

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B** **REGOLAMENTO (CE) N. 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**
del 20 febbraio 2008

recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1)

Modificato da:

| | | Gazzetta ufficiale | | |
|--------------------|--|--------------------|------|------------|
| | | n. | pag. | data |
| ► <u>M1</u> | Regolamento (CE) n. 690/2009 della Commissione del 30 luglio 2009 | L 199 | 6 | 31.7.2009 |
| ► <u>M2</u> | Regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 | L 309 | 51 | 24.11.2009 |
| ► <u>M3</u> | Regolamento (UE) n. 6/2013 della Commissione dell'8 gennaio 2013 | L 4 | 34 | 9.1.2013 |



REGOLAMENTO (CE) N. 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 20 febbraio 2008

recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) È opportuno garantire costantemente un livello elevato ed uniforme di protezione per i cittadini europei nel settore dell'aviazione civile mediante l'adozione di regole di sicurezza comuni e mediante misure per assicurare che i prodotti, le persone e le organizzazioni nella Comunità rispettino tali regole e quelle adottate in materia di protezione dell'ambiente. Ciò dovrebbe contribuire ad agevolare la libera circolazione di merci, persone e organizzazioni nel mercato interno.
- (2) Inoltre, gli aeromobili di paesi terzi che operano verso, all'interno o in uscita dal territorio in cui si applica il trattato dovrebbero essere soggetti ad un adeguato controllo a livello comunitario entro i limiti fissati dalla convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 («convenzione di Chicago»).
- (3) La convenzione di Chicago, alla quale hanno aderito tutti gli Stati membri, prevede già norme standard per garantire la sicurezza dell'aviazione civile e la protezione ambientale ad essa relativa. I requisiti essenziali della Comunità e le regole adottate per la loro attuazione dovrebbero assicurare che gli Stati membri adempiano agli obblighi introdotti dalla convenzione di Chicago, compresi quelli relativi ai paesi terzi.
- (4) È opportuno che la Comunità fissi, in linea con le norme stabilite e le pratiche consigliate dalla convenzione di Chicago, requisiti essenziali applicabili ai prodotti aeronautici, parti e pertinenze, al personale e alle organizzazioni che partecipano alle operazioni di

⁽¹⁾ GU C 185 dell'8.8.2006, pag. 106.

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo del 14 marzo 2007 (GU C 301 E del 13.12.2007, pag. 103), posizione comune del Consiglio del 15 ottobre 2007 (GU C 277 E, del 20.11.2007, pag. 8) e posizione del Parlamento europeo del 12 dicembre 2007. Decisione del Consiglio del 31 gennaio 2008.

▼B

volo degli aeromobili, e applicabili al personale e ai prodotti che intervengono nella formazione e nell'esame medico dei piloti. La Commissione dovrebbe essere autorizzata ad elaborare le norme di attuazione necessarie.

- (5) Non appare opportuno assoggettare a norme comuni tutti gli aeromobili, in particolare quelli di semplice progettazione o operanti principalmente su base locale, nonché gli aeromobili costruiti da amatori o particolarmente rari o quelli dei quali esiste solo un numero ridotto di esemplari. Tali aeromobili dovrebbero restare sotto il controllo normativo degli Stati membri, senza che il presente regolamento comporti per gli altri Stati membri l'obbligo di riconoscere tali regimi nazionali. È opportuno, tuttavia, adottare misure adeguate per aumentare in generale il livello di sicurezza dell'aviazione da diporto o sportiva. Occorrerebbe tener conto, in particolare, di aeroplani ed elicotteri con una ridotta massa massima al decollo, le cui prestazioni sono in continuo progresso, che possono circolare in tutta la Comunità e che sono prodotti su scala industriale. Essi potrebbero, pertanto, essere regolamentati meglio a livello comunitario per garantire il livello uniforme di sicurezza e protezione ambientale necessario.
- (6) È opportuno definire chiaramente l'ambito di applicazione dell'azione comunitaria in modo che sia possibile individuare, senza ambiguità, le persone, le organizzazioni e i prodotti soggetti al presente regolamento e alle sue norme di attuazione. È opportuno definire chiaramente tale ambito di applicazione facendo riferimento ad un elenco di aeromobili che sono esentati dall'applicazione del presente regolamento.
- (7) I prodotti aeronautici, le parti e le pertinenze e gli operatori del trasporto aereo commerciale, nonché i piloti e le persone, i prodotti e le organizzazioni che intervengono nella loro formazione e nei loro esami medici, dovrebbero essere certificati o autorizzati dopo essere stati giudicati conformi ai requisiti essenziali che saranno fissati dalla Comunità in linea con le norme stabilite e le pratiche consigliate dalla convenzione di Chicago. La Commissione dovrebbe essere autorizzata ad elaborare le norme di attuazione necessarie per stabilire le condizioni di rilascio del certificato o le condizioni della sua sostituzione a mezzo di una dichiarazione di capacità, tenendo conto dei rischi connessi con i differenti tipi di operazioni, quali certi tipi di lavoro aereo e voli locali con piccoli aeromobili.
- (8) Per quanto riguarda le operazioni non commerciali, le regole operative e di concessione delle licenze dovrebbero essere adattate alla complessità dell'aeromobile ed è opportuno stabilire una corrispondente definizione.
- (9) I privilegi associati alla licenza di pilota privato dovrebbero essere limitati dall'addestramento ricevuto per ottenere le relative abilitazioni, conformemente alle norme di attuazione.
- (10) Per conseguire gli obiettivi comunitari di libera circolazione di merci, persone e servizi e quelli della politica comune dei trasporti, gli Stati membri dovrebbero, senza ulteriori requisiti o valutazioni, accettare i prodotti, le parti e le pertinenze, le organizzazioni o le persone certificati conformemente al presente regolamento e alle sue norme di attuazione.
- (11) Dovrebbe essere prevista una sufficiente flessibilità per far fronte a circostanze speciali, come misure urgenti di sicurezza, necessità operative imprevedute o di portata limitata. Dovrebbero essere inoltre adottate disposizioni per conseguire con altri mezzi un livello

▼B

di sicurezza equivalente. Gli Stati membri dovrebbero poter concedere deroghe ai requisiti del presente regolamento e delle sue norme di attuazione, a condizione che l'ambito di applicazione di tali deroghe sia strettamente delimitato e che la loro concessione sia sottoposta ad appropriato controllo della Comunità.

- (12) È ampiamente riconosciuta la necessità di migliori soluzioni in tutti i settori considerati dal presente regolamento, con la conseguenza che determinati compiti attualmente svolti dalla Comunità o a livello nazionale possano essere espletati da un singolo organismo specializzato. Occorre pertanto, nell'ambito della struttura istituzionale della Comunità e dell'equilibrio dei poteri esistenti, creare un'Agenzia europea per la sicurezza aerea (di seguito «l'Agenzia») che sia indipendente per le questioni tecniche e sia dotata di autonomia giuridica, amministrativa e finanziaria. A questo scopo è necessario e opportuno che tale Agenzia sia un organismo della Comunità dotato di personalità giuridica e che eserciti i poteri esecutivi conferitigli dal presente regolamento.
- (13) Nel sistema istituzionale comunitario, l'applicazione del diritto comunitario compete primariamente agli Stati membri. Occorre pertanto dare esecuzione a livello nazionale ai compiti di certificazione imposti dal presente regolamento e dalle relative norme di attuazione. In taluni casi ben definiti, tuttavia, l'Agenzia dovrebbe essere autorizzata anche a svolgere i compiti di certificazione previsti dal presente regolamento. Per la stessa ragione, è opportuno che l'Agenzia abbia la facoltà di adottare le misure necessarie collegate alle operazioni di volo degli aeromobili, alla qualificazione degli equipaggi oppure alla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi ove ciò rappresenti il mezzo migliore per garantire l'uniformità e agevolare il funzionamento del mercato interno.
- (14) Il regolamento (CE) n. 2111/2005 ⁽¹⁾ impone all'Agenzia l'obbligo di comunicare tutte le informazioni che possono essere pertinenti per l'aggiornamento dell'elenco comunitario dei vettori aerei che, per motivi di sicurezza, sono soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità. Qualora l'Agenzia rifiuti di concedere un'autorizzazione a un vettore aereo ai sensi del presente regolamento essa dovrebbe trasmettere alla Commissione tutte le informazioni pertinenti sulle quali si è basato il divieto stesso, in modo che il nome del vettore aereo possa essere iscritto, se necessario, sull'elenco in parola.
- (15) Il funzionamento efficace di un sistema comunitario di sicurezza dell'aviazione civile nei campi disciplinati dal presente regolamento richiede una cooperazione rafforzata tra la Commissione, gli Stati membri e l'Agenzia, al fine di individuare le condizioni non sicure e adottare le necessarie misure correttive.
- (16) La promozione di una «cultura della sicurezza» e il corretto funzionamento di un sistema di regolamentazione nei settori disciplinati dal presente regolamento richiedono che incidenti e inconvenienti siano notificati spontaneamente dai testimoni. Tali

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo (GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15).

▼B

segnalazioni sarebbero agevolate dalla creazione di un ambiente non repressivo e si dovrebbero adottare opportune misure a livello di Stati membri per garantire la riservatezza delle informazioni e la tutela delle persone che le riferiscono.

- (17) I risultati delle inchieste sugli incidenti aerei dovrebbero essere utilizzati con sollecitudine, in particolare quando riguardano difetti concernenti la progettazione degli aeromobili e/o aspetti operativi, in modo da assicurare la fiducia dei consumatori nei confronti dei trasporti aerei.
- (18) Per poter raggiungere gli obiettivi di sicurezza del presente regolamento la Comunità dovrebbe usufruire dei poteri di imporre sanzioni pecuniarie ai detentori dei certificati e delle approvazioni rilasciati dall'Agenzia. Conformemente all'ordine giuridico comunitario dette sanzioni pecuniarie dovrebbero essere imposte dalla Commissione che agisce su raccomandazione dell'Agenzia. Dovrebbe essere sottolineato che con l'introduzione di sanzioni pecuniarie la Commissione sarà in grado di dare una risposta più sfumata, flessibile e graduale ad una violazione delle norme rispetto al ritiro del certificato.
- (19) Poiché tutte le decisioni prese dalla Commissione ai sensi del presente regolamento sono oggetto di riesame da parte della Corte di giustizia delle Comunità europee conformemente al trattato, quest'ultima, conformemente all'articolo 229 del trattato, dovrebbe avere giurisdizione illimitata relativamente alle decisioni mediante le quali la Commissione impone multe o sanzioni.
- (20) Al fine di venire incontro alle crescenti preoccupazioni sulla salute e il benessere dei passeggeri nel corso del volo, è necessaria una progettazione degli aeromobili che protegga in modo più adeguato la salute e la sicurezza dei passeggeri.
- (21) Gli obiettivi del presente regolamento possono essere efficacemente realizzati attraverso la cooperazione con paesi terzi. In tal caso le disposizioni del presente regolamento e le relative norme di attuazione possono essere adattate mediante accordi conclusi dalla Comunità con detti paesi. In mancanza di tali accordi agli Stati membri tuttavia dovrebbe essere consentito riconoscere, sotto appropriato controllo della Comunità, le certificazioni rilasciate da un paese terzo a prodotti, parti e pertinenze, organizzazioni e personale stranieri.
- (22) Per assistere opportunamente la Comunità, l'Agenzia dovrebbe essere autorizzata a sviluppare la sua competenza in tutti gli aspetti della sicurezza dell'aviazione civile e della protezione ambientale disciplinati dal presente regolamento. Essa dovrebbe assistere la Commissione nell'elaborazione della necessaria legislazione e assistere gli Stati membri e l'industria nella relativa esecuzione. Essa dovrebbe poter predisporre specifiche di certificazione e materiale esplicativo, effettuare accertamenti tecnici e rilasciare certificati come richiesto, dovrebbe assistere la Commissione nel controllo dell'applicazione del presente regolamento e delle relative norme di attuazione e dovrebbe disporre dell'autorità necessaria allo svolgimento dei suoi compiti.
- (23) La Commissione e gli Stati membri dovrebbero essere rappresentati in un consiglio di amministrazione per controllare efficacemente le funzioni dell'Agenzia. Questo consiglio di amministrazione dovrebbe essere dotato dei poteri necessari per redigere il bilancio, controllarne l'esecuzione, adottare le regole finanziarie adeguate, istituire procedure di lavoro trasparenti per le decisioni dell'Agenzia e nominare il direttore esecutivo. È altresì opportuno

▼B

che l'Agenzia sia autorizzata a svolgere ricerca e a organizzare un adeguato coordinamento con la Commissione e con gli Stati membri. È auspicabile che l'Agenzia assista la Comunità e gli Stati membri nel settore delle relazioni internazionali, compresi l'armonizzazione delle regole, il mutuo riconoscimento delle approvazioni e la cooperazione tecnica, e che sia autorizzata a stabilire le opportune relazioni con le autorità aeronautiche di paesi terzi e con organizzazioni internazionali competenti nella materia disciplinata dal presente regolamento.

- (24) A fini di trasparenza, è opportuno che gli osservatori delle parti interessate siano rappresentati all'interno del consiglio d'amministrazione dell'Agenzia.
- (25) Il pubblico interesse richiede che l'Agenzia basi la sua azione in materia di sicurezza esclusivamente su competenze indipendenti, nel rigoroso rispetto del presente regolamento e delle regole adottate dalla Commissione per la sua attuazione. A tal fine, tutte le decisioni dell'Agenzia in materia di sicurezza dovrebbero essere di competenza del direttore esecutivo, che dovrebbe poter avvalersi di consulenza ed occuparsi dell'organizzazione interna dell'Agenzia. Tuttavia, quando l'Agenzia deve elaborare progetti di regole di natura generale che devono essere attuate dalle autorità nazionali, gli Stati membri dovrebbero partecipare al processo decisionale.
- (26) È necessario che le parti sulle quali le decisioni dell'Agenzia hanno un'incidenza dispongano dei mezzi di tutela necessari e adatti alla particolare natura del settore dell'aviazione. Dovrebbe essere istituito un apposito sistema di ricorso che consenta di impugnare le decisioni del direttore esecutivo dinanzi ad una commissione speciale di ricorso, avverso le cui decisioni può essere adita la Corte di giustizia.
- (27) Per garantire la piena autonomia e indipendenza dell'Agenzia, è opportuno dotarla di un bilancio autonomo le cui entrate provengano fondamentalmente da un contributo della Comunità e dai diritti versati dagli utenti del sistema. Qualsiasi contributo finanziario ricevuto dall'Agenzia dagli Stati membri, da paesi terzi e da altri enti non dovrebbe comprometterne l'indipendenza e l'imparzialità. La procedura comunitaria di bilancio dovrebbe applicarsi a qualsiasi contributo comunitario e ad altre sovvenzioni a carico del bilancio generale dell'Unione europea. La revisione contabile dovrebbe essere effettuata dalla Corte dei conti.
- (28) Prima di istituire uffici locali dell'agenzia, dovrebbero essere definite norme generali per chiarire le condizioni che devono essere soddisfatte e il contributo che deve essere erogato dallo Stato membro interessato.
- (29) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire l'adozione e l'applicazione uniforme di regole comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile e sulla protezione ambientale, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa dell'ambito di applicazione a livello

▼ B

europeo del presente regolamento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

- (30) È riconosciuta la necessità che la partecipazione dei paesi europei che non siano membri dell'Unione europea venga incoraggiata per garantire una dimensione sufficientemente paneuropea che faciliti il miglioramento della sicurezza dell'aviazione civile in tutta l'Europa. I paesi europei che hanno concluso accordi con la Comunità per l'adozione e l'applicazione dell'acquis comunitario nella materia disciplinata dal presente regolamento dovrebbero essere associati ai lavori della Comunità, sulla base di condizioni da stabilirsi nell'ambito di tali accordi.
- (31) È obiettivo generale che il trasferimento all'Agenzia di funzioni e compiti dagli Stati membri, compresi quelli derivanti dalla loro cooperazione attraverso le Autorità aeronautiche comuni, venga effettuato in modo efficace, senza riduzioni degli attuali livelli di sicurezza e senza impatti negativi sulle procedure di certificazione. Dovrebbero essere adottate misure adeguate per prevedere la necessaria transizione.
- (32) Il presente regolamento fissa norme comuni nel settore dell'aviazione civile e istituisce un'Agenzia europea della sicurezza aerea. Il regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea ⁽¹⁾, dovrebbe quindi essere abrogato.
- (33) Il presente regolamento istituisce un quadro di riferimento adeguato ed esaustivo per la definizione e l'attuazione di requisiti tecnici e procedure amministrative comuni nel settore dell'aviazione civile. L'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile ⁽²⁾, e la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'accettazione reciproca delle licenze per l'esercizio di funzioni nel settore dell'aviazione civile ⁽³⁾, dovrebbero pertanto essere abrogati a tempo debito, ferme restando le certificazioni o le licenze di prodotti, persone e organizzazioni già rilasciate in forza di questi atti.
- (34) Il presente regolamento istituisce un quadro di riferimento adeguato ed esaustivo per la sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari. La direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari ⁽⁴⁾, dovrebbe quindi essere abrogata a tempo debito e fatte salve le misure di attuazione in materia di raccolta di informazioni, ispezione a terra e scambio di informazioni.
- (35) Il presente regolamento sarà applicabile a qualsiasi altro settore collegato alla sicurezza dell'aviazione civile, sulla base di una futura proposta ai sensi del trattato.

⁽¹⁾ GU L 240 del 7.9.2002, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 334/2007 (GU L 88 del 29.3.2007, pag. 39).

⁽²⁾ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 8/2008 della Commissione (GU L 10 del 12.1.2008, pag. 1).

⁽³⁾ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 143 del 30.4.2004, pag. 76. Direttiva modificata dal regolamento (CE) n. 2111/2005.

▼ B

- (36) È necessario stabilire appropriate misure, sia per assicurare la necessaria protezione di dati sensibili sia per fornire al pubblico adeguate informazioni per quanto riguarda il livello di sicurezza dell'aviazione civile e di relativa protezione ambientale, tenendo conto sia del regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione⁽¹⁾, sia della pertinente legislazione nazionale. Le decisioni prese dall'Agenzia in applicazione dell'articolo 8 del suddetto regolamento dovrebbero poter dar luogo al deposito di una denuncia presso il Mediatore o dovrebbero poter formare oggetto di un ricorso giurisdizionale dinanzi alla Corte di giustizia alle condizioni previste rispettivamente dagli articoli 195 e 230 del trattato.
- (37) Le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁽²⁾.
- (38) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di adottare le norme di attuazione per l'aeronavigabilità, la certificazione degli equipaggi di condotta e corrispondenti approvazioni, operazioni di volo, aeromobili utilizzati da operatori di paesi terzi, e sorveglianza e controllo dell'applicazione, nonché di adottare un regolamento sui diritti e sugli oneri dell'Agenzia. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche completandolo con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.
- (39) Per motivi di efficacia i termini ordinari della procedura di regolamentazione con controllo dovrebbero essere abbreviati ai fini dell'adeguamento dei requisiti essenziali in materia di tutela dell'ambiente e dell'adozione di norme di attuazione per la tutela dell'ambiente.
- (40) Considerata l'urgenza, è necessario ricorrere alla procedura d'urgenza prevista dall'articolo 5 *bis*, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE affinché la Commissione decida in merito alle misure adottate dagli Stati membri per reagire immediatamente ai problemi di sicurezza, nonché in merito alle approvazioni in deroga presentate dagli Stati membri,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

PRINCIPI**▼ M2***Articolo 1***Ambito di applicazione**

1. Il presente regolamento si applica:
- a) alla progettazione, produzione, manutenzione e alle operazioni di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché al personale e alle

⁽¹⁾ GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

⁽²⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

▼ M2

organizzazioni che partecipano alla progettazione, alla produzione e alla manutenzione di detti prodotti, parti e pertinenze;

- b) al personale e alle organizzazioni che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili;
- c) alla progettazione, manutenzione e gestione degli aeroporti, nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano e, fatta salva la legislazione comunitaria e nazionale in materia di ambiente e di pianificazione dell'uso del suolo, alla protezione delle aree limitrofe agli aeroporti;
- d) alla progettazione, produzione e manutenzione degli equipaggiamenti aeroportuali, nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano;
- e) alla progettazione, produzione e manutenzione di sistemi e componenti, per la gestione del traffico aereo e per i servizi di navigazione aerea (ATM/ANS), nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano;
- f) agli ATM/ANS, nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano.

2. Il presente regolamento non si applica:

- a) a prodotti, parti e pertinenze, personale e organizzazioni di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), impegnati in operazioni militari, doganali di polizia, di ricerca e salvataggio, di lotta agli incendi, di guardia costiera o in servizi analoghi. Gli Stati membri assicurano che, per quanto possibile, tali attività o servizi tengano nella dovuta considerazione gli obiettivi del presente regolamento;
- b) agli aeroporti o parti di aeroporti, equipaggiamenti, personale e organizzazioni di cui al paragrafo 1, lettere c) e d), che sono sotto il controllo e la gestione militari;
- c) agli ATM/ANS, inclusi sistemi e componenti, personale e organizzazioni di cui al paragrafo 1, lettere e) e f), che sono forniti o messi a disposizione dai militari. Gli Stati membri si impegnano ad assicurare che gli aeromobili di cui alla lettera a) del presente paragrafo, se del caso, siano separati dagli altri aeromobili.

3. Per quanto possibile, gli Stati membri garantiscono che tutte le strutture militari aperte all'uso pubblico di cui al paragrafo 2, lettera b), o i servizi forniti dal personale militare all'uso pubblico di cui al paragrafo 2, lettera c), offrano un livello di sicurezza efficace almeno quanto il livello previsto dai requisiti essenziali definiti negli allegati V *bis* e V *ter*.

▼ B*Articolo 2***Obiettivi**

1. L'obiettivo principale del presente regolamento è stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme della sicurezza dell'aviazione civile in Europa.
2. Nella materia da esso disciplinata, il presente regolamento persegue inoltre gli obiettivi seguenti:
 - a) assicurare un livello elevato ed uniforme di protezione ambientale;

▼B

- b) agevolare la libera circolazione di merci, persone e servizi;
 - c) promuovere il rapporto costi-efficienza nei processi di regolamentazione e di certificazione ed evitare una sovrapposizione di compiti a livello nazionale ed europeo;
 - d) assistere gli Stati membri nell'adempimento degli obblighi ai quali questi sono soggetti ai sensi della convenzione di Chicago, fornendo una base per un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della medesima, nonché assicurando che di dette disposizioni sia tenuto debito conto nel presente regolamento e nelle regole adottate per la sua attuazione;
 - e) promuovere in tutto il mondo le posizioni comunitarie in materia di norme e regole di sicurezza dell'aviazione civile, instaurando un'opportuna cooperazione con paesi terzi e con organizzazioni internazionali;
 - f) offrire condizioni uniformi a tutti gli operatori nel mercato interno dell'aviazione.
3. Gli strumenti per conseguire gli obiettivi di cui ai paragrafi 1 e 2 sono i seguenti:
- a) preparazione, adozione e applicazione uniforme di tutti gli atti necessari;
 - b) riconoscimento, senza requisiti supplementari, di certificati, licenze, omologazioni o altri documenti, concessi a prodotti, personale e organizzazioni secondo il presente regolamento e le relative norme di attuazione;
 - c) costituzione di un'Agenzia europea della sicurezza aerea indipendente (di seguito denominata «l'Agenzia»);
 - d) applicazione uniforme di tutti gli atti necessari da parte delle autorità aeronautiche nazionali e dall'Agenzia entro i limiti delle rispettive competenze.

*Articolo 3***Definizioni**

Ai fini del presente regolamento valgono le seguenti definizioni:

- a) «sorveglianza continua», i compiti da svolgere per verificare che le condizioni in base alle quali è stato emesso un certificato siano soddisfatte durante tutto il suo periodo di validità, nonché l'adozione di qualsiasi misura di salvaguardia;
- b) «convenzione di Chicago», la convenzione sull'aviazione civile internazionale e i relativi annessi, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944;
- c) «prodotto», un aeromobile, un motore o un'elica;

▼M2

- d) «parti e pertinenze», qualsiasi strumento, equipaggiamento, meccanismo, parte, apparato, annesso, software o accessorio, compresi gli apparati di comunicazione, impiegato o destinato all'impiego o al controllo di un aeromobile in volo; sono comprese le parti della cellula, del motore o delle eliche o l'attrezzatura utilizzata per manovrare l'aeromobile a terra;
- d bis) «componenti ATM/ANS», ogni costituente quale definito all'articolo 2, punto 19), del regolamento (CE) n. 549/2004 del

▼M2

Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») ⁽¹⁾;

▼B

- e) «certificazione», qualsiasi forma di riconoscimento attestante che un prodotto, una parte o una pertinenza, un'organizzazione o una persona soddisfa i requisiti applicabili, comprese le disposizioni del presente regolamento e le relative norme di attuazione, nonché il rilascio del pertinente certificato che attesta tale conformità;
- f) «ente qualificato», un organismo cui può essere assegnato uno specifico compito di certificazione da parte e sotto il controllo e la responsabilità dell'Agenzia o di un'autorità aeronautica nazionale;
- g) «certificato», qualsiasi approvazione, licenza o altro documento rilasciato a seguito di certificazione;

▼M2

- h) «operatore», qualsiasi persona fisica o giuridica che gestisca o intenda gestire uno o più aeromobili o aeroporti;

▼B

- i) «operazione commerciale», qualsiasi operazione di un aeromobile, dietro compenso o ad altro titolo oneroso, che sia disponibile per il pubblico oppure, se non messa a disposizione del pubblico, sia svolta nel quadro di un contratto fra un operatore e un cliente, nella quale quest'ultimo non detiene alcun controllo sull'operatore;
- j) «aeromobili a motore complessi»:
 - i) un aereo:
 - con una massa massima certificata al decollo superiore a 5 700 kg, o
 - certificato per una configurazione massima di posti passeggeri superiore a diciannove, o
 - certificato per operare con equipaggio minimo di almeno due piloti, o
 - dotato di uno o più motori a turbogetto o più di un motore a turboelica; o
 - ii) un elicottero certificato:
 - per una massa massima al decollo superiore a 3 175 kg, o
 - per una configurazione massima di posti passeggeri superiore a nove, o
 - per operare con equipaggio minimo di almeno due piloti, o
 - iii) un aeromobile a rotore basculante («tilt rotor» o convertiplano);
- k) «dispositivo di simulazione per addestramento al volo», qualsiasi tipo di dispositivo con cui siano simulate a terra le condizioni di volo; sono compresi i simulatori di volo, i dispositivi di addestramento al volo, gli addestratori di volo e per le procedure di navigazione e i dispositivi di addestramento al volo basico strumentale;

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

▼ B

- l) «abilitazione», una dichiarazione riportata nella licenza che specifica i privilegi, le condizioni speciali o le relative limitazioni;

▼ M2

- m) «aeroporto», ogni area definita (inclusi edifici, impianti e equipaggiamenti) su terra o acqua o su una struttura fissa, offshore fissa o galleggiante, destinata a essere utilizzata totalmente o in parte per l'arrivo, la partenza e gli spostamenti di terra degli aeromobili;
- n) «equipaggiamenti aeroportuali», ogni attrezzatura, apparato, annesso, software o accessorio utilizzato o previsto per essere utilizzato per contribuire alle operazioni degli aeromobili in un aeroporto;
- o) «piazzale (apron)», area predefinita per la sosta degli aeromobili, per l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, il carico o lo scarico della posta o delle merci, il rifornimento di combustibili, il parcheggio o la manutenzione;
- p) «servizio di gestione del piazzale», servizio fornito per gestire le attività e il movimento di aeromobili e veicoli su un piazzale;
- q) «ATM/ANS», le funzioni di gestione del traffico aereo definite all'articolo 2, punto 10, del regolamento (CE) n. 549/2004, i servizi di navigazione aerea definiti all'articolo 2, punto 4, dello stesso regolamento e i servizi di produzione, trattamento, formattazione e fornitura di dati al traffico aereo generale critici ai fini della sicurezza della navigazione aerea;
- r) «sistema ATM/ANS», ogni combinazione di equipaggiamenti e di sistemi correlati ad aspetti di sicurezza definiti all'articolo 2, punto 39, del regolamento (CE) n. 549/2004;
- s) «servizio di informazione di volo», servizio di fornitura di avvisi e informazioni utili per una condotta dei voli sicura ed efficiente.

▼ B

CAPO II

REQUISITI DI BASE*Articolo 4***Principi fondamentali e applicabilità**

1. Gli aeromobili, inclusi i prodotti, le parti e le pertinenze installati, che sono
- a) progettati o prodotti da un'organizzazione per la quale l'Agenzia o uno Stato membro assicuri il controllo di sicurezza; o
- b) registrati in uno Stato membro, a meno che la sorveglianza regolamentare di sicurezza su di essi sia stata delegata ad un paese terzo ed essi non siano utilizzati da un operatore comunitario; o
- c) registrati in un paese terzo e gestiti da operatori per i quali uno Stato membro assicuri la sorveglianza delle operazioni oppure utilizzati per operazioni di volo verso, all'interno o in uscita dalla Comunità da operatori stabiliti o residenti nella Comunità; o

▼B

d) registrati in un paese terzo o in uno Stato membro che abbia delegato la sorveglianza regolamentare di sicurezza su di essi ad un paese terzo e utilizzati da operatori di paesi terzi per operazioni di volo verso, all'interno, o in uscita dalla Comunità,

devono soddisfare il presente regolamento.

2. Il personale che partecipa alle operazioni di volo degli aeromobili di cui al paragrafo 1, lettera b), c) o d), deve soddisfare il presente regolamento.

3. Le operazioni di volo degli aeromobili di cui al paragrafo 1, lettera b), c) o d) devono soddisfare il presente regolamento.

▼M2

3 bis. Gli aeroporti e i rispettivi equipaggiamenti, situati sul territorio in cui si applicano le disposizioni del trattato, aperti al pubblico e che offrono servizi di trasporto aereo commerciale e in cui sono eseguite operazioni che utilizzano procedure strumentali di avvicinamento o partenza e che

a) hanno una pista asfaltata di almeno 800 metri; o

b) servono unicamente il traffico di elicotteri,

devono soddisfare il presente regolamento. Il personale e le organizzazioni che partecipano alle operazioni di detti aeroporti devono soddisfare il presente regolamento.

3 ter. In deroga al paragrafo 3 *bis*, gli Stati membri possono decidere di esentare dalle disposizioni del presente regolamento un aeroporto che:

— non gestisce più di 10 000 passeggeri all'anno, e

— non gestisce più di 850 movimenti relativi a operazioni cargo all'anno.

Se tale esenzione da parte di uno Stato membro non è conforme agli obiettivi generali di sicurezza del presente regolamento o di un'altra norma di diritto comunitario, la Commissione decide di non concedere la deroga secondo la procedura di salvaguardia di cui all'articolo 65, paragrafo 7. In tal caso, lo Stato membro interessato revoca la deroga.

3 quater. I servizi di ATM/ANS forniti nello spazio aereo del territorio a cui si applicano le disposizioni del trattato, nonché in ogni spazio aereo a cui gli Stati membri applicano il regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo») ⁽¹⁾ conformemente all'articolo 1, paragrafo 3, di tale regolamento, devono soddisfare il presente regolamento. Sistemi e componenti, personale e organizzazioni che partecipano alla fornitura degli ATM/ANS devono soddisfare il presente regolamento.

▼B

4. Il paragrafo 1 non si applica agli aeromobili di cui all'allegato II.

5. I paragrafi 2 e 3 non si applicano agli aeromobili di cui all'allegato II, ad eccezione di quelli di cui all'allegato II, lettere a), punto ii), d) e h) dello stesso, se utilizzati per il trasporto aereo commerciale.

6. Il presente regolamento non pregiudica i diritti di paesi terzi quali quelli specificati nelle convenzioni internazionali, in particolare la convenzione di Chicago.

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

▼B*Articolo 5***Aeronavigabilità**

1. Gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a), b) e c) devono soddisfare i requisiti essenziali in materia di aeronavigabilità fissati nell'allegato I.
2. La rispondenza degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b) e dei prodotti, delle parti e delle pertinenze montati sugli stessi è dimostrata in linea con le seguenti disposizioni:
 - a) i prodotti sono dotati di un certificato di omologazione del tipo. Il certificato di omologazione del tipo e la certificazione delle modifiche di tale certificato, compresi i certificati di omologazione del tipo supplementari, sono rilasciati quando il richiedente abbia dimostrato che il prodotto è conforme alla base di certificazione di tipo come specificata nell'articolo 20, stabilita per garantire il soddisfacimento dei requisiti essenziali di cui al paragrafo 1, e quando non presenti nessun elemento o caratteristica che lo renda insicuro per la conduzione di operazioni di volo. Il certificato di omologazione del tipo copre il prodotto, comprese le parti e le pertinenze dello stesso.

▼M2

- b) Le misure di cui al paragrafo 5 possono prevedere un obbligo di certificazione per le parti e le pertinenze. I certificati per le parti e le pertinenze sono rilasciati se il richiedente dimostra che le parti e le pertinenze soddisfano dettagliate specifiche di aeronavigabilità stabilite per assicurare la rispondenza ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1.
- c) Non possono essere utilizzati gli aeromobili che siano sprovvisti di un certificato di aeronavigabilità in corso di validità. Il certificato è rilasciato se il richiedente dimostra che l'aeromobile è conforme al progetto del tipo approvato nel suo certificato di omologazione del tipo e che la pertinente documentazione, le ispezioni e le prove dimostrano che l'aeromobile è in condizioni di condurre in sicurezza le operazioni di volo. Tale certificato di aeronavigabilità resta valido fino alla data di sospensione, revoca o scadenza e finché l'aeromobile è sottoposto a manutenzione conformemente ai requisiti essenziali in materia di aeronavigabilità continua di cui al punto 1.d dell'allegato I e alle misure di cui al paragrafo 5.

▼B

- d) Le organizzazioni responsabili della manutenzione di prodotti, parti e pertinenze, devono dimostrare di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai loro privilegi. Salvo disposizioni contrarie, queste capacità e questi mezzi sono attestati attraverso il rilascio di un'approvazione dell'organizzazione. I privilegi concessi alle organizzazioni approvate e la portata dell'approvazione sono riportati nelle specifiche dei certificati.
- e) Le organizzazioni responsabili della progettazione e della produzione di prodotti, parti e pertinenze, devono dimostrare di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai loro privilegi. Salvo disposizioni contrarie, queste capacità e questi mezzi sono attestati attraverso il rilascio di un'approvazione dell'organizzazione. I privilegi concessi alle organizzazioni approvate e la portata dell'approvazione sono riportati nelle specifiche dei certificati.

▼B

Inoltre:

- f) al personale responsabile del rilascio di un prodotto, parte o pertinenza dopo la manutenzione può essere richiesto il possesso di un appropriato certificato («certificato personale»);
- g) la capacità delle organizzazioni di formazione in materia di manutenzione di ottemperare agli obblighi associati ai loro privilegi in relazione al rilascio dei certificati di cui alla lettera f) può essere riconosciuta attraverso il rilascio di un'approvazione.

3. Gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) e i prodotti, parti e pertinenze installati sugli stessi devono soddisfare il paragrafo 2, lettere a), b) ed e) del presente articolo.

4. In deroga ai paragrafi 1 e 2:

- a) un permesso di volo può essere rilasciato, quando sia dimostrato che l'aeromobile è in grado di eseguire in sicurezza le normali manovre di volo. Esso è rilasciato con appropriate limitazioni, volte in particolare a tutelare la sicurezza dei terzi;
- b) un certificato ristretto di aeronavigabilità può essere rilasciato all'aeromobile per il quale non sia stato rilasciato un certificato di omologazione del tipo ai sensi del paragrafo 2, lettera a). In tal caso, è necessario dimostrare che l'aeromobile soddisfa apposite specifiche di aeronavigabilità e le eventuali deviazioni rispetto ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1 assicurano nondimeno una sicurezza adeguata allo scopo. Gli aeromobili aventi titolo per certificati ristretti e le limitazioni per l'impiego degli stessi devono essere definiti secondo le misure di cui al paragrafo 5;
- c) qualora il numero di aeromobili del medesimo tipo che possono ottenere un certificato ristretto di aeronavigabilità lo giustifichi, può essere rilasciato un certificato ristretto di omologazione del tipo ed una base di certificazione del tipo appropriata deve essere definita.

5. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, integrandolo con numerosi elementi, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 4. Tali misure specificano, in particolare:

- a) le condizioni per stabilire e notificare a un richiedente la base di certificazione del tipo applicabile a un prodotto;
- b) le condizioni per stabilire e notificare a un richiedente le apposite specifiche di aeronavigabilità applicabili alle parti e alle pertinenze;
- c) le condizioni per stabilire e notificare a un richiedente le apposite specifiche di aeronavigabilità applicabili agli aeromobili che possono ottenere un certificato ristretto di aeronavigabilità;
- d) le condizioni per emettere e diffondere informazioni obbligatorie al fine di assicurare la aeronavigabilità continua dei prodotti;

▼B

- e) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione e revoca dei certificati di omologazione del tipo, dei certificati ristretti di omologazione del tipo, l'approvazione di modifica dei certificati di omologazione del tipo, dei certificati individuali di aeronavigabilità, dei certificati ristretti di aeronavigabilità, dei permessi di volo e dei certificati per prodotti, parti o pertinenze, ivi comprese:
- i) le condizioni per la durata di detti certificati e le condizioni per il rinnovo degli stessi quando è stabilita una durata limitata;
 - ii) le limitazioni applicabili per il rilascio di permessi di volo. Tali limitazioni dovrebbero, in particolare, riguardare i seguenti elementi:
 - scopo del volo,
 - spazio aereo utilizzato per il volo,
 - qualificazioni dell'equipaggio di condotta,
 - trasporto di persone diverse dall'equipaggio,
 - iii) gli aeromobili che possono ottenere certificati ristretti di aeronavigabilità, e limitazioni connesse;
 - iv) il programma minimo di formazione per l'abilitazione al tipo del personale di certificazione della manutenzione per garantire la conformità alle disposizioni di cui al paragrafo 2, lettera f);
 - v) il programma minimo di formazione per l'abilitazione al tipo dei piloti e la qualificazione dei simulatori associati per garantire la conformità all'articolo 7;
 - vi) la lista di riferimento degli equipaggiamenti minimi (Master Minimum Equipment List — MMEL) e specifiche aggiuntive di aeronavigabilità per un determinato tipo di operazione per garantire la conformità all'articolo 8;
- f) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione e revoca dell'approvazione delle organizzazioni, richiesta a norma del paragrafo 2, lettere d), e) e g), e le condizioni in presenza delle quali non è necessario richiedere una siffatta approvazione;
- g) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione e revoca dei certificati per il personale richiesti a norma del paragrafo 2, lettera f);
- h) le responsabilità dei detentori di certificati;
- i) le modalità secondo le quali gli aeromobili di cui al paragrafo 1 che non rientrano nei paragrafi 2 o 4 dimostrano la conformità ai requisiti essenziali;
 - j) le modalità secondo le quali gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), dimostrano la conformità ai requisiti essenziali.
6. Nell'adottare le misure di cui al paragrafo 5 la Commissione fa particolare attenzione a che le stesse:
- a) rispecchino lo stato dell'arte e le migliori pratiche nel settore dell'aeronavigabilità;
 - b) tengano conto delle esperienze di servizio su scala mondiale degli aeromobili, nonché del progresso scientifico e tecnico;
 - c) consentano una reazione immediata alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi;

▼B

- d) non impongano, per gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), requisiti incompatibili con gli obblighi degli Stati membri nell'ambito dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO).

*Articolo 6***Requisiti essenziali per la protezione ambientale****▼M3**

1. I prodotti, le parti e le pertinenze devono soddisfare i requisiti per la protezione ambientale riportati nell'emendamento 10 del volume I e nell'emendamento 7 del volume II dell'allegato 16 della convenzione di Chicago nella versione entrata in vigore il 17 novembre 2011, fatte salve le appendici dell'allegato 16.

▼B

2. Le misure intese a modificare elementi non essenziali dei requisiti di cui al paragrafo 1, al fine di allinearli con le eventuali modifiche della convenzione di Chicago e relativi annessi che entrassero in vigore successivamente all'adozione del presente regolamento e diventassero applicabili in tutti gli Stati membri, purché detti adattamenti non comportino un ampliamento dell'ambito d'applicazione del presente regolamento, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 5.

3. Le misure intese a modificare elementi non essenziali dei requisiti di cui al paragrafo 1, integrandolo, avvalendosi se necessario del contenuto delle appendici di cui al paragrafo 1, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 5.

*Articolo 7***Piloti**

1. I piloti che effettuano attività di volo sugli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b), e c), e i dispositivi di simulazione per addestramento, le persone, e le organizzazioni implicati nell'addestramento e in prove, controlli e valutazione medica dei suddetti piloti devono soddisfare i pertinenti «requisiti essenziali» fissati nell'allegato III.

2. Tranne che durante l'addestramento, una persona può esercitare la funzione di pilota soltanto se è titolare di una licenza e di un certificato medico idonei all'operazione da svolgere.

Una persona ottiene una licenza soltanto se soddisfa le regole stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali in materia di conoscenze teoriche, abilità pratiche, competenze linguistiche ed esperienza di cui all'allegato III.

Una persona ottiene un certificato medico soltanto se soddisfa le regole stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali sull'idoneità medica di cui all'allegato III. Il certificato medico può essere rilasciato da esaminatori o centri aeromedici.

▼B

Nonostante le disposizioni di cui al terzo comma, nel caso di una licenza di pilota privato, un medico generico che abbia sufficiente conoscenza dettagliata della storia clinica del richiedente può, se consentito dalla legislazione nazionale, esercitare la funzione di esaminatore aeromedico, in conformità alle regole particolareggiate di attuazione adottate secondo la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 3; tali norme di attuazione garantiscono il mantenimento del livello di sicurezza.

I privilegi concessi al pilota e la portata della licenza e del certificato medico sono, se del caso, specificati nella licenza e nel certificato.

Per quanto riguarda gli equipaggi di condotta che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), i requisiti di cui al secondo e terzo comma possono essere soddisfatti tramite il riconoscimento di licenze e certificati medici rilasciati da o per conto di un paese terzo.

3. La capacità dei centri di addestramento dei piloti e dei centri aeromedici di assumersi le responsabilità associate ai loro privilegi in relazione al rilascio di licenze e certificati medici è riconosciuta mediante il rilascio di un'approvazione.

I centri di addestramento dei piloti o centri aeromedici ottengono un certificato di approvazione se soddisfano le regole stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali pertinenti di cui all'allegato III.

I privilegi concessi con l'approvazione sono specificati nel certificato di approvazione.

▼M2

4. Per ogni dispositivo di simulazione per addestramento al volo utilizzato per l'addestramento dei piloti è richiesto un certificato. Il certificato è rilasciato se il richiedente dimostra che il dispositivo è conforme alle norme stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali pertinenti di cui all'allegato III.

▼B

5. Le persone responsabili dell'addestramento al volo o dell'addestramento con simulatori di volo o della valutazione dell'abilità dei piloti e gli esaminatori aeromedici devono essere in possesso di un adeguato certificato. Tale certificato è rilasciato se si dimostra che la persona interessata soddisfa le regole stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali pertinenti di cui all'allegato III.

I privilegi concessi con il certificato sono specificati nel certificato stesso.

6. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, integrandolo con nuovi elementi, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 4. Tali misure specificano, in particolare:

- a) le diverse abilitazioni per le licenze di pilotaggio e i certificati medici idonei ai diversi tipi di attività;
- b) le condizioni relative a rilascio, mantenimento, modifica, limitazione, sospensione o revoca di licenze, abilitazioni per le licenze, certificati medici, approvazioni e certificati di cui ai paragrafi da 2 a 5 e le condizioni alle quali detti certificati ed approvazioni non devono essere richiesti;
- c) i privilegi e le responsabilità dei titolari di licenze, le abilitazioni per le licenze, i certificati medici, le approvazioni e i certificati di cui ai paragrafi da 2 a 5;
- d) le condizioni per la conversione delle licenze nazionali di pilotaggio esistenti e delle licenze nazionali di ingegneri di volo in licenze di pilotaggio, nonché le condizioni per la conversione dei certificati medici nazionali in certificati medici comunemente riconosciuti;

▼B

e) fatte salve le disposizioni degli accordi bilaterali conclusi a norma dell'articolo 12, le condizioni per il riconoscimento delle licenze di paesi terzi;

f) in che modo i piloti degli aeromobili di cui all'allegato II, lettere a), punto ii), d) e f), se utilizzati per il trasporto aereo commerciale, soddisfano i requisiti essenziali pertinenti dell'allegato III.

7. Nell'adottare le misure di cui al paragrafo 6, la Commissione fa in modo che le stesse rispecchino lo stato dell'arte incluse le migliori pratiche e il progresso tecnico e scientifico nel settore dell'addestramento dei piloti.

Siffatte misure includono anche le disposizioni per il rilascio di tutti i tipi di licenze e abilitazioni di pilotaggio richieste ai sensi della Convenzione di Chicago e di una licenza di pilota privato per attività non commerciali che implicano l'utilizzo di aeromobili con una massa massima certificata al decollo non superiore ai 2 000 kg e che non soddisfano nessuno dei criteri di cui all'articolo 3, lettera j).

*Articolo 8***Operazioni di volo****▼M2**

1. L'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), deve soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato IV e, se applicabile, nell'allegato V *ter*.

▼B

2. Salvo se diversamente previsto dalle norme di attuazione, gli operatori che effettuano operazioni commerciali devono dimostrare di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai loro privilegi. Queste capacità e questi mezzi sono attestati tramite il rilascio di un certificato. I privilegi concessi all'operatore e l'ambito di applicazione delle operazioni sono specificati nel certificato stesso.

3. Salvo se diversamente previsto dalle norme di attuazione, gli operatori impegnati in operazioni non commerciali con aeromobili complessi a motore devono dichiarare di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati all'esercizio degli aeromobili.

4. L'equipaggio di cabina interessato alle operazioni di volo degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), soddisfa i requisiti essenziali fissati nell'allegato IV. Quello che effettua operazioni commerciali è in possesso di un attestato di cui inizialmente all'allegato III, capo O, lettera d), della norma OPS 1.1005, fissato nel regolamento (CE) n. 1899/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, che modifica il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ⁽¹⁾; a discrezione dello Stato membro tale attestato può essere rilasciato da operatori o centri di addestramento approvati.

5. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, integrandolo con nuovi elementi, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 4. Tali misure specificano in particolare:

⁽¹⁾ GU L 377 del 27.12.2006, pag. 1.

▼M2

- a) le condizioni di esercizio degli aeromobili in conformità dei requisiti essenziali di cui all'allegato IV e, se applicabile, nell'allegato V *ter*;

▼B

- b) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati di cui al paragrafo 2 e le condizioni alle quali un certificato è sostituito da una dichiarazione secondo cui l'operatore possiede la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati all'esercizio di aeromobili;
- c) i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati;
- d) le condizioni e le procedure per la dichiarazione da parte degli operatori di cui al paragrafo 3 e la sorveglianza degli stessi e le condizioni alle quali una dichiarazione è sostituita dalla dimostrazione della capacità e dei mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai privilegi dell'operatore riconosciuta mediante il rilascio di un certificato;
- e) le condizioni per rilasciare, mantenere, modificare, limitare, sospendere o revocare l'attestazione dell'equipaggio di cabina di cui al paragrafo 4.
- f) le condizioni in base alle quali le operazioni sono vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni ai fini della sicurezza;

▼M2

- g) in che modo l'esercizio degli aeromobili di cui all'allegato II, lettera a), punto ii), e lettere d) e h), se utilizzati per il trasporto aereo commerciale, soddisfa i pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato IV e, se applicabile, dell'allegato V *ter*.

▼B

6. Le misure di cui al paragrafo 5:
- rispecchiano lo stato dell'arte e le migliori pratiche nel settore dell'aeronavigabilità,
 - definiscono differenti tipi di operazioni e ammettono requisiti correlati e dimostrazioni di rispondenza proporzionati alla complessità delle operazioni e al rischio implicato,
 - tengono conto delle esperienze di servizio su scala mondiale degli aeromobili, nonché del progresso scientifico e tecnico,
 - riguardo al trasporto commerciale mediante aeromobile e fatto salvo il trattino precedente, sono inizialmente elaborate sulla base dei requisiti tecnici e delle procedure amministrative comuni specificati nell'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91,
 - si basano su una valutazione del rischio e sono proporzionate alle dimensioni e alla tipologia dell'operazione,
 - consentono di far fronte rapidamente alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi,

▼ B

- non impongono, per gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), requisiti incompatibili con gli obblighi degli Stati membri nell'ambito dell'ICAO,

▼ M2

- tengono conto degli aspetti di sicurezza relativi agli ATM/ANS.

*Articolo 8 bis***Aeroporti**

1. Gli aeroporti, gli equipaggiamenti aeroportuali e le operazioni aeroportuali devono soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato V *bis* e, se applicabile, all'allegato V *ter*.
2. La conformità degli aeroporti, degli equipaggiamenti aeroportuali e delle operazioni aeroportuali ai requisiti essenziali è stabilita conformemente alle seguenti disposizioni:
 - a) ogni aeroporto deve essere in possesso di un certificato. Il certificato e l'approvazione delle modifiche al certificato sono rilasciati se il richiedente dimostra che l'aeroporto è conforme alla base di certificazione di cui alla lettera b), e che l'aeroporto non presenta particolarità o caratteristiche che compromettano la sicurezza delle operazioni. Il certificato riguarda l'aeroporto, le relative operazioni e i relativi equipaggiamenti afferenti alla sicurezza;
 - b) la base per la certificazione di un aeroporto è costituita dai seguenti elementi:
 - i) le specifiche di certificazione relative al tipo di aeroporto;
 - ii) le disposizioni per le quali è stato accettato un livello di sicurezza equivalente; e
 - iii) le specifiche tecniche dettagliate necessarie quando le caratteristiche di progettazione dell'aeroporto o l'esperienza in servizio rendono una delle specifiche di cui al punto i) inadeguata o inappropriata ad assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato V *bis*;
 - c) le misure di cui al paragrafo 5 possono prescrivere l'obbligo di certificazione per gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza. Il certificato per tali equipaggiamenti è rilasciato se il richiedente dimostra che gli equipaggiamenti sono conformi alle specifiche dettagliate definite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1;
 - d) le organizzazioni responsabili delle operazioni aeroportuali dimostrano di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità inerenti alle loro attribuzioni. Le capacità e i mezzi sono attestati tramite il rilascio del certificato di cui alla lettera a). Le capacità e i mezzi possono altresì essere riconosciuti mediante il rilascio di un certificato separato qualora così decida lo Stato membro in cui è ubicato l'aeroporto. Le attribuzioni riconosciute all'organizzazione certificata e la portata del certificato, compresa una lista degli aeroporti in gestione, sono specificate nel certificato stesso;
 - e) in deroga alla lettera d), gli Stati membri possono decidere che i fornitori di servizi di gestione dell'area di stazionamento sono autorizzati a dichiarare di possedere le capacità e i mezzi necessari per assumersi le responsabilità associate ai servizi forniti.

▼ M2

3. Gli Stati membri assicurano che siano in vigore le disposizioni necessarie per salvaguardare gli aeroporti da attività e sviluppi nei loro dintorni che possano comportare rischi inaccettabili per gli aeromobili che utilizzano l'aeroporto.

4. I gestori degli aeroporti vigilano sulle attività e sugli sviluppi che possono comportare rischi inaccettabili per la sicurezza aerea nei dintorni dell'aeroporto e adottano, nei limiti delle loro competenze, adeguate misure di mitigazione.

5. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 4.

Tali misure specificano in particolare:

- a) le condizioni per stabilire e notificare al richiedente la base per la certificazione applicabile all'aeroporto;
 - b) le condizioni per stabilire e notificare al richiedente le specifiche dettagliate applicabili agli equipaggiamenti aeroportuali;
 - c) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca del certificato per l'aeroporto e del certificato per gli equipaggiamenti aeroportuali, compresi i limiti operativi legati alle specificità dell'aeroporto;
 - d) le condizioni di esercizio degli aeroporti in conformità ai requisiti essenziali fissati nell'allegato V *bis* e, se applicabile, nell'allegato V *ter*;
 - e) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca dei certificati di cui al paragrafo 2, lettera d);
 - f) le responsabilità dei titolari dei certificati;
 - g) le condizioni di accettazione e di conversione dei certificati degli aeroporti rilasciati dagli Stati membri, comprese le misure già autorizzate dagli Stati membri interessati sulla base delle deroghe notificate all'allegato 14 della convenzione di Chicago, prima dell'entrata in vigore del presente regolamento;
 - h) le condizioni per la decisione di non accordare le esenzioni di cui all'articolo 4, paragrafo 3 *ter*, compresi i criteri per gli aeroporti cargo, la notifica degli aeroporti esentati, nonché quelli per la valutazione delle esenzioni accordate;
 - i) le condizioni in base alle quali le operazioni sono vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni a fini di sicurezza;
 - j) le condizioni e le procedure per la dichiarazione da parte dei fornitori di servizi di cui al paragrafo 2, lettera e), e per la loro vigilanza.
6. Le misure di cui al paragrafo 5:
- a) rispecchiano lo stato dell'arte e le migliori prassi nel settore aeroportuale e tengono conto degli standard e procedure raccomandate (Standards and Recommended Practices) dell'ICAO applicabili;
 - b) sono proporzionate alle dimensioni, al traffico, alla categoria e alla complessità dell'aeroporto e alla natura e al volume delle operazioni che vi sono effettuate;

▼M2

- c) tengono conto delle esperienze di gestione aeroportuale a livello internazionale, nonché del progresso scientifico e tecnico;
- d) consentono di far fronte immediatamente alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi;
- e) prevedono la flessibilità necessaria per definirne la conformità.

*Articolo 8 ter***ATM/ANS**

1. La fornitura di ATM/ANS è conforme ai requisiti essenziali di cui all'allegato V *ter* e, nella misura del possibile, all'allegato V *bis*.
2. I fornitori di ATM/ANS devono essere in possesso di un certificato. Il certificato è rilasciato se il fornitore dimostra di avere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità inerenti ai privilegi di un fornitore. Il certificato precisa le attribuzioni riconosciute e la portata dei servizi forniti.
3. In deroga al paragrafo 2, gli Stati membri possono decidere che i fornitori di servizi di informazione di volo sono autorizzati a dichiarare di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità associate ai servizi forniti.
4. Le misure di cui al paragrafo 6 possono prescrivere l'obbligo del possesso di certificati per le organizzazioni che partecipano alla progettazione, alla fabbricazione e alla manutenzione di sistemi e componenti degli ATM/ANS critici per la sicurezza. Il certificato è rilasciato se le organizzazioni dimostrano di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità inerenti ai loro privilegi. Il certificato precisa i privilegi riconosciuti.
5. Le misure di cui al paragrafo 6 possono prescrivere l'obbligo della certificazione, oppure la convalida da parte del fornitore di ATM/ANS, per sistemi componenti degli ATM/ANS critici per la sicurezza. Il certificato per detti sistemi componenti è rilasciato, o la convalida è emessa, se il richiedente dimostra che i sistemi e i componenti sono conformi alle dettagliate specifiche definite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1.
6. Le misure necessarie per l'esecuzione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 549/2004.

Tali misure specificano in particolare:

- a) le condizioni per la fornitura degli ATM/ANS conformemente ai requisiti essenziali di cui all'allegato V *ter* e, se applicabile, all'allegato V *bis*;
- b) le condizioni per stabilire e notificare al richiedente le specifiche dettagliate applicabili ai sistemi e ai componenti ATM/ANS;
- c) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca dei certificati di cui ai paragrafi 2 e 4;
- d) le responsabilità dei titolari dei certificati;

▼ **M2**

- e) le condizioni e le procedure per la dichiarazione dei fornitori di servizi di cui al paragrafo 3 e per la loro vigilanza;
 - f) le condizioni in base alle quali le operazioni sono vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni a fini di sicurezza.
7. Le misure di cui al paragrafo 6:
- a) rispecchiano lo stato dell'arte e le migliori prassi nel settore degli ATM/ANS;
 - b) sono proporzionate al tipo e alla complessità dei servizi forniti;
 - c) tengono conto delle esperienze in materia di ATM/ANS a livello internazionale, nonché del progresso scientifico e tecnico;
 - d) sono elaborate utilizzando, per quanto possibile, le pertinenti disposizioni del regolamento (CE) n. 549/2004, del regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi»)⁽¹⁾, del regolamento (CE) n. 551/2004 e del regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sull'interoperabilità»)⁽²⁾ e prevedono meccanismi transitori per assicurare la continuità dei certificati già concessi ai sensi dei predetti regolamenti; tali misure inizialmente comprendono le disposizioni in materia di sicurezza di tali regolamenti e, ove opportuno, in caso di future modifiche, tengono conto dei più recenti progressi scientifici e tecnici;
 - e) consentono di far fronte immediatamente alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi.

*Articolo 8 quater***Controllori del traffico aereo**

1. I controllori del traffico aereo, al pari delle persone e delle organizzazioni che partecipano alla formazione, ai test, ai controlli o agli esami medici dei controllori del traffico aereo, soddisfano i pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato V *ter*.
2. I controllori del traffico aereo devono essere in possesso di una licenza e di un certificato medico corrispondenti al servizio prestato.
3. La licenza di cui al paragrafo 2 è rilasciata soltanto se il richiedente dimostra di soddisfare le norme stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali relativi alle conoscenze teoriche, alle capacità pratiche, alle conoscenze linguistiche e all'esperienza fissati nell'allegato V *ter*.
4. Il certificato medico di cui al paragrafo 2 è rilasciato soltanto se il controllore del traffico aereo soddisfa le norme stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali relativi all'idoneità medica fissati nell'allegato V *ter*. Il certificato medico può essere rilasciato da esaminatori o centri aeromedici.

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

⁽²⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

▼ M2

5. La licenza e il certificato medico rilasciati al controllore del traffico aereo precisano le attribuzioni che gli sono riconosciute e la portata della licenza e del certificato.
6. La capacità delle organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo, degli esaminatori aeromedici e dei centri aeromedici di assumersi le responsabilità inerenti alle loro attribuzioni in materia di rilascio di licenze e certificati medici è riconosciuta tramite il rilascio di un certificato.
7. Un certificato è rilasciato ai centri di addestramento, agli esaminatori aeromedici e ai centri aeromedici per i controllori del traffico aereo che abbiano dimostrato di rispettare le norme stabilite per assicurare la conformità ai pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato V *ter*. Il certificato specifica le attribuzioni riconosciute.
8. Le persone incaricate di impartire l'addestramento pratico o di valutare le capacità dei controllori del traffico aereo sono in possesso di un certificato. Il certificato è rilasciato se la persona interessata dimostra di rispettare le norme stabilite per assicurare la conformità ai pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato V *ter*. Il certificato specifica le attribuzioni riconosciute.
9. I dispositivi di simulazione per addestramento sono conformi ai requisiti essenziali applicabili di cui all'allegato V *ter*.
10. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 4.

Tali misure specificano in particolare:

- a) le varie abilitazioni e specializzazioni per le licenze dei controllori del traffico aereo;
- b) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca delle licenze, delle abilitazioni e delle specializzazioni per le licenze, i certificati medici, le approvazioni e i certificati, e i casi in cui i certificati e le approvazioni possono non essere richiesti, prevedendo al contempo meccanismi transitori che assicurino la continuità delle approvazioni e dei certificati già concessi;
- c) le attribuzioni e le responsabilità dei titolari delle licenze, delle abilitazioni e delle specializzazioni per le licenze, dei certificati medici, delle approvazioni e dei certificati;
- d) le condizioni per l'accettazione e la conversione delle licenze dei controllori del traffico aereo, nonché le condizioni per l'accettazione e la conversione dei certificati medici nazionali in certificati medici riconosciuti a livello comunitario.

11. Le misure di cui al paragrafo 10 riflettono lo stato dell'arte, ivi compresi le migliori prassi e i progressi scientifici e tecnici, nel settore dell'addestramento dei controllori del traffico aereo. Inizialmente esse sono elaborate in base alle disposizioni della direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2006, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ GU L 114 del 27.4.2006, pag. 22.

▼B*Articolo 9***Aeromobili utilizzati da operatori di paesi terzi verso, all'interno o in uscita dalla Comunità****▼M2**

1. Gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), nonché il relativo equipaggio e le loro operazioni soddisfano le norme dell'ICAO applicabili. In mancanza di tali norme, i suddetti aeromobili e le relative operazioni soddisfano i requisiti di cui agli allegati I, III e IV e, se applicabile, all'allegato V *ter*, purché tali requisiti non contrastino con i diritti di paesi terzi previsti dalle convenzioni internazionali.

▼B

2. Gli operatori che effettuano operazioni commerciali utilizzando gli aeromobili di cui al paragrafo 1 devono dimostrare di possedere la capacità e i mezzi per soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 1.

Il requisito di cui al primo comma può essere accertato tramite il riconoscimento di certificati rilasciati da o per conto di un paese terzo.

Le capacità e i mezzi di cui al primo comma sono attestati tramite il rilascio di un'autorizzazione. I privilegi concessi all'operatore e l'ambito di applicazione delle operazioni sono specificati nell'autorizzazione di cui sopra.

3. Agli operatori impegnati in operazioni non commerciali con aeromobili complessi a motore che utilizzano aeromobili di cui al paragrafo 1 può essere richiesto di dichiarare di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati all'esercizio di detti aeromobili.

4. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, integrandolo con nuovi elementi, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 4. Tali misure specificano in particolare:

- a) in che modo gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), o l'equipaggio, che non sono in possesso di un certificato standard di aeronavigabilità dell'ICAO o di una licenza, possono essere autorizzati ad operare verso, all'interno o in uscita dalla Comunità;
- b) le condizioni di esercizio di un aeromobile a norma del paragrafo 1;
- c) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dell'autorizzazione dell'operatore di cui al paragrafo 2, tenendo conto dei certificati rilasciati dallo Stato di registrazione o dallo Stato dell'operatore, fatto salvo il regolamento (CE) n. 2111/2005 e le relative norme di attuazione;
- d) i privilegi e le responsabilità dei titolari di autorizzazioni;
- e) le condizioni e le procedure per la dichiarazione da parte degli operatori di cui al paragrafo 3 e la sorveglianza degli stessi;
- f) le condizioni in base alle quali le operazioni sono vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni ai fini della sicurezza a norma dell'articolo 22, paragrafo 1.

▼ B

5. Nell'adottare le misure di cui al paragrafo 4, la Commissione fa particolare attenzione a che:

- a) siano, ove opportuno, utilizzate le pratiche raccomandate dall'ICAO e i documenti esplicativi;
- b) nessun requisito ecceda quanto richiesto agli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b) e ai loro operatori;
- c) siano, ove opportuno, utilizzate le misure adottate a norma dell'articolo 5, paragrafo 5 e dell'articolo 8, paragrafo 5;
- d) il processo per ottenere le autorizzazioni sia semplice, proporzionato, efficiente in termini di costi ed efficace in tutti i casi, e preveda requisiti e dimostrazioni di conformità proporzionati alla complessità delle operazioni e al rischio implicato. Tale processo tiene conto, in particolare, di quanto segue:
 - i) i risultati del programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza dell'ICAO;
 - ii) i dati delle ispezioni a terra e del programma di valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri (SAFA); e
 - iii) altre informazioni riconosciute sugli aspetti di sicurezza riguardanti l'operatore interessato;

▼ M2

- e) si tenga conto degli aspetti di sicurezza relativi agli ATM/ANS.

▼ B*Articolo 10***Sorveglianza e controllo dell'attuazione****▼ M2**

1. Gli Stati membri, la Commissione e l'Agenzia cooperano al fine di assicurare il rispetto del presente regolamento e delle relative misure di esecuzione.

▼ B

2. Ai fini dell'attuazione del paragrafo 1, gli Stati membri, oltre ad assicurare la sorveglianza dei certificati che hanno emesso, svolgono indagini, comprese ispezioni a terra, e prendono ogni provvedimento, fra cui il fermo operativo di un aeromobile, atto a impedire il perdurare di una violazione.

3. Ai fini dell'attuazione del paragrafo 1, l'Agenzia svolge indagini a norma dell'articolo 24, paragrafo 2 e dell'articolo 55.

4. Per facilitare l'adozione, da parte delle autorità competenti, dell'azione coercitiva appropriata, la Commissione e l'Agenzia si scambiano informazioni sulle violazioni riscontrate.

5. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, integrandolo con nuovi elementi, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 4. Tali misure specificano in particolare:

- a) le condizioni per la rilevazione, lo scambio e la diffusione di informazioni;
- b) le condizioni per condurre le ispezioni a terra, comprese le ispezioni sistematiche;

▼B

- c) le condizioni di fermo operativo di un aeromobile non conforme al presente regolamento o alle relative norme di attuazione.

*Articolo 11***Riconoscimento dei certificati**

1. Gli Stati membri riconoscono, senza ulteriori requisiti o valutazioni di natura tecnica, i certificati rilasciati a norma del presente regolamento. Se il riconoscimento iniziale riguarda uno o più scopi particolari, i riconoscimenti successivi coprono soltanto questo o questi scopi.

2. La Commissione, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro o dell'Agenzia, può avviare la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 7 per determinare se un certificato rilasciato a norma del presente regolamento sia effettivamente conforme a quest'ultimo e alle relative norme di attuazione.

In caso di non conformità o di non effettiva conformità, la Commissione chiede all'emittente di un certificato di adottare le opportune misure correttive e di salvaguardia, quali la limitazione o la sospensione del certificato. Inoltre, le disposizioni del paragrafo 1 cessano di applicarsi al certificato a decorrere dalla data di notifica della decisione della Commissione agli Stati membri.

3. Quando dispone di prove sufficienti che l'emittente di cui al paragrafo 2 ha adottato le opportune misure correttive per affrontare il caso di non conformità o di non effettiva conformità e che le misure di salvaguardia non sono più necessarie, la Commissione decide che le disposizioni del paragrafo 1 si applicano nuovamente al certificato in questione. Tali disposizioni si applicano a decorrere dalla data di notifica della predetta decisione agli Stati membri.

▼M2

4. Nelle more dell'entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 5, paragrafo 5, all'articolo 7, paragrafo 6, e all'articolo 9, paragrafo 4, e della scadenza dei periodi transitori previsti in dette misure, fatto salvo l'articolo 69, paragrafo 4, i certificati che non possono essere rilasciati a norma del presente regolamento possono essere rilasciati sulla base delle normative nazionali applicabili.

5. Nelle more dell'entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 8, paragrafo 5, e della scadenza dei periodi transitori previsti in tali misure, fatto salvo l'articolo 69, paragrafo 4, i certificati che non possono essere rilasciati a norma del presente regolamento possono essere rilasciati sulla base delle normative nazionali applicabili.

5 bis. Nelle more dell'entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 8 *bis*, paragrafo 5, e all'articolo 8 *quater*, paragrafo 10, e della scadenza dei periodi transitori previsti in dette misure, fatto salvo l'articolo 69, paragrafo 4, i certificati che non possono essere rilasciati a norma del presente regolamento possono essere rilasciati sulla base delle normative nazionali applicabili.

5 ter. Nelle more dell'entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 8 *ter*, paragrafo 6, e della scadenza dei periodi transitori previsti in dette misure, fatto salvo l'articolo 69, paragrafo 4, i certificati che non possono essere rilasciati a norma del presente regolamento possono

▼M2

essere rilasciati sulla base delle normative nazionali applicabili oppure, se applicabile, sulla base dei pertinenti requisiti del regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione, del 20 dicembre 2005, che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea ⁽¹⁾.

▼B

6. Le disposizioni del presente articolo lasciano impregiudicato il regolamento (CE) n. 2111/2005 e le relative norme di attuazione.

*Articolo 12***Riconoscimento dei certificati di paesi terzi**

1. In deroga al disposto del presente regolamento e delle relative norme di attuazione, l'Agenzia o le autorità aeronautiche dello Stato membro possono rilasciare certificati sulla base di certificati rilasciati dalle autorità aeronautiche di un paese terzo, secondo quanto previsto in accordi di mutuo riconoscimento conclusi tra la Comunità e tale paese terzo.

2. a) In assenza di un accordo concluso dalla Comunità, uno Stato membro o l'Agenzia possono rilasciare certificati, sulla base delle certificazioni rilasciate dalle autorità competenti di un paese terzo, in applicazione di un accordo concluso dal suddetto Stato membro con il paese terzo in questione anteriormente all'entrata in vigore delle pertinenti disposizioni del presente regolamento, e notificato alla Commissione e agli altri Stati membri. L'Agenzia può inoltre rilasciare siffatti certificati per conto di qualsiasi Stato membro in applicazione di un accordo concluso da uno degli Stati membri con il paese terzo di cui trattasi.

b) Se la Commissione ritiene che:

— le disposizioni di un accordo tra uno Stato membro e un paese terzo non fornirebbero un livello di sicurezza equivalente a quello specificato dal presente regolamento e dalle relative norme di attuazione, e/o

— un siffatto accordo introdurrebbe una discriminazione tra gli Stati membri, senza che ciò sia giustificato da ragioni di sicurezza o sia contrario alla politica estera della Comunità nei confronti di un paese terzo,

essa può, secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 65, paragrafo 2, invitare lo Stato membro interessato a modificare l'accordo, a sospenderne l'applicazione o a denunciarlo, a norma dell'articolo 307 del trattato.

c) Gli Stati membri adottano le misure necessarie per denunciare al più presto tali accordi dopo l'entrata in vigore di un accordo tra la Comunità e il paese terzo in questione, per quanto concerne i settori contemplati in quest'ultimo accordo.

*Articolo 13***Enti qualificati**

Nell'assegnazione di uno specifico compito di certificazione ad un ente qualificato, l'Agenzia o l'autorità aeronautica nazionale interessata deve accertarsi che l'ente suddetto rispetti i criteri fissati nell'allegato V.

▼M2

Gli enti qualificati non rilasciano certificati.

⁽¹⁾ GU L 335 del 21.12.2005, pag. 13.



Articolo 14

Misure di flessibilità

1. Le disposizioni del presente regolamento e delle sue norme di attuazione non ostano a che uno Stato membro reagisca immediatamente nel caso di un problema di sicurezza che riguardi un prodotto, una persona o un'organizzazione soggetti alle disposizioni del presente regolamento.

Lo Stato membro deve notificare immediatamente all'Agenzia, alla Commissione e agli altri Stati membri le misure adottate e le relative motivazioni.

2. a) L'Agenzia valuta se il problema di sicurezza possa rientrare nell'ambito dei poteri ad essa conferiti a norma dell'articolo 18, lettera d). In tal caso, essa prende le decisioni appropriate entro un mese dal ricevimento della notifica ai sensi del paragrafo 1.

b) Qualora l'Agenzia concluda che il problema di sicurezza non possa rientrare nell'ambito di cui alla lettera a), essa formula, entro il periodo previsto in tale lettera, una raccomandazione ai sensi dell'articolo 18, lettera b), in merito alla necessità di modificare il presente regolamento o le sue norme di attuazione e di revocare o mantenere le misure notificate.

3. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, anche integrandolo con nuovi elementi, per stabilire se un livello di sicurezza inadeguato o eventuali lacune nel presente regolamento o nelle relative norme di attuazione giustifichino l'avvio della loro modifica e se si possano mantenere le misure adottate in forza del paragrafo 1, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 6. In tal caso le misure sono adottate, ove opportuno, da tutti gli Stati membri e ad esse si applicano le disposizioni dell'articolo 11. Se le misure sono considerate non giustificate, esse sono revocate dallo Stato membro interessato.

4. Uno Stato membro può concedere deroghe ai requisiti sostanziali specificati dal presente regolamento e dalle relative norme di attuazione in presenza di circostanze operative o di esigenze operative urgenti e imprevedute di durata limitata, purché tali deroghe non pregiudichino il livello di sicurezza. L'Agenzia, la Commissione e gli altri Stati membri sono informati di dette deroghe se sono concesse ripetutamente o per periodi di durata superiore a due mesi.

5. L'Agenzia valuta se le deroghe notificate da uno Stato membro siano meno restrittive delle disposizioni comunitarie applicabili e, entro un mese dal ricevimento della notifica, formula una raccomandazione, ai sensi dell'articolo 18, lettera b), in merito alla conformità delle deroghe in questione agli obiettivi generali di sicurezza del presente regolamento o di qualsiasi altra norma del diritto comunitario.

Se una deroga non è conforme agli obiettivi generali di sicurezza del presente regolamento o di un'altra norma di diritto comunitario, la Commissione decide di non concedere la deroga secondo la procedura di salvaguardia di cui all'articolo 65, paragrafo 7. In tal caso, lo Stato membro interessato revoca la deroga.

▼B

6. Quando è possibile raggiungere con altri mezzi un livello di protezione equivalente a quello conseguito mediante l'applicazione delle norme di attuazione del presente regolamento, gli Stati membri possono concedere un'approvazione in deroga a tali norme di attuazione, senza discriminazioni basate sulla nazionalità.

In questi casi, lo Stato membro interessato notifica all'Agenzia e alla Commissione la sua intenzione di concedere tale approvazione indicando i motivi che dimostrano la necessità della deroga alla norma in questione e le condizioni fissate per garantire un livello di protezione equivalente.

7. Entro due mesi dal ricevimento della notifica ai sensi del paragrafo 6, l'Agenzia formula una raccomandazione ai sensi dell'articolo 18, lettera b), nella quale stabilisce se l'approvazione proposta a norma del paragrafo 6 rispetta o meno le condizioni di cui a tale paragrafo.

Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche integrandolo con nuovi elementi, per decidere se l'approvazione proposta possa essere concessa, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 6, entro un mese dal ricevimento della raccomandazione dell'Agenzia. In tal caso, la Commissione notifica la sua decisione a tutti gli Stati membri, che hanno anche facoltà di applicare detta misura. Alla misura in questione si applicano le disposizioni dell'articolo 15.

*Articolo 15***Rete delle informazioni**

1. La Commissione, l'Agenzia e le autorità aeronautiche nazionali si scambiano le informazioni disponibili nel contesto dell'applicazione del presente regolamento e delle relative norme di attuazione. Gli enti preposti alle inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile o all'analisi dei fatti hanno accesso a dette informazioni.

2. Fatto salvo il diritto del pubblico all'accesso ai documenti della Commissione di cui al regolamento (CE) n. 1049/2001 la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 3, adotta le misure per la diffusione ad iniziativa della stessa delle informazioni di cui al paragrafo 1 alle parti interessate. Queste misure, che possono essere generali o individuali, si basano sull'esigenza di:

- a) fornire alle persone e alle organizzazioni le informazioni di cui hanno bisogno per migliorare la sicurezza aerea;
- b) limitare la diffusione delle informazioni allo stretto necessario per gli scopi di chi le usa, per garantire la debita riservatezza delle informazioni.

3. Le autorità aeronautiche nazionali, a norma della legislazione nazionale, adottano le misure necessarie per garantire la debita riservatezza delle informazioni ricevute a norma del paragrafo 1.

4. Per informare il pubblico sul livello generale di sicurezza, l'Agenzia pubblica ogni anno un rapporto sulla sicurezza. Dall'entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 10, paragrafo 5, tale rapporto sulla sicurezza contiene un'analisi di tutte le informazioni ricevute a norma dell'articolo 10. Tale analisi è semplice e di agevole comprensione e indica se sussistano rischi più elevati per la sicurezza. Nell'analisi le fonti d'informazione non sono rivelate.

▼B*Articolo 16***Protezione delle fonti d'informazione**

1. Ove le informazioni di cui all'articolo 15, paragrafo 1, siano state fornite volontariamente da una persona fisica alla Commissione o all'Agenzia, non se ne rivela la fonte. Ove le informazioni siano state fornite a un'autorità nazionale, la fonte di dette informazioni è protetta in conformità alla legislazione nazionale.

2. Fatte salve le disposizioni di diritto penale applicabili, gli Stati membri si astengono dal perseguire violazioni di legge commesse in modo non premeditato o non intenzionale, di cui sono venuti a conoscenza unicamente a seguito di segnalazioni a norma del presente regolamento e delle sue norme di attuazione.

Tale disposizione non si applica in caso di negligenza grave.

3. Gli Stati membri provvedono, fatte salve le norme di diritto penale applicabili e secondo le procedure di cui alla legislazione e alla pratica nazionale, affinché gli addetti che forniscono informazioni in applicazione del presente regolamento e delle sue norme di attuazione non subiscano alcun danno da parte dei loro datori di lavoro.

Tale disposizione non si applica in caso di negligenza grave.

4. L'applicazione del presente articolo lascia impregiudicate le norme nazionali in materia di accesso alle informazioni da parte delle autorità giudiziarie.

CAPO III

AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

SEZIONE I

Compiti*Articolo 17***Istituzione e compiti dell'Agenzia**

1. Ai fini dell'attuazione del presente regolamento è istituita l'Agenzia europea per la sicurezza aerea.

2. Per garantire il buon funzionamento e lo sviluppo della sicurezza dell'aviazione civile, l'Agenzia:

- a) svolge qualsiasi compito ed esprime pareri su tutte le questioni disciplinate dall'articolo 1, paragrafo 1;
- b) assiste la Commissione nella preparazione delle misure da adottare per l'attuazione del presente regolamento. Qualora si tratti di norme tecniche, in particolare concernenti la costruzione, la progettazione e gli aspetti operativi, la Commissione non può modificare il loro contenuto senza previa coordinazione con l'Agenzia. L'Agenzia fornisce inoltre alla Commissione il sostegno tecnico, scientifico e amministrativo necessario per l'espletamento dei suoi compiti;
- c) adotta le misure necessarie nell'ambito dei poteri ad essa conferiti dal presente regolamento o da altra legislazione comunitaria;
- d) esegue le ispezioni e le indagini necessarie all'espletamento dei suoi compiti;

▼ B

- e) nei settori di sua competenza, assolve, a nome degli Stati membri, le funzioni e i compiti loro attribuiti dalle convenzioni internazionali applicabili, in particolare la convenzione di Chicago.

*Articolo 18***Misure dell'Agenzia**

L'Agenzia, ove necessario:

- a) emette pareri destinati alla Commissione;
- b) formula raccomandazioni destinate alla Commissione per l'applicazione dell'articolo 14;

▼ M2

- c) emana specifiche di certificazione e metodi accettabili di rispondenza e ogni materiale esplicativo per l'applicazione del presente regolamento e delle relative misure di esecuzione;
- d) prende le opportune decisioni per l'applicazione degli articoli da 20 a 23 e degli articoli 54 e 55, compresa la concessione, ai titolari dei certificati che ha rilasciato, di deroghe ai requisiti sostanziali previsti dal presente regolamento e alle sue misure di esecuzione, in caso di impreviste e urgenti circostanze operative o di esigenze operative di breve durata, a condizione che il livello di sicurezza non sia compromesso, che siano concesse per un periodo non superiore a due mesi, che siano notificate alla Commissione e che non siano rinnovate;

▼ B

- e) elabora i rapporti a seguito delle ispezioni in materia di standardizzazione svolte in applicazione dell'articolo 24, paragrafo 1 e dell'articolo 54.

*Articolo 19***Pareri, specifiche di certificazione e materiale esplicativo**

1. Per assistere la Commissione nella preparazione delle proposte relative a principi fondamentali, applicabilità e requisiti essenziali da presentare al Parlamento europeo e al Consiglio e nell'adozione delle norme di attuazione, l'Agenzia prepara i relativi progetti. I progetti sono presentati alla Commissione dall'Agenzia sotto forma di pareri.

2. L'Agenzia, a norma dell'articolo 52 e delle relative norme di attuazione adottate dalla Commissione, elabora:

▼ M2

- a) specifiche di certificazione e metodi accettabili di rispondenza; e

▼ B

- b) materiale esplicativo;

da usare nel processo di certificazione.

Detti documenti rispecchiano lo stato dell'arte e le migliori pratiche nei settori in questione e sono aggiornati per tener conto delle esperienze mondiali di servizio degli aeromobili, e del progresso scientifico e tecnico.

*Articolo 20***Certificazione di aeronavigabilità e certificazione ambientale**

1. Con riferimento ai prodotti, parti e pertinenze di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b), l'Agenzia, laddove ne abbia il potere e ai sensi della convenzione di Chicago o dei suoi allegati, assolve a nome degli Stati membri funzioni e compiti dello Stato di progettazione, produzione o registrazione, qualora connessi all'approvazione del progetto. A tale scopo procede in particolare come segue:

- a) per ogni prodotto per cui è richiesto un certificato di omologazione del tipo o una modifica del certificato di omologazione del tipo, stabilisce e notifica la base di certificazione del tipo. Detta base di certificazione consiste nel codice di aeronavigabilità applicabile, nelle disposizioni per cui è stato accettato un equivalente livello di sicurezza e nelle speciali dettagliate specifiche tecniche necessarie quando le caratteristiche di progettazione di un particolare prodotto o l'esperienza operativa rendono una qualsiasi disposizione del codice di aeronavigabilità inadeguata o inappropriata a garantire la conformità ai requisiti essenziali;
- b) per ogni prodotto per il quale è richiesto un certificato di aeronavigabilità ristretto, stabilisce e notifica le pertinenti specifiche di aeronavigabilità;
- c) per ogni parte o pertinenza per cui è richiesto un certificato, stabilisce e notifica le dettagliate specifiche di aeronavigabilità;
- d) per ogni prodotto per cui, a norma dell'articolo 6, sia richiesta una certificazione ambientale, stabilisce e notifica gli appropriati requisiti ambientali;
- e) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o enti qualificati, indagini associate alla certificazione di prodotti, parti e pertinenze;
- f) rilascia gli appropriati certificati del tipo o cambiamenti associati;
- g) rilascia certificati per le parti e le pertinenze;
- h) rilascia gli appropriati certificati ambientali;
- i) modifica, sospende o revoca il relativo certificato qualora le condizioni in base alle quali era stato emesso non sono più soddisfatte o se la persona fisica o giuridica che detiene il certificato non adempie gli obblighi previsti dal presente regolamento o dalle relative norme di attuazione;
- j) assicura le funzioni connesse all'aeronavigabilità continua per i prodotti, le parti e le pertinenze che sono sotto il suo controllo e reagisce senza inutili indugi ad un problema di sicurezza, emettendo e diffondendo le informazioni obbligatorie applicabili;
- k) per ogni aeromobile per cui deve essere rilasciato un permesso di volo, stabilisce le norme e le procedure di aeronavigabilità per soddisfare quanto previsto dall'articolo 5, paragrafo 4, lettera a);
- l) rilascia permessi di volo ad aeromobili ai fini della loro certificazione quando condotta sotto il controllo dell'Agenzia in accordo con lo Stato membro in cui l'aeromobile è o deve essere registrato.

2. Per quanto riguarda le organizzazioni, l'Agenzia:

- a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o enti qualificati, ispezioni e controlli delle organizzazioni che certifica;

▼B

- b) rilascia e rinnova i certificati:
 - i) delle organizzazioni di progettazione;
 - ii) delle organizzazioni di produzione situate nel territorio degli Stati membri, su richiesta dello Stato membro interessato; oppure
 - iii) delle organizzazioni di produzione e manutenzione situate al di fuori del territorio degli Stati membri;
- c) modifica, sospende o revoca il certificato della pertinente organizzazione, qualora le condizioni in base a cui era stato rilasciato non siano più soddisfatte o se l'organizzazione in questione non adempie gli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative norme di attuazione.

*Articolo 21***Certificazione dei piloti**

1. Con riferimento al personale e alle organizzazioni di cui all'articolo 7, paragrafo 1, l'Agenzia:

- a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, indagini e controlli sulle organizzazioni che essa certifica e, se del caso, sul relativo personale;
- b) rilascia e rinnova i certificati delle organizzazioni di addestramento dei piloti e dei centri aeromedici situati al di fuori del territorio degli Stati membri e, se del caso, del relativo personale;
- c) modifica, limita, sospende o revoca il certificato relativo qualora le condizioni in base a cui era stato rilasciato dall'Agenzia non siano più soddisfatte o se la persona fisica o giuridica che detiene il certificato non adempie gli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative norme di attuazione.

2. Per quanto riguarda i dispositivi di simulazione per addestramento di volo di cui all'articolo 7, paragrafo 1, l'Agenzia:

- a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, ispezioni tecniche dei dispositivi che certifica;
- b) rilascia e rinnova i certificati:
 - i) dei dispositivi di simulazione per addestramento di volo utilizzati dagli organismi di formazione certificati dall'Agenzia; oppure
 - ii) dei dispositivi di simulazione per addestramento di volo situati nel territorio degli Stati membri, su richiesta dello Stato membro interessato; e
 - iii) dei dispositivi di simulazione per addestramento di volo situati al di fuori del territorio degli Stati membri;
- c) modifica, limita, sospende o revoca il certificato in causa qualora le condizioni in base a cui era stato rilasciato non siano più soddisfatte o se la persona fisica o giuridica che detiene il certificato non adempie gli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative norme di attuazione.

▼B*Articolo 22***Certificazione delle operazioni di volo**

1. L'Agenzia reagisce senza indebito ritardo a un problema riguardante la sicurezza delle operazioni di volo, determinando la misura correttiva e diffondendo le relative informazioni, anche agli Stati membri.
2. Per quanto riguarda la limitazione dei tempi di volo:
 - a) l'Agenzia rilascia le specifiche di certificazione applicabili per assicurare l'osservanza dei requisiti essenziali e, se del caso, delle norme di attuazione correlate. Inizialmente le norme di attuazione includeranno tutte le principali disposizioni della sottoparte Q, dell'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 tenendo conto delle più recenti evidenze tecniche e scientifiche;
 - b) uno Stato membro può approvare schemi individuali dei tempi di volo che si discostano dalle specifiche di certificazione di cui alla lettera a). In tal caso, lo Stato membro notifica senza indugio all'Agenzia, alla Commissione e agli Stati membri che intende concedere l'approvazione per tale schema individuale;
 - c) dopo la notifica l'Agenzia entro un mese valuta lo schema individuale sulla base di criteri medici e scientifici. Trascorso tale tempo lo Stato membro interessato può concedere l'approvazione come da notifica a meno che l'Agenzia abbia discusso lo schema con lo Stato membro interessato proponendo di apportarvi modifiche. In tal caso, qualora lo Stato membro sia d'accordo con le modifiche in questione, può concedere l'approvazione secondo quanto concordato;
 - d) nel caso di urgenti e imprevedute circostanze operative o di necessità operative imprevedute di durata limitata e di natura non ripetitiva si possono, in via provvisoria, applicare deroghe alle specifiche di certificazione fintantoché l'Agenzia non esprima il proprio parere;
 - e) qualora uno Stato membro dissenta sulle conclusioni dell'Agenzia relative a uno schema individuale, l'Agenzia deferisce la questione alla Commissione affinché decida se lo schema individuale soddisfi o meno gli obiettivi di sicurezza del presente regolamento, secondo la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 3;
 - f) i contenuti degli schemi individuali accettabili per l'Agenzia, o su cui la Commissione ha preso una decisione positiva conformemente alla lettera e, sono pubblicati.

▼M2*Articolo 22 bis***ATM/ANS**

Per quanto riguarda gli ATM/ANS di cui all'articolo 4, paragrafo 3 *quater*, l'Agenzia:

- a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, ispezioni e controlli delle organizzazioni che certifica;
- b) rilascia e rinnova i certificati delle organizzazioni situate fuori del territorio soggetto alle disposizioni del trattato, responsabili della fornitura di servizi nello spazio aereo del territorio soggetto alle disposizioni del trattato;
- c) rilascia e rinnova i certificati per le organizzazioni che forniscono servizi paneuropei;

▼ M2

- d) modifica, sospende o revoca il relativo certificato qualora le condizioni in base alle quali era stato rilasciato non siano più soddisfatte o qualora il titolare del certificato non adempia agli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative misure di esecuzione.

*Articolo 22 ter***Certificazione dei controllori del traffico aereo**

Per quanto riguarda le persone e le organizzazioni di cui all'articolo 8 *ter*, paragrafo 1, l'Agenzia:

- a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, ispezioni e controlli delle organizzazioni che certifica e, se del caso, del relativo personale;
- b) rilascia e rinnova i certificati delle organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo situate al di fuori del territorio degli Stati membri e, se del caso, del relativo personale;
- c) modifica, sospende o revoca il relativo certificato qualora le condizioni in base a cui era stato rilasciato non siano più soddisfatte o se la persona fisica o giuridica titolare del certificato non adempie agli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative misure di esecuzione.

▼ B*Articolo 23***Operatori di paesi terzi**

1. Per quanto riguarda gli operatori di aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), impegnati in operazioni commerciali, l'Agenzia:

- a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o enti qualificati, indagini e controlli;
- b) rilascia e rinnova le autorizzazioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, salvo il caso in cui uno Stato membro svolga le funzioni e i compiti dello Stato dell'operatore rispetto a tali operatori;
- c) modifica, limita, sospende o revoca l'autorizzazione in questione, qualora le condizioni in base a cui era stata da essa rilasciata non siano più soddisfatte o se l'organizzazione interessata non adempie gli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative norme di attuazione.

2. Con riferimento agli operatori di aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), non impegnati in operazioni commerciali, l'Agenzia:

- a) riceve le dichiarazioni di cui all'articolo 9, paragrafo 3; e
- b) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o enti qualificati, la sorveglianza degli operatori da cui ha ricevuto la dichiarazione.

3. Per quanto riguarda gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), l'Agenzia rilascia le autorizzazioni ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 4, lettera a).



Articolo 24

Controllo dell'applicazione delle regole

1. L'Agenzia esegue ispezioni in materia di standardizzazione nei settori contemplati dall'articolo 1, paragrafo 1, per verificare l'applicazione, da parte delle autorità nazionali competenti, del presente regolamento e delle relative norme di attuazione e ne comunica l'esito alla Commissione stessa.
2. L'Agenzia esegue indagini concernenti le imprese per controllare l'applicazione del presente regolamento e delle relative norme di attuazione.
3. L'Agenzia valuta l'impatto dell'attuazione del presente regolamento e delle relative norme di attuazione, con riguardo agli obiettivi di cui all'articolo 2.
4. L'Agenzia è consultata e formula raccomandazioni alla Commissione riguardo all'applicazione dell'articolo 14.
5. I metodi di lavoro dell'Agenzia per svolgere i compiti di cui ai paragrafi 1, 3 e 4 sono soggetti ai requisiti da adottare secondo la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 2 e tenuto conto dei principi stabiliti agli articoli 52 e 53.

Articolo 25

Multe e sanzioni

1. Fatti salvi gli articoli 20 e 55 su richiesta dell'Agenzia la Commissione può:
 - a) imporre multe alle persone e alle imprese alle quali l'Agenzia ha rilasciato un certificato, qualora siano state violate intenzionalmente o per negligenza le disposizioni del presente regolamento e delle sue norme di attuazione;
 - b) imporre sanzioni alle persone e alle imprese alle quali l'Agenzia ha rilasciato un certificato, da calcolare a partire dalla data fissata nella decisione per obbligare le suddette persone ed imprese ad osservare le disposizioni del presente regolamento e le sue norme di attuazione.
2. Le multe e le sanzioni di cui al paragrafo 1 sono dissuasive e proporzionate sia alla gravità del caso sia alla capacità economica del detentore del certificato, tenendo in particolare conto la misura in cui la sicurezza è stata compromessa. L'importo delle sanzioni non supera il 4 % del reddito o del turnover attuale del detentore del certificato. L'importo della sanzione non supera il 2,5 % del reddito o del turnover medio giornaliero del detentore del certificato.
3. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 3, adotta la regolamentazione dettagliata per l'attuazione del presente articolo. A tale fine essa specifica in particolare:
 - a) criteri dettagliati per fissare l'importo della multa o della sanzione;
 - b) le procedura di inchiesta, le misure associate e le attività di relazione nonché le norme procedurali per assumere decisioni, incluse le disposizioni sul diritto di difesa, l'accesso alle pratiche, la rappresentanza legale, la confidenzialità e le disposizioni temporali nonché la quantificazione e la riscossione delle multe e delle sanzioni.

▼B

4. La Corte di giustizia delle Comunità europee ha giurisdizione illimitata per esaminare le decisioni mediante le quali la Commissione ha fissato una multa o una sanzione. Essa può cancellare, ridurre o aumentare la multa o sanzione imposte.
5. Le decisioni prese ai sensi del paragrafo 1 non sono di natura penale.

*Articolo 26***Ricerca**

1. L'Agenzia può predisporre e finanziare la ricerca nella misura in cui essa è strettamente connessa al miglioramento di attività nel suo settore di competenza, fermo restando il diritto comunitario.
2. L'Agenzia coordina le sue attività di ricerca e sviluppo con quelle della Commissione e degli Stati membri, in modo da garantire la coerenza reciproca delle politiche e delle azioni.
3. I risultati della ricerca finanziata dall'Agenzia sono pubblicati, a meno che quest'ultima non li classifichi come riservati.

*Articolo 27***Relazioni internazionali**

1. L'Agenzia assiste la Comunità e gli Stati membri nelle loro relazioni con paesi terzi conformemente al diritto comunitario in materia. In particolare, essa presta assistenza nell'armonizzazione delle norme e nel riconoscimento reciproco delle approvazioni che attestano la soddisfacente applicazione delle norme.
2. L'Agenzia può cooperare con le autorità aeronautiche di paesi terzi e le organizzazioni internazionali competenti nelle materie disciplinate dal presente regolamento, nell'ambito degli accordi di lavoro conclusi con questi organismi, a norma delle pertinenti disposizioni del trattato. Tali accordi devono essere approvati dalla Commissione in via preliminare.
3. L'Agenzia assiste gli Stati membri nel rispettare gli obblighi internazionali da essi assunti, in particolare nel quadro della convenzione di Chicago.

*SEZIONE II***Struttura interna***Articolo 28***Stato giuridico, ubicazione, uffici locali**

1. L'Agenzia è un organismo della Comunità. Essa è dotata di personalità giuridica.
2. L'Agenzia gode in tutti gli Stati membri della più ampia capacità giuridica riconosciuta alle persone giuridiche dalle rispettive legislazioni. In particolare può acquistare od alienare beni mobili e immobili e stare in giudizio.
3. L'Agenzia ha facoltà di istituire uffici locali negli Stati membri, se questi lo consentono.
4. L'Agenzia è rappresentata dal suo direttore esecutivo.

▼B*Articolo 29***Personale**

1. Al personale dell'Agenzia si applicano lo statuto dei funzionari delle Comunità europee, il regime applicabile agli altri agenti delle Comunità europee e le regole adottate congiuntamente dalle istituzioni delle Comunità europee per l'applicazione di detti statuto e regime, ferma restando l'applicazione dell'articolo 39 del presente regolamento ai membri della commissione di ricorso.
2. Fatto salvo l'articolo 42, i poteri conferiti dallo statuto dei funzionari e dal regime applicabile all'autorità che ha il potere di nomina sono esercitati dall'Agenzia nei confronti del suo personale.
3. Il personale dell'Agenzia è composto di un numero strettamente limitato di funzionari, effettivi o distaccati dalla Commissione o dagli Stati membri per lo svolgimento di compiti di gestione. Il rimanente personale è costituito da altri dipendenti assunti dall'Agenzia per quanto necessario all'adempimento dei suoi compiti.

*Articolo 30***Privilegi e immunità**

All'Agenzia si applica il protocollo sui privilegi e sulle immunità delle Comunità europee allegati al trattato che istituisce la Comunità europea e la Comunità europea dell'energia atomica.

*Articolo 31***Responsabilità**

1. La responsabilità contrattuale dell'Agenzia è disciplinata dalla legge applicabile al contratto in questione.
2. La Corte di giustizia delle Comunità europee è competente a giudicare in virtù di una clausola compromissoria contenuta nei contratti stipulati dall'Agenzia.
3. In materia di responsabilità extracontrattuale l'Agenzia risarcisce, secondo i principi generali comuni alle legislazioni degli Stati membri, i danni causati dai suoi servizi o dai suoi agenti nell'esercizio delle loro funzioni.
4. La Corte di giustizia delle Comunità europee è competente a conoscere delle controversie relative al risarcimento dei danni di cui al paragrafo 3.
5. La responsabilità personale degli agenti verso l'Agenzia è disciplinata dalle disposizioni dello statuto del personale o dal regime ad essi applicabile.

▼B*Articolo 32***Pubblicazione di documenti**

1. Fatte salve le decisioni prese a norma dell'articolo 290 del trattato, i seguenti documenti sono prodotti in tutte le lingue della Comunità:
 - a) l'analisi della sicurezza di cui all'articolo 15, paragrafo 4;
 - b) i pareri indirizzati alla Commissione a norma dell'articolo 19, paragrafo 1;
 - c) la relazione generale annuale e il programma di lavoro di cui all'articolo 33, paragrafo 2, lettere b) e c).
2. I servizi di traduzione necessari per il funzionamento dell'Agenzia sono forniti dal Centro di traduzione degli organismi dell'Unione europea.

*Articolo 33***Poteri del consiglio di amministrazione**

1. L'Agenzia ha un consiglio di amministrazione.
2. Il Consiglio d'amministrazione ha i seguenti poteri:
 - a) nomina il direttore esecutivo e, su proposta di quest'ultimo, i direttori a norma dell'articolo 39;
 - b) adotta la relazione annuale generale sulle attività dell'Agenzia e la trasmette al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione, alla Corte dei conti e agli Stati membri entro il 15 giugno; agendo per conto dell'Agenzia, il Parlamento europeo e il Consiglio (di seguito «l'autorità di bilancio») trasmette ogni anno all'autorità di bilancio qualsiasi informazione utile riguardante i risultati delle procedure di valutazione, in particolare informazioni relative agli effetti o alle conseguenze dei mutamenti nei compiti assegnati all'Agenzia;
 - c) adotta, entro il ►**M2** 30 novembre ◀ di ogni anno e dopo aver ricevuto il parere della Commissione, il programma di lavoro dell'Agenzia per l'anno seguente e lo trasmette al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e agli Stati membri; tale programma di lavoro è adottato nel rispetto della procedura annuale di bilancio della Comunità e del programma legislativo comunitario nei settori pertinenti della sicurezza aerea; il parere della Commissione è accluso al programma di lavoro adottato;
 - d) adotta gli orientamenti per l'assegnazione di compiti di certificazione alle autorità aeronautiche nazionali e a enti qualificati, di concerto con la Commissione;
 - e) elabora procedure relative alle decisioni del direttore esecutivo, secondo il disposto degli articoli 52 e 53;
 - f) svolge le sue funzioni riguardanti il bilancio dell'Agenzia a norma degli articoli 59, 60 e 63;
 - g) nomina i membri delle commissioni di ricorso a norma dell'articolo 41;
 - h) esercita l'autorità disciplinare sul direttore esecutivo, nonché sui direttori di concerto con il direttore esecutivo;
 - i) esprime un parere circa le misure relative ai diritti e agli oneri di cui all'articolo 64, paragrafo 1;

▼B

- j) stabilisce il proprio regolamento interno;
 - k) decide in merito ai metodi di lavoro sotto il profilo linguistico per l'Agenzia;
 - l) completa, se del caso, l'elenco dei documenti di cui all'articolo 32, paragrafo 1;
 - m) stabilisce la struttura organizzativa dell'Agenzia e adotta la politica dell'Agenzia relativa al personale.
3. Il consiglio di amministrazione può consigliare il direttore esecutivo su tutte le questioni strettamente connesse con lo sviluppo strategico della sicurezza aerea, inclusa la ricerca di cui all'articolo 26.
4. Il consiglio di amministrazione istituisce un organo consultivo delle parti interessate il cui parere preventivo è richiesto per le decisioni nelle materie di cui al paragrafo 2, lettere c), e), f) ed i). Il consiglio di amministrazione può anche decidere di consultare l'organo consultivo su altre questioni di cui ai paragrafi 2 e 3. Il consiglio di amministrazione non è vincolato al parere dell'organo consultivo.
5. Il consiglio di amministrazione può istituire organismi di lavoro che lo assistano nello svolgimento delle sue funzioni, compresi la preparazione delle sue decisioni e il monitoraggio della relativa attuazione.

*Articolo 34***Composizione del consiglio di amministrazione**

1. Il consiglio di amministrazione è composto di un rappresentante di ogni Stato membro e di un rappresentante della Commissione. I membri sono selezionati in base alla loro esperienza e impegno riconosciuti nel settore della aviazione civile, alle loro capacità ed esperienza manageriale, da utilizzare per promuovere gli obiettivi fissati nel presente regolamento. La commissione competente del Parlamento europeo ne viene conseguentemente informata.

Ciascuno Stato membro nomina un membro del consiglio di amministrazione nonché un supplente che rappresenterà il membro in caso di sua assenza. Anche la Commissione nomina un suo rappresentante e supplente. La durata del mandato è di cinque anni. Tale mandato è rinnovabile.

2. Laddove appropriato, la partecipazione di rappresentanti dei paesi terzi europei e le condizioni di tale partecipazione sono stabilite dalle disposizioni di cui all'articolo 66.

3. L'organo consultivo di cui all'articolo 33, paragrafo 4 nomina quattro dei suoi membri per partecipare in qualità di osservatori alle riunioni del consiglio d'amministrazione. Essi rappresentano il più possibile le varie opinioni espresse nell'organo consultivo. La durata del loro mandato, rinnovabile una volta, è di trenta mesi.

*Articolo 35***Presidenza del consiglio di amministrazione**

1. Il consiglio di amministrazione elegge fra i suoi membri un presidente e un vicepresidente. Il vicepresidente sostituisce il presidente in caso di impedimento di quest'ultimo a svolgere le sue funzioni.

▼B

2. La durata del mandato del presidente e del vicepresidente scade quando termina la loro rispettiva partecipazione al consiglio di amministrazione. Nel rispetto della presente disposizione, la durata del mandato del presidente e del vicepresidente è di tre anni. Il mandato è rinnovabile una volta.

*Articolo 36***Riunioni**

1. Il consiglio di amministrazione si riunisce su convocazione del presidente.
2. Il direttore esecutivo dell'Agenzia partecipa alle deliberazioni del consiglio di amministrazione.
3. Il consiglio di amministrazione tiene almeno due riunioni ordinarie all'anno. Si riunisce inoltre su iniziativa del presidente o su richiesta di almeno un terzo dei suoi membri.
4. Il consiglio di amministrazione può invitare qualsiasi persona, il cui parere possa essere interessante, a partecipare alle sue riunioni in veste di osservatore.
5. I membri del consiglio di amministrazione possono essere assistiti da consiglieri o esperti, fatte salve le disposizioni del regolamento interno.
6. L'Agenzia provvede al segretariato del consiglio di amministrazione.

*Articolo 37***Votazione**

1. Fatto salvo l'articolo 39, paragrafo 1, il consiglio di amministrazione adotta le decisioni a maggioranza di due terzi dei suoi membri. Su richiesta di un membro del consiglio di amministrazione, la decisione di cui all'articolo 33, paragrafo 2, lettera k) è adottata all'unanimità.
2. Ogni membro designato conformemente all'articolo 34, paragrafo 1 dispone di un solo voto. In assenza di un membro il suo supplente può esercitare il diritto di voto. Gli osservatori e il direttore esecutivo dell'Agenzia non hanno diritto di voto.
3. Il regolamento interno stabilisce in modo più dettagliato le disposizioni di voto, in particolare le condizioni in cui un membro può agire a nome di un altro nonché i requisiti circa il quorum, ove opportuno.

*Articolo 38***Funzioni e poteri del direttore esecutivo**

1. L'Agenzia è diretta dal suo direttore esecutivo che è completamente indipendente nell'espletamento delle sue funzioni. Nel rispetto delle competenze della Commissione e del consiglio di amministrazione il direttore esecutivo non sollecita né prende istruzioni da alcun governo o altro organismo.
2. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono invitare il direttore esecutivo a riferire sull'espletamento delle sue funzioni.

▼B

3. Il direttore esecutivo ha le funzioni e i poteri seguenti:
- a) approva le misure adottate dall’Agenzia come definito all’articolo 18 entro i limiti specificati dal presente regolamento, dalle relative regole d’attuazione e da qualsiasi legge applicabile;
 - b) decide in merito a ispezioni e indagini conformemente a quanto previsto dagli articoli 54 e 55;
 - c) assegna compiti di certificazione alle autorità aeronautiche nazionali o a enti qualificati, sulla base degli orientamenti decisi dal consiglio di amministrazione;
 - d) assicura qualsiasi funzione internazionale e cooperazione tecnica con paesi terzi ai sensi dell’articolo 27;
 - e) prende tutte le iniziative opportune, comprese l’adozione di istruzioni amministrative interne e la pubblicazione di comunicazioni, per garantire il funzionamento dell’Agenzia, secondo il disposto del presente regolamento;
 - f) prepara ogni anno un progetto di relazione generale che sottopone al consiglio di amministrazione;
 - g) esercita nei confronti del personale dell’Agenzia le competenze di cui all’articolo 29, paragrafo 2;
 - h) elabora il preventivo delle entrate e delle spese dell’Agenzia a norma dell’articolo 59 ed esegue il bilancio sulla base dell’articolo 60;
 - i) delega i suoi poteri ad altri membri del personale dell’Agenzia, nel rispetto delle regole da adottare secondo la procedura consultiva di cui all’articolo 65, paragrafo 2;
 - j) con il consenso del consiglio di amministrazione decide l’istituzione di uffici locali negli Stati membri a norma dell’articolo 28, paragrafo 3;
 - k) prepara e attua il programma di lavoro annuale;
 - l) risponde alle richieste di assistenza della Commissione.

*Articolo 39***Nomina di alti funzionari**

1. Il direttore esecutivo è nominato in base al merito, alle competenze professionali documentate nonché all’esperienza pertinente in materia di aviazione civile. Il direttore esecutivo è nominato o revocato dal consiglio di amministrazione su proposta della Commissione. Il consiglio di amministrazione decide con la maggioranza dei tre quarti dei suoi membri. Prima della nomina, il candidato prescelto dal consiglio di amministrazione può essere invitato a rendere una dichiarazione dinanzi alla/e commissione/i competente/i del Parlamento europeo e a rispondere alle domande dei membri di tale/i commissione/i.
2. Il direttore esecutivo può farsi assistere da uno o più direttori. In caso di assenza o impedimento del direttore esecutivo, uno dei direttori ne fa le veci.
3. I direttori dell’Agenzia sono nominati, sulla base delle competenze professionali pertinenti in materia di aviazione civile. I direttori sono nominati o revocati dal consiglio di amministrazione, su proposta del direttore esecutivo.
4. Il mandato del direttore esecutivo e dei direttori è di cinque anni. Il mandato dei direttori è rinnovabile mentre il mandato del direttore esecutivo è rinnovabile una sola volta.

▼B*Articolo 40***Poteri delle commissioni di ricorso**

1. Sono istituite una o più commissioni di ricorso presso l'Agenzia.
2. La commissione o le commissioni di ricorso decidono sui ricorsi avverso le decisioni di cui all'articolo 44.
3. La commissione o le commissioni di ricorso si riuniscono quando necessario. Il numero delle commissioni e la ripartizione del lavoro sono decisi dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 3.

*Articolo 41***Composizione delle commissioni di ricorso**

1. Una commissione di ricorso è composta di un presidente e altri due membri.
2. Il presidente e gli altri membri sono rappresentati in loro assenza da supplenti.
3. Il presidente, gli altri membri e i supplenti sono scelti dal consiglio di amministrazione da un elenco di persone qualificate adottato dalla Commissione.
4. Qualora la commissione di ricorso ne ravvisi la necessità per la natura stessa del ricorso, essa può avvalersi di altri due membri scelti a tal fine dall'elenco di cui al paragrafo 3.
5. Le qualifiche richieste per i membri di ciascuna commissione, i poteri di ciascun membro nella fase preparatoria delle decisioni e le modalità di voto sono decise dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 3.

*Articolo 42***Membri della commissione di ricorso**

1. Il mandato dei membri della commissione di ricorso, compresi il presidente e i supplenti, è di cinque anni. Tale mandato è rinnovabile.
2. I membri della commissione di ricorso sono indipendenti. Nelle loro decisioni non sono vincolati da alcuna istruzione.
3. I membri della commissione di ricorso non possono esercitare altre funzioni in seno all'Agenzia. I membri della commissione di ricorso possono essere impiegati a tempo parziale.
4. Durante il loro mandato i membri della commissione di ricorso possono essere esonerati dalle loro funzioni o rimossi dall'elenco dei candidati idonei solo per motivi gravi e se la Commissione decide in tal senso previo parere del consiglio di amministrazione.

▼B*Articolo 43***Esclusione e riconsazione**

1. I membri della commissione di ricorso non possono partecipare al procedimento se vi hanno un interesse personale, se vi sono precedentemente intervenuti in veste di rappresentanti di una delle parti, o se hanno partecipato alla decisione impugnata.
2. Se, per uno dei motivi di cui al paragrafo 1 o per qualsivoglia altro motivo, un membro della commissione di ricorso ritiene di doversi astenere dal partecipare ad un procedimento di ricorso, ne informa la commissione stessa.
3. I membri della commissione di ricorso possono essere riconsati da una delle parti del procedimento per uno dei motivi di cui al paragrafo 1 ovvero per sospetta parzialità. La riconsazione non è ammessa qualora una delle parti nel procedimento di ricorso abbia compiuto atti procedurali pur essendo a conoscenza del motivo della riconsazione. La riconsazione non può fondarsi sulla nazionalità dei membri.
4. Nei casi di cui ai paragrafi 2 e 3, le commissioni di ricorso decidono come procedere senza la partecipazione del membro interessato. Ai fini della decisione, il membro interessato è sostituito dal suo supplente.

*Articolo 44***Decisioni soggette a ricorso****▼M2**

1. È ammesso il ricorso contro le decisioni prese dall'Agenzia in applicazione degli articoli 20, 21, 22, 22 *bis*, 22 *ter*, 23, dell'articolo 55 e dell'articolo 64.

▼B

2. Il ricorso proposto conformemente al paragrafo 1, non ha effetto sospensivo. L'Agenzia può tuttavia sospendere l'esecuzione della decisione impugnata se ritiene che le circostanze lo consentano.
3. Un ricorso contro una decisione che non conclude il procedimento nei confronti di una delle parti può essere proposto solo in connessione con un ricorso contro la decisione finale, a meno che la decisione stessa preveda un ricorso autonomo.

*Articolo 45***Legittimazione a presentare ricorso**

Qualsiasi persona fisica o giuridica può proporre un ricorso contro una decisione presa nei suoi confronti e contro una decisione che, pur apparendo come una decisione presa nei confronti di un'altra persona, la riguardi direttamente ed individualmente. Le parti del procedimento possono essere parti del procedimento di ricorso.

▼B*Articolo 46***Termini di decadenza e forma**

Il ricorso, insieme alla memoria contenente i motivi, è presentato per iscritto all'Agenzia entro due mesi a decorrere dal giorno della notifica della misura alla persona interessata o, in assenza di tale notifica, dal giorno in cui tale persona ne ha avuto conoscenza.

*Articolo 47***Revisione precontenziosa**

1. Se il direttore esecutivo ritiene il ricorso ammissibile e fondato, esso rettifica la decisione. Questa disposizione non si applica quando il procedimento si svolge tra il ricorrente ed un'altra parte.

2. Se la decisione non è rettificata entro un mese dal ricevimento della memoria contenente i motivi di ricorso, l'Agenzia decide senza indugio se sospendere l'applicazione della decisione, a norma dell'articolo 44, paragrafo 2, seconda frase e deferisce il ricorso in oggetto alla commissione di ricorso.

*Articolo 48***Esame dei ricorsi**

1. Se il ricorso è ammissibile, la commissione di ricorso ne esamina la fondatezza.

2. Nell'esaminare il ricorso ai sensi del paragrafo 1, la commissione di ricorso agisce rapidamente. Ogniqualvolta sia necessario, invita le parti a presentare, entro un termine determinato, le osservazioni sulle notificazioni trasmesse o sulle comunicazioni provenienti dalle altre parti del procedimento di ricorso. Dette parti possono presentare osservazioni orali.

*Articolo 49***Decisioni sul ricorso**

La commissione di ricorso può esercitare le attribuzioni di competenza dell'Agenzia o deferire la causa all'organo competente dell'Agenzia. Quest'ultimo è vincolato dalla decisione della commissione di ricorso.

*Articolo 50***Ricorso dinanzi alla Corte di giustizia**

1. È possibile presentare ricorsi alla Corte di giustizia delle Comunità europee per l'annullamento di atti dell'Agenzia che sono giuridicamente vincolanti per terzi, ricorsi per omissione e per danni provocati dall'Agenzia nello svolgimento delle sue attività.

▼M2

2. I ricorsi diretti all'annullamento delle decisioni prese dall'Agenzia in applicazione degli articoli 20, 21, 22, 22 *bis*, 22 *ter*, 23, dell'articolo 55 o dell'articolo 64 possono essere proposti dinanzi alla Corte di giustizia delle Comunità europee solo dopo che siano state esperite tutte le possibili procedure di ricorso all'interno dell'Agenzia.

▼B

3. L'Agenzia adotta tutti i provvedimenti necessari per conformarsi alla sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee.

*Articolo 51***Ricorso diretto**

Gli Stati membri e le istituzioni comunitarie possono proporre un ricorso diretto dinanzi alla Corte di giustizia delle Comunità europee avverso le decisioni dell'Agenzia.

*SEZIONE III***Metodi di lavoro***Articolo 52***Procedure di elaborazione di pareri, specifiche di certificazione e materiale esplicativo**

1. ► **M2** Dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, il consiglio di amministrazione stabilisce senza indugio procedure trasparenti per l'emanazione dei pareri, delle specifiche di certificazione, dei metodi accettabili di rispondenza e del materiale esplicativo di cui all'articolo 18, lettere a) e c). ◀

Dette procedure si conformano a quanto segue:

- a) attingono alle competenze disponibili presso le autorità aeronautiche di regolamentazione degli Stati membri;
- b) ogniqualvolta necessario, fanno partecipare esperti del ramo delle parti interessate;
- c) garantiscono che l'Agenzia renda pubblici i documenti ed effettui ampie consultazioni delle parti interessate secondo un calendario e una procedura che comprenda l'obbligo per l'Agenzia di rispondere per iscritto al processo di consultazione.

▼M2

2. Quando elabora, a norma dell'articolo 19, pareri, specifiche di certificazione, mezzi accettabili di rispondenza e materiale esplicativo che gli Stati membri devono applicare, l'Agenzia stabilisce una procedura di consultazione degli Stati membri. A tal fine essa può creare un gruppo di lavoro per il quale ciascuno Stato membro ha diritto di designare un esperto.

▼B

3. Le misure di cui all'articolo 18, lettere a) e c) e le procedure stabilite in applicazione del paragrafo 1, del presente articolo sono pubblicate in una pubblicazione ufficiale dell'Agenzia.

4. Sono stabilite procedure speciali concernenti le misure immediate che l'Agenzia deve prendere per reagire a problemi di sicurezza e informare le parti interessate delle misure che esse debbono adottare.

*Articolo 53***Procedura per l'adozione di decisioni**

1. Il consiglio di amministrazione stabilisce procedure trasparenti per l'adozione delle decisioni individuali, previste dall'articolo 18, lettera d).

▼B

Dette procedure:

- a) garantiscono l'audizione della persona fisica o giuridica destinataria della decisione e di qualsiasi altra parte interessata direttamente e individualmente;
 - b) predispongono la notificazione della decisione alla persona fisica o giuridica e la relativa pubblicazione;
 - c) predispongono l'informazione della persona fisica o giuridica cui è indirizzata la decisione, e qualsiasi altra parte del procedimento, dei mezzi di tutela di cui dispone in forza del presente regolamento;
 - d) garantiscono che la decisione sia motivata.
2. Il consiglio di amministrazione stabilisce procedure che specificano le condizioni di notificazione delle decisioni, nel rispetto del procedimento di ricorso.
 3. Sono stabilite procedure speciali concernenti le misure immediate che l'Agenzia deve prendere per reagire a problemi di sicurezza e informare le parti interessate delle misure che esse debbono prendere.

Articolo 54

Ispezioni concernenti gli Stati membri

1. Nel rispetto delle competenze di esecuzione conferite dal trattato alla Commissione, l'Agenzia assiste la Commissione nel controllo dell'applicazione del presente regolamento e delle relative norme di attuazione, effettuando ispezioni in materia di standardizzazione presso le autorità competenti negli Stati membri come specificato all'articolo 24, paragrafo 1. A tal fine i funzionari autorizzati dal presente regolamento e quelli distaccati dalle autorità nazionali che partecipano a tali ispezioni hanno il potere, nel rispetto delle disposizioni giuridiche dello Stato membro interessato, di:
 - a) esaminare registri, dati, procedure e qualsiasi altro materiale pertinente per il raggiungimento di livelli di sicurezza aerea conformi al presente regolamento;
 - b) ottenere copia o estratti da tali registri, dati, procedure e altro materiale;
 - c) chiedere chiarimenti a voce sul posto;
 - d) accedere a qualsiasi locale, terreno o mezzo di trasporto pertinente.
2. I funzionari dell'Agenzia autorizzati ad effettuare le ispezioni di cui al paragrafo 1, esercitano i loro poteri dietro esibizione di un'autorizzazione scritta che indichi l'oggetto e le finalità dell'ispezione e la data in cui essa ha inizio. L'Agenzia informa con debito anticipo lo Stato membro interessato dell'ispezione e dell'identità dei funzionari autorizzati.
3. Lo Stato membro interessato si sottopone alle ispezioni e garantisce che anche gli organismi o le persone interessate vi si sottopongano.
4. Se un'ispezione effettuata a norma del presente articolo comporta l'ispezione di un'impresa o di un'associazione di imprese si applicano le disposizioni dell'articolo 55. Se un'impresa si oppone a tale ispezione, lo Stato membro interessato fornisce ai funzionari autorizzati dall'Agenzia l'assistenza necessaria ai fini dell'ispezione.

▼B

5. Le relazioni stese in applicazione del presente articolo sono messe a disposizione nella o nelle lingue ufficiali dello Stato membro in cui è stata effettuata l'ispezione.

*Articolo 55***Indagini concernenti imprese**

1. ►**M2** L'Agenzia può, direttamente o attraverso le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, effettuare tutte le indagini necessarie concernenti imprese in applicazione dell'articolo 7, degli articoli 20, 21, 22, 22 *bis*, 22 *ter*, 23 e dell'articolo 24, paragrafo 2. ◀ Tali indagini sono effettuate nel rispetto delle disposizioni legali vigenti negli Stati membri in cui vengono svolte. A tal fine le persone autorizzate ai sensi del presente regolamento dispongono dei seguenti poteri:

- a) esaminare registri, dati, procedure e qualsiasi altro materiale pertinente per l'esecuzione dei compiti dell'Agenzia;
- b) ottenere copia o estratti da tali registri, dati, procedure e altro materiale;
- c) chiedere chiarimenti a voce sul posto;
- d) accedere a locali, terreni o mezzi di trasporto delle imprese di interesse per l'indagine;
- e) effettuare ispezioni dell'aeromobile in cooperazione con gli Stati membri.

2. Le persone autorizzate allo svolgimento delle indagini di cui al paragrafo 1 esercitano i loro poteri dietro esibizione di un'autorizzazione scritta che specifichi l'oggetto e le finalità dell'indagine.

3. L'Agenzia informa con debito anticipo lo Stato membro sul cui territorio si deve svolgere l'indagine, dello svolgimento della stessa e dell'identità delle persone autorizzate. Le autorità dello Stato membro interessato, su richiesta dell'Agenzia, assistono le persone autorizzate nello svolgimento dei loro compiti.

*Articolo 56***Programma di lavoro annuale**

Il programma di lavoro annuale mira a promuovere il costante miglioramento della sicurezza aerea europea e deve rispettare gli obiettivi, i mandati e i compiti dell'Agenzia di cui al presente regolamento. Indica chiaramente quali mandati e compiti dell'Agenzia sono stati aggiunti, modificati o soppressi rispetto all'anno precedente.

La presentazione del programma di lavoro annuale è basata sulla metodologia usata dalla Commissione nel quadro della «gestione per attività» (Activity Based Management).

*Articolo 57***Relazione generale annuale**

La relazione generale annuale illustra il modo in cui l'Agenzia ha attuato il suo programma di lavoro annuale. Indica chiaramente quali mandati e compiti dell'Agenzia sono stati aggiunti, modificati o soppressi rispetto all'anno precedente.

▼B

La relazione indica le attività svolte dall'Agenzia e valuta i risultati conseguiti rispetto agli obiettivi fissati e al calendario stabilito, i rischi associati alle operazioni effettuate, nonché l'impiego delle risorse e il funzionamento generale dell'Agenzia.

*Articolo 58***Trasparenza e comunicazione**

1. Ai documenti detenuti dall'Agenzia si applica il regolamento (CE) n. 1049/2001.
2. L'Agenzia può comunicare informazioni di propria iniziativa nell'ambito dei settori contemplati dal suo mandato. In particolare fa sì che, oltre alla pubblicazione menzionata all'articolo 52, paragrafo 3, il pubblico e qualsiasi parte interessata possano disporre rapidamente di informazioni obiettive, affidabili e facilmente comprensibili riguardanti la sua attività.
3. Ogni persona fisica o giuridica ha il diritto di comunicare per iscritto con l'Agenzia in una delle lingue di cui all'articolo 314 del trattato e ha il diritto di ricevere una risposta nella stessa lingua.
4. Le informazioni rilevate dall'Agenzia in applicazione del presente regolamento sono soggette al regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati ⁽¹⁾.

*SEZIONE IV***Disposizioni finanziarie***Articolo 59***Bilancio**

1. Le entrate dell'Agenzia sono costituite da quanto segue:
 - a) un contributo della Comunità;
 - b) un contributo di paesi terzi europei con cui la Comunità abbia concluso gli accordi di cui all'articolo 66;
 - c) i diritti versati dai richiedenti e i titolari di certificati e certificazioni rilasciate dall'Agenzia;
 - d) oneri per pubblicazioni, corsi di formazione e altri servizi prestati dall'Agenzia; e
 - e) eventuali contributi finanziari volontari di Stati membri, paesi terzi o altri enti, a condizione che detti contributi non compromettano l'indipendenza e l'imparzialità dell'Agenzia.
2. Le spese dell'Agenzia comprendono le spese di personale, amministrative, di infrastruttura e d'esercizio.
3. Le entrate e le spese devono risultare in pareggio.
4. I bilanci regolamentari e le tasse fissate e riscosse per le attività di certificazione sono trattati separatamente nel bilancio dell'Agenzia.

⁽¹⁾ GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.

▼B

5. Ogni anno il consiglio di amministrazione presenta, sulla base di un progetto di stato di previsione delle entrate e delle spese, lo stato di previsione delle entrate e delle spese dell'Agenzia per l'esercizio successivo.

6. Entro il 31 marzo lo stato di previsione di cui al paragrafo 4, che comprende un progetto di tabella dell'organico e un programma di lavoro provvisorio, è trasmesso dal consiglio di amministrazione alla Commissione e agli Stati con i quali la Comunità ha concluso accordi di cui all'articolo 66.

7. Lo stato di previsione è trasmesso dalla Commissione all'autorità di bilancio unitamente al progetto preliminare di bilancio generale dell'Unione europea.

8. Sulla base dello stato di previsione, la Commissione iscrive nel progetto preliminare di bilancio generale dell'Unione europea le stime che ritiene necessarie per quanto concerne la tabella dell'organico e l'importo della sovvenzione a carico del bilancio generale, e lo trasmette all'autorità di bilancio a norma dell'articolo 272 del trattato.

9. L'autorità di bilancio autorizza gli stanziamenti a titolo della sovvenzione destinata all'Agenzia. L'autorità di bilancio adotta la tabella dell'organico dell'Agenzia.

10. Il bilancio è adottato dal consiglio di amministrazione. Esso diventa definitivo dopo l'adozione definitiva del bilancio generale dell'Unione europea. Se necessario, esso è adeguato di conseguenza.

11. Il consiglio di amministrazione comunica quanto prima all'autorità di bilancio la sua intenzione di realizzare qualsiasi progetto che possa avere incidenze finanziarie significative sul finanziamento del bilancio, in particolare i progetti di natura immobiliare, quali l'affitto o l'acquisto di edifici. Esso ne informa la Commissione.

Qualora un ramo dell'autorità di bilancio comunichi che intende emettere un parere, lo trasmette al consiglio di amministrazione entro sei settimane dalla notifica del progetto.

*Articolo 60***Esecuzione e controllo del bilancio**

1. Il direttore esecutivo cura l'esecuzione del bilancio dell'Agenzia.

2. Al più tardi il 1° marzo successivo alla chiusura dell'esercizio, il contabile dell'Agenzia comunica i conti provvisori, insieme alla relazione sulla gestione finanziaria e di bilancio dell'esercizio, al contabile della Commissione, il quale procede al consolidamento dei conti provvisori delle istituzioni e degli organismi decentrati ai sensi dell'articolo 128 del regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2002 del Consiglio, del 25 giugno 2002, sul regolamento finanziario applicabile al bilancio generale delle Comunità europee ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ GU L 248 del 16.9.2002, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 1525/2007 (GU L 343 del 27.12.2007, pag. 9).

▼B

3. Al più tardi il 31 marzo successivo alla chiusura dell'esercizio, il contabile della Commissione trasmette i conti provvisori dell'Agenzia, insieme alla relazione sulla gestione finanziaria e di bilancio dell'esercizio, alla Corte dei conti. La relazione sulla gestione finanziaria e di bilancio dell'esercizio è trasmessa anche al Parlamento europeo e al Consiglio.

4. A norma dell'articolo 129 del regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2002, al ricevimento delle osservazioni formulate dalla Corte dei conti in merito ai conti provvisori dell'Agenzia il direttore esecutivo stabilisce i conti definitivi dell'Agenzia, sotto la propria responsabilità, e li trasmette per parere al consiglio di amministrazione.

5. Il consiglio di amministrazione formula un parere sui conti definitivi dell'Agenzia.

6. Al più tardi il 1° luglio successivo alla chiusura dell'esercizio, il direttore esecutivo trasmette i conti definitivi, accompagnati dal parere del consiglio di amministrazione, al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e alla Corte dei conti.

7. I conti definitivi vengono pubblicati.

8. Al più tardi il 30 settembre, il direttore esecutivo invia alla Corte dei conti una risposta alle osservazioni di quest'ultima. Trasmette tale risposta anche al consiglio di amministrazione.

9. Il direttore esecutivo presenta al Parlamento europeo, su richiesta di quest'ultimo, tutte le informazioni necessarie al corretto svolgimento della procedura di scarico per l'esercizio in oggetto conformemente ai termini previsti dall'articolo 146, paragrafo 3 del regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2002.

10. Il Parlamento europeo, su raccomandazione del Consiglio che delibera a maggioranza qualificata, dà scarico al direttore esecutivo, entro il 30 aprile dell'anno N + 2, dell'esecuzione del bilancio dell'esercizio N.

*Articolo 61***Lotta antifrode**

1. Nella lotta contro la frode, la corruzione ed altre attività illegali si applicano senza limitazioni le disposizioni del regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) ⁽¹⁾.

2. L'Agenzia aderisce all'accordo interistituzionale tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione delle Comunità europee del 25 maggio 1999, relativo alle indagini interne dell'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) ⁽²⁾, e adotta immediatamente le disposizioni corrispondenti valide per il suo personale.

3. Le decisioni in materia di finanziamento, nonché gli accordi e gli strumenti di esecuzione che ne conseguono, prevedono espressamente la possibilità che la Corte dei conti e l'OLAF effettuino, se del caso, controlli sul posto dei beneficiari delle risorse dell'Agenzia nonché sugli agenti responsabili della loro allocazione.

⁽¹⁾ GU L 136 del 31.5.1999, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 136 del 31.5.1999, pag. 15.

▼B*Articolo 62***Valutazione**

1. Entro tre anni dalla data in cui l'Agenzia ha assunto le proprie funzioni, e in seguito ogni cinque anni, il consiglio di amministrazione commissiona una valutazione esterna indipendente dell'attuazione del presente regolamento.
2. La valutazione esamina il modo in cui l'Agenzia ottempera efficacemente ai suoi compiti. La valutazione è volta inoltre a stabilire quale impatto il presente regolamento, l'Agenzia ed i suoi metodi di lavoro hanno avuto nel garantire un elevato livello di sicurezza dell'aviazione civile. La valutazione tiene conto del punto di vista delle parti interessate, a livello sia comunitario che nazionale.
3. I risultati sono comunicati al consiglio di amministrazione, che presenta alla Commissione raccomandazioni in merito alle possibili modifiche da apportare al presente regolamento, all'Agenzia ed ai suoi metodi di lavoro, la quale a sua volta può trasmetterle, corredate del suo parere e delle proposte appropriate, al Parlamento europeo e al Consiglio. A tali raccomandazioni, se del caso, è allegato un piano d'azione corredato di un calendario. Sia i risultati che le raccomandazioni della valutazione sono pubblicati.

*Articolo 63***Disposizioni finanziarie**

Il regolamento finanziario applicabile all'Agenzia è adottato dal consiglio di amministrazione previa consultazione della Commissione. Può discostarsi dal regolamento (CE, Euratom) n. 2343/2002 della Commissione, del 19 novembre 2002, che reca regolamento finanziario quadro degli organismi di cui all'articolo 185 del regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2002 del Consiglio che stabilisce il regolamento finanziario applicabile al bilancio generale delle Comunità europee ⁽¹⁾, solo se lo richiedono le esigenze specifiche di funzionamento dell'Agenzia e previo accordo della Commissione.

*Articolo 64***Diritti e oneri**

1. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, integrandolo con nuovi elementi, relative ai diritti e agli oneri, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 4.
2. La Commissione consulta il consiglio di amministrazione sul progetto delle misure di cui al paragrafo 1.
3. Le misure di cui al paragrafo 1, fissano in particolare le prestazioni per le quali i diritti e gli oneri sono dovuti a norma dell'articolo 59, paragrafo 1, lettere c), e d), l'importo degli stessi e le modalità di riscossione.
4. Sono riscossi diritti e oneri per:
 - a) il rilascio e il rinnovo di certificati nonché le correlate funzioni di sorveglianza continua;
 - b) la fornitura di servizi; essi rispecchiano i costi effettivi di ciascuna prestazione;

⁽¹⁾ GU L 357 del 31.12.2002, pag. 72.

▼B

c) il trattamento dei ricorsi.

I diritti e gli oneri sono espressi e riscossi in euro.

5. L'importo dei diritti e degli oneri è determinato ad un livello che assicuri entrate di massima sufficienti a coprire l'intero costo dei servizi forniti. Tali diritti e oneri, compresi quelli riscossi nel 2007, sono entrate attribuite all'Agenzia.

CAPO IV

DISPOSIZIONI FINALI

*Articolo 65***Comitato**

1. La Commissione è assistita da un comitato.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato a un mese.

4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.
5. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4 e 5, lettera b), e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

I termini fissati all'articolo 5 *bis*, paragrafo 3, lettera c), paragrafo 4, lettere b) ed e), della decisione 1999/468/CE sono di venti giorni.

6. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 *bis*, paragrafi 1, 2, 4, 5, lettera b), e il paragrafo 6, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.
7. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 6 della decisione 1999/468/CE.

Prima di adottare la sua decisione, la Commissione consulta il comitato di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

Il periodo di cui all'articolo 6, lettera b), della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

Quando una decisione della Commissione è deferita al Consiglio da uno Stato membro, il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può prendere una decisione diversa entro un termine di tre mesi.

▼M2*Articolo 65 bis***Modifiche**

In conformità delle disposizioni del trattato, la Commissione propone di modificare i regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 tenendo conto delle prescrizioni del presente regolamento.



Articolo 66

Partecipazione di paesi terzi europei

L'Agenzia è aperta alla partecipazione di paesi terzi europei che sono parti contraenti della convenzione di Chicago e che hanno stipulato con la Comunità europea accordi in virtù dei quali hanno adottato e applicano il diritto comunitario nella materia disciplinata dal presente regolamento e dalle relative norme di attuazione.

Nell'ambito delle pertinenti disposizioni di tali accordi, sono elaborate modalità che specificano, fra l'altro, la natura, l'estensione e le modalità di partecipazione di questi paesi ai lavori dell'Agenzia, comprese le disposizioni sui contributi finanziari e sul personale.

Articolo 67

Inizio dell'attività dell'Agenzia

1. L'Agenzia assume i compiti di certificazione che le incombono in forza dell'articolo 20 a decorrere dal 28 settembre 2003. Sino a tale data gli Stati membri continuano ad attuare le disposizioni legislative e regolamentari applicabili.

2. Durante un ulteriore periodo transitorio di 42 mesi successivi alla data di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono continuare a rilasciare i certificati e le approvazioni in deroga agli articoli 5, 6, 12 e 20 alle condizioni specificate dalla Commissione nelle misure adottate per la loro applicazione. Quando gli Stati membri rilasciano in tale contesto certificati sulla base di certificati rilasciati da paesi terzi, le misure adottate dalla Commissione tengono debitamente conto dei principi di cui all'articolo 12, paragrafo 2, lettere b) e c).

Articolo 68

Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono sanzioni in caso di violazione del presente regolamento e delle relative norme di attuazione. Tali sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

Articolo 69

Abrogazioni

1. Il regolamento (CE) n. 1592/2002 è abrogato, fatto salvo il secondo comma 2.

I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tabella di corrispondenza di cui all'allegato VI.

2. La direttiva 91/670/CEE del Consiglio è abrogata a decorrere dalla data di entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 7, paragrafo 6.

3. L'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 è soppresso a decorrere dalla data di entrata in vigore delle corrispondenti misure di cui all'articolo 8, paragrafo 5.

▼B

4. Le disposizioni dell'articolo 11 si applicano a prodotti, parti, pertinenze, organizzazioni e persone che sono stati certificati, o la cui certificazione è stata riconosciuta, conformemente alle disposizioni degli atti di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo.

5. La direttiva 2004/36/CE è abrogata a decorrere dalla data di entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 10, paragrafo 5 del presente regolamento e fatte salve le norme di attuazione di cui all'articolo 8, paragrafo 2 della suddetta direttiva.

*Articolo 70***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Gli articoli 5, 6, 7, 8, 9 e 10 si applicano a decorrere dalle date specificate nelle rispettive norme di attuazione ma non oltre l'8 aprile 2012.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.



ALLEGATO I

Requisiti essenziali in materia di aeronavigabilità di cui all'articolo 5

1. *Integrità del prodotto: deve essere garantita l'integrità del prodotto in tutte le condizioni di volo previste per la vita operativa dell'aeromobile. La conformità a tutte le prescrizioni deve essere certificata da una valutazione o analisi corredate, se necessario, da prove.*
- 1.a. Strutture e materiali: l'integrità della struttura deve essere garantita con un adeguato margine di sicurezza per l'intero involuppo operativo dell'aeromobile, compreso il sistema di propulsione, e mantenuta per la vita operativa dell'aeromobile.
 - 1.a.1. Tutte le parti dell'aeromobile, il cui mancato funzionamento potrebbe ridurre l'integrità della struttura, devono soddisfare le seguenti condizioni senza deformazioni pericolose o avarie. Ciò comprende tutti gli elementi aventi massa significativa e i rispettivi sistemi di vincolo.
 - 1.a.1.a. Sono considerate tutte le combinazioni di carico che possono verificarsi, entro i limiti dei pesi, dell'esecuzione del baricentro, dell'involuppo operativo e della vita operativa dell'aeromobile e con adeguato margine di sicurezza. Ciò include carichi dovuti a raffiche, manovre, pressurizzazione, superfici mobili, sistemi di controllo e propulsione sia in volo che a terra.
 - 1.a.1.b. Sono considerati i carichi e le eventuali avarie causate da atterraggi di emergenza sia terrestri che sull'acqua.
 - 1.a.1.c. Nella risposta strutturale a questi carichi sono compresi tutti gli effetti dinamici.
 - 1.a.2. L'aeromobile deve essere esente da qualsiasi instabilità aeroelastica e vibrazione eccessiva.
 - 1.a.3. La fabbricazione, i procedimenti e i materiali utilizzati per la costruzione dell'aeromobile devono dar luogo a proprietà strutturali note e riproducibili. Si deve tener conto di qualsiasi modifica delle prestazioni dei materiali collegata con l'ambiente operativo.
 - 1.a.4. Gli effetti di carichi ciclici, degrado ambientale, fonte puntuale e accidentale di danneggiamento non devono ridurre l'integrità della struttura al di sotto di un livello di forza residua accettabile. Sono predisposte tutte le istruzioni necessarie per garantire a questo proposito l'aeronavigabilità continua.
- 1.b. Propulsione: l'integrità del sistema di propulsione (cioè del motore e, se del caso, dell'elica) deve essere dimostrata per l'intero involuppo operativo del sistema di propulsione e deve essere mantenuta per tutta la vita operativa del sistema stesso.
 - 1.b.1. Il sistema di propulsione deve produrre, entro i limiti dichiarati, la spinta o la potenza necessarie in tutte le condizioni di volo richieste, tenuto conto degli effetti e delle condizioni ambientali.
 - 1.b.2. Il processo di fabbricazione ed i materiali utilizzati nella costruzione del sistema di propulsione devono dar luogo ad un comportamento strutturale noto e riproducibile. Si deve tener conto di qualsiasi modifica delle prestazioni dei materiali collegata con l'ambiente operativo.
 - 1.b.3. Gli effetti di carichi ciclici, degrado ambientale e operativo e altre avarie eventuali delle parti non devono ridurre l'integrità del sistema di propulsione al di sotto di un livello accettabile. Sono predisposte tutte le istruzioni necessarie per garantire a questo proposito l'aeronavigabilità continua.

▼B

- 1.b.4. Sono predisposte tutte le istruzioni, informazioni e prescrizioni necessarie per l'interfaccia sicura e corretta tra sistema di propulsione e aeromobile.
- 1.c. Impianti e equipaggiamento
 - 1.c.1. L'aeromobile non deve avere caratteristiche o dettagli di progettazione che l'esperienza indica essere pericolosi.
 - 1.c.2. L'aeromobile, compresi gli impianti, l'equipaggiamento e le pertinenze necessarie per la certificazione del tipo, o richieste dalle norme operative, deve funzionare come previsto alle condizioni d'impiego prevedibili per l'intero inviluppo operativo dell'aeromobile stesso, con un sufficiente margine di sicurezza, tenuto conto dell'ambiente operativo degli impianti, dell'equipaggiamento o della pertinenza. Altri impianti, equipaggiamento e pertinenze non necessarie per la certificazione del tipo o non richieste dalle norme operative, indipendentemente dal loro corretto funzionamento, non devono ridurre la sicurezza e non devono ostacolare il corretto funzionamento di qualsiasi altro impianto, equipaggiamento o pertinenza. Gli impianti, l'equipaggiamento e le pertinenze devono poter essere messi in funzione senza richiedere abilità o vigore eccezionali.
 - 1.c.3. Gli impianti, equipaggiamento e pertinenze dell'aeromobile, singolarmente presi e in relazione reciproca, devono essere progettati in modo che una condizione di avaria catastrofica non possa risultare da un'unica avaria, a meno che non ne sia provata l'estrema improbabilità, e deve esistere una relazione inversa tra la probabilità di una condizione di avaria e la gravità del suo effetto sull'aeromobile e i suoi occupanti. Per il criterio dell'unica avaria di cui sopra, si accetta che sia tenuto il debito conto delle dimensioni e dell'ampia configurazione dell'aeromobile e che in tal modo si possa essere dispensati dal rispetto del criterio dell'unica avaria per talune parti e sistemi di elicotteri e piccoli aerei.
 - 1.c.4. Le informazioni necessarie per lo svolgimento sicuro del volo e le informazioni sulle condizioni suscettibili di compromettere la sicurezza devono essere fornite all'equipaggio, o al personale incaricato della manutenzione, ove opportuno, in modo chiaro, coerente e non ambiguo. Gli impianti, l'equipaggiamento e i dispositivi di comando, comprese indicazioni e annunci, devono essere progettati e disposti in modo da ridurre al minimo gli errori che potrebbero contribuire a creare situazioni di pericolo.
 - 1.c.5. Devono essere prese le necessarie precauzioni nella progettazione per ridurre al minimo i rischi per l'aeromobile e gli occupanti derivanti da minacce ragionevolmente prevedibili, sia all'esterno che all'interno dell'aeromobile, ivi compresa la protezione contro la possibilità di un'avaria importante, o rottura di una pertinenza dell'aeromobile.
- 1.d. Aeronavigabilità continua
 - 1.d.1. Sono stabilite istruzioni per l'aeronavigabilità continua per garantire che lo standard di aeronavigabilità dell'aeromobile previsto dalla certificazione del tipo sia mantenuto durante tutta la vita operativa dell'aeromobile stesso.
 - 1.d.2. Devono essere forniti i mezzi per l'ispezione, regolazione, lubrificazione, rimozione o sostituzione di parti e pertinenze, necessarie per l'aeronavigabilità continua.
 - 1.d.3. Le istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità devono essere sotto forma di manuale, o manuali, a seconda della quantità di dati da fornire. I manuali devono comprendere manutenzione e istruzioni per le riparazioni, informazioni sull'assistenza, procedure da seguire in caso di non corretto funzionamento e procedure di ispezione, in un formato che fornisce un approccio pratico.
 - 1.d.4. Le istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità devono contenere limitazioni dell'aeronavigabilità che stabiliscano le date per le sostituzioni obbligatorie, i ritmi delle ispezioni e la relativa procedura di ispezione.

▼B

2. *Aspetti del funzionamento di un prodotto relativi all'aeronavigabilità*
- 2.a. Deve essere dimostrato che sono state attuate le disposizioni necessarie per garantire un livello di sicurezza soddisfacente per le persone a bordo e a terra durante l'utilizzo del prodotto:
- 2.a.1. Devono essere definite le utilizzazioni per cui l'aeromobile è approvato, nonché le limitazioni e le necessarie informazioni per il suo impiego in condizioni di sicurezza, comprese limitazioni ambientali e prestazioni.
- 2.a.2. L'aeromobile deve essere manovrabile e controllabile con sicurezza in tutte le condizioni d'impiego previste, anche in caso di avaria di uno o, eventualmente, più sistemi propulsori. Si deve tenere in debito conto il vigore del pilota, l'ambiente della cabina di pilotaggio, il carico di lavoro del pilota, altri fattori umani, nonché la fase di volo e la sua durata.
- 2.a.3. Si deve poter passare progressivamente da una fase di volo ad un'altra senza che al pilota siano richiesti abilità, attenzione, vigore eccezionali e senza un eccessivo carico di lavoro in qualsiasi condizione d'impiego prevedibile.
- 2.a.4. L'aeromobile deve possedere la stabilità necessaria per garantire che l'impegno richiesto da parte del pilota non sia eccessivo, tenuto conto della fase di volo e della sua durata.
- 2.a.5. Devono essere elaborate le procedure di esercizio normale, in caso di avaria e di condizioni di emergenza.
- 2.a.6. Devono essere predisposti, a seconda del tipo, sistemi di allerta o altri dispositivi intesi a prevenire il superamento del normale inviluppo di volo.
- 2.a.7. Le caratteristiche dell'aeromobile e dei suoi sistemi devono consentire un recupero in condizioni di sicurezza dei valori estremi dell'inviluppo di volo che possono verificarsi.
- 2.b. I limiti operativi e le altre informazioni necessarie per l'impiego in condizioni di sicurezza devono essere portati a conoscenza dei membri dell'equipaggio.
- 2.c. L'uso dei prodotti deve essere protetto dai rischi derivanti da condizioni ambientali esterne o interne sfavorevoli, comprese le condizioni ambientali.
- 2.c.1. In particolare, fenomeni come — elenco non esaustivo — condizioni climatiche sfavorevoli, fulmini, collisioni con volatili, campi elettromagnetici ad alta intensità, ozono, che è probabile si verifichino durante il funzionamento del prodotto, non devono dar luogo a condizioni suscettibili di compromettere la sicurezza.
- 2.c.2. La cabina passeggeri deve offrire condizioni di trasporto accettabili e un'adeguata protezione da eventuali prevedibili rischi riscontrabili durante le operazioni di volo o che portino a situazioni di emergenza, compresi incendi, fumi, gas tossici e rischi legati alla decompressione rapida. Devono essere attuate le disposizioni necessarie per dare agli occupanti la massima garanzia possibile di evitare lesioni gravi ed evacuare rapidamente l'aeromobile e proteggerli dagli effetti della decelerazione in caso di atterraggio o ammaraggio di emergenza. Segnali e annunci chiari e univoci devono essere forniti, secondo la necessità, per istruire gli occupanti circa il corretto comportamento sicuro e l'ubicazione e l'uso corretto dell'equipaggiamento di sicurezza. L'equipaggiamento di sicurezza necessario deve essere facilmente accessibile.

▼ B

- 2.c.3. I vani per il personale di volo devono essere predisposti in modo da facilitare le operazioni di volo, essere quindi forniti di mezzi che sviluppino la consapevolezza della situazione e la gestione di qualsiasi situazione prevedibile o emergenza. L'ambiente di tali vani non deve creare ostacoli alla capacità del personale di volo di eseguire le proprie mansioni e deve essere progettato in modo da evitare interferenze durante le operazioni ed errori nell'uso dei mezzi di controllo.
3. *Organizzazioni, comprese persone fisiche che esercitino un'attività di progettista, costruttore o addetto alla manutenzione*
- 3.a. Le approvazioni delle organizzazioni sono rilasciate allorché sono rispettate le condizioni in appresso:
- 3.a.1. l'organizzazione ha tutti i mezzi necessari per eseguire i compiti che le sono affidati. Tali mezzi comprendono (elenco non esaustivo): infrastrutture, personale, equipaggiamento, strumenti e materiale, documentazione delle mansioni, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e registrazione;
- 3.a.2. l'organizzazione realizza e mantiene un sistema di gestione per garantire la conformità a questi requisiti essenziali in materia di aeronavigabilità e cerca di migliorare costantemente tale sistema;
- 3.a.3. l'organizzazione definisce con altre pertinenti organizzazioni gli accordi necessari a garantire il permanere della conformità a questi requisiti essenziali in materia di aeronavigabilità;
- 3.a.4. l'organizzazione stabilisce un sistema di segnalazione e analisi di eventi che deve essere tenuto in conto dal sistema di gestione di cui al punto 3.a.2 e dagli accordi di cui al punto 3.a.3, per contribuire all'obiettivo di un miglioramento costante della sicurezza dei prodotti.
- 3.b. Le condizioni di cui ai punti 3.a.3 e 3.a.4 non si applicano alle organizzazioni di formazione in materia di manutenzione.

*ALLEGATO II***Aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 4**

L'articolo 4, paragrafi 1, 2 e 3 non si applica agli aeromobili che rientrano in una o più delle seguenti categorie:

- a) aeromobile storico che risponde ai seguenti criteri:
- i) aeromobile non complesso:
 - la cui progettazione iniziale è avvenuta anteriormente al 1° gennaio 1955, e
 - la cui produzione è cessata anteriormente al 1° gennaio 1975;oppure
 - ii) aeromobile di chiaro interesse storico, in ragione di uno dei seguenti motivi:
 - partecipazione a un evento storico degno di nota;
 - significativo contributo allo sviluppo dell'aviazione;
 - ruolo di primo piano svolto nell'ambito delle forze armate di uno Stato membro;
- b) aeromobili specificatamente progettati o modificati per scopi di ricerca, sperimentazione o scientifici e suscettibili di essere prodotti in un numero molto limitato;
- c) aeromobili costruiti per lo meno al 51 % da non professionisti o da associazioni senza scopo di lucro di non professionisti a fini di uso proprio e senza alcun obiettivo commerciale;
- d) aeromobili che sono stati in servizio presso le forze armate, a meno che non siano di un tipo per il quale l'Agenzia ha adottato una norma di progettazione;
- e) aerei, elicotteri e paracadute a motore con due posti al massimo e una massa massima al decollo (MTOM), registrata dagli Stati membri, non superiore a:
- i) 300 kg per aeroplani/elicotteri monoposto;
 - ii) 450 kg per aeroplani/elicotteri biposto;
 - iii) 330 kg per aerei anfibi o idrovolanti galleggianti/elicotteri monoposto;
 - iv) 495 kg per aerei anfibi o idrovolanti/elicotteri con galleggianti biposto, purché in entrambe le funzioni di idrovolanti/elicotteri con galleggianti e di aeroplani/elicotteri la loro massa massima al decollo (MTOM) non superi i relativi limiti;
 - v) 472,5 kg per aeroplani biposto muniti di sistema di recupero totale con paracadute montato sulla cellula;
 - vi) 315 kg per aeroplani monoposto dotati di sistema di recupero totale con paracadute montato sulla cellula;
- e per gli aerei la cui velocità di stallo o la velocità minima in volo stazionario in configurazione di atterraggio non supera i 35 nodi di velocità calibrata (CAS);
- f) autogiro monoposto e biposto con una massa massima al decollo (MTOM) non superiore a 560 kg;
- g) alianti con una massa a vuoto massima non superiore a 80 kg se monoposto o a 100 kg se biposto, compresi quelli con decollo mediante rincorsa;
- h) riproduzioni di aeromobili che soddisfano i criteri di cui alla lettera a) o d), il cui progetto strutturale è analogo a quello dell'aeromobile originale;
- i) aeromobili non pilotati con massa operativa non superiore a 150 kg;
- j) qualsiasi altro aeromobile con una massa a vuoto massima, compreso il combustibile, non superiore a 70 kg.



ALLEGATO III

Requisiti essenziali per le licenze di pilotaggio di cui all'articolo 7

1. *Addestramento*
 - 1.a. *Generalità*
 - 1.a.1. Una persona che si iscrive a un corso di addestramento per pilotare un aeromobile deve essere sufficientemente matura in termini di istruzione e di condizioni fisiche e mentali per acquisire, mantenere e dimostrare le pertinenti conoscenze teoriche e abilità pratiche.
 - 1.b. *Conoscenze teoriche*
 - 1.b.1. Un pilota deve acquisire e mantenere un livello di conoscenze idoneo alle funzioni da esercitare sull'aeromobile e proporzionato ai rischi associati al tipo di attività. Tali conoscenze devono comprendere almeno le seguenti materie:
 - i) regolamentazione aeronautica;
 - ii) nozioni generali sugli aeromobili;
 - iii) aspetti tecnici riguardanti la categoria dell'aeromobile;
 - iv) prestazioni in volo e pianificazione del volo;
 - v) comportamenti umani e limitazioni;
 - vi) meteorologia;
 - vii) navigazione;
 - viii) procedure operative, compresa la gestione delle risorse;
 - ix) principi del volo;
 - x) comunicazioni; e
 - xi) abilità non tecniche, compresi il riconoscimento e la gestione delle minacce e degli errori.
 - 1.c. *Dimostrazione e mantenimento delle conoscenze teoriche*
 - 1.c.1. L'acquisizione e il mantenimento delle conoscenze teoriche sono dimostrati tramite valutazione continua durante l'addestramento e, se del caso, mediante esami.
 - 1.c.2. Si deve mantenere un livello adeguato di competenza teorica. La conformità è dimostrata tramite valutazioni, esami, prove o controlli regolari. La frequenza degli esami, prove o controlli deve essere proporzionata al livello di rischio associato all'attività.
 - 1.d. *Abilità pratica*
 - 1.d.1. Un pilota deve acquisire e mantenere abilità pratiche adeguate ad esercitare le sue funzioni sull'aeromobile. Tali abilità devono essere proporzionate ai rischi associati al tipo di attività e comprendere, a seconda delle funzioni esercitate sull'aeromobile, i seguenti argomenti:
 - i) attività pre-volo e in volo, incluso: prestazioni dell'aeromobile, determinazione di massa e centraggio, stato di manutenzione dell'aeromobile e ispezioni di servizio, pianificazione del combustibile necessario, valutazione delle condizioni meteorologiche, pianificazione della rotta, restrizioni applicate allo spazio aereo e lunghezza della pista disponibile per il decollo e l'atterraggio;
 - ii) procedure operative dell'aeroporto e circuiti di traffico;
 - iii) precauzioni e procedure per evitare le collisioni;
 - iv) controllo dell'aeromobile mediante riferimenti visivi esterni;

▼B

- v) manovre di volo, anche in situazioni critiche, e relative manovre tecnicamente realizzabili di recupero da assetti inusuali;
- vi) decolli e atterraggi normali e con vento al traverso;
- vii) volo con riferimento alle sole indicazioni strumentali, in funzione del tipo di attività;
- viii) procedure operative, comprese la professionalità dell'equipaggio e la gestione delle risorse, in funzione del tipo di operazione, con equipaggio singolo o plurimo;
- ix) navigazione e applicazione delle regole dell'aria e delle procedure associate, utilizzando, a seconda dei casi, i riferimenti visivi o la navigazione strumentale;
- x) operazioni anormali e di emergenza, incluse le simulazioni di avarie degli impianti di bordo;
- xi) conformità alle procedure dei servizi del traffico aereo e di comunicazione;
- xii) aspetti specifici relativi al tipo o alla categoria dell'aeromobile;
- xiii) addestramento pratico supplementare eventualmente necessario per ridurre i rischi associati ad attività specifiche; e
- xiv) abilità non tecniche, compresi il riconoscimento e la gestione delle minacce e degli errori, utilizzando metodi di valutazione adeguati, in collegamento con la valutazione delle abilità tecniche.

1.e. Dimostrazione e mantenimento dell'abilità pratica

1.e.1. Un pilota deve dimostrare la capacità di eseguire le procedure e le manovre con un livello di competenza adeguato alle funzioni da esercitare sull'aeromobile, tramite:

- i) operazioni di volo entro le limitazioni dell'aeromobile;
- ii) esecuzione di tutte le manovre con dolcezza e precisione;
- iii) dimostrazione della sua capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
- iv) corretta applicazione delle conoscenze aeronautiche;
- v) controllo dell'aeromobile in ogni fase del volo, in modo da assicurare il buon esito della manovra o della procedura; e
- vi) abilità non tecniche, compresi il riconoscimento e la gestione delle minacce e degli errori, utilizzando metodi di valutazione adeguati, in collegamento con la valutazione delle abilità tecniche.

1.e.2. Si deve mantenere un livello adeguato di competenza pratica. La conformità è dimostrata tramite valutazioni, esami, prove o controlli regolari. La frequenza degli esami, prove o controlli deve essere proporzionata al livello di rischio associato all'attività.

1.f. Competenza linguistica

Un pilota deve dimostrare la competenza linguistica a un livello adeguato alle funzioni da esercitare sull'aeromobile. Tale competenza comprende:

- i) la capacità di comprendere i documenti di informazione meteorologica;
- ii) l'uso delle carte aeronautiche in rotta, partenza e avvicinamento e dei relativi documenti di informazione aeronautica;

▼B

- iii) la capacità di comunicare con gli altri membri dell'equipaggio e i servizi di navigazione aerea durante ogni fase del volo, compresa la preparazione del volo.

1.g. Dispositivi di simulazione per addestramento

Quando si utilizza un dispositivo di simulazione per l'addestramento o per dimostrare l'acquisizione o il mantenimento dell'abilità pratica, tale dispositivo deve essere certificato per un determinato livello di prestazioni in termini di espletamento dei relativi compiti. In particolare, la riproduzione della configurazione, delle caratteristiche di manovra, delle prestazioni dell'aeromobile e del comportamento degli impianti deve rappresentare adeguatamente l'aeromobile.

1.h. Corsi di addestramento

1.h.1. L'addestramento è effettuato tramite un apposito corso.

1.h.2. Il corso di addestramento deve soddisfare le seguenti condizioni:

- i) deve essere elaborato un programma di studio per ogni tipo di corso;
- ii) il corso di addestramento deve comprendere una suddivisione particolareggiata delle conoscenze teoriche e di volo (compreso l'addestramento sui dispositivi di simulazione di volo), se applicabile.

1.i. Istruttori

1.i.1. Istruzione teorica

L'istruzione teorica è impartita da istruttori adeguatamente qualificati. Essi devono:

- i) avere una conoscenza adeguata della materia su cui impartiscono l'istruzione;
- ii) essere in grado di utilizzare tecniche di istruzione appropriate.

1.i.2. Istruzione in volo e su simulatore di volo

L'istruzione in volo e su simulatore di volo è impartita da istruttori adeguatamente qualificati, in grado di:

- i) soddisfare i requisiti in materia di conoscenze teoriche ed esperienza pratica idonei all'istruzione da impartire;
- ii) utilizzare tecniche di istruzione appropriate;
- iii) aver applicato le tecniche di istruzione nelle manovre e procedure di volo su cui intendono impartire l'istruzione di volo;
- iv) aver dimostrato la capacità di insegnamento nei settori in cui è impartita l'istruzione di volo, compresa l'istruzione pre-volo, post-volo e a terra;
- v) seguire corsi di aggiornamento regolari per assicurare che i livelli di istruzione siano aggiornati.

Gli istruttori di volo devono inoltre essere abilitati ad esercitare le funzioni di comandante dell'aeromobile per il quale è impartita l'istruzione, eccetto per l'addestramento su nuovi tipi di aeromobili.

▼B1.j. **Esaminatori**

1.j.1. Le persone responsabili di valutare l'abilità dei piloti devono:

- i) soddisfare i requisiti per gli istruttori di volo o su simulatori di volo;
- ii) essere in grado di valutare le prestazioni del pilota e di condurre prove e controlli in volo.

2. *Requisiti in materia di esperienza*

2.a.1. Una persona che agisca in qualità di membro dell'equipaggio di condotta, di istruttore o di esaminatore deve acquisire e mantenere un'esperienza sufficiente per le funzioni da esercitare, a meno che le norme di attuazione prevedano una dimostrazione delle competenze in conformità al punto 1.e.

3. *Centri di addestramento*3.a. **Requisiti per i centri di addestramento**

3.a.1. Un centro di addestramento che offre corsi di addestramento per piloti deve soddisfare i seguenti requisiti:

- i) disporre di tutti i mezzi necessari per adempiere agli obblighi associati alla sua attività. Tali mezzi comprendono (elenco non esaustivo): infrastrutture, personale, equipaggiamento, strumenti e materiale, documentazione delle mansioni, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e registrazione;
- ii) realizzare e mantenere un sistema di gestione relativo alla sicurezza e al livello di addestramento e cercare di migliorare costantemente tale sistema;
- iii) definire con altre pertinenti organizzazioni gli accordi necessari a garantire il permanere della conformità ai requisiti suddetti.

4. *Idoneità medica*4.a. **Criteri medici**

4.a.1. Tutti i piloti devono dimostrare periodicamente l'idoneità medica ad esercitare le loro funzioni in modo soddisfacente, tenuto conto del tipo di attività. La conformità è dimostrata tramite adeguata valutazione basata sulle migliori pratiche di medicina aeronautica, tenuto conto del tipo di attività e del possibile deterioramento fisico e mentale dovuto all'età.

Per idoneità medica, comprendente l'idoneità fisica e mentale, s'intende che il pilota non è affetto da malattie o disturbi che gli impediscano:

- i) di eseguire i compiti necessari per pilotare un aeromobile;
- ii) di svolgere in ogni circostanza le mansioni assegnate;
- iii) di percepire correttamente l'ambiente circostante.

4.a.2. Se l'idoneità medica non può essere completamente dimostrata, si possono introdurre misure di attenuazione che garantiscano un livello di sicurezza di volo equivalente.

4.b. **Esaminatori aeromedici**

4.b.1. Gli esaminatori aeromedici devono:

- i) essere qualificati e abilitati all'esercizio professionale;
- ii) aver completato un corso di formazione in medicina aeronautica e partecipare regolarmente a corsi di aggiornamento in medicina aeronautica per garantire la continua osservanza delle norme di valutazione;
- iii) aver acquisito conoscenze ed esperienze pratiche delle condizioni nelle quali i piloti esercitano le loro funzioni.

▼B

4.c. Centri aeromedici

4.c.1. I centri aeromedici devono soddisfare le seguenti condizioni:

- i) disporre di tutti i mezzi necessari per adempiere agli obblighi associati ai loro privilegi. Tali mezzi comprendono (elenco non esaustivo): infrastrutture, personale, equipaggiamenti, strumenti e materiale, documentazione delle mansioni, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e registrazione;
- ii) realizzare e mantenere un sistema di gestione relativo alla sicurezza e al livello di valutazione medica e cercare di migliorare costantemente tale sistema;
- iii) definire con altre pertinenti organizzazioni gli accordi necessari a garantire il permanere della conformità ai presenti requisiti.



ALLEGATO IV

Requisiti essenziali per le operazioni di volo di cui all'articolo 8

1. *Generalità*
 - 1.a. Un volo non deve essere eseguito se i membri dell'equipaggio e, se necessario, tutto il personale operativo impegnati nella sua preparazione ed esecuzione non hanno familiarità con le leggi, i regolamenti e le procedure in vigore relativi allo svolgimento dei loro compiti, prescritti per le zone da attraversare, gli aeroporti che si prevede di utilizzare e i relativi apparati di navigazione aerea.
 - 1.b. Un volo deve essere eseguito in modo da garantire che siano osservate le procedure operative specificate nel manuale di volo o, se richiesto, nel manuale delle operazioni per la preparazione e l'esecuzione del volo. Al fine di agevolare ciò, deve essere disponibile un sistema basato su liste di controllo che i membri dell'equipaggio devono utilizzare, se necessario, nelle varie fasi del volo in condizioni e situazioni normali, anormali e di emergenza. Si devono definire procedure per ogni situazione di emergenza ragionevolmente prevedibile.
 - 1.c. Prima di ogni volo sono definiti i ruoli e i compiti di ogni membro dell'equipaggio. Il comandante è responsabile delle operazioni e della sicurezza dell'aeromobile e della sicurezza dei membri dell'equipaggio, dei passeggeri e delle merci a bordo.
 - 1.d. Articoli e sostanze che possono costituire un rischio significativo per la salute, la sicurezza, le cose o l'ambiente, quali merci pericolose, armi e munizioni, non devono essere trasportati su alcun aeromobile, a meno che non si osservino specifiche procedure e istruzioni di sicurezza per ridurre i relativi rischi.
 - 1.e. Tutti i dati, i documenti, i registri e le informazioni necessari per documentare l'osservanza delle condizioni di cui al punto 5.c sono conservati per ogni volo e tenuti a disposizione per un periodo minimo compatibile con il tipo di operazione.
2. *Preparazione del volo*
 - 2.a. Un volo non deve iniziare se non è stato accertato con ogni mezzo ragionevole a disposizione che siano soddisfatte tutte le condizioni in appresso.
 - 2.a.1. Per lo svolgimento del volo sono disponibili installazioni adeguate, direttamente necessarie per il volo e per la conduzione sicura dell'aeromobile, compresi i sistemi di comunicazione e gli aiuti alla navigazione, tenuto conto della documentazione disponibile del servizio informazioni aeronautico.
 - 2.a.2. L'equipaggio deve avere familiarità con l'ubicazione e l'uso degli equipaggiamenti di emergenza e i passeggeri devono esserne adeguatamente informati. Si devono mettere a disposizione dell'equipaggio e dei passeggeri informazioni sufficienti riguardanti le procedure di emergenza e l'uso degli equipaggiamenti di sicurezza cabina, utilizzando le informazioni specificate.
 - 2.a.3. Il comandante deve accertare che:
 - i) l'aeromobile sia idoneo al volo, secondo quanto indicato al punto 6;
 - ii) se richiesto, l'aeromobile sia debitamente immatricolato e i certificati pertinenti siano a bordo;
 - iii) gli strumenti e gli equipaggiamenti, specificati al punto 5, richiesti per il volo da svolgere, siano installati e operativi sull'aeromobile, salvo quanto previsto nella lista degli equipaggiamenti minimi (MEL) applicabile o documento equivalente;

▼B

- iv) la massa e il baricentro dell'aeromobile siano tali da permettere la conduzione del volo entro i limiti prescritti nel documento di aeronavigabilità;
 - v) tutti i bagagli in cabina, i bagagli a mano e le merci siano sistemati correttamente e fissati in modo sicuro;
 - vi) le limitazioni operative dell'aeromobile di cui al punto 4 siano rispettate in ogni fase del volo.
- 2.a.4. L'equipaggio dispone di informazioni riguardanti le condizioni meteorologiche relative all'aeroporto di partenza, di destinazione e, se del caso, alternativo, nonché le condizioni in rotta. Occorre prestare particolare attenzione alle condizioni atmosferiche potenzialmente pericolose.
- 2.a.5. In caso di volo in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio note o previste, l'aeromobile deve essere certificato, equipaggiato e/o trattato per operare in sicurezza in tali condizioni.
- 2.a.6. Per i voli basati sulle regole di volo a vista, le condizioni meteorologiche lungo la rotta da percorrere devono essere tali da permettere l'osservanza di tali regole. Per i voli basati sulle regole di volo strumentale, deve essere selezionato un aeroporto di destinazione e, se necessario, un aeroporto alternativo, in cui l'aeromobile possa atterrare, tenendo conto in particolare delle condizioni meteorologiche previste, della disponibilità di servizi di navigazione aerea e di installazioni a terra e delle procedure di volo strumentale approvate dallo Stato in cui è situato l'aeroporto di destinazione e/o alternativo.
- 2.a.7. La quantità di combustibile e lubrificante a bordo deve essere sufficiente per assicurare che il volo previsto possa essere portato a termine in sicurezza, tenendo conto delle condizioni meteorologiche, di qualsiasi elemento che possa influire sulle prestazioni dell'aeromobile e di eventuali ritardi previsti in volo. Inoltre, deve essere presente una riserva di combustibile in caso di imprevisti. Se del caso, si devono definire procedure di gestione del combustibile in volo.
3. *Operazioni di volo*
- 3.a. Per quanto riguarda le operazioni di volo, si devono rispettare tutte le condizioni in appresso.
- 3.a.1. Ove pertinente per il tipo di aeromobile, durante il decollo e l'atterraggio e quando il comandante lo ritiene necessario ai fini della sicurezza, tutti i membri dell'equipaggio devono essere seduti al posto di lavoro assegnato e devono utilizzare i sistemi di vincolo disponibili.
- 3.a.2. Ove pertinente per il tipo di aeromobile, tutti i membri dell'equipaggio di condotta richiesti in servizio in cabina di pilotaggio devono trovarsi e rimanere al proprio posto di lavoro con le cinture allacciate, eccetto in rotta per esigenze fisiologiche od operative.
- 3.a.3. Ove pertinente per il tipo di aeromobile e il tipo di operazione, prima del decollo e dell'atterraggio, durante il rullaggio e quando ritenuto necessario ai fini della sicurezza, il comandante si assicura che ogni passeggero sia seduto correttamente e con la cintura allacciata.
- 3.a.4. Il volo è condotto in modo da mantenere un'adeguata separazione dagli altri aeromobili e garantire un'adeguata separazione dagli ostacoli durante tutte le fasi del volo. Tale separazione deve essere almeno pari a quella prescritta dalle regole dell'aria applicabili.

▼B

- 3.a.5. Un volo non può essere proseguito se le condizioni note non continuano ad essere almeno equivalenti a quelle di cui al punto 2. Inoltre, per un volo basato sulle regole del volo strumentale, l'avvicinamento all'aeroporto non può essere continuato al di sotto di determinate altezze specificate o al di là di una determinata posizione, se non sono soddisfatti i criteri di visibilità prescritti.
- 3.a.6. In caso di emergenza, il comandante si assicura che tutti i passeggeri siano istruiti sul comportamento più appropriato alla situazione di emergenza.
- 3.a.7. Il comandante adotta tutte le misure necessarie per ridurre al minimo le conseguenze per il volo derivanti dal comportamento perturbatore dei passeggeri.
- 3.a.8. Un aeromobile non deve rullare sull'area di manovra di un aeroporto, né il suo rotore deve essere messo in funzione, a meno che la persona al comando non disponga della competenza adeguata.
- 3.a.9. Se del caso, si utilizzano le procedure di gestione del combustibile in volo applicabili.
4. *Prestazioni e limitazioni operative dell'aeromobile*
- 4.a. Un aeromobile è utilizzato in conformità al documento di aeronavigabilità e a tutte le procedure e le limitazioni operative indicate nel suo manuale di volo o documento equivalente, a seconda del caso. Il manuale di volo o documento equivalente è a disposizione dell'equipaggio e tenuto aggiornato per ogni aeromobile.
- 4.b. L'aeromobile deve essere impiegato in conformità alla documentazione ambientale applicabile.
- 4.c. Un volo non deve iniziare o proseguire a meno che le prestazioni previste dell'aeromobile, considerati tutti i fattori che influenzano in modo significativo il livello delle prestazioni, non permettano di eseguire tutte le fasi del volo alla massa operativa pianificata entro le distanze/aree e le separazioni dagli ostacoli applicabili. I fattori che influenzano in modo significativo le prestazioni al decollo, in crociera e in fase di avvicinamento/atterraggio sono segnatamente:
- i) le procedure operative;
 - ii) l'altitudine dell'aeroporto;
 - iii) la temperatura;
 - iv) il vento;
 - v) la dimensione, la pendenza e lo stato dell'area di decollo/atterraggio;
 - vi) lo stato della cellula, del gruppo motore o dei sistemi, tenuto conto del possibile deterioramento.
- 4.c.1. Tali fattori sono presi in considerazione direttamente come parametri operativi, o indirettamente tramite tolleranze o margini, che possono essere previsti nella programmazione dei dati sulle prestazioni, in funzione del tipo di operazione.
5. *Strumenti, dati ed equipaggiamenti*
- 5.a. Un aeromobile deve essere dotato di tutti gli equipaggiamenti di navigazione, di comunicazione ed altri apparecchi necessari per il volo da svolgere, tenuto conto dei regolamenti relativi al traffico aereo e delle regole dell'aria applicabili durante ogni fase del volo.

▼B

- 5.b. Se necessario, un aeromobile deve essere dotato di tutti i necessari equipaggiamenti di sicurezza, medici, di evacuazione e di sopravvivenza, tenuto conto dei rischi associati alle aree operative, alle rotte da percorrere, all'altitudine di volo e alla durata del volo.
- 5.c. Tutti i dati necessari per l'esecuzione del volo da parte dell'equipaggio sono aggiornati e disponibili a bordo dell'aeromobile, tenuto conto dei regolamenti relativi al traffico aereo, delle regole dell'aria, delle altitudini di volo e delle aree operative.
6. *Aeronavigabilità continua*
- 6.a. L'aeromobile può essere utilizzato soltanto se:
- i) è idoneo al volo;
 - ii) gli equipaggiamenti operativi e di emergenza necessari per il volo da svolgere sono efficienti;
 - iii) il documento di aeronavigabilità dell'aeromobile è valido;
 - iv) la manutenzione dell'aeromobile è effettuata in conformità al programma di manutenzione.
- 6.b. Prima di ogni volo o serie omogenea di voli consecutivi, l'aeromobile deve essere controllato, tramite ispezioni pre-volo, per accertare che sia idoneo ad effettuare il volo previsto.
- 6.c. Il programma di manutenzione deve prevedere, in particolare, le operazioni e gli intervalli di manutenzione, segnatamente quelli indicati come obbligatori nelle istruzioni relative all'aeronavigabilità continua.
- 6.d. L'aeromobile non deve essere utilizzato, a meno che non sia rimesso in servizio da persone od organizzazioni qualificate, dopo la manutenzione. Il documento firmato di rimessa in servizio contiene, in particolare, i dati essenziali delle operazioni di manutenzione effettuate.
- 6.e. Tutti i documenti che dimostrano l'aeronavigabilità dell'aeromobile sono conservati finché le informazioni contenute non siano sostituite da nuove informazioni equivalenti in termini di ambito e di dettaglio, ma per un periodo non inferiore a 24 mesi nel caso di registri di manutenzione dettagliati. Quando l'aeromobile è noleggiato, tutti i documenti che dimostrano l'aeronavigabilità dell'aeromobile sono conservati almeno per tutta la durata del noleggio.
- 6.f. Tutte le modifiche e le riparazioni devono soddisfare i requisiti essenziali relativi all'aeronavigabilità. I dati comprovanti la conformità ai requisiti relativi all'aeronavigabilità devono essere conservati.
7. *Membri dell'equipaggio*
- 7.a. La composizione e il numero dei membri dell'equipaggio sono determinati tenendo conto di quanto segue:
- i) limiti di certificazione dell'aeromobile, compresa, se del caso, la relativa dimostrazione di evacuazione in caso di emergenza;
 - ii) configurazione dell'aeromobile;
 - iii) tipo e durata delle operazioni.
- 7.b. I membri dell'equipaggio di cabina devono:
- i) essere addestrati e valutati a intervalli regolari per conseguire e mantenere un livello di competenza adeguato a svolgere i compiti di sicurezza loro assegnati;

▼B

- ii) essere sottoposti a valutazioni periodiche dell'idoneità medica ad esercitare in modo sicuro le funzioni di sicurezza loro assegnate. La conformità è dimostrata tramite adeguata valutazione, basata sulle migliori pratiche di medicina aeronautica.
- 7.c. Il comandante ha l'autorità di impartire tutti gli ordini e adottare tutti i provvedimenti necessari a garantire la sicurezza del volo, dell'aeromobile e delle persone e/o cose trasportate.
- 7.d. In una situazione di emergenza, che costituisca un pericolo per il volo o la sicurezza dell'aeromobile e/o delle persone a bordo, il comandante effettua tutte le azioni che ritiene necessarie ai fini della sicurezza. Qualora tali azioni comportino una violazione dei regolamenti o delle procedure locali, il comandante ha la responsabilità di informare immediatamente l'autorità locale competente.
- 7.e. Non devono essere simulate situazioni anormali di emergenza durante il trasporto di passeggeri o merci.
- 7.f. Nessun membro dell'equipaggio deve permettere che la capacità di svolgere i propri compiti/prendere decisioni si riduca al punto da minacciare la sicurezza del volo a causa di affaticamento, tenuto conto fra l'altro dell'accumulo di fatica, della privazione di sonno, del numero di tratte, dei turni di notte o dei cambiamenti di fuso orario. I periodi di riposo devono essere di durata sufficiente a permettere ai membri dell'equipaggio di superare gli effetti del turno precedente ed essere ben riposati entro l'inizio del turno di volo successivo.
- 7.g. I membri dell'equipaggio non devono svolgere le funzioni loro assegnate a bordo di un aeromobile sotto l'effetto di sostanze psicoattive o di alcolici o se ritengono di non avere una perfetta efficienza fisica a causa di lesioni, affaticamento, cure mediche, malattie o altre cause analoghe.
8. *Requisiti supplementari per le operazioni di volo di aeromobili a scopo commerciale e per le operazioni di volo di aeromobili a motore complessi.*
- 8.a. Le operazioni di volo di aeromobili a scopo commerciale e le operazioni di volo di aeromobili a motore complessi non sono permesse se non sono soddisfatte le seguenti condizioni:
- 8.a.1. l'operatore dispone direttamente, o indirettamente tramite contratti, dei mezzi necessari per le dimensioni e la tipologia delle operazioni. Tali mezzi comprendono (elenco non esaustivo): aeromobili, infrastrutture, struttura di gestione, personale, equipaggiamenti, documentazione delle mansioni, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e registrazione;
 - 8.a.2. l'operatore impiega solo personale adeguatamente qualificato e addestrato e realizza e mantiene programmi di addestramento e controllo per i membri dell'equipaggio e altro personale interessato;
 - 8.a.3. l'operatore deve definire una MEL o documento equivalente, tenendo conto dei seguenti elementi:
 - i) il documento prevede le operazioni di volo dell'aeromobile, alle condizioni specificate, con determinati strumenti, equipaggiamenti o funzioni non operative all'inizio del volo;
 - ii) il documento è preparato per ogni aeromobile, tenuto conto delle pertinenti condizioni operative e di manutenzione dell'operatore;
 - iii) la MEL si basa sulla lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento (Master Minimum Equipment List — MMEL), se esiste, e non è meno restrittiva della MMEL;

▼B

- 8.a.4. l'operatore realizza e mantiene un sistema di gestione per garantire la conformità a questi requisiti essenziali in materia di operazioni di volo e cerca di migliorare costantemente tale sistema;
- 8.a.5. l'operatore elabora e mantiene un programma di sicurezza e prevenzione degli incidenti, compreso un programma di segnalazione degli inconvenienti, che deve essere tenuto in conto dal sistema di gestione per contribuire all'obiettivo di un miglioramento costante della sicurezza delle operazioni di volo.
- 8.b. Le operazioni di volo a scopo commerciale e le operazioni di volo di aeromobili a motore complessi sono effettuate solo in conformità ad un manuale delle operazioni dell'operatore. Tale manuale contiene tutte le necessarie istruzioni, informazioni e procedure per tutti gli aeromobili utilizzati e per l'esecuzione dei compiti del personale operativo. Sono specificate le limitazioni applicabili a tempi di volo, turni di volo e periodi di riposo per i membri dell'equipaggio. Il manuale delle operazioni e le sue revisioni devono essere conformi al manuale di volo approvato e modificato ove necessario.
- 8.c. L'operatore stabilisce procedure adeguate per ridurre al minimo le conseguenze per la sicurezza delle operazioni di volo dovute al comportamento perturbatore dei passeggeri.
- 8.d. L'operatore elabora e mantiene programmi di sicurezza adattati all'aeromobile e al tipo di operazione, compreso in particolare:
- i) sicurezza dei vani per l'equipaggio di condotta;
 - ii) lista di controllo delle procedure di perquisizione dell'aeromobile;
 - iii) programmi di addestramento;
 - iv) protezione dei sistemi elettronici e informatici per prevenire interferenze e manomissioni intenzionali dei sistemi;
 - v) segnalazione delle interferenze illegittime.

Se le misure di sicurezza possono influire negativamente sulla sicurezza delle operazioni di volo si devono valutare i rischi e definire procedure idonee a ridurre i rischi per la sicurezza; ciò può richiedere l'uso di equipaggiamenti speciali.

- 8.e. L'operatore designa come comandante un pilota tra i membri dell'equipaggio di condotta.
- 8.f. La prevenzione dell'affaticamento è gestita tramite un sistema di turni. Per un volo, o una serie di voli, tale sistema di turni deve prendere in considerazione tempi di volo, turni di volo, periodi di servizio e periodi di riposo adattati. Le limitazioni stabilite nell'ambito del sistema di turni devono tenere conto di tutti i fattori pertinenti che contribuiscono all'affaticamento, quali, in particolare, il numero di tratte, i passaggi di fuso orario, la privazione di sonno, il turbamento dei cicli circadiani, i turni di notte, la posizione, i turni di servizio accumulati in determinati periodi, la condivisione dei compiti assegnati fra i membri dell'equipaggio, nonché la previsione di equipaggi più numerosi.

▼B

- 8.g. I compiti di cui al punto 6.a e quelli descritti ai punti 6.d. e 6.e. sono controllati da un'organizzazione responsabile della gestione dell'aeronavigabilità continua che deve soddisfare, oltre ai requisiti di cui all'allegato I, punto 3.a, le condizioni seguenti:
- i) l'organizzazione deve essere qualificata per la manutenzione di prodotti, parti e pertinenze sotto la sua responsabilità o ha stipulato un contratto con un'organizzazione qualificata per questi prodotti, parti e pertinenze;
 - ii) l'organizzazione deve elaborare un proprio manuale, per uso e riferimento da parte del personale interessato, che fornisce una descrizione di tutte le procedure dell'organizzazione relative all'aeronavigabilità continua, compresa, se del caso, una descrizione degli accordi amministrativi tra l'organizzazione e l'organizzazione di manutenzione approvata.

▼B*ALLEGATO V***▼M2****Criteria per gli enti qualificati di cui all'articolo 13 (ente qualificato o ente)****▼B**

1. L'ente, il suo direttore e il personale responsabile dello svolgimento dei controlli non possono partecipare, direttamente o come rappresentanti autorizzati, alla progettazione, produzione, commercializzazione o manutenzione di prodotti, parti, pertinenze, componenti o sistemi, né al loro utilizzo, messa in servizio o uso. Tale prescrizione non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra le organizzazioni interessate e l'ente qualificato.
2. L'ente e il personale preposto alla certificazione devono eseguire le operazioni di verifica con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica e non devono subire pressioni e sollecitazioni, in particolare di carattere finanziario, atte a influenzare il loro giudizio o i risultati del loro controllo, in particolare quelle provenienti da persone o associazioni di persone interessate ai risultati dei compiti di certificazione.
3. L'ente deve disporre del personale e dei mezzi necessari per espletare in modo adeguato i compiti tecnici e amministrativi legati all'esecuzione del processo di certificazione; dovrebbe inoltre avere accesso alle apparecchiature necessarie per controlli eccezionali.
4. Il personale che effettua le indagini deve possedere:
 - un'eccellente formazione tecnica e professionale;
 - una conoscenza adeguata dei requisiti dei compiti da essi svolti in materia di certificazione e un'adeguata esperienza di tali processi;
 - la capacità necessaria per redigere dichiarazioni, registrazioni e relazioni che dimostrino che le indagini sono state effettivamente svolte.
5. Si deve garantire l'imparzialità del personale che svolge l'indagine. La remunerazione del personale non deve dipendere dal numero o dai risultati delle indagini svolte.
6. L'ente deve sottoscrivere un'assicurazione di responsabilità, a meno che tale responsabilità sia coperta dallo Stato membro in base al diritto nazionale.
7. Il personale dell'ente è tenuto al segreto professionale in merito a tutte le informazioni di cui viene a conoscenza nello svolgimento dei compiti a norma del presente regolamento.

▼ **M2***ALLEGATO V bis***REQUISITI ESSENZIALI RELATIVI AGLI AEROPORTI****A — Caratteristiche fisiche, infrastrutture ed equipaggiamenti**1. *Area di movimento*

- a) Un aeroporto ha un'area destinata all'atterraggio e al decollo degli aeromobili, che soddisfa le seguenti condizioni:
 - i) l'area di atterraggio e di decollo ha dimensioni e caratteristiche idonee per gli aeromobili destinati a utilizzare la struttura;
 - ii) l'area di atterraggio e di decollo ha, ove possibile, una capacità portante sufficiente a sostenere l'impiego ripetitivo delle operazioni degli aeromobili interessati. Le aree non destinate a impieghi ripetitivi devono soltanto essere in grado di sostenere gli aeromobili;
 - iii) l'area di atterraggio e di decollo, ove possibile, è progettata in modo da garantire il drenaggio dell'acqua, al fine di evitare che l'acqua stagnante diventi un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili;
 - iv) l'inclinazione e le variazioni d'inclinazione dell'area di atterraggio e di decollo non creano rischi inaccettabili per le operazioni degli aeromobili;
 - v) le caratteristiche della superficie dell'area di atterraggio e di decollo sono adeguate agli aeromobili che intendono farne uso; e
 - vi) l'area di atterraggio e di decollo è sgombra da oggetti che potrebbero costituire un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
- b) Ove vi siano diverse aree preposte all'atterraggio e al decollo, queste non creano in alcun modo un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
- c) L'area preposta all'atterraggio e al decollo è circondata da aree predefinite. Tali aree sono destinate a proteggere gli aeromobili che le sorvolano durante le manovre di decollo o di atterraggio o ad attenuare le conseguenze di un atterraggio corto, della deviazione laterale oppure dell'uscita fuoripista rispetto all'area di decollo e atterraggio, e soddisfano le seguenti condizioni:
 - i) queste aree hanno dimensioni appropriate per le previste operazioni degli aeromobili;
 - ii) l'inclinazione e le variazioni di inclinazione di queste aree non creano un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili;
 - iii) queste aree sono sgombre da oggetti che potrebbero costituire un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili. Ciò non deve impedire il posizionamento in tali aree di equipaggiamenti frangibili, ove necessario per assistere le operazioni degli aeromobili; e
 - iv) ciascuna di queste aree ha una capacità portante sufficiente ad assolvere alla propria funzione.
- d) Le aree di un aeroporto e le loro immediate vicinanze destinate al rullaggio o al parcheggio degli aeromobili sono progettate in modo da consentire il funzionamento sicuro degli aeromobili che utilizzeranno questa struttura in tutte le condizioni previste, e soddisfano le seguenti condizioni:
 - i) queste aree hanno una capacità portante sufficiente a sostenere le operazioni ripetitive degli aeromobili interessati, fatta eccezione per le aree destinate ad un uso meramente occasionale, che devono soltanto essere in grado di sostenere gli aeromobili;
 - ii) queste aree sono progettate per garantire il drenaggio dell'acqua e per evitare che l'acqua stagnante diventi un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili;

▼ M2

- iii) l'inclinazione e le variazioni d'inclinazione di queste aree non creano un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili;
 - iv) le caratteristiche di superficie di queste aree sono adeguate all'uso da parte degli aeromobili interessati; e
 - v) queste aree sono sgombre da oggetti che potrebbero costituire un rischio inaccettabile per gli aeromobili. Ciò non deve tuttavia impedire che gli equipaggiamenti richiesti per tali aree siano parcheggiati in posizioni o zone appositamente contrassegnate.
- e) Le altre infrastrutture destinate a essere usate dagli aeromobili sono progettate in modo tale che il loro utilizzo non crei un rischio inaccettabile per gli aeromobili che ne fanno uso.
- f) Costruzioni, edifici, equipaggiamenti o aree di immagazzinamento sono posizionati e progettati in modo da non costituire un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
- g) Occorre predisporre mezzi idonei per impedire l'accesso all'area di movimento a persone non autorizzate, a veicoli non autorizzati o animali che, a causa delle loro dimensioni, possano costituire un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili, fatte salve le disposizioni nazionali e internazionali in materia di protezione degli animali.
2. *Margine di sicurezza sugli ostacoli*
- a) Per proteggere gli aeromobili nella fase di avvicinamento verso un aeroporto per l'atterraggio o la loro partenza, sono definite apposite rotte o aree di arrivo e partenza. Tali rotte o aree garantiscono agli aeromobili la separazione necessaria dagli ostacoli situati nell'area circostante l'aeroporto, tenendo debito conto delle caratteristiche fisiche locali.
- b) Il margine rispetto agli ostacoli è appropriato alla fase del volo e al tipo di operazione in corso. Si tiene conto degli equipaggiamenti utilizzati per la determinazione della posizione degli aeromobili.
3. *Aiuti visivi e non visivi ed equipaggiamenti aeroportuali*
- a) Gli aiuti sono idonei allo scopo, riconoscibili e in grado di fornire informazioni prive di ambiguità agli utenti nell'ambito di tutte le condizioni operative previste.
- b) Gli equipaggiamenti aeroportuali funzionano nelle condizioni operative previste. In condizioni di funzionamento o in caso di malfunzionamento, gli equipaggiamenti aeroportuali non provocano un rischio inaccettabile per la sicurezza aerea.
- c) Gli aiuti e il loro sistema di alimentazione elettrica sono progettati in maniera tale da evitare che i malfunzionamenti siano causa di informazioni inadeguate, fuorvianti o insufficienti, o che possano provocare l'interruzione di un servizio essenziale.
- d) Occorre fornire mezzi adeguati di protezione onde evitare danni o disturbi a tali aiuti.
- e) Le fonti di radiazioni o la presenza di oggetti in movimento o fermi non interferiscono o hanno effetti negativi sulle comunicazioni aeronautiche, sui sistemi di navigazione e sorveglianza.
- f) Sono messe a disposizione informazioni sul funzionamento e sull'utilizzo degli equipaggiamenti dell'aeroporto al relativo personale, oltre a chiare indicazioni sulle condizioni che possono provocare rischi inaccettabili per la sicurezza aerea.
4. *Dati aeroportuali*
- a) I dati relativi all'aeroporto e ai servizi disponibili sono elaborati e tenuti aggiornati.
- b) Tali dati sono accurati, leggibili, completi e privi di ambiguità. Sono mantenuti livelli appropriati di integrità.
- c) I dati sono messi a disposizione degli utenti e dei fornitori di ANS interessati in maniera tempestiva, usando un metodo sufficientemente sicuro e rapido di comunicazione.

▼ M2**B — Operazioni e gestione**

1. *L'operatore dell'aeroporto è responsabile del funzionamento dell'aeroporto. Le sue responsabilità sono le seguenti:*
 - a) il gestore dell'aeroporto dispone, direttamente o mediante appositi contratti, di tutti i mezzi necessari per garantire il sicuro funzionamento degli aeromobili nell'aeroporto. Vi rientrano, a titolo esemplificativo, strutture, personale, equipaggiamenti e materiale, documentazione dei compiti, delle responsabilità e delle procedure, accesso alle informazioni pertinenti e archiviazione dei documenti;
 - b) il gestore dell'aeroporto verifica che i requisiti della sezione A siano soddisfatti in ogni momento o adotta misure appropriate per attenuare i rischi associati alla mancata osservanza. Si stabiliscono e applicano le procedure necessarie per informare tutti gli utenti di tali misure in maniera tempestiva;
 - c) il gestore dell'aeroporto stabilisce e attua un programma appropriato di gestione dei rischi connessi con la presenza di fauna selvatica nell'aeroporto;
 - d) il gestore dell'aeroporto garantisce che i movimenti di veicoli e di persone nell'area di movimento e in altre aree operative siano coordinati con i movimenti degli aeromobili, onde evitare collisioni e danni agli stessi;
 - e) il gestore dell'aeroporto garantisce che siano state stabilite e che siano attuate procedure volte ad attenuare i rischi collegati con le operazioni dell'aeroporto durante la gestione invernale, di visibilità ridotta o di notte, ove applicabile;
 - f) il gestore dell'aeroporto stipula accordi con altre organizzazioni competenti, al fine di garantire una costante conformità con questi requisiti essenziali per gli aeroporti. Tali organizzazioni comprendono, a titolo esemplificativo, operatori degli aeromobili, fornitori di servizi di navigazione aerea, fornitori di servizi di assistenza a terra e altre organizzazioni le cui attività o i cui prodotti possono influire sulla sicurezza degli aeromobili;
 - g) il gestore dell'aeroporto garantisce, autonomamente o per mezzo di contratti con terzi, che esistono procedure per fornire agli aeromobili carburante non contaminato e conforme alle specifiche;
 - h) sono disponibili manuali per la manutenzione degli equipaggiamenti dell'aeroporto, il contenuto dei quali è messo in pratica e comprende le istruzioni di manutenzione e riparazione, le informazioni sull'assistenza, gli interventi correttivi e le procedure di ispezione;
 - i) il gestore dell'aeroporto stabilisce e attua un piano di emergenza per l'aeroporto, comprendente gli scenari di emergenza che possono verificarsi nell'aeroporto o nelle sue vicinanze. Questo piano è coordinato, ove opportuno, con il piano d'emergenza delle comunità locali;
 - j) il gestore dell'aeroporto garantisce che siano disponibili nell'aeroporto servizi adeguati di salvataggio e antincendio. Tali servizi sono in grado di reagire ad un incidente anche grave con la dovuta rapidità e comprendono almeno gli equipaggiamenti, le sostanze estinguenti e personale sufficiente;
 - k) il gestore dell'aeroporto utilizza, per il funzionamento e la manutenzione dell'aeroporto, soltanto personale addestrato e qualificato e attua continuamente programmi di addestramento e di verifica per assicurare l'aggiornamento continuo di tutto il personale interessato;
 - l) il gestore dell'aeroporto garantisce che chiunque sia autorizzato ad accedere non accompagnato all'area di movimento o ad altre aree operative sia adeguatamente formato e qualificato per tale accesso;

▼ **M2**

- m) il personale addetto al servizio di salvataggio e antincendio è adeguatamente formato e qualificato per operare nell'ambiente aeroportuale. Il gestore dell'aeroporto organizza continuamente programmi di addestramento e di verifica per l'aggiornamento continuo di detto personale; e
- n) tutto il personale addetto ai servizi di salvataggio e antincendio incaricato di intervenire in situazioni di emergenza aerea dimostra periodicamente di possedere l'idoneità fisica necessaria per eseguire in maniera soddisfacente le proprie funzioni, tenendo conto del tipo di attività. In questo contesto, per idoneità fisica (intesa come idoneità fisica e mentale) s'intende l'assenza di malattie o disabilità che potrebbero impedire a detto personale di:
 - i) eseguire i compiti necessari per operare in situazioni di emergenza aerea;
 - ii) svolgere in ogni circostanza i compiti assegnati; o
 - iii) percepire correttamente l'ambiente circostante.

2. *Sistemi di gestione*

- a) Il gestore dell'aeroporto attua e garantisce nel tempo un sistema di gestione per assicurare la conformità con questi requisiti essenziali per gli aeroporti e finalizzato al continuo miglioramento proattivo della sicurezza. Il sistema di gestione comprende strutture organizzative, responsabilità, competenze, politiche e procedure.
- b) Il sistema di gestione include inoltre un programma di prevenzione degli inconvenienti e degli incidenti, comprendente uno schema di segnalazione e analisi degli eventi. All'analisi partecipano, se necessario, le parti elencate nel punto 1, lettera f).
- c) Il gestore dell'aeroporto stila un manuale dell'aeroporto e agisce in conformità a tale manuale. Il manuale contiene tutte le istruzioni, informazioni e procedure necessarie per l'aeroporto, il sistema di gestione e il personale operativo, affinché possa svolgere le proprie mansioni.

C — Aree limitrofe all'aeroporto

- 1. Lo spazio aereo circostante le aree di movimento degli aeroporti è mantenuto sgombro da ostacoli, in modo da permettere che le previste manovre degli aeromobili negli aeroporti siano eseguite senza creare rischi inaccettabili dovuti all'insorgere di ostacoli attorno all'aeroporto. Occorre sviluppare, realizzare e tenere costantemente sotto controllo le superfici di monitoraggio degli ostacoli per rilevare simili violazioni.
 - a) Quando si verifica una violazione di dette superfici occorre procedere ad una valutazione intesa a stabilire se l'oggetto interessato costituisca o meno un rischio inaccettabile. Qualsiasi oggetto che costituisca un rischio inaccettabile è eliminato o è effettuato un idoneo intervento di attenuazione per proteggere gli aeromobili che utilizzano l'aeroporto.
 - b) Qualsiasi rimanente ostacolo è reso noto e, in caso di bisogno, contrassegnato e, laddove necessario, reso visibile mediante sistemi di illuminazione.
- 2. I pericoli correlati alle attività umane e all'uso del territorio, tra cui le voci del seguente elenco, che ha carattere esemplificativo, sono monitorati. I rischi provocati da tali pericoli sono opportunamente valutati e attenuati:
 - a) qualunque sviluppo o variazione nell'uso del territorio nell'area dell'aeroporto;
 - b) la possibilità di turbolenze indotte da ostacoli;
 - c) l'utilizzo di luci pericolose, ambigue o fuorvianti;
 - d) l'abbagliamento provocato da ampie superfici ad alto potenziale riflettente;

▼ M2

- e) la creazione di aree che potrebbero attirare fauna selvatica nelle vicinanze dell'area di movimento degli aeroporti;
 - f) le fonti di radiazioni non visibili o la presenza di oggetti in movimento o fermi che possono interferire o avere effetti negativi sulle comunicazioni aeronautiche e sui sistemi di navigazione e sorveglianza.
3. Occorre istituire un piano di emergenza delle comunità locali per le situazioni d'emergenza aerea che si verificano nell'area locale degli aeroporti.

D — Altre disposizioni

Ad eccezione degli aeromobili in situazione di emergenza, quando indirizzati sull'aeroporto quale alternato, o in altre condizioni dettagliate caso per caso, un aeroporto o parti dello stesso non sono usati da aeromobili, le cui caratteristiche non siano conformi ai suoi dati di progetto e alle sue procedure operative senza il consenso del gestore dell'aeroporto.

▼ M2*ALLEGATO V ter***REQUISITI ESSENZIALI PER GLI ATM/ANS E I CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO****1. Utilizzo dello spazio aereo**

- a) Tutti gli aeromobili, ad esclusione di quelli impegnati nelle attività di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera a), in ogni fase del volo o nell'area di movimento di un aeroporto, sono operati nel rispetto di regole operative comuni di carattere generale e di eventuali procedure applicabili previste per l'utilizzo dello spazio aereo in questione.
- b) Tutti gli aeromobili, ad esclusione di quelli impegnati nelle attività di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera a), sono dotati dei componenti prescritti e operati in conformità. Quando sono utilizzati nei sistemi ATM/ANS, i componenti rispettano anche i requisiti di cui al punto 3.

2. Servizi

- a) Informazioni aeronautiche e dati per gli utenti dello spazio aereo per scopi di navigazione aerea
 - i) I dati utilizzati come fonte di informazioni aeronautiche sono di sufficiente qualità, completi, aggiornati e sono forniti tempestivamente.
 - ii) Le informazioni aeronautiche sono precise, complete, aggiornate, chiare, della dovuta integrità e presentate in un formato adatto agli utenti.
 - iii) La trasmissione delle suddette informazioni aeronautiche agli utenti dello spazio aereo avviene tempestivamente e attraverso mezzi di comunicazione sufficientemente affidabili e rapidi, dotati delle necessarie protezioni da interferenze e corruzioni.
- b) Informazioni meteorologiche
 - i) I dati utilizzati come fonte per informazioni meteorologiche destinate all'aeronautica sono di sufficiente qualità, completi e aggiornati.
 - ii) Per quanto possibile, le informazioni meteorologiche aeronautiche sono precise, complete, aggiornate, della dovuta integrità e chiare, per soddisfare le necessità degli utenti dello spazio aereo.
 - iii) La trasmissione di tali informazioni meteorologiche aeronautiche agli utenti dello spazio aereo avviene tempestivamente e attraverso mezzi di comunicazione sufficientemente affidabili e rapidi, dotati delle necessarie protezioni da interferenze e corruzioni.
- c) Servizi di traffico aereo
 - i) I dati utilizzati come fonte per la fornitura dei servizi del traffico aereo sono corretti, completi e aggiornati.
 - ii) I servizi del traffico aereo sono sufficientemente precisi, completi, aggiornati e privi di ambiguità, per soddisfare le necessità di sicurezza degli utenti dello spazio aereo.
 - iii) Gli strumenti automatici che forniscono informazioni o consulenza agli utenti sono adeguatamente progettati, costruiti e sottoposti a manutenzione per assicurare che siano idonei al loro scopo.
 - iv) I servizi di controllo del traffico aereo e le relative procedure prevedono un'adeguata separazione tra gli aeromobili e, ove opportuno, assistono nella protezione dagli ostacoli e altri pericoli aerei e assicurano un coordinamento rapido e tempestivo con tutti gli utenti interessati e con i volumi di spazio aereo adiacenti.
 - v) La comunicazione tra i servizi del traffico aereo e gli aeromobili, e tra le unità dei servizi del traffico aereo interessate è puntuale, chiara, corretta e priva di ambiguità, protetta da interferenze e generalmente compresa e, se applicabile, confermata da tutte le parti.

▼ M2

vi) Sono approntati mezzi idonei ad individuare possibili situazioni di emergenza e, se necessario, ad avviare interventi efficaci di ricerca e soccorso. Tali mezzi includono, come minimo, idonei meccanismi di allarme, misure e procedure di coordinamento, nonché mezzi e personale in modo da coprire efficacemente l'area di responsabilità.

d) Servizi di comunicazione

I servizi di comunicazione raggiungono e mantengono prestazioni adeguate, sotto il profilo della loro disponibilità, integrità, continuità e puntualità. Essi sono sicuri e protetti da corruzioni.

e) Servizi di navigazione

I servizi di navigazione raggiungono e mantengono un livello adeguato di prestazioni in relazione alle informazioni di guida, di posizionamento e, ove necessario, di tempo. I criteri di prestazione comprendono la precisione, l'integrità, la disponibilità e la continuità del servizio.

f) Servizi di sorveglianza

I servizi di sorveglianza determinano la rispettiva posizione dell'aeromobile in volo e di altri aeromobili e dei veicoli a terra presenti sulla superficie dell'aeroporto, e lo fa con un livello adeguato di prestazioni, sotto il profilo dell'accuratezza, integrità, continuità e probabilità di rilevamento.

g) Gestione dei flussi di traffico aereo

La gestione tattica dei flussi di traffico aereo a livello comunitario utilizza e fornisce informazioni sufficientemente precise e attuali sul volume e sulla natura del traffico aereo pianificato che può influire sulla fornitura dei servizi e coordina e negozia le deviazioni di rotta o i ritardi nel traffico aereo per ridurre il rischio di situazioni di sovraccarico nello spazio aereo o negli aeroporti.

h) Gestione dello spazio aereo

La designazione di specifici volumi di spazio aereo destinati a un determinato uso è monitorata, coordinata e resa nota tempestivamente, in modo da ridurre il rischio che venga meno la separazione di sicurezza tra gli aeromobili in qualsiasi circostanza.

i) Struttura dello spazio aereo

Le strutture dello spazio aereo e le procedure di volo devono essere progettate in modo adeguato, controllate e convalidate prima di essere attivate e utilizzate da parte dagli aeromobili.

3. **Sistemi e componenti**

a) Considerazioni generali

I sistemi e i componenti ATM/ANS che permettono la trasmissione delle pertinenti informazioni da e verso gli aeromobili e a terra sono adeguatamente progettati, prodotti, installati, utilizzati e sottoposti a manutenzione, per assicurare che siano idonei al loro scopo.

b) Integrità, prestazioni e affidabilità dei sistemi e dei componenti

L'integrità e le prestazioni in termini di sicurezza dei sistemi e componenti, sia su un aeromobile, sia a terra, sia nello spazio, sono idonee al loro scopo. Sistemi e componenti rispettano il livello di prestazioni operative prescritto per tutte le condizioni operative prevedibili e per tutta la loro vita operativa.

c) Progettazione di sistemi e componenti

i) Sistemi e componenti sono progettati per soddisfare i requisiti di sicurezza applicabili.

▼ M2

- ii) Sistemi e componenti, considerati collettivamente, singolarmente e in relazione gli uni con gli altri, sono progettati in modo tale da garantire una relazione inversa tra la probabilità che un'avaria possa causare il collasso totale del sistema e la gravità dei suoi effetti sulla sicurezza dei servizi.
- iii) Sistemi e componenti, considerati singolarmente e in combinazione gli uni con gli altri, sono progettati tenendo conto dei limiti inerenti alle capacità e alle prestazioni umane.
- iv) Sistemi e componenti sono progettati in modo tale da assicurarne la protezione da interazioni pericolose e imprevedute con elementi esterni.
- v) Le informazioni necessarie per la produzione, l'installazione, il funzionamento e la manutenzione dei sistemi e dei componenti, nonché le informazioni riguardanti condizioni di non sicurezza sono fornite al personale in maniera chiara, coerente e priva di ambiguità.

d) Continuità del livello di servizio

I livelli di sicurezza di sistemi e componenti sono mantenuti durante il servizio e durante eventuali interventi di modifica a quest'ultimo.

4. Qualificazione dei controllori del traffico aereo

a) Considerazioni generali

Una persona cui viene impartito l'addestramento di controllore del traffico aereo o come allievo controllore possiede un adeguato grado di istruzione e deve essere sufficientemente matura sul piano fisico e mentale da poter acquisire, conservare e dimostrare le conoscenze teoriche e capacità pratiche necessarie.

b) Conoscenze teoriche

- i) Il controllore del traffico aereo acquisisce e conserva un livello di conoscenze idoneo alle funzioni da esercitare e proporzionato ai rischi associati al tipo di servizio.
- ii) L'acquisizione e il mantenimento delle conoscenze teoriche sono dimostrati tramite valutazione continua durante l'addestramento o mediante esami adeguati.
- iii) Occorre mantenere un livello adeguato di conoscenze teoriche. La rispondenza a tale requisito è dimostrata tramite valutazioni periodiche o esami. La frequenza degli esami è proporzionata al livello di rischio associato al tipo di servizio.

c) Capacità pratiche

- i) Il controllore del traffico aereo acquisisce e mantiene nel tempo capacità pratiche adeguate per esercitare le sue funzioni. Tali capacità sono proporzionate ai rischi associati al tipo di attività e comprendono, a seconda delle funzioni esercitate, quanto segue:

- i. procedure operative;
- ii. compiti specifici della funzione;
- iii. situazioni anomale e di emergenza; e
- iv. fattore umano.

- ii) Il controllore del traffico aereo dimostra di possedere la capacità di eseguire le procedure e i compiti relativi con un livello di competenza adeguato alle funzioni esercitate.
- iii) Occorre mantenere un livello adeguato di capacità pratiche. La rispondenza di tale requisito è verificata tramite valutazioni periodiche. La frequenza delle valutazioni è proporzionata alla complessità e al livello di rischio associato al tipo di servizio e alle funzioni svolte.

▼ M2

d) Competenze linguistiche

- i) Il controllore del traffico aereo dimostra di essere in grado di parlare e comprendere l'inglese a un livello tale da poter comunicare efficacemente nelle situazioni di solo contatto vocale (telefono/radiotelefono) e nelle situazioni di faccia a faccia, su argomenti concreti e correlati all'attività lavorativa, anche in situazioni di emergenza.
- ii) Se necessario ai fini della fornitura dei servizi ATS in un determinato volume di spazio aereo, un controllore del traffico aereo è anche in grado di parlare e comprendere la lingua o le lingue nazionali, al livello sopra specificato.

e) Dispositivi di simulazione per addestramento (synthetic training devices STD)

Quando un dispositivo di simulazione per addestramento è utilizzato per impartire l'addestramento pratico sulla conoscenza delle situazioni operative e sul fattore umano, o per dimostrare l'acquisizione o il mantenimento di capacità, esso ha un livello di prestazione tale da consentire una simulazione dell'ambiente di lavoro e delle situazioni operative adeguata per l'addestramento impartito.

f) Corsi di addestramento

- i) L'addestramento è impartito nel quadro di un corso che può comprendere moduli pratici e teorici, ivi compresa, se del caso, l'addestramento con dispositivi di simulazione.
- ii) Un corso è definito e approvato per ogni tipo di addestramento.

g) Istruttori

- i) La formazione teorica è impartita da istruttori adeguatamente qualificati. Essi:
 - i. hanno una conoscenza adeguata della materia oggetto dell'addestramento;
 - ii. hanno dimostrato di possedere le capacità necessarie per utilizzare gli appropriati strumenti didattici.
- ii) L'addestramento pratico è impartito da istruttori adeguatamente qualificati, i quali:
 - i. soddisfano i requisiti in materia di conoscenze teoriche e di esperienza pratica idonei all'insegnamento da impartire;
 - ii. hanno dimostrato di possedere le capacità necessarie per istruire e utilizzare gli appropriati strumenti didattici;
 - iii. possiedono un'esperienza sull'utilizzo degli strumenti didattici in relazione alle procedure sulle quali si prevede di impartire un determinato insegnamento; e
 - iv. frequentano regolarmente corsi di aggiornamento, per garantire il mantenimento nel tempo delle competenze didattiche.
- iii) Gli istruttori responsabili dell'addestramento pratico sono anche, o sono stati, abilitati a esercitare le funzioni di controllore del traffico aereo.

h) Valutatori

- i) Le persone responsabili della valutazione delle capacità dei controllori del traffico aereo devono:
 - i. aver dimostrato di possedere la capacità di valutare le prestazioni dei controllori del traffico aereo e di sottoporli a test e controlli; e
 - ii. frequentare regolarmente corsi di aggiornamento, per garantire il mantenimento nel tempo degli standard di valutazione.
- ii) I valutatori delle capacità pratiche sono anche, o sono stati, abilitati a esercitare le funzioni di controllore del traffico aereo relativamente agli ambiti in cui la valutazione deve essere svolta.

▼ M2

- i) Idoneità medica dei controllori del traffico aereo
 - i) Criteri medici
 - i. Tutti i controllori del traffico aereo dimostrano periodicamente l' idoneità medica a esercitare le loro funzioni in modo soddisfacente. La conformità con questo requisito è dimostrata tramite adeguata valutazione che tenga conto del possibile degrado fisico e mentale dovuto all'età.
 - ii. Per comprovare l' idoneità medica, intesa come buona salute fisica e mentale, è obbligatorio dimostrare l' assenza di malattie o disabilità che renderebbero la persona che fornisce un servizio di controllo aereo (ATC) incapace di:
 - svolgere adeguatamente i compiti necessari per fornire un servizio ATC, o
 - svolgere in ogni circostanza le funzioni assegnate, o
 - percepire correttamente l' ambiente circostante.
 - ii) Qualora l' idoneità medica non possa essere completamente comprovata, si possono introdurre misure correttive che garantiscano un livello di sicurezza equivalente.

5. Fornitori di servizi e centri di addestramento

- a) La fornitura di servizi non ha luogo se non sono soddisfatte le seguenti condizioni:
 - i) il fornitore di servizi dispone direttamente, o indirettamente tramite contratti, dei mezzi necessari per le dimensioni e la tipologia del servizio. Tali mezzi comprendono, tra l' altro, sistemi, infrastrutture (compresa la fornitura elettrica), struttura di gestione, personale, equipaggiamenti e loro manutenzione, documentazione relativa alle mansioni, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e archiviazione dei documenti;
 - ii) il fornitore di servizi elabora e tiene aggiornati manuali di gestione delle operazioni relativi alla fornitura dei servizi e opera nel loro rispetto. I manuali contengono tutte le necessarie istruzioni, le informazioni e le procedure operative per il sistema di gestione e per il personale operativo, affinché possa assolvere i propri compiti;
 - iii) il fornitore di servizi attua e mantiene un sistema di gestione basato sui rischi, per garantire l' osservanza dei requisiti essenziali di cui al presente allegato e provvedere a un continuo miglioramento del sistema;
 - iv) il fornitore di servizi si avvale unicamente di personale adeguatamente qualificato e addestrato e attua e mantiene programmi di addestramento e di valutazione del personale;
 - v) il fornitore di servizi crea interfacce ufficiali con tutti gli altri soggetti che partecipano alla fornitura dei servizi, in modo da assicurare il rispetto dei requisiti essenziali;
 - vi) il fornitore di servizi elabora e attua un piano di emergenza per le situazioni anomale e di emergenza che possono verificarsi in relazione ai servizi da esso forniti;
 - vii) il fornitore di servizi elabora e mantiene un programma di prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti e un programma di sicurezza, ivi compreso un programma di segnalazione e di valutazione degli eventi, che è utilizzato dal sistema di gestione per contribuire all' obiettivo di migliorare continuamente la sicurezza;
e

▼ M2

- viii) il fornitore di servizi adotta le disposizioni necessarie per verificare che i requisiti di sicurezza dei sistemi e dei componenti da esso utilizzati siano rispettati in ogni momento.
- b) La fornitura di servizi ATC non ha luogo se non sono soddisfatte le seguenti condizioni:
- i) si evitano situazioni di affaticamento del personale addetto ai servizi ATC tramite un sistema di turni. Detto sistema prevede turni di lavoro, orari di servizio e periodi di riposo adeguati. Le limitazioni previste nell'ambito del sistema di turni tengono conto di tutti i fattori pertinenti che sono causa di affaticamento tra cui, in particolare, la privazione di sonno, il turbamento dei cicli circadiani, i turni di notte, i turni di servizio accumulati in determinati periodi, nonché la suddivisione dei compiti assegnati tra diverso personale;
 - ii) si evita che il personale addetto ai servizi ATC sia soggetto a stress tramite appositi programmi di informazione e prevenzione;
 - iii) il fornitore di servizi ATC utilizza procedure idonee a verificare che la capacità di giudizio del personale addetto ai servizi ATC non sia compromessa o che la loro idoneità medica non venga meno;
 - iv) il fornitore di servizi ATC tiene conto, nella pianificazione e nello svolgimento delle proprie attività, dei vincoli tecnici e operativi nonché dei principi legati al fattore umano.
- c) La fornitura di servizi di comunicazione, navigazione e/o sorveglianza non ha luogo se non è rispettata la seguente condizione:
- il fornitore di servizi informa tempestivamente tutti gli utenti del relativo spazio aereo e le unità ATS sullo stato operativo dei loro servizi (e relativi cambiamenti) forniti per scopi ATS.
- d) Organizzazioni di addestramento
- Le organizzazioni di addestramento che provvedono all'addestramento del personale che fornisce servizi ATC soddisfano i seguenti requisiti:
- i) dispongono di tutti i mezzi necessari per adempiere alle responsabilità associate alla loro attività. Tali mezzi comprendono, tra l'altro, strutture, personale, attrezzature, metodologia, documentazione relativa alle mansioni, alle responsabilità e alle procedure, accesso alle informazioni pertinenti e archiviazione dei documenti;
 - ii) realizzano e mantengono un sistema di gestione relativo alla sicurezza e al livello di addestramento, e cercano di migliorare costantemente tale sistema; e
 - iii) concludono con altre pertinenti organizzazioni gli accordi necessari a garantire il permanere della conformità ai presenti requisiti essenziali.



ALLEGATO VI

TABELLA DI CORRISPONDENZA

| Regolamento (CE) n. 1592/2002 | Presente regolamento |
|--|--|
| Articolo 1 | Articolo 1 |
| Articolo 2, paragrafo 1 | Articolo 2, paragrafo 1 |
| Articolo 2, paragrafo 2, lettere da a) ad e) | Articolo 2, paragrafo 2, lettere da a) ad e) |
| — | Articolo 2, paragrafo 2, lettera f) |
| Articolo 2, paragrafo 3 | Articolo 2, paragrafo 3 |
| Articolo 3, lettere da a) a g) | Articolo 3, lettere da a) a g) |
| — | Articolo 3, lettere da h) a l) |
| Articolo 4, paragrafo 1, lettere da a) a c) | Articolo 4, paragrafo 1, lettere da a) a c) |
| — | Articolo 4, paragrafo 1, lettera d) |
| — | Articolo 4, paragrafi 2 e 3 |
| Articolo 4, paragrafo 2 | Articolo 4, paragrafo 4 |
| — | Articolo 4, paragrafo 5 |
| Articolo 4, paragrafo 3 | Articolo 4, paragrafo 6 |
| Articolo 5, paragrafo 1 | Articolo 5, paragrafo 1 |
| Articolo 5, paragrafo 2, primo comma, frase introduttiva | Articolo 5, paragrafo 2, primo comma, frase introduttiva |
| Articolo 5, paragrafo 2, primo comma, lettere da a) a c) | Articolo 5, paragrafo 2, primo comma, lettere da a) a c) |
| Articolo 5, paragrafo 2, primo comma, lettera d) | Articolo 5, paragrafo 2, primo comma, lettere d) ed e) |
| Articolo 5, paragrafo 2, primo comma, lettere e) ed f) | Articolo 5, paragrafo 2, primo comma, lettere f) e g) |
| — | Articolo 5, paragrafo 3 |
| Articolo 5, paragrafo 3 | Articolo 5, paragrafo 4 |
| Articolo 5, paragrafo 4, primo comma, frase introduttiva | Articolo 5, paragrafo 5, primo comma, frase introduttiva |
| Articolo 5, paragrafo 4, primo comma, lettere da a) a d) | Articolo 5, paragrafo 5, primo comma, lettere da a) a d) |
| Articolo 5, paragrafo 4, primo comma, lettera e), punti da i) a iii) | Articolo 5, paragrafo 5, primo comma, lettera e), punti da i) a iii) |
| — | Articolo 5, paragrafo 5, primo comma, lettera e), punti da iv) a vi) |
| Articolo 5, paragrafo 4, primo comma, lettere da f) ad i) | Articolo 5, paragrafo 5, primo comma, lettere da f) ad i) |
| — | Articolo 5, paragrafo 5, primo comma, lettera j) |
| Articolo 5, paragrafo 5, primo comma, frase introduttiva | Articolo 5, paragrafo 6, primo comma, frase introduttiva |
| Articolo 5, paragrafo 5, primo comma, lettere a), b) e c) | Articolo 5, paragrafo 6, primo comma, lettere a), b) e c) |

▼B

| Regolamento (CE) n. 1592/2002 | Presente regolamento |
|--|--|
| — | Articolo 5, paragrafo 6, primo comma, lettera d) |
| Articolo 6 | Articolo 6 |
| — | Articolo 7 |
| — | Articolo 8 |
| — | Articolo 9 |
| — | Articolo 10 |
| Articolo 8, paragrafo 1 | Articolo 11, paragrafo 1 |
| — | Articolo 11, paragrafi da 2 a 4 |
| Articolo 8, paragrafo 2 | Articolo 11, paragrafo 5 |
| — | Articolo 11, paragrafo 6 |
| Articolo 9 | Articolo 12 |
| — | Articolo 13 |
| Articolo 10, paragrafo 1 | Articolo 14, paragrafo 1 |
| — | Articolo 14, paragrafo 2 |
| Articolo 10, paragrafo 2 | Articolo 14, paragrafo 3 |
| Articolo 10, paragrafo 3 | Articolo 14, paragrafo 4 |
| Articolo 10, paragrafo 4 | Articolo 14, paragrafo 5 |
| Articolo 10, paragrafo 5 | Articolo 14, paragrafo 6 |
| Articolo 10, paragrafo 6 | Articolo 14, paragrafo 7 |
| Articolo 11 | Articolo 15 |
| — | Articolo 16 |
| Articolo 12 | Articolo 17 |
| Articolo 13, frase introduttiva | Articolo 18, frase introduttiva |
| Articolo 13, lettera a) | Articolo 18, lettera a) |
| — | Articolo 18, lettera b) |
| Articolo 13, lettera b) | Articolo 18, lettera c) |
| Articolo 13, lettera c) | Articolo 18, lettera d) |
| — | Articolo 18, lettera e) |
| Articolo 14 | Articolo 19 |
| Articolo 15, paragrafo 1, frase introduttiva | Articolo 20, paragrafo 1, frase introduttiva |
| Articolo 15, paragrafo 1, lettere da a) a j) | Articolo 20, paragrafo 1, lettere da a) a j) |
| — | Articolo 20, paragrafo 1, lettere k) e l) |
| Articolo 15, paragrafo 2 | Articolo 20, paragrafo 2 |
| — | Articolo 21 |
| — | Articolo 22 |
| — | Articolo 23 |

▼B

| Regolamento (CE) n. 1592/2002 | Presente regolamento |
|--|--|
| Articolo 16, paragrafi 1 e 2 | Articolo 24, paragrafi 1 e 2 |
| — | Articolo 24, paragrafo 3 |
| Articolo 16, paragrafo 3 | Articolo 24, paragrafo 4 |
| Articolo 16, paragrafo 4 | Articolo 24, paragrafo 5 |
| | Articolo 25 |
| Articolo 17 | Articolo 26 |
| Articolo 18 | Articolo 27 |
| Articolo 19 | Articolo 28 |
| Articolo 20 | Articolo 29 |
| Articolo 21 | Articolo 30 |
| Articolo 22 | Articolo 31 |
| Articolo 23 | Articolo 32 |
| Articolo 24, paragrafi da 1 a 4 | Articolo 33, paragrafi da 1 a 4 |
| — | Articolo 34, paragrafo 5 |
| Articolo 25, paragrafi 1 e 2 | Articolo 34, paragrafi 1 e 2 |
| — | Articolo 34, paragrafo 3 |
| Articolo 26 | Articolo 35 |
| Articolo 27 | Articolo 36 |
| Articolo 28 | Articolo 37 |
| Articolo 29, paragrafi 1 e 2 | Articolo 38, paragrafi 1 e 2 |
| Articolo 29, paragrafo 3, lettere da a) a j) | Articolo 38, paragrafo 3, lettere da a) a j) |
| — | Articolo 38, paragrafo 3, lettere k) e l) |
| Articolo 30 | Articolo 39 |
| Articolo 31 | Articolo 40 |
| Articolo 32 | Articolo 41 |
| Articolo 33 | Articolo 42 |
| Articolo 34 | Articolo 43 |
| Articolo 35 | Articolo 44 |
| Articolo 36 | Articolo 45 |
| Articolo 37 | Articolo 46 |
| Articolo 38 | Articolo 47 |
| Articolo 39 | Articolo 48 |
| Articolo 40 | Articolo 49 |
| Articolo 41 | Articolo 50 |
| Articolo 42 | Articolo 51 |
| Articolo 43 | Articolo 52 |
| Articolo 44 | Articolo 53 |

▼B

| Regolamento (CE) n. 1592/2002 | Presente regolamento |
|--|--|
| Articolo 45 | Articolo 54 |
| Articolo 46, paragrafo 1, frase introduttiva | Articolo 55, paragrafo 1, frase introduttiva |
| Articolo 46, paragrafo 1, lettere da a) a d) | Articolo 55, paragrafo 1, lettere da a) a d) |
| — | Articolo 55, paragrafo 1, lettera e) |
| Articolo 46, paragrafi 2 e 3 | Articolo 55, paragrafi 2 e 3 |
| — | Articolo 56 |
| — | Articolo 57 |
| Articolo 47, paragrafi 1 e 2 | Articolo 58, paragrafi 1 e 2 |
| Articolo 47, paragrafo 3 | — |
| Articolo 47, paragrafo 4 | Articolo 58, paragrafo 3 |
| Articolo 47, paragrafo 5 | — |
| — | Articolo 58, paragrafo 4 |
| Articolo 48, paragrafo 1, frase introduttiva | Articolo 59, paragrafo 1, frase introduttiva |
| Articolo 48, paragrafo 1, lettera a) | Articolo 59, paragrafo 1, lettere a) e b) |
| Articolo 48, paragrafo 1, lettere b) e c) | Articolo 59, paragrafo 1, lettere c) e d) |
| — | Articolo 59, paragrafo 1, lettera e) |
| Articolo 48, paragrafi 2 e 3 | Articolo 59, paragrafi 2 e 3 |
| | Articolo 59, paragrafo 4 |
| Articolo 48, paragrafi da 4 e 10 | Articolo 59, paragrafi da 5 a 11 |
| Articolo 49 | Articolo 60 |
| Articolo 50 | Articolo 61 |
| Articolo 51 | Articolo 62 |
| Articolo 52 | Articolo 63 |
| Articolo 53 | Articolo 64 |
| Articolo 54 | Articolo 65 |
| Articolo 55 | Articolo 66 |
| Articolo 56 | Articolo 67 |
| — | Articolo 68 |
| Articolo 57 | Articolo 69 |
| Articolo 59 | Articolo 70 |