateurs finaux de l'espace aérien et assurant la sécurité des opérations pour la navigation fondée sur les performances.
- (15) Il convient de ménager suffisamment de temps à l'industrie aéronautique et aux autorités compétentes des États membres pour s'adapter au nouveau cadre réglementaire établi par le présent règlement et pour remplacer les certificats délivrés avant la date d'entrée en application du présent règlement.
- (16) Par ailleurs, afin de garantir la cohérence avec le règlement (UE) n° 965/2012, les dispositions pertinentes du présent règlement devraient s'appliquer aux prestataires de services de données avant même cette date. Ces prestataires devraient, en outre, être autorisés à demander et à obtenir, sur une base volontaire, les certificats correspondants dès l'entrée en vigueur du présent règlement, afin d'avoir la possibilité, en tant qu'entités non soumises au règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 mais soumises à la pratique consistant, pour l'Agence, à leur délivrer volontairement une lettre d'acceptation, de bénéficier d'une application précoce du présent règlement à cet égard et de la reconnaissance mutuelle de ces certificats. Cette application précoce du présent règlement en ce qui concerne les prestataires de services de données dégageait également les exploitants d'aéronefs de leurs responsabilités en matière de supervision lorsqu'ils ont recours en sous-traitance aux services de tels prestataires, une fois ceux-ci certifiés pour les bases de données aéronautiques. Lorsqu'un tel prestataire utilise cette possibilité et obtient un certificat, il devrait être lié par les exigences applicables du présent règlement aux fins de l'obtention

d'un certificat et, par conséquent, demeurer lié par ces exigences. Compte tenu de cette possibilité offerte aux prestataires de services de données, les dispositions pertinentes du présent règlement relatives à l'autorité compétente pour ces prestataires, en l'occurrence l'Agence uniquement, devraient également s'appliquer dès la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

- (17) Il convient de compléter les dispositions contenues dans le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission ⁽¹⁾ par des aspects liés à la prestation de services de la circulation aérienne, afin d'assurer la cohérence de la prestation des services avec les actions et les exigences relatives aux pilotes et au personnel des services de la circulation aérienne au titre dudit règlement.
- (18) Toute modification proposée par un prestataire de services devrait, afin de déterminer si elle est acceptable du point de vue de la sécurité, être évaluée sur la base de l'analyse des risques posés par l'introduction d'une modification de son système fonctionnel, différenciés selon des critères d'évaluation objectifs soit quantitatifs, soit qualitatifs, soit une combinaison des deux, à déterminer au niveau local.
- (19) Pour des motifs de cohérence et de facilité d'application, il convient d'intégrer les dispositions du règlement (CE) n° 482/2008 de la Commission ⁽²⁾ dans le présent règlement et dès lors d'abroger le règlement (CE) n° 482/2008.
- (20) Les exigences des articles 12 et 21 du règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission ⁽³⁾ et de son annexe VI devraient être intégrées au présent règlement afin de garantir une approche harmonisée de tous les prestataires de services. Ces dispositions devraient donc être supprimées.
- (21) Le règlement d'exécution (UE) 2016/1377 de la Commission ⁽⁴⁾, qui n'est pas encore applicable, contient de nombreuses erreurs. Afin de supprimer ces erreurs tout en assurant la clarté juridique requise, il convient d'abroger le règlement d'exécution (UE) 2016/1377 dans son intégralité et de le remplacer par les dispositions énoncées dans le présent règlement.
- (22) Les mesures prévues par le présent règlement sont fondées sur l'avis formulé par l'Agence conformément à l'article 17, paragraphe 2, point b), et à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (23) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 549/2004,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement définit des exigences communes concernant:

- 1) la fourniture de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne («ATM/ANS») ainsi que d'autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien («ATM») pour la circulation aérienne générale, en particulier pour les personnes morales ou physiques fournissant ces services et fonctions;
- 2) les autorités compétentes et les entités qualifiées agissant en leur nom qui effectuent des tâches de certification, de supervision et de mise en application auprès des prestataires fournissant les services et les fonctions visées au point 1).

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010 (JO L 281 du 13.10.2012, p. 1).

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008 établissant un système d'assurance de la sécurité des logiciels à mettre en œuvre par les prestataires de services de navigation aérienne et modifiant l'annexe II du règlement (CE) n° 2096/2005 (JO L 141 du 31.5.2008, p. 5).

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010 (JO L 185 du 15.7.2011, p. 1).

⁽⁴⁾ Règlement d'exécution (UE) 2016/1377 de la Commission du 4 août 2016 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services et à la supervision dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne ainsi que les autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008 et les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011 et (UE) n° 1035/2011 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011 (JO L 226 du 19.8.2016, p. 1).

*Article 2***Définitions**

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'annexe I et les définitions suivantes s'appliquent:

- 1) les définitions figurant à l'article 2 du règlement (CE) n° 549/2004 et à l'article 3 du règlement (CE) n° 216/2008, sauf la définition de «certificat» figurant à l'article 2, paragraphe 15, du règlement (CE) n° 549/2004;
- 2) «prestataire de services», toute personne morale ou physique fournissant des fonctions ou services d'ATM/ANS tels que définis à l'article 3, point q), du règlement (CE) n° 216/2008 ou d'autres fonctions de réseau ATM, soit individuellement, soit regroupés pour la circulation aérienne générale;
- 3) «gestionnaire de réseau», l'organisme créé en vertu de l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004 chargé d'exécuter les tâches prévues audit article et aux articles 3 et 4 du règlement (UE) n° 677/2011;
- 4) «service paneuropéen», une activité conçue et mise en place pour les utilisateurs dans la plupart ou la totalité des États membres, qui peut également s'étendre au-delà de l'espace aérien du territoire auquel s'applique le traité;
- 5) «prestataire de services de données (DAT)», un organisme qui est un:
 - a) prestataire de DAT de type 1 qui traite des données aéronautiques en vue d'une utilisation à bord des aéronefs et fournit une base de données aéronautiques conforme aux DQR, dans des conditions contrôlées, pour lesquelles aucune compatibilité d'application/d'équipement de bord correspondante n'a été déterminée;
 - b) prestataire de DAT de type 2 qui traite des données aéronautiques et fournit une base de données aéronautiques en vue d'une utilisation sur des applications/équipements d'aéronef certifiés et conforme aux DQR, pour lesquelles une compatibilité avec l'application/l'équipement a été déterminée.

*Article 3***Fourniture d'ATM/ANS et de fonctions de réseau ATM**

1. Les États membres font en sorte que l'ATM/ANS et les fonctions de réseau ATM appropriés soient fournis conformément au présent règlement de manière à faciliter la circulation aérienne générale, tout en tenant compte des considérations de sécurité et des exigences du trafic.
2. Lorsque les États membres adoptent des dispositions supplémentaires pour compléter le présent règlement sur des questions relevant de leur compétence en vertu du présent règlement, ces dispositions suivent les normes et les pratiques recommandées établies par la convention de Chicago. Lorsqu'un État membre recourt aux dispositions de l'article 38 de la convention de Chicago, il adresse une notification, dûment motivée, non seulement à l'OACI, mais aussi à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») au plus tard deux mois après l'adoption des dispositions supplémentaires.
3. Conformément à la convention de Chicago, les États membres publient ces dispositions supplémentaires par l'intermédiaire de leurs publications d'informations aéronautiques.
4. Lorsqu'un État membre décide d'organiser la fourniture de certains services de la circulation aérienne spécifiques dans un environnement compétitif, il prend toutes les mesures appropriées afin d'assurer que les prestataires de ces services spécifiques n'adoptent pas un comportement qui aurait pour objet ou pour effet d'empêcher, de limiter ou de fausser la concurrence. Ils ne doivent pas non plus adopter un comportement qui, au regard du droit de l'Union et de la législation nationale applicables, constitue un abus de position dominante.

*Article 4***Autorité compétente en matière de certification, de supervision et de mise en application**

1. L'autorité compétente chargée de délivrer les certificats aux prestataires de services et, le cas échéant, l'accusé de réception des déclarations soumises par les prestataires de services d'informations de vol visés à l'article 7, et chargée de la supervision et de la mise en application en ce qui concerne les prestataires de services est l'autorité nationale de surveillance visée à l'article 4 du règlement (CE) n° 549/2004 de l'État membre dans lequel la personne morale ou physique demandant le certificat ou soumettant la déclaration a son principal établissement d'exploitation ou éventuellement son siège social, à moins que l'Agence ne soit l'autorité compétente conformément à l'article 22 bis du règlement (CE) n° 216/2008.

Aux fins du présent règlement, les prestataires de services de données et le gestionnaire de réseau sont considérés comme des prestataires de services paneuropéens pour lesquels, conformément à l'article 22 bis, point c), du règlement (CE) n° 216/2008, l'Agence est l'autorité compétente.

2. Les autorités compétentes visées au paragraphe 1 satisfont aux exigences énoncées à l'annexe II.
3. Lorsque l'un des prestataires de services concernés est un organisme pour lequel l'Agence est l'autorité compétente, les autorités compétentes des États membres concernés se concertent avec l'Agence afin de garantir le respect des exigences énoncées aux points ATM/ANS.AR.A.005 b) 1), 2) et 3) de l'annexe II:
 - a) soit lorsque les prestataires de services fournissent des services concernant les blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB) qui s'étendent sur l'espace aérien relevant de la compétence de plus d'un État membre, tels que visés à l'article 2, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 550/2004;
 - b) soit lorsque les prestataires de services fournissent des services transfrontaliers de navigation aérienne tels que visés à l'article 2, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 550/2004.
4. Lorsqu'un État membre a nommé ou établi plusieurs autorités compétentes conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 549/2004 ou telle que visées à l'article 2, paragraphes 3 à 6, du règlement (CE) n° 550/2004 pour accomplir les tâches de certification, de supervision et de mise en application au titre du présent règlement, il veille à ce que les domaines de compétence de chacune de ces autorités soient clairement définis, notamment en termes de responsabilités et de limitation géographique et de l'espace aérien. En pareil cas, ces autorités établissent entre elles une coordination, fondée sur des accords écrits, afin d'assurer une supervision et une mise en application efficaces en ce qui concerne tous les prestataires de services auxquels elles ont délivré des certificats ou qui, le cas échéant, leur ont soumis des déclarations.
5. Lorsqu'elles accomplissent leurs tâches de certification, de supervision et de mise en application conformément au présent règlement, les autorités compétentes sont indépendantes de tout prestataire de services. Cette indépendance est assurée par une séparation adéquate, au moins au niveau fonctionnel, entre ces autorités compétentes et les prestataires de services. Dans ce contexte, les États membres veillent à ce que les autorités compétentes exercent leurs pouvoirs de façon impartiale et transparente.
6. Les États membres et, si l'Agence est l'autorité compétente, la Commission veillent à ce que leurs autorités compétentes ne permettent pas que leur personnel intervienne dans l'accomplissement des tâches de certification, de supervision et de mise en application de cette autorité au titre du présent règlement, lorsqu'il y a des raisons de penser que cette implication pourrait entraîner, directement ou indirectement, un conflit d'intérêts, concernant notamment des intérêts familiaux ou financiers.
7. L'Agence maintient une base de données des coordonnées des autorités compétentes visées au paragraphe 1. À cette fin, les États membres communiquent à l'Agence les noms et adresses de leurs autorités compétentes, et toute modification ultérieure qui y est apportée.
8. Les États membres et, si l'Agence est l'autorité compétente, la Commission déterminent les ressources nécessaires et les capacités requises par les autorités compétentes pour l'accomplissement de leurs tâches, conformément à l'article 4, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 549/2004 et à l'article 22 bis du règlement (CE) n° 216/2008, en tenant compte de tous les facteurs pertinents, y compris une évaluation menée par les autorités compétentes respectives pour déterminer les ressources nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches au titre du présent règlement.

Article 5

Pouvoirs de l'autorité compétente visée à l'article 4

1. Si cela est nécessaire pour l'accomplissement de leurs tâches de certification, de supervision et de mise en application au titre du présent règlement, les autorités compétentes sont habilitées à:
 - a) demander aux prestataires de services placés sous leur supervision de leur communiquer toutes les informations nécessaires;
 - b) demander à tout représentant, gestionnaire ou autre membre du personnel de ces prestataires de services de fournir des explications orales sur tout fait, document, objet, procédure ou autre point pertinent pour la supervision du prestataire de services;
 - c) accéder à tous locaux, terrains, y compris les sites d'exploitation, et moyens de transport de ces prestataires de services;

- d) examiner, copier ou consigner des extraits de tout document, registre ou donnée détenu par ces personnes ou auquel elles ont accès, quel que soit le support sur lequel les informations en question sont stockées;
- e) mener des audits, des évaluations, des enquêtes et des inspections de ces prestataires de services.

2. Si cela est nécessaire pour l'accomplissement de leurs tâches de certification, de supervision et de mise en application au titre du présent règlement, les autorités compétentes sont également habilitées à exercer les pouvoirs énoncés au paragraphe 1 en relation avec les organismes sous-traitants placés sous la supervision des prestataires de services, tels que visés au point ATM/ANS.OR.B.015 de l'annexe III.

3. Les pouvoirs prévus aux paragraphes 1 et 2 sont exercés en conformité avec la législation nationale de l'État membre dans lequel les activités en question ont lieu, en tenant dûment compte, d'une part, de la nécessité de garantir l'exercice effectif de ces pouvoirs et, d'autre part, des droits et des intérêts légitimes du prestataire de services et de tout tiers concerné, et en conformité avec le principe de proportionnalité. Lorsque la législation nationale applicable impose une autorisation préalable de l'autorité judiciaire de l'État membre concerné avant de pénétrer dans les locaux, terrains et moyens de transport visés au paragraphe 1, point c), les pouvoirs liés ne sont exercés qu'après obtention de cette autorisation préalable.

Lors de l'exercice des pouvoirs visés aux paragraphes 1 et 2, les autorités compétentes veillent à ce que les membres de leur personnel et, le cas échéant, tout autre expert participant aux activités, soient dûment autorisés.

4. Les autorités compétentes prennent ou engagent toute mesure exécutoire appropriée qui est nécessaire pour que les prestataires de services auxquels elles ont délivré un certificat ou, le cas échéant, qui leur ont soumis une déclaration puissent satisfaire ou continuer à satisfaire aux exigences du présent règlement.

Article 6

Prestataires de services

Les prestataires de services obtiennent un certificat et sont habilités à exercer les privilèges accordés dans le cadre de ce certificat lorsque, outre les exigences visées à l'article 8 *ter*, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008, ils satisfont et continuent de satisfaire aux exigences suivantes:

- a) pour tous les prestataires de services, les exigences visées à l'annexe III (Partie-ATM/ANS.OR), sous-parties A et B, et à l'annexe XIII (Partie-PERS);
- b) pour les prestataires de services autres que les prestataires de services de la circulation aérienne, outre les exigences fixées au point a), les exigences visées à l'annexe III (Partie-ATM/ANS.OR), sous-partie C;
- c) pour les prestataires de services de navigation aérienne, les prestataires assurant la gestion des courants de trafic aérien et le gestionnaire de réseau, outre les exigences fixées au point a), les exigences visées à l'annexe III (Partie-ATM/ANS.OR), sous-partie D;
- d) pour les prestataires de services de la circulation aérienne, outre les exigences fixées aux points a) et c), les exigences visées à l'annexe IV (Partie-ATS);
- e) pour les prestataires de services météorologiques, outre les exigences fixées aux points a), b) et c), les exigences visées à l'annexe V (Partie-MET);
- f) pour les prestataires de services d'information aéronautique, outre les exigences fixées aux points a), b) et c), les exigences visées à l'annexe VI (Partie-AIS);
- g) pour les prestataires de services de données, outre les exigences fixées aux points a) et b), les exigences visées à l'annexe VII (Partie-DAT);
- h) pour les prestataires de services de communication, de navigation ou de surveillance, outre les exigences fixées aux points a), b) et c), les exigences visées à l'annexe VIII (Partie-CNS);
- i) pour les prestataires de services de gestion des courants de trafic aérien, outre les exigences fixées aux points a), b) et c), les exigences visées à l'annexe IX (Partie-ATFM);
- j) pour les prestataires assurant la gestion de l'espace aérien, outre les exigences fixées aux points a) et b), les exigences visées à l'annexe X (Partie-ASM);

- k) pour les prestataires assurant la conception des procédures, outre les exigences fixées aux points a) et b), les exigences visées à l'annexe XI (Partie-ASD), lorsque ces exigences sont adoptées par la Commission;
- l) pour le gestionnaire de réseau, outre les exigences fixées aux points a), b) et c), les exigences visées à l'annexe XII (Partie-NM).

Article 7

Déclaration soumise par les prestataires de services d'information de vol

Lorsque les États membres permettent aux prestataires de services d'information de vol de déclarer qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis conformément à l'article 8 *ter*, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 216/2008, ces prestataires satisfont, outre les exigences fixées au paragraphe 1 dudit article, aux exigences visées au point ATM/ANS.OR.A.015 de l'annexe III du présent règlement.

Article 8

Certificats existants

1. Les certificats qui ont été délivrés conformément au règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 sont réputés avoir été délivrés conformément au présent règlement.
2. Les États membres remplacent les certificats visés au paragraphe 1 par des certificats conformes au modèle figurant à l'appendice 1 de l'annexe II au plus tard le 1^{er} janvier 2021.

Article 9

Abrogation et modification

1. Le règlement (CE) n° 482/2008 et les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011 et (UE) n° 1035/2011 sont abrogés.
2. Le règlement d'exécution (UE) 2016/1377 est abrogé.
3. Les articles 12 et 21 du règlement (UE) n° 677/2011 et l'annexe VI de ce règlement sont supprimés.

Article 10

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à partir du 2 janvier 2020.

Toutefois,

- 1) l'article 9, paragraphe 2, s'applique à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement;
- 2) en ce qui concerne l'Agence, l'article 4, paragraphes 1, 2, 5, 6 et 8, et l'article 5, s'appliquent à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement;
- 3) en ce qui concerne les prestataires de services de données, l'article 6 s'applique à partir du 1^{er} janvier 2019 et, dans le cas où un tel prestataire demande et obtient un certificat conformément à l'article 6, cet article s'applique à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 1^{er} mars 2017.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE I

DÉFINITIONS DES TERMES UTILISÉS DANS LES ANNEXES II À XIII

(Partie DÉFINITIONS)

Aux fins des annexes II à XIII, on entend par:

- 1) «moyens acceptables de conformité (AMC)»: des normes non contraignantes adoptées par l'Agence pour illustrer des méthodes permettant d'établir la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution;
- 2) «travail aérien»: une exploitation d'aéronefs consistant à utiliser un aéronef pour assurer des services spécialisés, notamment dans les domaines de l'agriculture, de la construction, de la photographie, de la surveillance, de l'observation et des patrouilles, de la recherche et du sauvetage, de la publicité aérienne;
- 3) «résumé climatologique d'aérodrome»: un résumé concis d'éléments météorologiques déterminés observés sur un aérodrome, basé sur des données statistiques;
- 4) «tableau climatologique d'aérodrome»: un tableau fournissant des données statistiques sur l'occurrence observée d'un ou de plusieurs éléments météorologiques sur un aérodrome;
- 5) «altitude d'un aérodrome»: l'altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage;
- 6) «service d'information de vol d'aérodrome (AFIS)»: le service d'information de vol et le service d'alerte pour la circulation d'aérodrome sur un aérodrome;
- 7) «centre météorologique d'aérodrome»: un centre destiné à fournir une assistance météorologique pour l'aérodrome;
- 8) «avertissement d'aérodrome»: des renseignements établis par un centre météorologique d'aérodrome concernant l'apparition effective ou prévue de conditions météorologiques susceptibles d'affecter les aéronefs au sol, y compris les aéronefs en stationnement et les infrastructures et services d'aérodrome;
- 9) «données aéronautiques»: les faits, concepts ou instructions aéronautiques représentés sous une forme conventionnelle convenant à la communication, à l'interprétation ou au traitement;
- 10) «base de données aéronautiques»: un recueil de données organisées et arrangées sous la forme d'un ensemble structuré de données, stocké sous forme électronique dans des systèmes, valable pour une période donnée et pouvant être mis à jour;
- 11) «service fixe aéronautique (SFA)»: un service de télécommunications entre points fixes déterminés, prévu essentiellement pour assurer la sécurité de la navigation aérienne et une exploitation régulière, efficace et économique des services aériens;
- 12) «réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (AFTN)»: un réseau mondial de circuits fixes aéronautiques destiné, dans le cadre du service fixe aéronautique, à l'échange de messages et/ou de données numériques entre stations fixes aéronautiques ayant des caractéristiques de communication identiques ou compatibles;
- 13) «informations aéronautiques»: les informations résultant de l'assemblage, de l'analyse et du formatage de données aéronautiques;
- 14) «données cartographiques d'aérodrome»: les données recueillies aux fins de l'élaboration des informations relatives à la cartographie des aérodromes;
- 15) «base de données cartographiques d'aérodrome (AMDB)»: un recueil de données cartographiques d'aérodrome, organisé et agencé sous la forme d'un ensemble structuré de données;
- 16) «station météorologique aéronautique»: une station qui effectue des observations et établit des messages d'observation météorologique destinés à être utilisés en navigation aérienne;
- 17) «compte rendu en vol»: un compte rendu émanant d'un aéronef en vol et établi selon les spécifications applicables à l'établissement de comptes rendus de position, d'observations opérationnelles et/ou météorologiques;
- 18) «aéronef»: tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la Terre;
- 19) «message AIRMET»: des renseignements établis et communiqués par un centre de veille météorologique, concernant l'apparition effective ou prévue de phénomènes météorologiques en route déterminés qui peuvent affecter la sécurité des vols exécutés à basse altitude ainsi que le développement de ces phénomènes dans le temps et l'espace, et qui ne sont pas déjà inclus dans les prévisions destinées auxdits vols dans la région d'information de vol concernée ou l'une de ses sous-régions;

- 20) «électronicien de la sécurité du trafic aérien (ATSEP)»: tout membre du personnel autorisé qui est compétent pour exploiter, entretenir, mettre hors exploitation et remettre en exploitation les équipements du système fonctionnel;
- 21) «organisme des services de la circulation aérienne»: est un terme générique désignant, selon le cas, un organisme du contrôle de la circulation aérienne: un centre d'information de vol ou un bureau de piste des services de la circulation aérienne;
- 22) «aérodrome de dégagement»: un aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol vers l'aérodrome d'atterrissage prévu ou d'y atterrir, où les services et les installations nécessaires sont disponibles, où les exigences de performances de l'aéronef peuvent être satisfaites et qui est opérationnel au moment prévu de son utilisation;
- 23) «moyens de conformité alternatifs (AltMOC)»: les moyens de conformité qui constituent une alternative à un AMC existant ou proposent une nouvelle méthode pour établir la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, pour laquelle aucun AMC associé n'a été adopté par l'Agence;
- 24) «altitude»: la distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le niveau moyen de la mer;
- 25) «centre de contrôle régional (ACC)»: un organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols contrôlés dans les régions de contrôle relevant de son autorité;
- 26) «prévision de zone pour vols à basse altitude»: une prévision de phénomènes météorologiques pour une région d'information de vol ou l'une de ses sous-régions, émise pour couvrir la couche en dessous du niveau de vol 100 (ou en dessous du niveau de vol 150 dans les zones montagneuses, ou plus haut, si nécessaire);
- 27) «navigation de surface (RNAV)»: une méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens;
- 28) «argument»: une revendication soutenue au moyen de déductions à partir d'un faisceau d'indices;
- 29) «ASHTAM»: NOTAM d'une série spéciale notifiant, sur un modèle d'imprimé spécial, un changement de l'activité d'un volcan, une éruption volcanique ou un nuage de cendres volcaniques qui ont de l'importance pour l'exploitation des aéronefs;
- 30) «fonctions de réseau ATM»: les fonctions accomplies par le gestionnaire de réseau conformément au règlement (UE) n° 677/2011;
- 31) «audit»: une procédure systématique, indépendante et documentée de recueil de pièces justificatives et d'évaluation objective de celles-ci en vue de déterminer le degré de conformité aux exigences;
- 32) «source faisant autorité»:
 - a) une autorité de l'État; ou
 - b) un organisme formellement reconnu par l'autorité de l'État pour être à l'origine et/ou assurer la publication de données qui satisfont aux exigences en matière de qualité des données (DQR) telles que précisées par cet État;
- 33) «système d'observation automatique»: un système d'observation qui mesure, établit et rend compte de tous les éléments requis sans interaction humaine;
- 34) «acteur de l'aéronautique»: une entité, une personne ou un organisme, autre que les prestataires de services relevant du présent règlement, qui est concerné par un service fourni par un prestataire de services ou qui exerce un effet sur ce service;
- 35) «pause»: une plage de temps pendant la période de service au cours de laquelle un contrôleur de la circulation aérienne n'est pas tenu d'exécuter ses fonctions, à des fins de récupération;
- 36) «application certifiée d'aéronef»: une application logicielle approuvée par l'Agence en tant que pièce d'un aéronef relevant de l'article 4 du règlement (CE) n° 216/2008;
- 37) «nuage ayant de l'importance pour l'exploitation»: un nuage ayant une hauteur de base de nuage inférieure à 1 500 m (5 000 pieds) ou à l'altitude minimale de secteur la plus haute, la valeur la plus élevée étant retenue, ou un cumulonimbus ou un cumulus bourgeonnant à n'importe quelle hauteur;

- 38) «transport aérien commercial»: toute exploitation d'aéronefs comportant le transport de passagers, de fret ou de courrier moyennant rémunération ou à tout autre titre onéreux;
- 39) «région de contrôle»: un espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface;
- 40) «stress dû à un incident critique»: la manifestation de réactions émotionnelles, physiques et/ou comportementales inhabituelles et/ou excessives chez un individu à la suite d'un événement inattendu, d'un accident ou d'un incident;
- 41) «qualité des données»: un degré ou niveau de confiance que les données fournies répondent aux exigences de leurs utilisateurs en matière de précision, de résolution et d'intégrité (ou de niveau d'assurance équivalent), de traçabilité, d'actualité, d'exhaustivité et de format;
- 42) «exigences en matière de qualité des données (DQR)»: une spécification des caractéristiques des données [c.-à-d. précision, résolution, intégrité (ou niveau d'assurance équivalent), traçabilité, actualité, exhaustivité et format] pour garantir la compatibilité des données avec l'usage auquel elles sont destinées;
- 43) «aérodrome de dégagement à destination»: un aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir sur l'aérodrome d'atterrissage prévu;
- 44) «service»: toute tâche que le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne demande à un contrôleur de la circulation aérienne de réaliser;
- 45) «période de service»: une période qui commence lorsqu'un prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne demande à un contrôleur de la circulation aérienne de se présenter, ou d'être disponible en vue d'un service ou de commencer un service et se termine lorsque le contrôleur de la circulation aérienne est libéré du service;
- 46) «altitude»: la distance verticale entre un point ou un niveau, situé à la surface de la terre ou rattaché à celle-ci, et le niveau moyen de la mer;
- 47) «aérodrome de dégagement en route»: un aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si un détournement devient nécessaire en route;
- 48) «fatigue»: un état physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil, à une période d'éveil prolongée, à une phase du rythme circadien ou à la charge de travail (mental ou physique, ou les deux), qui peut réduire la vigilance d'un individu et sa capacité à exécuter ses tâches en toute sécurité;
- 49) «documents de vol»: les documents, comprenant des cartes et formulaires, qui contiennent des renseignements météorologiques pour un vol;
- 50) «centre d'information de vol (FIC)»: un organisme chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte;
- 51) «région d'information de vol (FIR)»: un espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés;
- 52) «niveau de vol (FL)»: une surface isobare, liée à une pression de référence spécifiée, soit 1 013,2 hectopascals (hPa), et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pression spécifiés;
- 53) «essai en vol»: un vol effectué pendant la phase d'élaboration d'une nouvelle conception (aéronef, systèmes de propulsion, pièces et équipements), un vol destiné à démontrer la conformité à la base de certification ou la conformité à la conception de type, un vol destiné à expérimenter de nouvelles idées de conception, exigeant l'intervention de manœuvres ou de profils non conventionnels pour lesquels une sortie de l'enveloppe approuvée de l'aéronef serait possible ou un vol de formation aux fins d'effectuer l'un ou l'autre de ces vols;
- 54) «prévision»: un exposé de conditions météorologiques prévues pour une heure ou une période définies et pour une zone ou une partie d'espace aérien déterminées;
- 55) «prévision pour le décollage»: une prévision pour une période déterminée, préparée par un centre météorologique d'aérodrome, qui contient des informations sur les conditions prévues sur le complexe des pistes en ce qui concerne la direction et la vitesse du vent de surface et toute variation de celles-ci, la température, la pression (QNH) et tout autre élément convenu localement;
- 56) «système fonctionnel»: une combinaison de procédures, de ressources humaines et d'équipements, y compris le matériel informatique et les logiciels, organisée afin de remplir une fonction dans le cadre de l'ATM/NSA et d'autres fonctions de réseau ATM;

- 57) «aviation générale»: toute exploitation d'aéronefs civile autre que le travail aérien ou le transport aérien commercial;
- 58) «données aux points de grille sous forme numérique»: des données météorologiques traitées par ordinateur concernant une série de points régulièrement espacés sur une carte, pour transmission d'un ordinateur météorologique à un autre ordinateur sous une forme codée se prêtant à une utilisation automatisée;
- 59) «documents d'orientation»: les documents non contraignants élaborés par l'Agence qui permettent d'illustrer la signification d'une exigence ou d'une spécification et qui servent à appuyer l'interprétation du règlement (CE) n° 216/2008, de ses modalités d'exécution et des AMC;
- 60) «prévisions mondiales de grille»: les prévisions des valeurs attendues des éléments météorologiques sur une grille mondiale avec une résolution verticale et horizontale définie;
- 61) «danger»: toute condition, événement, ou circonstance qui pourrait provoquer un effet nuisible;
- 62) «hauteur»: la distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence spécifié;
- 63) «niveau»: un terme générique employé pour indiquer la position verticale d'un aéronef en vol et désignant, selon le cas, une hauteur, une altitude ou un niveau de vol;
- 64) «message local d'observation régulière»: un message d'observation météorologique émis à intervalles fixes, uniquement destiné à une diffusion sur l'aérodrome d'origine dans lequel les observations ont été effectuées;
- 65) «message local d'observation spéciale»: un message d'observation météorologique émis conformément aux critères établis pour les observations spéciales, uniquement destiné à une diffusion sur l'aérodrome d'origine dans lequel les observations ont été effectuées;
- 66) «bulletin météorologique»: un texte comprenant des renseignements météorologiques précédés d'un en-tête approprié;
- 67) «renseignement météorologique»: un message d'observation météorologique, analyse, prévision météorologique et tout autre exposé relatif à des conditions météorologiques existantes ou prévues;
- 68) «observation météorologique»: la mesure et/ou l'évaluation d'un ou de plusieurs éléments météorologiques;
- 69) «message d'observation météorologique»: un exposé des conditions météorologiques observées, à un moment et en un endroit déterminés;
- 70) «satellite météorologique»: un satellite artificiel de la Terre effectuant des observations météorologiques et transmettant à la Terre les données ainsi obtenues;
- 71) «centre de veille météorologique»: un centre météorologique qui surveille les conditions météorologiques affectant les opérations de vol ou fournit des renseignements concernant l'occurrence effective ou prévue de phénomènes météorologiques en route déterminés et d'autres dangers qui pourraient influencer sur la sécurité de l'exploitation des aéronefs dans une zone de responsabilité déterminée;
- 72) «altitude minimale de secteur (MSA)»: l'altitude la plus basse qui puisse être utilisée et qui assurera une marge minimale de franchissement de 300 m (1 000 pieds) au-dessus de tous les objets situés dans un secteur circulaire de 46 km (25 milles marins) de rayon centré sur un point significatif, sur le point de référence de l'aérodrome (ARP) ou sur le point de référence de l'héliport (HRP);
- 73) «NOTAM»: un avis, diffusé par des moyens de télécommunication, contenant des informations relatives à l'établissement, à l'état ou à la modification de toute installation, service, procédure ou danger aéronautique, dont la connaissance en temps utile est essentielle au personnel concerné par les opérations de vol;
- 74) «obstacle»: tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile, qui:
- a) est situé sur une zone destinée aux évolutions des aéronefs à la surface; ou
 - b) qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol; ou
 - c) qui se trouve en dehors de ces surfaces définies et qui a été évalué comme présentant un danger pour la navigation aérienne;
- 75) «OPMET»: des renseignements météorologiques d'exploitation destinés à être utilisés dans la planification préparatoire ou en vol des opérations de vol;

- 76) «banque de données OPMET»: une banque de données établie pour stocker et mettre à disposition au niveau international des renseignements météorologiques d'exploitation à des fins aéronautiques;
- 77) «activité volcanique prééruptive»: une activité volcanique inhabituelle ou croissante qui pourrait présager une éruption volcanique;
- 78) «visibilité dominante»: la visibilité maximale, observée conformément à la définition de «visibilité», qui est atteinte dans des zones comprenant au moins la moitié de l'horizon ou au moins la moitié de la surface de l'aérodrome. Ces zones peuvent comprendre des secteurs contigus ou non contigus;
- 79) «usage de substances psychoactives qui pose des problèmes»: l'usage par une personne d'une ou de plusieurs substances psychoactives qui est tel:
- a) qu'il constitue un risque direct pour celui qui consomme ou qu'il compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui; et/ou
 - b) qu'il engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique;
- 80) «carte prévue»: une prévision, présentée graphiquement sur une carte, d'un ou de plusieurs éléments météorologiques déterminés, pour une heure ou une période définies et pour une région ou une partie d'espace aérien déterminées;
- 81) «substances psychoactives»: l'alcool, les opioïdes, les cannabinoïdes, les sédatifs et les hypnotiques, la cocaïne, les autres psychostimulants, les hallucinogènes et les solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus;
- 82) «centre de coordination de sauvetage (RCC)»: un organisme chargé d'assurer l'organisation efficace des services de recherches et de sauvetage et de coordonner les opérations de recherches et de sauvetage dans une région de recherches et de sauvetage;
- 83) «période de repos»: une période continue et définie, ultérieure et/ou préalable au service, pendant laquelle un contrôleur de la circulation aérienne est dégagé de tout service;
- 84) «système de tableau de service»: la structure des périodes de service et de repos des contrôleurs de la circulation aérienne conformément aux exigences juridiques et opérationnelles;
- 85) «risque»: la combinaison de la probabilité la plus élevée ou de la fréquence d'un événement aux conséquences dommageables provoqué par un danger et de la gravité de ces conséquences;
- 86) «piste»: une aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs;
- 87) «portée visuelle de piste (RVR)»: la distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe;
- 88) «consigne de sécurité»: un document délivré ou adopté par une autorité compétente, qui impose des actions à effectuer sur un système fonctionnel ou qui fixe des restrictions à son utilisation opérationnelle pour rétablir la sécurité, lorsqu'il est constaté qu'autrement, la sécurité aérienne peut être compromise;
- 89) «système de gestion de la sécurité (SGS)»: une approche systématique de gestion de la sécurité qui comprend les structures organisationnelles, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires;
- 90) «organisme des services de recherches et de sauvetage»: un terme générique désignant, selon le cas, un centre de coordination de sauvetage, un centre secondaire de sauvetage ou un poste d'alerte;
- 91) «observatoire volcanologique sélectionné»: un prestataire, sélectionné par l'autorité compétente, qui observe l'activité d'un volcan ou d'un groupe de volcans et qui met ces observations à la disposition d'une liste convenue de destinataires du secteur de l'aviation;
- 92) «système d'observation semi-automatique»: un système d'observation qui permet l'augmentation des éléments mesurés et nécessite une intervention humaine pour délivrer les comptes rendus appropriés;
- 93) «SIGMET»: les informations relatives à des phénomènes météorologiques en route qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation des aéronefs;
- 94) «message SIGMET»: des renseignements établis et communiqués par un centre de veille météorologique, concernant l'occurrence effective ou prévue de phénomènes météorologiques en route déterminés qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation des aéronefs et le développement de ces phénomènes dans le temps et l'espace;

- 95) «compte rendu en vol spécial»: un message d'observation météorologique fait par un aéronef, émis conformément aux critères sur la base d'observations effectuées pendant le vol;
- 96) «stress»: les résultats ressentis par un individu lorsqu'il est confronté à une cause potentielle («facteur de stress») de modification des performances humaines; L'expérience du facteur de stress peut influencer sur les performances de l'individu de manière négative (détresse), neutre ou positive (eustress), sur la base de la perception par l'individu de sa capacité à gérer le facteur de stress;
- 97) «formation à la qualification pour les systèmes et équipements»: une formation conçue pour impartir des connaissances spécifiques des systèmes/équipements et des aptitudes entraînant une compétence opérationnelle;
- 98) «données personnalisées»: des données aéronautiques fournies par l'exploitant des aéronefs ou par le prestataire de DAT au nom de l'exploitant des aéronefs et produites pour cet exploitant d'aéronef aux fins de leur utilisation opérationnelle envisagée;
- 99) «aérodrome de dégagement au décollage»: un aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ;
- 100) «prévision d'aérodrome (TAF)»: un exposé concis des conditions météorologiques prévues sur un aérodrome pour une période déterminée;
- 101) «terrain»: la surface du terrain, comprenant ses caractéristiques naturelles telles que les montagnes, les collines, les crêtes, les masses d'eau, les glaces et neiges éternelles, à l'exclusion des obstacles;
- 102) «seuil»: le début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage;
- 103) «zone de toucher des roues»: la partie de la piste, située au-delà du seuil, où il est prévu que les avions qui atterrissent entrent en contact avec la piste;
- 104) «cyclone tropical»: un terme générique désignant un cyclone d'échelle synoptique non accompagné d'un système frontal, prenant naissance au-dessus des eaux tropicales ou subtropicales et présentant une convection organisée et une circulation cyclonique caractérisée du vent de surface;
- 105) «centre d'avis de cyclones tropicaux (TCAC)»: un centre météorologique qui fournit aux centres de veille météorologique, aux centres mondiaux de prévisions de zone et aux banques de données OPMET internationales des renseignements consultatifs sur la position, la direction et les vitesses prévues de déplacement, la pression au centre du cyclone et le vent maximal à la surface des cyclones tropicaux;
- 106) «visibilité»: la visibilité pour l'exploitation aéronautique correspondant à la plus grande des deux valeurs suivantes:
- a) la plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître un objet noir de dimensions appropriées situé près du sol lorsqu'il est observé sur un fond lumineux;
 - b) la plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître un objet noir de dimensions appropriées situé près du sol lorsqu'il est observé sur un fond lumineux;
- 107) «centre d'avis de cendres volcaniques (VAAC)»: un centre météorologique qui fournit aux centres de veille météorologique, aux centres de contrôle régional, aux centres d'information de vol, aux centres mondiaux de prévisions de zone et aux banques de données OPMET internationales des renseignements consultatifs sur l'extension verticale et horizontale ainsi que la direction de déplacement prévue des nuages de cendres volcaniques créés dans l'atmosphère par suite d'éruptions volcaniques;
- 108) «centre mondial de prévisions de zone (WAFS)»: un centre météorologique qui prépare les prévisions du temps significatif et les prévisions en altitude sous forme numérique à l'échelle mondiale et les fournit aux États membres, directement, par des moyens appropriés dans le cadre du service fixe aéronautique;
- 109) «système mondial de prévisions de zone (WAFS)»: un système mondial dans lequel des centres mondiaux de prévisions de zone procurent des prévisions météorologiques aéronautiques en route dans des formats uniformes et normalisés.
-

ANNEXE IV

EXIGENCES SPÉCIFIQUES APPLICABLES AUX PRESTATAIRES DE SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE**(Partie ATS)**

SOUS-PARTIE A — EXIGENCES ORGANISATIONNELLES SUPPLÉMENTAIRES APPLICABLES AUX PRESTATAIRES DE SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE (ATS.OR)

SECTION 1 — EXIGENCES GÉNÉRALES

ATS.OR.100 Propriété

- a) Un prestataire de services de la circulation aérienne informe les autorités compétentes de:
- 1) son statut juridique, la structure de son capital et toute disposition ayant des conséquences significatives sur le contrôle de ses actifs;
 - 2) les liens qu'il a avec des organisations qui ne sont pas impliquées dans la fourniture de services de navigation aérienne — y compris les activités commerciales auxquelles il participe directement ou à travers des entreprises liées — qui représentent plus de 1 % de ses prévisions de recettes. En outre, il notifie tout changement dans la détention de toute participation représentant 10 % ou plus de l'ensemble de son capital.
- b) Un prestataire de services de la circulation aérienne prend les mesures nécessaires pour prévenir toute situation de conflit d'intérêts qui pourrait compromettre la fourniture impartiale et objective de ses services.

ATS.OR.105 Ouverture et transparence dans la prestation des services

Outre le point ATM/ANS.OR.A.075 de l'annexe III, le prestataire de services de trafic aérien ne s'engage pas dans une conduite qui aurait pour objet ou pour effet la prévention, la restriction ou la distorsion de concurrence, ni ne s'engage dans une conduite équivalant à un abus de position dominante, conformément au droit de l'Union ou à la législation nationale applicable.

SECTION 2 — SÉCURITÉ DES SERVICES

ATS.OR.200 Système de management de la sécurité

Un prestataire de services de la circulation aérienne met en place un système de gestion de la sécurité (SMS) qui peut faire partie intégrante du système de gestion requis au point ATM/ANS.OR.B.005, comprenant les éléments suivants:

- 1) *Politique et objectifs de sécurité*
 - i) l'engagement en matière de gestion et la responsabilité concernant la sécurité qui sont inclus dans la politique de sécurité;
 - ii) les responsabilités en matière de sécurité concernant la mise en œuvre et la maintenance du SMS et le pouvoir de prendre des décisions en matière de sécurité;
 - iii) la nomination d'un gestionnaire de la sécurité qui est responsable de la mise en œuvre et de la maintenance d'un SMS efficace;
 - iv) la coordination d'une planification des mesures d'urgence avec les autres prestataires de services et acteurs de l'aéronautique qui assurent une interface avec le prestataire ATS pendant la prestation de ses services;
 - v) une documentation du SMS qui décrit tous les éléments du SMS, les processus SMS connexes et les résultats du SMS.
- 2) *Gestion des risques pour la sécurité*
 - i) un processus pour identifier les dangers associés à ses services, qui est fondé sur une combinaison de méthodes réactives, proactives et prédictives de collecte des données de sécurité;
 - ii) un processus qui assure une analyse, une évaluation et un contrôle des risques de sécurité liés aux dangers identifiés;
 - iii) un processus pour garantir que sa contribution au risque d'accidents d'aéronefs est minimisée dans la mesure où cela est raisonnablement possible.

3) *Assurance de la sécurité*

- i) les moyens de suivi et de mesure des performances en matière de sécurité afin de vérifier les performances en matière de sécurité de l'organisme et de valider l'efficacité des contrôles des risques en matière de sécurité;
- ii) un processus pour identifier les modifications qui pourraient influencer sur le niveau de risque pour la sécurité lié à ses services et pour identifier et gérer les risques pour la sécurité qui pourraient résulter de ces modifications;
- iii) un processus pour suivre et évaluer l'efficacité du SMS afin de permettre une amélioration continue des performances globales du SMS.

4) *Promotion de la sécurité*

- i) un programme de formation qui assure que le personnel est qualifié et compétent pour accomplir ses fonctions en matière de SMS;
- ii) une communication en matière de sécurité qui assure que le personnel est sensibilisé à la mise en œuvre du SMS.

ATS.OR.205 Évaluation de la sécurité et assurance des modifications du système fonctionnel

a) Pour toute modification notifiée conformément au point ATM/ANS.OR.A.045, point a) 1), le prestataire de services de la circulation aérienne:

1) veille à ce qu'une évaluation de la sécurité soit réalisée, couvrant la portée de la modification, à savoir:

- i) l'équipement, les éléments de procédures et humains qui sont modifiés;
- ii) les interfaces et interactions entre les éléments qui sont modifiés et le reste du système fonctionnel;
- iii) les interfaces et les interactions entre les éléments qui sont modifiés et le contexte dans lequel il entend opérer;
- iv) le cycle de vie de la modification à partir de la définition des opérations, y compris la transition dans le service;
- v) les modes dégradés prévus de l'exploitation du système fonctionnel; et

2) offre l'assurance, avec une confiance suffisante, au moyen d'un argument complet, documenté et valide, que les critères de sécurité identifiés par l'application du point ATS.OR.210 sont valides et qu'ils seront et resteront respectés.

b) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que l'évaluation du soutien à la sécurité visée au point a) comprenne:

- 1) l'identification des dangers;
- 2) la détermination et la justification des critères de sécurité applicables à la modification, conformément au point ATS.OR.210;
- 3) l'analyse du risque des effets liés à la modification;
- 4) l'évaluation des risques et, si nécessaire, l'atténuation des risques pour la modification afin qu'elle puisse respecter les critères de sécurité applicables;
- 5) la vérification du fait que:
 - i) l'évaluation correspond à la portée de la modification telle que définie au point a)1);
 - ii) la modification répond aux critères de sécurité;
- 6) la spécification des critères de suivi nécessaires pour démontrer que le service fourni par le système fonctionnel modifié continuera de satisfaire aux critères de sécurité.

ATS.OR.210 Critères de sécurité

a) Un prestataire de services de la circulation aérienne détermine si une modification apportée à un système fonctionnel est acceptable du point de vue de la sécurité, sur la base de l'analyse des risques posés par l'introduction de la modification, différenciés selon les types d'opérations et les catégories de parties prenantes, le cas échéant.

b) L'acceptabilité en matière de sécurité d'une modification est évaluée en ayant recours à des critères de sécurité spécifiques et vérifiables, où chaque critère est exprimé en termes de niveau explicite, quantitatif de risque pour la sécurité ou une autre mesure qui se rapporte au risque pour la sécurité.

- c) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les critères de sécurité:
- 1) soient justifiés pour la modification spécifique, en tenant compte du type de modification;
 - 2) lorsqu'ils sont respectés, prédisent que le système fonctionnel, après la modification, sera aussi sûr qu'il l'était avant la modification, ou alors le prestataire de services de la circulation aérienne présente un argument justifiant que:
 - i) toute réduction temporaire de la sécurité sera contrebalancée par une future amélioration de la sécurité; ou que
 - ii) toute réduction permanente de la sécurité présente d'autres conséquences bénéfiques;
 - 3) considérés collectivement, garantissent que la modification ne crée pas un risque inacceptable pour la sécurité du service;
 - 4) soutiennent l'amélioration de la sécurité lorsque cela est raisonnablement possible.

ATS.OR.215 Exigences en matière d'octroi des licences et de certification médicale applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne

Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les contrôleurs de la circulation aérienne soient dûment titulaires d'une licence et d'un certificat médical en cours de validité conformément au règlement (UE) 2015/340.

SECTION 3 — EXIGENCES SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE FACTEURS HUMAINS RELATIVES AUX PRESTATAIRES DE SERVICES DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

ATS.OR.300 Champ d'application

La présente section établit les exigences à satisfaire par le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne afin de:

- a) prévenir et atténuer le risque que le service de contrôle de la circulation aérienne soit assuré par des contrôleurs de la circulation aérienne présentant une consommation problématique de substances psychoactives;
- b) prévenir et atténuer les effets négatifs du stress sur les contrôleurs de la circulation aérienne afin de garantir la sécurité du trafic aérien;
- c) prévenir et atténuer les effets négatifs de la fatigue sur les contrôleurs de la circulation aérienne afin de garantir la sécurité du trafic aérien.

ATS.OR.305 Responsabilités des prestataires de services de contrôle de la circulation aérienne en ce qui concerne la consommation problématique de substances psychoactives par les contrôleurs de la circulation aérienne

- a) Un prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne élabore et met en œuvre une politique, avec ses procédures connexes, afin de garantir que la consommation de substances psychoactives n'affecte pas la prestation du service de contrôle de la circulation aérienne.
- b) Sans préjudice des dispositions énoncées dans la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ et de la législation nationale applicable sur les tests des personnes, le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne élabore et met en œuvre une procédure objective, transparente et non discriminatoire pour la détection des cas de consommation problématique de substances psychoactives par les contrôleurs de la circulation aérienne. Cette procédure tient compte des dispositions énoncées au point ATCO.A.015 du règlement (UE) 2015/340.
- c) La procédure visée au point b) est approuvée par l'autorité compétente.

ATS.OR.310 Stress

Conformément au point ATS.OR.200, un prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne:

- a) élabore et maintient une politique pour la gestion du stress des contrôleurs de la circulation aérienne, y compris la mise en œuvre d'un programme de gestion du stress provoqué par un incident critique;
- b) fournissent aux contrôleurs de la circulation aérienne des programmes d'éducation et d'information sur la prévention du stress, y compris le stress provoqué par un incident critique, conformément aux sections 3 et 4 de la sous-partie D de l'annexe I du règlement (UE) 2015/340.

ATS.OR.315 Fatigue

Conformément au point ATS.OR.200, un prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne:

- a) élabore et maintient une politique pour la gestion de la fatigue des contrôleurs de la circulation aérienne;
- b) fournissent aux contrôleurs de la circulation aérienne des programmes d'éducation et d'information sur la prévention de la fatigue, complétant une formation sur les facteurs humains proposée conformément aux sections 3 et 4 de la sous-partie D de l'annexe I du règlement (UE) 2015/340 de la Commission.

⁽¹⁾ Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

ATS.OR.320 Système(s) de tableau de service pour les contrôleurs de la circulation aérienne

- a) Un prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne élabore, met en œuvre et surveille un système de tableau de service afin de gérer les risques de fatigue professionnelle des contrôleurs de la circulation aérienne par une alternance sûre des périodes de service et de repos. Dans le cadre du système de tableau de service, le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne précise les éléments suivants:
- 1) le nombre maximal de journées de travail consécutives avec service;
 - 2) le nombre d'heures maximal par période de service;
 - 3) la durée maximale de prestation d'un service de contrôle de la circulation aérienne sans pauses;
 - 4) le ratio entre les périodes de service et les pauses lors de la prestation du service de contrôle de la circulation aérienne;
 - 5) les temps de repos minimaux;
 - 6) le nombre maximal de périodes de service consécutives empiétant sur la nuit, le cas échéant, en fonction des heures d'exploitation de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne concerné;
 - 7) la durée de repos minimale après une période de service empiétant sur la nuit;
 - 8) le nombre minimal de périodes de repos dans un cycle de roulement.
- b) Un prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne consulte les contrôleurs de la circulation aérienne qui sont soumis au système de tableau de service ou, le cas échéant, leur représentant, pendant son élaboration et son application, afin d'identifier et atténuer les risques concernant la fatigue qui pourraient être dus au système de tableau de service lui-même.

SOUS-PARTIE B — EXIGENCES TECHNIQUES APPLICABLES AUX PRESTATAIRES DE SERVICES DE LA CIRCULATION
AÉRIENNE (ATS.TR)

SECTION 1 — EXIGENCES GÉNÉRALES

ATS.TR.100 Méthodes de travail et procédures opérationnelles pour les prestataires de services de la circulation aérienne

- a) Un prestataire de services de la circulation aérienne est en mesure de démontrer que ses méthodes de travail et ses procédures opérationnelles sont conformes aux normes suivantes:
- 1) le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012; et
 - 2) les normes énoncées dans les annexes suivantes de la convention de Chicago, dans la mesure où elles sont pertinentes pour la prestation des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien concerné.
 - i) l'annexe X concernant les télécommunications aéronautiques, volume II sur les procédures de communication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) (dans sa 6^e édition d'octobre 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n° 89);
 - ii) sans préjudice du règlement (UE) n° 923/2012, l'annexe XI concernant les services de la circulation aérienne (13^e édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n° 49).
- b) Nonobstant le point a), pour les organismes des services de la circulation aérienne fournissant des services pour les essais en vol, l'autorité compétente peut spécifier des conditions et procédures supplémentaires ou alternatives à celles contenues au point a) lorsque cela est nécessaire pour la prestation de services d'essai en vol.