

Bruxelles, 8 dicembre 2015
(OR. en)

14991/15

**Fascicolo interistituzionale:
2015/0277 (COD)**

**AVIATION 152
CODEC 1667
RELEX 1014**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	7 dicembre 2015
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.:	COM(2015) 613 final
----------------	---------------------

Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che abroga il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio
----------	--

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2015) 613 final.

All.: COM(2015) 613 final



Bruxelles, 7.12.2015
COM(2015) 613 final

2015/0277 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che abroga il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2015) 262 final}

{SWD(2015) 263 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

La presente iniziativa è parte integrante della "Strategia per migliorare la competitività del settore dell'aviazione nell'UE" della Commissione europea del 2015. L'obiettivo consiste nel preparare il quadro normativo che disciplina la sicurezza aerea dell'UE per le sfide dei prossimi dieci a quindici anni e, di conseguenza, nel continuare a garantire ai passeggeri e al pubblico un trasporto aereo sicuro e rispettoso dell'ambiente. Questa iniziativa si basa su oltre dodici anni di esperienza nell'applicazione del regolamento (CE) n. 216/2008¹ e del regolamento che lo ha preceduto².

La sicurezza e la protezione ambientale sono condizioni indispensabili per un settore dell'aviazione competitivo. Si prevede che nel 2035 il traffico aereo in Europa raggiungerà 14,4 milioni di voli (50% in più rispetto al 2012). L'obiettivo della proposta è quindi di garantire che il sistema mantenga un numero di incidenti basso come quello attuale, consentendo al settore dell'aviazione dell'UE di crescere in modo sicuro e di sviluppare la sua competitività. A tal fine la presente iniziativa propone di introdurre un approccio per la regolamentazione della sicurezza basato sui rischi e sulle prestazioni, di rimediare alle attuali lacune in materia di sicurezza e di prendere maggiormente in considerazione le interdipendenze tra la sicurezza aerea e altri ambiti tecnici di regolamentazione, quali la security aerea o la protezione ambientale.

Anche se la sicurezza aerea è l'obiettivo principale della presente proposta, non è il solo. La presente proposta va considerata anche nel contesto delle priorità della Commissione volte a promuovere la crescita e l'occupazione, a sviluppare il mercato interno e a rafforzare il ruolo dell'Europa quale attore globale. La presente iniziativa mira a contribuire a un settore dell'aviazione e una produzione aeronautica europei competitivi in grado di creare posti di lavoro ad alto valore aggiunto e di sostenere l'innovazione tecnologica. Essa stabilirà un quadro normativo efficace per l'integrazione di nuovi modelli imprenditoriali e di tecnologie emergenti. La presente iniziativa mira in particolare a creare un quadro a livello dell'Unione per integrare gli aeromobili senza equipaggio nello spazio aereo europeo in condizioni di sicurezza.

La presente proposta risponde anche agli Stati membri, all'industria e agli utenti dello spazio aereo che chiedono un approccio più proporzionato e flessibile alla regolamentazione della sicurezza e l'eliminazione delle regole che possono soffocare l'imprenditorialità mediante obblighi troppo prescrittivi. Essa propone in particolare di introdurre un quadro modulabile che riconosce le differenze esistenti tra i vari settori dell'aviazione civile e i relativi rischi.

¹ Regolamento (CE) n. 216/2008, 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 (GU L 79 del 19.3.2008). Successivamente detto regolamento è stato modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009, il quale ne ha esteso il campo d'applicazione alla sicurezza degli aeroporti e agli aspetti di sicurezza della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea.

² 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 (GU L 240 del 7.9.2002).

Questo approccio dovrebbe andare a vantaggio dell'intero settore dell'aviazione nell'Unione e sarà particolarmente adatto alle esigenze delle piccole e medie imprese (PMI).

Con il passaggio a un approccio alla regolamentazione e alla sorveglianza basato sui rischi e sulle prestazioni, gli Stati membri e l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea dovranno sviluppare nuove abilità e competenze ed essere sempre al passo con le più recenti tecnologie sviluppate dall'industria. La presente iniziativa sostiene il conseguimento di tali obiettivi proponendo soluzioni migliori per il coordinamento e lo sviluppo della ricerca e dell'addestramento aeronautico.

Infine la presente proposta affronta i problemi che hanno alcune autorità nazionali per mantenere disponibili e finanziare le risorse necessarie per la certificazione e la sorveglianza. A tal fine la presente iniziativa propone un quadro per la condivisione delle risorse tecniche tra le autorità nazionali e l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, che include la possibilità di trasferire, su base volontaria, le competenze di attuazione della normativa dell'Unione.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore**

La presente iniziativa si basa sulle disposizioni vigenti dell'Unione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile di cui al regolamento (CE) n. 216/2008.

La proposta è coerente con l'iniziativa della Commissione del 2013 "Accelerare l'attuazione del cielo unico europeo" (iniziativa SES II+)³. Nel preparare la presente proposta, la Commissione ha tenuto conto della proposta della Commissione COM(2013)409 def. dell'11.06.2013 e dei risultati delle discussioni svoltesi finora in sede di Parlamento europeo e di Consiglio sulle modifiche SES II+ proposte del regolamento (CE) n. 216/2008. Al fine di evitare la discussione parallela di due proposte legislative relative al regolamento (CE) n. 216/2008 e visto che la presente proposta è la più completa, le modifiche SES II+ proposte del regolamento (CE) n. 216/2008 sono state incorporate in questa nuova proposta, adattandole alla nuova struttura e formulazione della presente proposta. Di conseguenza la Commissione non intende proseguire le discussioni sulla proposta COM(2013)409 dell'11.6.2013 che è stata presentata nel quadro dell'iniziativa SES II+.

Se le modifiche proposte dalla presente iniziativa si ripercuotono su altri atti legislativi dell'Unione adottate dal Parlamento europeo e dal Consiglio in materia di trasporto aereo (inchieste sugli incidenti, segnalazione di eventi e rilascio delle licenze ai vettori aerei), vengono proposte opportune modifiche degli altri atti dell'Unione per garantire un approccio coerente.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La presente iniziativa si ricollega agli obiettivi strategici 2014-2019 della Commissione europea per quanto riguarda la promozione della "crescita e dell'occupazione" e di "un

³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Accelerare l'attuazione del cielo unico europeo dell'11.6.2013, COM(2013)408 final, accompagnata dalla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea, COM(2013)409 final, e dalla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del cielo unico europeo, COM(2013)410 final.

mercato interno più profondo e più equo con una base industriale più solida" ed è del tutto coerente con tali obiettivi.

La presente proposta è inoltre coerente con la "dichiarazione congiunta sulle agenzie decentrate" del 2012 tra la Commissione, il Parlamento europeo e il Consiglio, ed adegua, se del caso, le disposizioni relative all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea alle clausole standard raccomandate in questo approccio comune.

L'iniziativa è intesa inoltre a rendere la progettazione e l'esercizio di aeromobili senza equipaggio più coerenti con il più ampio quadro della politica dell'aviazione. Gli aeromobili senza equipaggio saranno considerati un altro tipo di velivolo che fornisce una serie di nuovi servizi nel mercato europeo dell'aviazione nell'ambito del regolamento (CE) n. 1008/2008 recante regole comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità. Poiché gli aeromobili senza equipaggio condividono lo stesso spazio aereo con gli altri aeromobili, la sicurezza delle loro attività deve essere coerente con la politica generale di sicurezza aerea. Infine il funzionamento degli aeromobili senza equipaggio deve essere conforme alle norme sul traffico aereo stabilite nelle regole dell'aria comuni⁴.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La proposta si basa sull'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che costituisce la base giuridica per l'adozione di misure dell'Unione relative al trasporto aereo.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

A norma dei regolamenti (CE) nn. 1592/2002 e 216/2008 è stata conferita all'Unione la responsabilità in materia di aeronavigabilità e compatibilità ambientale dei prodotti aeronautici, operazioni di volo, licenze degli equipaggi, aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea (ATM/ANS), nonché sicurezza degli operatori di paesi terzi. Quindi la sicurezza dell'aviazione civile è regolamentata a livello dell'Unione da oltre un decennio, in quanto il trasporto aereo e la produzione nel settore aeronautico sono, in larga misura, attività a carattere transnazionale che possono essere meglio affrontate a livello dell'Unione.

Nell'ambito della presente iniziativa si propone di aggiungere un numero limitato di settori specifici al quadro complessivo per la sicurezza aerea dell'UE, ossia gli aeromobili senza equipaggio, la sicurezza dei servizi di assistenza a terra e gli aspetti di security nella progettazione di aeromobili e sistemi di aviazione, tra cui la cibersicurezza.

La produzione di aeromobili senza equipaggio ha una dimensione transfrontaliera, poiché numerosi aeromobili senza equipaggio sono acquistati online o importati, oppure contengono parti importate. Il riconoscimento reciproco nel mercato interno è difficile da raggiungere in presenza di norme e regole nazionali dettagliate e divergenti. Per quanto riguarda i servizi di

⁴ Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea.

aeromobili senza equipaggio, molti operatori stanno sviluppando attività transfrontaliere: ad esempio, organizzano a livello internazionale le ispezioni di infrastrutture quali gli impianti di trivellazione del petrolio e le rotaie. Anche se le operazioni hanno un ambito limitato, per poter sviluppare le proprie attività gli operatori dovrebbero essere in grado di utilizzare gli stessi aeromobili senza equipaggio e gli stessi requisiti operativi con lo stesso progetto pilota in luoghi diversi all'interno dell'Unione, in particolare se operano in mercati di nicchia. I grandi corrieri hanno espresso l'intenzione di organizzare i propri servizi a livello europeo, cosa che richiede regole operative comuni. La sussidiarietà si applica a livello di attuazione delle regole comuni per la prestazione di servizi, ad esempio le autorità degli Stati membri effettueranno valutazioni dei rischi e decideranno quale spazio aereo sarà aperto o chiuso agli aeromobili senza equipaggio e a quali condizioni. La maggior parte delle operazioni di aeromobili leggeri senza equipaggio ha una dimensione locale e spetterebbe quindi alle autorità locali valutare il livello di rischio e autorizzare il tipo specifico di attività.

Per quanto riguarda i servizi di assistenza a terra è necessaria un'azione a livello dell'Unione. Negli ultimi dieci anni gli incidenti connessi all'assistenza a terra sono stati la quarta categoria di incidenti per numerosità e le iniziative volontarie a livello di Stati membri non hanno ancora prodotto risultati soddisfacenti per contrastare tale rischio. Attualmente non vi sono norme di sicurezza a livello dell'Unione che riguardano direttamente i fornitori di servizi di assistenza a terra. Poiché l'assistenza a terra è parte integrante del sistema generale dell'aviazione ed è connessa ad altri settori che sono di competenza dell'Unione (ad esempio l'esercizio degli aeroporti e le operazioni di volo), la regolamentazione a livello dell'Unione garantirà un approccio coerente in tutti gli Stati membri. Al fine di garantire un approccio proporzionato, si propone di non prevedere l'obbligo di certificazione dei fornitori di servizi come condizione per iniziare le attività. Inoltre secondo la Commissione i requisiti comuni per i servizi di assistenza a terra dovrebbero basarsi sugli standard riconosciuti e le migliori pratiche del settore. Nel contempo si dovrebbero offrire agli Stati membri gli strumenti di regolamentazione necessari per effettuare una sorveglianza efficace nei confronti dei fornitori di tali servizi.

Per quanto riguarda gli aspetti di security nella progettazione di aeromobili e sistemi, va sottolineato che l'Unione si occupa già di alcune di queste questioni. Tuttavia non è sempre chiara l'interazione tra il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002⁵ e l'attuale regolamento (CE) n. 216/2008, anche per quanto riguarda il ruolo dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea. La presente iniziativa mira a chiarire il ruolo dell'Unione in questo contesto, tenendo conto del fatto che questi aspetti di security sono indissolubilmente connessi agli aspetti di sicurezza nella progettazione di aeromobili e nelle operazioni di volo, per i quali l'Unione è già competente a norma del regolamento (CE) n. 216/2008.

- **Proporzionalità**

La proporzionalità è uno degli obiettivi principali della presente iniziativa e, come illustrato nella valutazione d'impatto (capitolo 6.6), le misure volte a rendere più proporzionato il quadro normativo in vigore per la sicurezza aerea formano parte integrante del pacchetto definitivo di misure proposto. La presente iniziativa propone di introdurre un approccio alla regolamentazione della sicurezza aerea basato sui rischi per che dovrebbe comportare

⁵ GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.

vantaggi per tutto il settore dell'aviazione ed è particolarmente adatto per la regolamentazione delle piccole e medie imprese.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La presente proposta non modifica il tipo di atto giuridico utilizzato. Dal 2002, quando è stato adottato il regolamento (CE) n. 1592/2002, la sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione è regolamentata mediante regolamenti. La Commissione non vede alcun motivo per cambiare tale situazione.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLA CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex-post/Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non pertinente

- **Consultazione dei portatori d'interesse**

Le parti interessate sono state consultate in parallelo dalla Commissione e dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea. Le due consultazioni erano complementari. Inoltre i servizi della Commissione hanno condotto una serie di riunioni con gli Stati membri e le parti interessate del settore dell'aviazione per completare le consultazioni pubbliche con informazioni supplementari. La [sintesi dei risultati della consultazione pubblica della Commissione è stata pubblicata sul sito web Europa](#). Le principali conclusioni della consultazione pubblica sono le seguenti:

- Vi è un ampio consenso sul fatto che l'Unione abbia raggiunto un livello molto elevato di sicurezza. Oltre il 90% dei rispondenti ha affermato di essere d'accordo o molto d'accordo con l'affermazione che oggi è sicuro viaggiare in aereo nell'Unione.
- Nel contempo si riconosce che, quando si tratta di sicurezza, non si deve abbassare la guardia. Oltre il 70% degli Stati membri e delle organizzazioni industriali che hanno risposto alla consultazione online della Commissione ritiene che sia necessario migliorare le capacità di identificare e attenuare i rischi per la sicurezza.
- Oltre al mantenimento degli attuali livelli di sicurezza, la principale preoccupazione degli Stati membri e delle parti interessate riguarda l'efficienza e la proporzionalità del sistema attuale. La stragrande maggioranza delle organizzazioni che hanno contribuito alla consultazione online della Commissione (82%), in particolare le PMI, sostiene che le regole esistenti sono troppo dettagliate e restrittive e che sarebbe possibile mantenere gli attuali livelli di sicurezza con costi di adempimento inferiori (83%). Tale punto di vista è ampiamente condiviso dagli Stati membri.
- Negli Stati membri e nel settore si teme che l'utilizzo attuale delle risorse tecniche da parte delle autorità aeronautiche sia inefficiente e che alcune autorità aeronautiche nazionali non abbiano risorse sufficienti. La maggioranza (63%) degli Stati membri e delle organizzazioni che hanno risposto alla consultazione online della Commissione ritiene che alcune autorità aeronautiche nazionali non dispongano di risorse finanziarie e umane sufficienti per svolgere le loro funzioni di sorveglianza.

- L'industria aeronautica è a favore di un ruolo molto più attivo dell'Unione nel promuovere le norme europee di sicurezza dell'aviazione civile a livello internazionale, anche in sede dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), e ha espresso preoccupazione per la disponibilità a lungo termine delle risorse dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea destinate alla certificazione dei prodotti.
- Il 73% delle organizzazioni che ha risposto alla consultazione online della Commissione ha indicato possibili incoerenze, lacune e sovrapposizioni nell'applicazione del diritto, dovute in particolare a interpretazioni divergenti del diritto da parte degli Stati membri.

Le parti sociali dell'Unione (datori di lavoro e lavoratori) hanno contribuito alle consultazioni condotte dalla Commissione e dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea. Le organizzazioni che rappresentano il personale aeronautico hanno sottolineato in particolare il fatto che l'approccio alla sicurezza aerea basato sulle prestazioni dovrebbe integrare, ma non sostituire, l'attuale sistema di regolamenti prescrittivi. Anche le organizzazioni che rappresentano i lavoratori sono preoccupate per la futura disponibilità delle risorse destinate dagli Stati membri al controllo della sicurezza e hanno sottolineato che è necessario prestare particolare attenzione alla garanzia di un elevato livello di formazione e competenza del personale, sia a livello delle autorità che nel settore dell'aviazione in generale. Le organizzazioni che rappresentano i piloti, in particolare, hanno espresso preoccupazione per il potenziale impatto negativo sulla sicurezza derivante da talune pratiche occupazionali all'interno delle compagnie aeree e da altri modelli imprenditoriali innovativi.

D'altra parte le organizzazioni che rappresentano i datori di lavoro hanno portato all'attenzione della Commissione le differenze nell'applicazione della legge da parte degli Stati membri, l'eccesso di regolamentazione e l'uso inefficiente delle risorse dedicate alla certificazione e alla sorveglianza. I datori di lavoro hanno sottolineato in particolare il fatto che, mentre il settore dell'aviazione opera liberamente nel mercato interno, la sorveglianza è ancora organizzata sulla base del principio di responsabilità dei singoli Stati membri. I datori di lavoro assegnano una grande importanza alla parità di condizioni, alla standardizzazione e alla stabilità nell'applicazione delle norme. Alcune delle organizzazioni che rappresentano i datori di lavoro hanno proposto la creazione di un'unica autorità dell'aviazione civile per l'Unione.

La Commissione condivide ampiamente i risultati delle consultazioni pubbliche e ne ha tenuto conto nell'elaborazione della presente proposta. La capacità dell'Unione di individuare e attenuare i rischi per la sicurezza dovrebbe essere rafforzata grazie alle disposizioni della proposta riguardanti la gestione della sicurezza, il piano europeo per la sicurezza aerea e i programmi nazionali di sicurezza. L'introduzione di un approccio alla regolamentazione basato sui rischi e sulle prestazioni dovrebbe consentire di realizzare un quadro normativo più proporzionato che tenga maggiormente conto delle differenze esistenti tra i diversi tipi di attività aeronautiche e dei relativi rischi. Il quadro proposto per la messa in comune e la condivisione delle risorse tra le autorità aeronautiche nazionali e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea dovrebbe aumentare l'efficienza nell'utilizzo delle risorse.

È stata organizzata una distinta consultazione pubblica per gli aeromobili senza equipaggio, da cui è emersa la necessità di un'azione urgente a livello dell'Unione per sfruttare il potenziale degli aeromobili senza equipaggio. Il contributo di queste tecnologie alla crescita e all'occupazione è stato confermato. La consultazione ha confermato l'opinione che l'intera gamma di aeromobili senza equipaggio è pronta a essere sviluppata e che l'incertezza giuridica e tecnologica ostacolano una rapida espansione. L'obbligo di autorizzazioni

specifiche e la frammentazione rappresentano un onere pesante per il settore. I rispondenti hanno indicato che la sicurezza e la protezione della vita privata rappresentano le preoccupazioni più importanti che potrebbero essere gestite all'interno di un quadro normativo adeguato che garantisca la proporzionalità delle norme al rischio e che preveda un ruolo importante per le autorità nazionali.

L'attuale ripartizione delle competenze tra l'Unione e gli Stati membri nel campo della regolamentazione degli aeromobili senza equipaggio, basata su una soglia di 150 kg, è considerata generalmente obsoleta. Le norme per gli aeromobili senza equipaggio dovrebbero evolvere verso un approccio incentrato sulle operazioni, dove il rischio di una particolare operazione dipende da una serie di fattori. Per quanto riguarda gli aspetti connessi alla security e alla riservatezza delle operazioni degli aeromobili senza equipaggio, la consultazione non indica la necessità di norme nuove ma di una migliore applicazione delle norme esistenti, con una collaborazione più stretta tra le autorità aeronautiche nazionali e le autorità nazionali per la protezione dei dati.

- **Assunzione e uso di perizie**

La Commissione ha sollecitato un [parere dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea che è stato espresso il 16 marzo 2015](#). Il parere si basa su oltre 6 000 osservazioni trasmesse dagli Stati membri e dalle parti interessate e propone una serie di modifiche della regolamentazione tecnica in diversi settori dell'aviazione, tra cui la sicurezza, la security, la ricerca, la protezione dell'ambiente e l'uso efficiente delle risorse nell'ambito del sistema europeo di sicurezza aerea.

La Commissione ha fatto inoltre riferimento alle seguenti competenze e consulenze.

1. Due studi sono stati commissionati per sostenere il processo di valutazione dell'impatto:
 - il primo studio analizza la disponibilità, l'efficienza di utilizzo e l'evoluzione delle risorse umane delle autorità aeronautiche, nonché il finanziamento del sistema europeo di sicurezza aerea (studio di accompagnamento sulle risorse). Questo studio conclude che il rapporto risorse/carico di lavoro è peggiorato negli ultimi dieci anni. Inoltre secondo lo studio, le risorse esistenti potrebbero essere distribuite meglio in tutto il sistema. Sono state riscontrate carenze anche per quanto riguarda le qualifiche del personale. Lo studio sostiene che l'insieme di questi aspetti impedisce alle autorità aeronautiche di sfruttare al meglio il suo potenziale. Infine lo studio conclude che le differenze nei metodi di lavoro tra le autorità aeronautiche nazionali e i modi diversi di finanziamento di tali autorità si ripercuotono sulla parità di condizioni nel mercato comune dell'aviazione.
 - Il secondo studio, riguardante i sistemi di prestazioni e l'approccio basato sulle prestazioni, ha esaminato la possibilità di introdurre elementi attinenti alle prestazioni nella gestione della sicurezza aerea (studio di accompagnamento sulle prestazioni). Questo studio conclude che l'introduzione di un sistema di prestazioni di sicurezza per l'aviazione civile è realizzabile ma, per una serie di motivi di carattere tecnico, mette in guardia contro una sua rapida introduzione. Per quanto riguarda l'approccio alla regolamentazione della sicurezza aerea basato sulle prestazioni, lo studio ha concluso che tale approccio dovrebbe influenzare positivamente la sicurezza aerea e l'innovazione, ma che il suo impatto può essere descritto solo in

termini qualitativi e dipende molto dalle norme specifiche che passeranno da un approccio prescrittivo a un approccio basato sulle prestazioni. È quindi impossibile quantificare in anticipo i vantaggi di un approccio alla regolamentazione della sicurezza nel settore dell'aviazione basato sulle prestazioni. Lo studio è stato anche oggetto di un esame inter pares da parte di esperti del settore degli Stati membri.

2. La Commissione ha tenuto conto delle raccomandazioni del [sottogruppo sul futuro sistema di regolamentazione dell'aviazione dell'UE](#) istituito dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, che è composto dai direttori generali dell'aviazione civile di 14 paesi UE/EFTA, nonché da rappresentanti dell'AESA e della Commissione⁶. Infine, sono stati presi in considerazione i risultati della [valutazione eseguita a norma dell'articolo 62](#) del regolamento (CE) n. 216/2008 riguardante l'attuazione di detto regolamento (valutazione a norma dell'articolo 62)⁷. In entrambe queste valutazioni si raccomanda, tra l'altro, di modificare diversi aspetti del regolamento (CE) n. 216/2008. La sintesi delle raccomandazioni formulate in tali valutazioni sono contenute nella relazione sulla valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta.

- **Valutazione d'impatto**

La presente proposta è accompagnata da due valutazioni d'impatto che possono essere consultate all'indirizzo [\[link\]](#). La relazione sulla valutazione d'impatto sulla revisione del regolamento (CE) n. 216/2008 è stata esaminata dal comitato per la valutazione d'impatto, che ha formulato un parere positivo [\[link\]](#) il 19 giugno 2015. Il comitato per il controllo normativo ha esaminato la relazione sulla valutazione d'impatto riguardante lo sviluppo sicuro delle operazioni con droni nell'UE e ha emesso un parere positivo [\[link\]](#) il 5 novembre 2015.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La proposta non include gli aeromobili pilotati in semplice progettazione o che operano principalmente su base locale, nonché gli aeromobili costruiti da amatori, particolarmente rari o di cui esiste solo un numero ridotto di esemplari. L'iniziativa esclude inoltre gli aeroporti non aperti al pubblico, che non offrono servizi di trasporto aereo commerciale o che non rispondono a determinate caratteristiche tecniche minime relative alle dimensioni o alla portata delle operazioni.

Analogamente all'attuale regolamento (CE) n. 216/2008, la proposta non esclude le microimprese e le PMI dal suo campo di applicazione. Essa introduce tuttavia un regime più proporzionato e modulabile che consentirà di tenere maggiormente conto delle differenze che esistono tra imprese di diverse dimensioni. L'introduzione di un tale regime è uno degli obiettivi primari della presente proposta. In particolare, per quanto riguarda le PMI e l'aviazione leggera, un certo numero di misure ridurrebbe l'onere amministrativo per tali settori e renderebbe il regolamento più favorevole ai piccoli imprenditori. Per quanto riguarda l'approvazione della progettazione degli aeromobili, una procedura alternativa alla certificazione del tipo è proposta per gli aeromobili leggeri utilizzati per le operazioni a basso

⁶ Sottogruppo del consiglio di amministrazione dell'AESA, "Final Report" (2015), <http://easa.europa.eu/the-agency/governance/management-board/meetings/mb-032014>.

⁷ Valutazione conformemente all'articolo 62, Final Report (2013), <http://easa.europa.eu/system/files/dfu/Article%2062%20Report.pdf>.

rischio. I costruttori di aeromobili ultraleggeri che sono solitamente esclusi dalle regole dell'UE potrebbero, qualora lo desiderassero sottoporre i loro prodotti alla regolamentazione UE e quindi beneficiare della libera circolazione nel mercato interno. Gli aeroclub e le associazioni specializzate nell'aviazione leggera sarebbero autorizzati ad agire, in determinate condizioni, come soggetti riconosciuti per conto delle autorità aeronautiche nazionali.

La proposta faciliterà inoltre lo scambio elettronico di informazioni e l'ulteriore introduzione delle tecnologie digitali. La Commissione propone, in particolare, l'istituzione di un repertorio elettronico delle informazioni pertinenti ai fini delle attività di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme cui avrebbero accesso tutte le autorità aeronautiche degli Stati membri e l'AESA. Talune informazioni raccolte nel repertorio sarebbero accessibili anche al pubblico. Si propone di consentire all'Agenzia di stipulare accordi con imprese o associazioni di imprese per quanto riguarda la raccolta, lo scambio e l'analisi, dei dati gettando così le basi per l'introduzione delle tecnologie Big Data nell'analisi della sicurezza aerea.

- **Diritti fondamentali**

La presente proposta non ha conseguenze dirette sulla protezione dei diritti fondamentali, ad eccezione dei singoli articoli riguardanti il funzionamento degli aeromobili senza equipaggio. Le norme elaborate per le attività in condizioni di sicurezza degli aeromobili senza equipaggio contribuiranno ad un'applicazione più efficace delle norme vigenti in materia di privacy e protezione dei dati. Anche il requisito di sicurezza di attrezzare gli aeromobili senza equipaggio con un dispositivo di identificazione, ad esempio un chip di identificazione elettronica, contribuirà ad individuare le persone che non rispettano le norme in materia di protezione della vita privata e dei dati.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Come illustrato nella scheda finanziaria legislativa, la proposta ha un'incidenza sul bilancio in relazione all'Agenzia europea per la sicurezza aerea, di cui alla linea di bilancio 06 02 02 del bilancio dell'Unione.

La proposta introduce una serie di nuovi compiti per l'Agenzia, con conseguenze per il suo fabbisogno di posti finanziati tramite il contributo dell'Unione. Il fabbisogno di personale supplementare riguarda principalmente (1) il coordinamento a livello dell'Unione della raccolta, dello scambio e dell'analisi di dati ed informazioni ("Big Data"), (2) la creazione e la gestione di un repertorio dell'Unione delle informazioni pertinenti ai fini della certificazione, della sorveglianza e dell'applicazione delle norme, (3) i nuovi compiti relativi all'elaborazione e all'attuazione di norme in materia di assistenza a terra, ambiente e security, nonché (4) la creazione di un quadro per il trasferimento di competenze all'interno del sistema di sicurezza dell'aviazione europea con l'obiettivo di promuovere un migliore uso delle risorse disponibili a livello dell'Unione.

Il fabbisogno di risorse umane sarà parzialmente coperto mediante la riassegnazione del personale attuale, riducendo quindi a 5 posti e 4 agenti contrattuali il fabbisogno dell'Agenzia di personale supplementare finanziato dal bilancio derivante dal contributo dell'Unione.

Nell'allegato X della relazione sulla valutazione d'impatto è stata presentata una proposta basata sulla riassegnazione degli onorari versati per i compiti di autorità ATM/ANS da Eurocontrol all'AESA, senza aumentare i costi per gli operatori. Se all'Agenzia fosse

consentito finanziare le proprie attività di autorità ATM/ANS tramite tali onorari, il contributo ricevuto dall'Unione diventerebbe disponibile per finanziare posti supplementari. All'articolo 109, paragrafo 1, lettera f), la proposta di regolamento stabilisce che le tariffe di rotta costituiscono entrate dell'Agenzia. L'attribuzione delle tariffe di rotta all'AESA richiederebbe inoltre una modifica del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea. La proposta mira inoltre a introdurre un meccanismo che consentirebbe all'Agenzia di adeguare meglio alle esigenze le dimensioni dell'organico finanziato mediante le entrate da diritti e onorari.

In questo contesto è importante notare che l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea è un'agenzia dell'Unione che si autofinanzia parzialmente autofinanziata da diritti e onorari. Il contributo dell'Unione unitamente ai contributi forniti dai paesi terzi costituisce circa un terzo del suo bilancio, mentre circa due terzi provengono dalla riscossione di diritti e onorari dall'industria per la certificazione e altri servizi. Il bilancio del contributo dell'Unione è distinto dal bilancio dei diritti e degli onorari e il sistema contabile dell'Agenzia distingue rigorosamente tra attività connesse al contributo dell'Unione e attività connesse ai diritti e agli onorari, evitando qualsiasi finanziamento incrociato. In base alla decisione del legislatore che i diritti e gli onorari devono rispecchiare i costi effettivi, nel caso dell'Agenzia il contributo dell'Unione non costituisce quindi un contributo integrativo, com'è il caso per altre agenzie che si autofinanziano parzialmente.

La Commissione propone di esaminare la possibilità di introdurre una maggiore flessibilità per quanto riguarda l'adeguamento dell'organico dell'Agenzia finanziato dai diritti e dagli onorari versati dall'industria per la certificazione e altri servizi, in base alle fluttuazioni della domanda di servizi da parte dell'industria. Tale flessibilità dovrebbe tuttavia essere subordinata allo sviluppo di indicatori solidi per misurare il carico di lavoro e l'efficienza dell'Agenzia, in modo da garantire che una maggiore flessibilità non si traduca in un onere supplementare per l'industria. Gli indicatori potrebbero tenere conto di elementi quali la tempestività media delle attività di certificazione, i tempi di risposta per le domande dell'industria, lo sforzo medio per certificato e il rapporto tra spese generali e costi totali dell'attività. In caso di calo della domanda l'Agenzia sarebbe tenuta a ridurre l'organico finanziato con i diritti. La riduzione necessaria del personale sarebbe eseguita facendo ricorso a contratti a tempo determinato e al turnover naturale del personale in base a una solida pianificazione dei futuri compiti.

Vi sono numerosi fattori che potrebbero influire sulla necessità di personale finanziato da diritti e onorari, tra cui:

- la domanda di nuovi aeromobili in particolare nella regione Asia-Pacifico, dove la flotta dovrebbe triplicare. Tale domanda sarà soddisfatta in parte con nuovi tipi prodotti dai costruttori di queste regioni che saranno sottoposti al processo di certificazione dell'AESA;
- il traffico globale che dovrebbe aumentare ad un tasso annuo del 3%, influenzando direttamente sulle attività dell'Agenzia relative al mantenimento dell'aeronavigabilità (sorveglianza indispensabile per la sicurezza), poiché il carico di lavoro per la certificazione del tipo è direttamente proporzionale all'uso del tipo da parte delle compagnie aeree;
- le nuove tecnologie come lo sviluppo di aeromobili senza equipaggio, aeromobili elettrici o nuove tecnologie per dirigibili.

I fattori che potrebbero influenzare lo sviluppo di nuovi compiti presso l'Agenzia comprendono:

- il progetto Big Data;
- il trasferimento di competenze dagli Stati membri all'Agenzia a norma degli articoli 53, 54 e 55 della proposta che riguardano un sistema basato sugli onorari e sui diritti;
- le minacce crescenti alla security, compresa la cibersicurezza, che potrebbero richiedere nuovi approcci alla certificazione.

Nell'ambito del gruppo di lavoro interistituzionale sulle risorse per le agenzie decentrate (IIWG), la cui prossima riunione è prevista indicativamente per marzo 2016, la Commissione intende discutere con il Parlamento europeo e il Consiglio i vantaggi dell'introduzione di un nuovo modello di flessibilità per rispondere alle fluttuazioni del carico di lavoro derivante dalle domande dell'industria, pur garantendo l'efficienza mediante l'uso di indicatori.

Parallelamente la Commissione continuerà, in collaborazione con l'Agenzia, a lavorare su una serie di indicatori per misurare il carico di lavoro e l'efficienza dell'Agenzia in relazione a diritti e onorari per definire in dettaglio come funzionerebbe in pratica un sistema di flessibilità per i posti finanziati da diritti e onorari e quale sarebbe il corrispondente impatto sull'organico dell'Agenzia.

La richiesta di una maggiore flessibilità nell'adattare le dimensioni dell'organico per quanto riguarda i posti connessi ai diritti e agli onorari è strettamente collegata alla priorità della Commissione di promuovere l'occupazione, la crescita e gli investimenti. Per quanto riguarda le attività finanziate da diritti e onorari, l'industria pretende una risposta alle sue esigenze che sia tempestiva e orientata al mercato, indispensabile per la competitività dell'industria europea dell'aviazione.

5. ALTRI ELEMENTI

• Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione

Il quadro di monitoraggio, valutazione e informazione della presente iniziativa è descritto nel capitolo 7 della relazione sulla valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta. Visto che nel settore della sicurezza aerea, il controllo delle prestazioni è un elemento integrante del quadro normativo dell'Unione, esistono già ampi meccanismi di monitoraggio e valutazione che possono essere utilizzati. L'efficacia della misura proposta, una volta adottata, sarà oggetto di una valutazione obbligatoria ogni cinque anni, analogamente a quanto avviene per l'attuale regolamento (CE) n. 216/2008.

• Documenti esplicativi (per le direttive)

Non pertinente

• Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta

L'intero testo del regolamento proposto è stato oggetto di un sistematico controllo della qualità della legislazione il cui risultato ha portato la Commissione a proporre una nuova struttura più chiara del regolamento e un linguaggio standardizzato, in particolare nel capo III che riguarda diversi settori della sicurezza aerea.

Tutte le disposizioni relative alle attività di competenza delle autorità nazionali e dell'Agenzia in materia di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme sono state concentrate nel capo IV. Il capo III della proposta di regolamento contiene esclusivamente disposizioni applicabili alle persone fisiche e giuridiche assoggettate al regolamento (piloti, organizzazioni responsabili della produzione di aeromobili, operatori aeroportuali, ecc.).

Capo I "Principi":

Articolo 1: rispetto all'attuale regolamento (CE) n. 216/2008, alla proposta di regolamento sono stati aggiunti altri obiettivi e i mezzi per conseguirli.

Articolo 2: questo articolo fonde gli articoli 1 e 4 del regolamento (CE) n. 216/2008. Il testo è stato semplificato. Il cambiamento principale è l'introduzione della possibilità per gli Stati membri di applicare talune disposizioni del nuovo regolamento alle attività e ai servizi prestati da aeromobili di Stato, ad esempio attività o servizi doganali, di polizia, di ricerca e salvataggio, di lotta antincendio, di guardia costiera o altri servizi e attività analoghi, nonché ai servizi ATM/ANS forniti dai militari. L'opzione di "opt-in" è modulare, nel senso che, ad esempio, uno Stato membro può utilizzarlo per una o più attività o servizi. Spetta inoltre allo Stato membro interessato decidere in quali settori della regolamentazione aeronautica (aeronavigabilità, equipaggio, operazioni, ecc.) intenda fare uso dell'opzione "opt-in". Se uno Stato membro si avvale dell'opzione "opt-in" per un'attività, dovranno essere soddisfatte le disposizioni pertinenti del nuovo regolamento e degli atti adottati sulla base di esso. Gli Stati membri potranno inoltre decidere in qualsiasi momento di interrompere l'applicazione delle disposizioni del regolamento agli aeromobili di Stato o agli ATM/ANS forniti dai militari, purché sia previsto un adeguato periodo transitorio.

Inoltre è stato modificato l'elenco degli aeromobili esclusi dal campo di applicazione del regolamento (aeromobili di cui all'allegato I); ad esempio, sono stati aggiunti i piccoli aeromobili con motori elettrici. Si propone inoltre di autorizzare la Commissione a modificare, mediante un atto delegato, i limiti di peso e gli altri criteri tecnici degli aeromobili di cui all'allegato I. Infine si propone di concedere ai costruttori degli aeromobili di cui all'allegato I la possibilità di sottoporre singoli tipi di aeromobili alle disposizioni del regolamento. Questa possibilità di opt-in è stata concepita specificamente per gli aeromobili che sono prodotti in serie e che potrebbero beneficiare della libera circolazione nel mercato unico e dei requisiti comuni.

Comunque, questi sistemi opt-in e opt-out sono assoggettati a determinate condizioni, tra cui la preventiva decisione della Commissione, per garantire la corretta applicazione del nuovo regolamento, il rispetto degli obiettivi di cui all'articolo 1 e la trasparenza e la certezza giuridica per tutte le parti interessate.

Articolo 3: diverse definizioni sono state modificate e nuove definizioni sono state aggiunte per adeguarsi ai cambiamenti nelle disposizioni sostanziali della proposta di regolamento. Le definizioni di "aeromobili a motore complessi" e di "operazione commerciale" non sono più incluse nel testo in linea con l'approccio basato sui rischi. I criteri specifici cui si riferiscono tali definizioni possono essere meglio stabiliti negli atti delegati. Al fine di garantire una transizione agevole, se una definizione è stata modificata o soppressa, sono state aggiunte disposizioni transitorie nella parte finale della proposta di regolamento (articolo 126).

Articolo 4: rispetto al regolamento (CE) n. 216/2009 è stato aggiunto un nuovo articolo riguardante i principi di base. Esso introduce, in particolare, il principio di proporzionalità

(riflettendo quindi anche la posizione espressa dal Consiglio sull'iniziativa SES II + proposta in precedenza dalla Commissione) e i criteri di cui occorre tener conto nelle valutazioni dei rischi che portano alla formulazione e all'attuazione delle misure adottate a norma del nuovo regolamento.

Capo II "Gestione della sicurezza aerea":

Articoli da 5 a 8: è stato introdotto nel testo un nuovo capo dedicato alla gestione della sicurezza che richiede l'adozione del programma europeo di sicurezza aerea e del piano europeo per la sicurezza aerea e che recepisce gli standard e le pratiche raccomandate di cui all'allegato 19 dell'ICAO relativi ai programmi nazionali di sicurezza. L'articolo 6, riguardante il piano europeo per la sicurezza aerea, introduce il concetto di livello accettabile di prestazione di sicurezza a livello dell'Unione. L'introduzione di questo concetto non si traduce tuttavia nella definizione di obiettivi di sicurezza vincolanti per l'Unione o i suoi Stati membri.

Capo III "Requisiti sostanziali":

Articoli da 9 a 18: le disposizioni del regolamento (CE) n. 216/2008 relative all'aeronavigabilità sono state rivedute alla luce della esperienza maturata e in modo da riflettere la nozione di equipaggiamenti non installati. Il campo di applicazione delle disposizioni relative alla certificazione dell'aeronavigabilità viene esteso anche alla compatibilità ambientale dei prodotti aeronautici. Le norme ambientali per i prodotti continuerebbero a basarsi sull'allegato 16 dell'ICAO, ma all'Unione verrebbe riconosciuta la flessibilità necessaria per adeguare le norme ICAO alle sue esigenze specifiche, come già avviene per la sicurezza. Infine, per le operazioni a basso rischio è stata aggiunta la possibilità di valutare l'aeronavigabilità e la compatibilità ambientale della progettazione di prodotti e parti senza la necessità di rilasciare un certificato. Questa possibilità potrebbe essere applicata in particolare per taluni aeromobili utilizzati nell'aviazione generale. Si prevede inoltre che i costruttori degli aeromobili di cui all'allegato I del regolamento possano usufruire di tale flessibilità al momento di optare per il sistema di regolamentazione dell'Unione di cui all'articolo 2.

La compatibilità ambientale dei prodotti, di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 216/2008, è ora disciplinata dagli articoli da 9 a 18 della proposta di regolamento (aeronavigabilità e protezione ambientale). Nuove disposizioni relative alla protezione ambientale sono state inserite nell'articolo 75.

Articoli da 19 a 25: l'articolo 7 del regolamento (CE) n. 216/2008 è stato ristrutturato e il suo contenuto è riportato negli articoli da 19 a 25. Il campo di applicazione di questi articoli è stato esteso all'equipaggio di cabina e le disposizioni pertinenti relative all'equipaggio di cabina di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 216/2008 sono state spostate a questa sezione. Il testo relativo alla licenza di pilota da diporto è stato semplificato e il testo riguardante il medico di medicina generale è stato spostato al capo IV relativo all'attività di certificazione.

Articoli da 26 a 28: l'articolo 8 del regolamento (CE) n. 216/2008 è stato ristrutturato e il suo contenuto è riportato negli articoli da 26 a 28. L'obbligo di certificazione è stato limitato alle operazioni di trasporto aereo commerciale. Gli altri tipi di operazioni che vanno sottoposti all'obbligo di certificazione o dichiarazione dovranno essere definiti negli atti delegati basati su una valutazione del rischio.

Articoli da 29 a 34: l'articolo 8 *bis* del regolamento (CE) n. 216/2008 è stato ristrutturato e il suo contenuto figura negli articoli da 29 a 34. I servizi di assistenza a terra sono stati aggiunti al campo di applicazione di questa sezione. Si propone inoltre di consentire a tutti i fornitori di servizi di gestione del piazzale di dichiarare la propria conformità ai requisiti applicabili invece di sottoporli a una procedura di certificazione.

Articoli da 35 a 39: l'articolo 8 *ter* del regolamento (CE) n. 216/2008 è stato ristrutturato e il suo contenuto figura negli articoli da 35 a 39. Il testo si basa sul compromesso raggiunto in sede di Consiglio sull'iniziativa SES II+. In particolare sono state aggiunte disposizioni concernenti le dichiarazioni delle organizzazioni coinvolte nella progettazione, nella fabbricazione e nella manutenzione dei sistemi e dei componenti ATM/ANS.

Articoli da 40 a 44: l'articolo 8 *quater* del regolamento (CE) n. 216/2008 è stato ristrutturato e il suo contenuto figura negli articoli da 40 a 44. La sostanza delle disposizioni non ha subito modifiche rispetto al regolamento (CE) n. 216/2008.

Articoli da 45 a 47: questi articoli costituiscono la base giuridica di norme più dettagliate relative agli aeromobili senza equipaggio, vista l'estensione del campo di applicazione del regolamento proposto.

Più precisamente:

L'articolo 45 rinvia al pertinente allegato IX che contiene i requisiti essenziali per la progettazione, la produzione, la manutenzione e l'esercizio degli aeromobili senza equipaggio che vanno rispettati per garantire la sicurezza delle operazioni.

L'articolo 46 descrive i mezzi per dimostrare la conformità ai requisiti essenziali. Poiché gli aeromobili senza equipaggio sono in grado di effettuare operazioni che non erano possibili con gli aeromobili pilotati, la gamma di rischi associati alle operazioni degli aeromobili senza equipaggio è estremamente ampia: dalle tradizionali operazioni ad alto rischio, con rischi simili a quelle delle operazioni degli aeromobili pilotati, fino alle operazioni a basso rischio. Per mantenere la proporzionalità delle norme e delle procedure rispetto ai rischi dell'operazione è necessario adottare un approccio incentrato sull'operazione che valuti il rischio esatto di un'operazione o di un tipo di operazione.

Per gli aeromobili senza equipaggio a basso rischio fabbricati in serie si propone di utilizzare gli attuali meccanismi di vigilanza del mercato di cui al regolamento (CE) n. 765/2008 e alla decisione (CE) n. 768/2008, che trattano specificamente la produzione e la commercializzazione di questo tipo di prodotti. Tuttavia anche in questo caso le autorità dell'aviazione rimangono coinvolte indirettamente, in quanto le limitazioni della capacità operativa che sarebbero imposte (ad esempio, l'altezza massima di volo di 50 m per gli aeromobili senza equipaggio per contenere i rischi) dovranno discendere direttamente dai requisiti aeronautici tradizionali. Anche se l'Agenzia non sarebbe responsabile per la sorveglianza dei meccanismi di vigilanza del mercato, la Commissione è sempre autorizzata a verificare se gli Stati membri adempiono alle proprie responsabilità. Inoltre per individuare i prodotti non conformi, il meccanismo di vigilanza del mercato si basa su reclami giustificati provenienti da cittadini o imprese. Eventuali inadempienze riscontrate in un particolare Stato membro sono poi comunicate all'interno del mercato unico.

Articoli 48-50: l'articolo 9 del regolamento (CE) n. 216/2008 è stato ristrutturato e il suo contenuto figura negli articoli da 48 a 50. L'obbligo di autorizzazione è stato limitato agli operatori di paesi terzi che effettuano servizi di trasporto aereo commerciale. Le altre

categorie di operazioni di paesi terzi da sottoporre all'obbligo di autorizzazione o dichiarazione dovranno essere definite negli atti delegati sulla base di una valutazione del rischio. In linea con la prassi corrente, è stato inoltre chiarito che l'obbligo di autorizzazione per un operatore di un paese terzo non si applica ai sorvoli.

Capitolo IV "Sistema comune di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme":

Articolo 51: tutte le disposizioni del regolamento (CE) n. 216/2008 riguardanti la certificazione, la sorveglianza e l'applicazione delle norme da parte delle autorità competenti nazionali e dell'Agenzia sono state concentrate in questo articolo. Inoltre si propone una chiara base giuridica per conferire alla Commissione il potere di adottare, mediante atti delegati, i requisiti per i sistemi di gestione delle autorità, le qualifiche degli ispettori, le condizioni per l'esecuzione delle ispezioni e delle altre attività di sorveglianza, le ispezioni a terra e il fermo operativo di un aeromobile nei casi di non conformità.

Articoli 52-54: rispetto al regolamento (CE) n. 216/2008, è stata aggiunta una serie di nuove disposizioni riguardanti la cooperazione tra le autorità competenti degli Stati membri, la Commissione e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea in materia di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme. È stato introdotto un meccanismo di messa in comune e condivisione degli ispettori dell'aviazione e di altri esperti, con un apposito meccanismo di finanziamento per aiutare gli Stati membri a cooperare nell'attività di sorveglianza. La possibilità di trasferimento di competenze dagli Stati membri all'Agenzia (che oggi è presente per gli impianti di produzione e i dispositivi di addestramento al volo simulato) è stata inoltre estesa a tutti i tipi di attività. Analogamente, è stato introdotto un quadro per i trasferimenti di competenze tra Stati membri. L'articolo 54 introduce la possibilità per le organizzazioni che operano a livello multinazionale di scegliere l'Agenzia quale autorità competente. La maggior parte delle misure proposte nel quadro di tali articoli è di natura volontaria.

Articolo 55: una nuova disposizione è proposta per attenuare le possibili carenze sistematiche della sorveglianza della sicurezza riscontrate a livello degli Stati membri. Tale meccanismo di sorveglianza di emergenza va utilizzato come misura temporanea di ultima istanza e se ne propone inoltre l'attivazione/disattivazione mediante una decisione della Commissione basata su criteri chiari stabiliti per legge.

Articolo 56: nel campo di applicazione di queste disposizioni figurano ora anche le dichiarazioni.

Articolo 57: nell'articolo viene aggiunta la possibilità di riconoscere, alle condizioni specificate in atti delegati, i certificati e l'altra documentazione analoga rilasciati da paesi terzi. Si propone inoltre di sopprimere le disposizioni dell'attuale regolamento (CE) n. 216/2008 concernenti gli accordi bilaterali nazionali sulla sicurezza aerea.

Articolo 58: sono state chiarite le disposizioni in materia di accreditamento dei soggetti riconosciuti. Si propone di concedere ai soggetti riconosciuti il privilegio di rilasciare, revocare e sospendere i certificati per conto dell'Agenzia o dell'autorità nazionale competente. Viene introdotto il principio del riconoscimento degli accreditamenti dei soggetti riconosciuti. Sono fatti salvi i diritti degli Stati membri di decidere a quale soggetto riconosciuto assegnare compiti di certificazione e sorveglianza. Si propone inoltre di consentire agli Stati membri di accreditare congiuntamente un soggetto riconosciuto.

Articoli 59 e 60: l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 216/2008 è stato diviso in due articoli separati. L'articolo 59 riguarda le misure di urgenza, mentre l'articolo 60 riguarda le misure di flessibilità. In linea con l'approccio basato sul rischio, si propone che l'Agenzia e la Commissione valutino solo quelle misure che hanno una durata superiore a un periodo di programmazione delle compagnie aeree (otto mesi).

Articoli da 61 a 63: questi articoli trattano le informazioni e i dati pertinenti per l'applicazione del nuovo regolamento proposto. I nuovi elementi riguardano il ruolo dell'Agenzia nel coordinare la raccolta, lo scambio e l'analisi di informazioni a livello dell'Unione. Le disposizioni in materia di protezione delle informazioni e delle fonti di informazione sono in linea con il regolamento (UE) n. 376/2014 sulla segnalazione degli eventi. Inoltre viene istituita una base giuridica per un nuovo repertorio di informazioni utili per le attività di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme che sarà gestito dall'Agenzia. Si propone che tale repertorio sia utilizzato anche dagli Stati membri per lo scambio di informazioni relative all'idoneità medica dei piloti.

Capo V "Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea":

Articoli 64 e 65: tre nuove funzioni dell'Agenzia sono state aggiunte all'articolo 64 (assistenza alle autorità nazionali competenti, assistenza alla Commissione nell'attuazione dei sistemi di prestazioni aeronautiche e la cooperazione con gli altri organismi dell'Unione, quali l'Agenzia europea per le sostanze chimiche o l'Agenzia europea per la difesa, sulle questioni tecniche connesse all'aviazione civile). Gli articoli 18 e 19 del regolamento (CE) n. 216/2008 sono stati riuniti nell'articolo 65.

Articoli 66 e 67: tali articoli sono stati allineati alle modifiche apportate nelle sezioni I e II del capo III della proposta di regolamento. La competenza dell'Agenzia per l'approvazione delle organizzazioni non stabilite nell'Unione è stata limitata alle organizzazioni ubicate al di fuori del territorio di competenza di uno Stato membro in applicazione della convenzione di Chicago. Ciò chiarisce la questione dell'autorità competente per l'approvazione delle organizzazioni ubicate nei paesi e nei territori d'oltremare degli Stati membri. In base all'esperienza acquisita sono state inoltre apportate modifiche riguardanti la competenza dell'Agenzia per l'approvazione dei dispositivi di addestramento al volo simulato.

Le disposizioni dell'articolo 22 del regolamento (CE) n. 216/2008 relative ai limiti dei tempi di volo sono state aggiunte all'articolo 28, paragrafo 1, lettera f), e all'articolo 65, paragrafo 7, mentre le disposizioni riguardanti le misure che l'Agenzia deve adottare in caso di urgenza sono state spostate all'articolo 65, paragrafo 6.

Articolo 68: il testo si basa in gran parte sul compromesso raggiunto in sede di Consiglio sull'iniziativa SES II+. In questo articolo figura in particolare il concetto di dichiarazione di conformità. Per motivi di chiarezza il presente articolo propone una nuova struttura in cui il paragrafo 1 tratta le organizzazioni e il paragrafo 2 i sistemi ed i componenti. Per quanto riguarda i sistemi e i componenti, la competenza dell'Agenzia è subordinata a determinate condizioni — l'Agenzia sarà responsabile della certificazione di sistemi e componenti solo se gli atti delegati adottati dalla Commissione lo prevedranno.

Articolo 69: la competenza dell'Agenzia per l'approvazione di organizzazioni non stabilite nell'Unione è stata limitata ad organizzazioni ubicate al di fuori del territorio di competenza di uno Stato membro in applicazione della convenzione di Chicago. Ciò chiarisce la questione

dell'autorità competente per l'approvazione delle organizzazioni ubicate nei paesi e nei territori d'oltremare degli Stati membri.

Articolo 70: rispetto alla disposizione corrispondente del regolamento (CE) n. 216/2008, è stato aggiunto un nuovo paragrafo riguardante l'assistenza che l'Agenzia fornisce alla Commissione nel quadro dell'attuazione del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Articolo 71: questa disposizione corrisponde all'articolo 55 del regolamento (CE) n. 216/2008. La formulazione di questo articolo è stato aggiornato al fine di rispecchiare il recente approccio della Commissione alle indagini condotte dalle istituzioni e dagli organismi dell'Unione nei territori degli Stati membri. In particolare, è stato ulteriormente chiarito che i poteri d'indagine dell'Agenzia devono essere esercitati in conformità delle disposizioni applicabili del diritto nazionale dello Stato membro in cui si svolge l'indagine.

Articolo 72: l'articolo è stato adattato in base alle esperienze finora acquisite grazie all'applicazione della normativa. In particolare, è stato chiarito che le sanzioni sono, in linea di massima, da imporre solo se altre misure di applicazione sono inadeguate o sproporzionate.

Articolo 73: gli articoli 24 e 54 del regolamento (CE) n. 216/2008 sono stati fusi in questo articolo. La formulazione di questo articolo è stata aggiornata al fine di rispecchiare il recente approccio della Commissione alle indagini condotte dalle istituzioni e dagli organismi dell'UE nei territori degli Stati membri. In particolare, è stato ulteriormente chiarito che i poteri d'indagine dell'Agenzia devono essere esercitati in conformità delle disposizioni applicabili del diritto nazionale dello Stato membro in cui si svolge l'indagine. È stata aggiunta inoltre una disposizione che obbliga l'Agenzia a includere nel suo rapporto annuale sulla sicurezza una sintesi delle informazioni sull'applicazione da parte di ogni Stato membro delle disposizioni del nuovo regolamento e delle norme dettagliate adottate in base allo stesso.

Articolo 74: l'articolo è stato ampliato e conferisce all'Agenzia il compito di assistere la Commissione nell'individuazione dei principali temi di ricerca connessi ai settori disciplinati dal regolamento. All'Agenzia è assegnato inoltre un ruolo di sostegno nella preparazione e nell'attuazione di alcuni programmi di ricerca dell'Unione. Questo articolo consente all'Agenzia di partecipare a progetti di ricerca nel settore di sua competenza sulla base di sovvenzioni ad hoc nell'ambito del programma quadro dell'Unione per la ricerca e l'innovazione o di altri programmi di finanziamento.

Articolo 75: è stato aggiunto un nuovo articolo relativo alla protezione dell'ambiente nel settore dell'aviazione civile. Pur non ampliando l'attuale portata dell'azione dell'Unione, questo articolo si concentra comunque sulle interdipendenze che possono esistere tra misure ambientali (ad esempio divieto di determinate sostanze chimiche) e altri ambiti tecnici della regolamentazione aeronautica. Esso conferisce inoltre all'Agenzia il compito di assistere la Commissione nella definizione e nel coordinamento delle politiche di protezione ambientale nel settore dell'aviazione e introduce la base giuridica per un'analisi della protezione dell'ambiente nel settore dell'aviazione che sarà pubblicato dall'Agenzia ogni 3 anni.

Articolo 76: è stato aggiunto un nuovo articolo che tratta gli aspetti tecnici della security aerea direttamente connessi alla sicurezza. L'articolo tratta innanzitutto le interdipendenze che possono esistere tra le misure di security aerea (ad esempio sistemi di bloccaggio della porta della cabina di pilotaggio) e la sicurezza aerea. L'articolo introduce inoltre la possibilità per la Commissione di invocare la competenza dell'Agenzia nell'ambito dell'applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008. Infine, l'articolo propone di istituire un processo che consente

all'Agenzia di adottare misure che rientrano nell'ambito della sua competenza, come le direttive di aeronavigabilità o i bollettini d'informazione sulla sicurezza, al fine di proteggere l'aviazione civile da atti di interferenza illecita. Si propone che tali misure siano adottate dall'Agenzia in accordo con la Commissione e previa consultazione degli Stati membri. Prima di concedere il proprio accordo alla misura prevista dall'Agenzia, la Commissione potrebbe chiedere il parere del comitato per la sicurezza dell'aviazione civile istituito a norma del regolamento (CE) n. 300/2008.

Articolo 77: al paragrafo 4 viene proposta l'istituzione di un repertorio di informazioni riguardanti le differenze tra le norme e le pratiche raccomandate dell'ICAO, da un lato, e le disposizioni del regolamento proposto e dei relativi atti delegati e di esecuzione da adottare sulla base di esso, dall'altro. Nel paragrafo 5 viene proposta una disposizione sulla cooperazione tra la Commissione, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti attraverso una rete di esperti. Il paragrafo 6 chiarisce infine la possibilità per l'Agenzia di impegnarsi nella cooperazione tecnica con i paesi terzi e di prestare assistenza a tali paesi sulla base di sovvenzioni ad hoc.

Articoli da 78 a 80: questi tre articoli nuovi riguardano il ruolo dell'Agenzia nella gestione delle crisi, nell'addestramento aeronautico e nell'attuazione del cielo unico europeo.

Articoli da 81 a 103: rispetto al regolamento (CE) n. 216/2008, le modifiche proposte riflettono l'esperienza maturata finora e le clausole standard per le agenzie dell'Unione introdotte nel 2012 sulla base della "dichiarazione congiunta sulle agenzie decentrate". È proposta, in particolare, la creazione di un comitato esecutivo che assista il consiglio di amministrazione dell'Agenzia. L'istituzione di uffici locali è stata subordinata all'approvazione della Commissione, del consiglio di amministrazione e dello Stato membro interessato. Inoltre vengono chiarite le regole per la commissione di ricorso.

Articoli 104 e 105: le disposizioni sui metodi di lavoro dell'Agenzia sono state riviste tenendo conto delle pratiche esistenti.

Articoli da 106 a 108: le modifiche proposte rispetto al regolamento (CE) n. 216/2008 riflettono l'esperienza maturata finora e le clausole standard per le agenzie dell'Unione introdotte nel 2012 con la "dichiarazione congiunta sulle agenzie decentrate" nonché il regolamento delegato (UE) n. 1271/2013 della Commissione, del 30 settembre 2013, che stabilisce il regolamento finanziario quadro degli organismi di cui all'articolo 208 del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸. Inoltre le disposizioni relative alla traduzione dei documenti dell'Agenzia sono state semplificate (la traduzione sarà effettuata tenendo conto delle questioni di sicurezza connesse ai documenti).

Articoli da 109 a 114: rispetto al regolamento (CE) n. 216/2008, le modifiche proposte riflettono l'esperienza maturata finora e le clausole standard per le agenzie dell'Unione introdotte nel 2012 sulla base della "dichiarazione congiunta sulle agenzie decentrate", del regolamento delegato (UE) n. 1271/2013 della Commissione. Inoltre a norma dell'articolo 109, paragrafo 1, si propone di autorizzare l'Agenzia a ricevere sovvenzioni ad hoc mediante l'introduzione delle sovvenzioni come fonte supplementare di entrate per l'Agenzia. Le tariffe di navigazione aerea per i compiti di ATM/ANS sono indicate come ulteriore fonte di entrate. Le due fonti di finanziamento supplementari e la possibilità di adeguare i livelli dell'organico finanziato da diritti e onorari in funzione della domanda del

⁸ GU L 328 del 7.12.2013, pag. 42.

mercato sono anch'essi elementi proposti dal Parlamento europeo nell'ambito della discussione dell'iniziativa SES II + della Commissione. L'articolo 109, paragrafo 5, stabilisce che l'Agenzia deve adeguare la pianificazione dell'organico e la gestione delle risorse relative a diritti e onorari in modo tale da consentire una risposta rapida alle variazioni delle entrate provenienti da diritti e onorari. Tale disposizione va letta in combinato disposto con l'articolo 109, paragrafo 6, che stabilisce che il progetto di tabella dell'organico riguardante il personale dell'Agenzia finanziato da diritti e onorari, proposta all'Agenzia sulla base di indicatori del carico di lavoro e dell'efficienza, deve riflettere le risorse necessarie per soddisfare tempestivamente la domanda di certificazioni e altri servizi del settore. In tal modo contribuirebbe alla competitività del settore dell'aviazione in Europa. Tale approccio dovrebbe applicarsi anche agli eventuali trasferimenti di competenze dagli Stati membri all'Agenzia, come proposto ai sensi degli articoli da 53 a 55. Infine, anche in sede di preparazione del progetto di bilancio generale, si dovrebbe tenere conto delle risorse necessarie per soddisfare la domanda del mercato.

Articolo 115: l'articolo è stato modificato per descrivere più chiaramente quali attività saranno finanziate da diritti e onorari. L'articolo stabilisce inoltre che i diritti e gli onorari dovranno essere adeguati in caso di risultati di bilancio positivi o negativi significativi ricorrenti.

Capo VI Disposizioni finali:

Articoli 116-117: tali disposizioni conferiscono alla Commissione il potere di adottare gli atti delegati e di esecuzione necessari a norma del nuovo regolamento e stabiliscono le condizioni per l'esercizio della delega.

Articolo 118: l'articolo è stato modificato per chiarire la partecipazione dei paesi terzi europei ai lavori dell'Agenzia, nonché il ruolo dell'Agenzia nella definizione di accordi di lavoro con questi paesi.

Articolo 119: questo è un articolo nuovo derivante dalla "dichiarazione congiunta sulle agenzie decentrate" del 2012, che stabilisce l'obbligo di un accordo sulla sede tra l'Agenzia e lo Stato membro ospitante.

Articolo 120: questo articolo riguarda le sanzioni che gli Stati membri stabiliscono per la violazione delle norme e corrisponde all'articolo 68 del regolamento (CE) n. 216/2008.

Articolo 121: questo articolo stabilisce le norme applicabili al trattamento dei dati personali.

Articolo 122: questo articolo abroga l'attuale regolamento (CE) n. 216/2008.

Articolo 123: questo articolo introduce le modifiche del regolamento (CE) n. 1008/2008 necessarie per consentire i trasferimenti di competenze per i certificati di operatore aereo (COA) tra uno Stato membro e l'Agenzia, nonché tra gli Stati membri. Si propone inoltre di abolire l'obbligo di autorizzazione preventiva per i contratti di *wet leasing* (noleggio con equipaggio) che non comportano l'intervento di un operatore di un paese terzo. Le modifiche chiariscono infine che un aeromobile utilizzato da un vettore aereo dell'Unione può anche essere registrato in un paese terzo in caso di *dry leasing* (noleggio senza equipaggio).

Articolo 124: questo articolo introduce modifiche alle norme dell'Unione sulle inchieste in caso di incidente, previste dal regolamento (UE) n. 996/2010, al fine di evitare che gli

organismi competenti debbano avviare una completa indagine per gli incidenti avvenuti tra piccoli aeromobili senza equipaggio che non hanno implicazioni per tutto il sistema.

Articolo 125: questo articolo modifica le norme dell'Unione in materia di segnalazione di eventi di cui al regolamento (UE) n. 376/2014 per evitare che gli eventi riguardanti piccoli aeromobili senza equipaggio, aventi un impatto trascurabile sulla sicurezza del sistema dell'aviazione, creino una strozzatura nella segnalazione di eventi.

Articolo 126: questo articolo prevede disposizioni transitorie per le definizioni che sono state eliminate o modificate dal regolamento proposto, ma che sono ancora presenti nei regolamenti di esecuzione adottati a norma del regolamento (CE) n. 216/2008.

Allegato I: si propone di aggiungere al campo di applicazione dell'allegato gli aeromobili leggeri con motore elettrico/ibrido (il cambiamento del sistema di propulsione e l'integrazione di batterie aumenta la massa dell'aeromobile rispetto a un aeromobile equivalente). Si propone inoltre di escludere dal campo di applicazione del nuovo regolamento le piccole mongolfiere monoposto e di adeguare i limiti di peso per gli alianti. Gli aeromobili senza equipaggio sono stati spostati all'allegato IX.

Allegato II: rispetto al regolamento (CE) n. 216/2008, la modifica principale riguarda la precisazione circa gli aspetti di cibersicurezza di cui si deve tenere conto nella progettazione dell'aeromobile (1.3.5). Inoltre si riflette l'esperienza acquisita mediante l'attuazione pratica di tale regolamento e si introduce il concetto di equipaggiamenti non installati (compresi i relativi requisiti essenziali).

Allegato III: conformemente all'articolo 9 è stato aggiunto un nuovo allegato contenente i requisiti essenziali per la compatibilità ambientale dei prodotti.

Allegato IV: la modifica principale riguarda l'introduzione di ulteriori requisiti essenziali per l'equipaggio di cabina. Inoltre si tiene conto dell'esperienza acquisita con l'applicazione pratica del regolamento (CE) n. 216/2008.

Allegato V: gli aspetti della compatibilità ambientale figurano nella sezione 6. I requisiti essenziali per l'equipaggio di cabina inclusi nel regolamento (CE) n. 216/2008 sono stati soppressi, in quanto sono trattati in modo esauriente nell'allegato IV del nuovo regolamento. La sezione 8 riguardante i requisiti essenziali aggiuntivi per talune categorie di operazioni più complesse è stata allineata alla formulazione dell'articolo 27 del nuovo regolamento. Gli aspetti relativi alla cibersicurezza sono stati aggiunti alla sezione 8.4. Infine si tiene conto dell'esperienza acquisita con l'applicazione pratica del regolamento (CE) n. 216/2008.

Allegato VI: l'allegato chiarisce le condizioni per l'accreditamento come soggetto riconosciuto di un'organizzazione fondata con l'obiettivo di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto. Tali condizioni riguardano la gestione e la prevenzione dei conflitti di interesse.

Allegato VII: sono stati aggiunti i requisiti essenziali per i servizi di assistenza a terra (sezione 4). Inoltre si tiene conto dell'esperienza acquisita con l'applicazione pratica del regolamento (CE) n. 216/2008.

Allegato VIII: gli aspetti relativi alla cibersicurezza sono stati inseriti nei requisiti essenziali relativi alle informazioni e ai dati aeronautici (punto 2.1.3) e all'integrità dei sistemi e dei

componenti (punto 3.3). Il testo si basa inoltre sul compromesso raggiunto in sede di Consiglio sull'iniziativa SES II+ precedentemente proposta dalla Commissione.

Allegato IX: questo allegato, di cui agli articoli 45, 46 e 47, contiene i requisiti essenziali per gli aeromobili senza equipaggio riguardanti l'aeronavigabilità, le operazioni e le imprese interessate. I requisiti essenziali forniscono inoltre la base per sviluppare norme più dettagliate che costituiscono la "normativa comunitaria di armonizzazione" ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008.

Allegato X: La tavola di concordanza indica la corrispondenza tra le disposizioni del regolamento (CE) n. 216/2008 e le disposizioni contenute nell'attuale proposta di regolamento.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che abroga il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁹,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁰,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) È opportuno garantire in ogni momento un livello elevato ed uniforme di sicurezza dell'aviazione civile e di protezione dell'ambiente mediante l'adozione di regole comuni di sicurezza e mediante misure volte ad assicurare l'ottemperanza di ogni prodotto, persona e organizzazione coinvolto nelle attività dell'aviazione civile nell'Unione a tali regole comuni e alle norme di protezione dell'ambiente.
- (2) È inoltre opportuno che l'esercizio di aeromobili di paesi terzi in entrata, all'interno o in uscita dal territorio cui si applicano il trattato sull'Unione europea (TUE) e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) ("i trattati") sia soggetto ad un'adeguata sorveglianza a livello dell'Unione, entro i limiti fissati dalla convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 (la "convenzione di Chicago"), di cui tutti gli Stati membri sono parti.
- (3) Non sarebbe opportuno assoggettare tutti gli aeromobili a regole comuni. In particolare visto il rischio limitato per la sicurezza dell'aviazione civile, gli aeromobili

⁹ GU C , , pag. .

¹⁰ GU C , , pag. .

di semplice progettazione o operanti principalmente su base locale, nonché gli aeromobili costruiti da amatori o particolarmente rari o dei quali esiste solo un numero ridotto di esemplari dovrebbero rimanere sotto il controllo normativo degli Stati membri, senza che il presente regolamento comporti per gli altri Stati membri l'obbligo di riconoscimento dei regimi nazionali.

- (4) È tuttavia opportuno prevedere la possibilità di applicare talune disposizioni del presente regolamento ad alcuni tipi di aeromobili che sono esclusi dalle disposizioni del presente regolamento, in particolare quelli che sono prodotti su scala industriale e che potrebbero trarre beneficio dalla libera circolazione all'interno dell'Unione. Alle organizzazioni coinvolte nella progettazione di tali aeromobili dovrebbe pertanto essere consentito chiedere alla Commissione di decidere che i requisiti dell'Unione relativi alla progettazione, alla fabbricazione e alla manutenzione di aeromobili si applicano anche ai nuovi tipi di aeromobili che saranno immessi sul mercato da tali organizzazioni.
- (5) Non sarebbe opportuno assoggettare tutti gli aeroporti a regole comuni. Gli aeroporti non aperti al pubblico e gli aeroporti utilizzati principalmente per voli da diporto o che offrono servizi di trasporto aereo commerciale diversi dai voli effettuati secondo le procedure del volo strumentale e che possiedono piste pavimentate la cui lunghezza è inferiore a 800 metri dovrebbero rimanere sotto il controllo normativo degli Stati membri, senza che il presente regolamento comporti per gli altri Stati membri l'obbligo di riconoscimento dei regimi nazionali.
- (6) Agli Stati membri dovrebbero essere consentito concedere, previa autorizzazione della Commissione, un'esenzione dalle disposizioni del presente regolamento agli aeroporti con bassi volumi di traffico a condizione che tali aeroporti soddisfino gli obiettivi comuni minimi di sicurezza di cui ai pertinenti requisiti essenziali. Se uno Stato membro concede tali esenzioni, esse dovrebbero applicarsi anche agli equipaggiamenti utilizzati nell'aeroporto in questione e ai fornitori di servizi di gestione del piazzale e di assistenza a terra operanti nell'aeroporto cui è stata concessa l'esenzione. Le esenzioni concesse dagli Stati membri agli aeroporti prima dell'entrata in vigore del presente regolamento dovrebbero rimanere valide; si dovrebbe tuttavia garantire che le informazioni relative a tali esenzioni siano messe a disposizione del pubblico.
- (7) Invece delle loro disposizioni legislative nazionali, gli Stati membri potrebbero ritenere opportuno applicare le disposizioni del presente regolamento agli aeromobili di Stato, alla gestione del traffico aereo (ATM) e ai servizi di navigazione aerea (ANS) forniti dai militari al fine di garantire la sicurezza, l'interoperabilità o una maggiore efficienza. Alla Commissione dovrebbero essere attribuite le competenze di esecuzione necessarie per decidere in merito a tali richieste. Gli Stati membri che si avvalgono di questa possibilità dovrebbero cooperare con l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia"), in particolare fornendo tutte le informazioni necessarie per confermare che l'aeromobile e le attività di cui trattasi ottemperano alle disposizioni pertinenti del presente regolamento.
- (8) Le misure di regolamentazione dell'aviazione civile nell'Unione adottate in conformità del presente regolamento, compresi i relativi atti delegati e di esecuzione, dovrebbero corrispondere ed essere proporzionate alla natura e ai rischi dei diversi tipi di operazioni e attività che disciplinano. Nella misura del possibile dovrebbero inoltre essere formulate in modo da focalizzarsi sugli obiettivi da raggiungere, consentendo

nel contempo modalità diverse di realizzazione di tali obiettivi. Ciò consentirebbe di raggiungere i livelli di sicurezza prescritti in modo più efficiente in termini di costi e di stimolare l'innovazione tecnica e operativa. Si dovrebbero utilizzare gli standard e le pratiche del settore riconosciuti, qualora risulti che essi siano utili a garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui al presente regolamento.

- (9) L'applicazione di solidi principi di gestione della sicurezza è essenziale per il miglioramento continuo della sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, la previsione dei rischi emergenti per la sicurezza e l'utilizzo efficiente di risorse tecniche limitate. È pertanto necessario stabilire un quadro comune per la pianificazione e l'attuazione di interventi volti a migliorare il livello di sicurezza. A tal fine è opportuno istituire a livello dell'Unione un piano europeo per la sicurezza aerea e un programma europeo di sicurezza aerea. Ogni Stato membro dovrebbe inoltre elaborare un programma nazionale di sicurezza aerea conformemente alle disposizioni di cui all'allegato 19 della convenzione di Chicago. Tale programma dovrebbe essere accompagnato da un piano che descriva gli interventi che lo Stato membro deve adottare per attenuare i rischi per la sicurezza individuati.
- (10) A norma delle disposizioni di cui all'allegato 19 della convenzione di Chicago, gli Stati membri devono stabilire un livello accettabile di prestazione di sicurezza per le attività aeronautiche sotto la loro responsabilità. Per aiutare gli Stati membri a soddisfare tale requisito in modo coordinato, il piano europeo per la sicurezza aerea dovrebbe stabilire un livello accettabile di prestazione di sicurezza per l'Unione in relazione alle diverse categorie di attività aeronautiche. Tale livello accettabile di prestazione di sicurezza non dovrebbe essere vincolante, bensì esprimere l'ambizione dell'Unione e degli Stati membri in materia di sicurezza dell'aviazione civile.
- (11) La convenzione di Chicago prevede già standard minimi per garantire la sicurezza dell'aviazione civile e la protezione dell'ambiente. I requisiti essenziali dell'Unione e le regole stabilite nel presente regolamento per la loro attuazione dovrebbero assicurare che gli Stati membri adempiano gli obblighi introdotti dalla convenzione di Chicago, compresi quelli nei confronti dei paesi terzi. In caso di divergenze tra le norme dell'Unione e gli standard minimi stabiliti dalla convenzione di Chicago, gli Stati membri dovrebbero informare l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.
- (12) In linea con gli standard fissati e le pratiche raccomandate dalla convenzione di Chicago è opportuno stabilire requisiti essenziali applicabili ai prodotti aeronautici, alle parti, agli equipaggiamenti non installati, agli aeroporti e alla fornitura di ATM/ANS. È inoltre opportuno stabilire requisiti essenziali applicabili alle persone e alle organizzazioni coinvolte nell'esercizio di aeromobili, nella gestione di aeroporti e nella fornitura di ATM/ANS, nonché requisiti essenziali applicabili alle persone e ai prodotti coinvolti nell'addestramento e nella valutazione dell'idoneità medica dell'equipaggio e dei controllori del traffico aereo.
- (13) I requisiti essenziali in materia di compatibilità ambientale della progettazione di prodotti aeronautici dovrebbero tenere conto sia del livello di rumore che delle emissioni degli aeromobili e consentire all'Unione di stabilire le necessarie norme tecniche dettagliate per proteggere l'ambiente e la salute umana dagli effetti nocivi delle attività aeronautiche. Tali requisiti dovrebbero essere basati sugli standard e sulle pratiche di cui alla convenzione di Chicago.

- (14) L'Unione dovrebbe inoltre stabilire requisiti essenziali per la sicurezza dei servizi di assistenza a terra.
- (15) Vista la crescente dipendenza dell'aviazione civile dalle moderne tecnologie dell'informazione e della comunicazione, è opportuno stabilire requisiti essenziali per garantire la sicurezza delle informazioni utilizzate dal settore dell'aviazione civile.
- (16) I prodotti aeronautici, le parti, gli equipaggiamenti non installati, gli aeroporti e i loro equipaggiamenti, gli operatori di aeromobili e gli operatori aeroportuali, i sistemi e i fornitori di ATM/ANS, nonché i piloti e i controllori del traffico aereo, le persone, i prodotti e le organizzazioni coinvolti nella loro formazione e nella valutazione della loro idoneità medica, dovrebbero essere sottoposti a una procedura di certificazione alla termine della quale vengono rilasciati un certificato o una licenza purché siano stati giudicati conformi ai requisiti essenziali pertinenti o, se del caso, agli altri requisiti stabiliti nel presente regolamento o in applicazione di esso. La Commissione dovrebbe avere il potere di adottare le norme dettagliate necessarie per il rilascio di tali certificati e, se del caso, per il ricevimento delle dichiarazioni rilasciate a tal fine, tenendo conto degli obiettivi del regolamento e della natura e dei rischi delle attività in questione.
- (17) Alle organizzazioni coinvolte nella progettazione e nella fabbricazione di prodotti e parti aeronautici dovrebbe essere consentito di dichiarare la conformità della progettazione dei prodotti e delle parti ai relativi standard di settore, nei casi in cui ciò sia considerato sufficiente per garantire un livello accettabile di sicurezza. Tale possibilità dovrebbe essere limitata ai prodotti usati nell'aviazione leggera e da diporto e sottoposta alle opportune restrizioni e condizioni per garantire la sicurezza.
- (18) Poiché anche gli aeromobili senza equipaggio volano nello stesso spazio aereo con gli aeromobili tradizionali, il presente regolamento dovrebbe disciplinare tali aeromobili indipendentemente dalla loro massa operativa. Le tecnologie per gli aeromobili senza equipaggio consentono oggi un'ampia gamma di possibili operazioni che dovrebbero essere soggette a norme proporzionate ai rischi della particolare operazione o di un tipo di operazione.
- (19) Le regole riguardanti gli aeromobili senza equipaggio dovrebbero contribuire il più possibile al rispetto dei diritti garantiti dalla normativa dell'Unione, in particolare il rispetto della vita privata e della vita familiare, sancito dall'articolo 7 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea e la protezione dei dati di carattere personale, sancita dall'articolo 8 della Carta e dall'articolo 16 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), e come disciplinato dalla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati¹¹.
- (20) Per alcuni tipi di aeromobili senza equipaggio non è necessario applicare le disposizioni del presente regolamento relative alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione della norme, nonché all'Agenzia per ottenere livelli di sicurezza

¹¹ Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31).

adeguati. In tali casi è opportuno applicare i meccanismi di vigilanza del mercato, previsti dalla normativa dell'Unione sull'armonizzazione dei prodotti.

- (21) Al fine di conseguire gli obiettivi del presente regolamento, la Commissione, l'Agenzia e le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero, mediante la condivisione delle risorse e la cooperazione, agire come un unico sistema europeo di sicurezza aerea.
- (22) L'Agenzia e le autorità nazionali competenti dovrebbero cooperare in modo da consentire una migliore individuazione di eventuali condizioni di non sicurezza e la conseguente adozione di appropriate misure correttive. Gli Stati membri dovrebbero essere in grado di trasferire ad altri Stati membri o all'Agenzia le competenze di cui al presente regolamento riguardanti la certificazione, la sorveglianza e l'applicazione delle norme, in particolare nei casi in cui ciò sia necessario ai fini di una maggiore sicurezza e un uso più efficiente delle risorse. È inoltre necessario, a seconda del caso, sostenere gli Stati membri nello svolgimento di tali compiti, in particolare la sorveglianza cooperativa e transfrontaliera, mediante l'istituzione di un quadro efficace per la messa in comune degli ispettori dell'aviazione e di altri specialisti con competenze pertinenti.
- (23) È opportuno istituire un meccanismo di sorveglianza di emergenza, che sarà attivato dalla Commissione qualora siano disponibili dati verificati indicanti l'incapacità grave e persistente di uno Stato membro di garantire efficacemente taluni o tutti i suoi compiti di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme di cui al presente regolamento. Di conseguenza, qualora una tale situazione pregiudichi la sicurezza e non sia adeguatamente risolta dallo Stato membro interessato, l'Agenzia dovrebbe poter assumere temporaneamente la responsabilità per i compiti in questione.
- (24) Al fine di conseguire i principali obiettivi del presente regolamento, nonché gli obiettivi connessi alla libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali, i certificati rilasciati e le dichiarazioni rilasciate in conformità del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione dovrebbero essere validi in tutti gli Stati membri senza ulteriori prescrizioni o valutazioni.
- (25) All'atto del rilascio di un certificato a norma del presente regolamento potrebbe essere necessario tener conto dei certificati, o di altri documenti pertinenti attestanti la conformità, rilasciati in conformità delle disposizioni legislative di paesi terzi. Ciò dovrebbe avvenire qualora previsto negli accordi internazionali pertinenti conclusi dall'Unione con paesi terzi o negli atti delegati adottati dalla Commissione a norma del presente regolamento e in conformità di tali accordi o atti delegati.
- (26) Alla luce delle regole relative al riconoscimento di certificati e altri documenti pertinenti attestanti la conformità, rilasciati in conformità delle disposizioni legislative di paesi terzi e previsti dal presente regolamento, gli accordi internazionali conclusi tra uno Stato membro e paesi terzi che non sono compatibili con le suddette norme dovrebbero essere denunciati o modificati.
- (27) È opportuno prevedere un certo livello di flessibilità per quanto riguarda l'applicazione delle regole stabilite nel presente regolamento, o adottate in base ad esso, al fine di consentire agli Stati membri di adottare le misure necessarie per reagire immediatamente a problemi connessi alla sicurezza dell'aviazione civile o concedere

esenzioni in caso di circostanze urgenti e imprevedibili o di esigenze operative urgenti, purché siano garantite, in particolare, la proporzionalità, il controllo imparziale e la trasparenza. Per motivi di proporzionalità, l'Agenzia e la Commissione dovrebbero valutare le misure o le esenzioni in questione ai fini dell'adozione di una raccomandazione o una decisione, rispettivamente, solo se la loro durata supera la durata di una stagione di programmazione degli orari della compagnia aerea, vale a dire otto mesi, fatti salvi i poteri della Commissione a norma dell'articolo 258 del TFUE. Qualora l'Agenzia sia l'autorità competente per quanto riguarda il rilascio di alcuni certificati a norma del presente regolamento, ad essa dovrebbe essere conferito il potere anche di concedere tali esenzioni, nelle stesse circostanze e alle stesse condizioni di quelle che si applicano in relazione agli Stati membri. In tale contesto anche è opportuno prevedere la possibilità di modificare, se del caso, le regole pertinenti stabilite negli atti delegati o di esecuzione adottati sulla base del presente regolamento, in particolare per consentire altri metodi di rispondenza, garantendo al tempo stesso un livello accettabile di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione.

- (28) Al fine di garantire la corretta applicazione del presente regolamento e vista la necessità di individuare, valutare e attenuare i rischi per la sicurezza dell'aviazione civile la Commissione, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti dovrebbero scambiarsi tutte le informazioni disponibili nel contesto dell'applicazione del presente regolamento. A tal fine all'Agenzia dovrebbe essere consentito di organizzare una cooperazione strutturata per la raccolta, lo scambio e l'analisi di informazioni in materia di sicurezza, nonché di concludere gli accordi amministrativi necessari.
- (29) Al fine di facilitare gli scambi tra gli Stati membri, la Commissione e l'Agenzia di informazioni e dati pertinenti ai fini delle attività di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme, è opportuno istituire un repertorio elettronico di tali informazioni gestito dall'Agenzia in cooperazione con gli Stati membri e la Commissione.
- (30) La direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio si applica al trattamento dei dati personali effettuato in applicazione del presente regolamento. A norma di tale direttiva gli Stati membri possono prevedere esenzioni e restrizioni in relazione ad alcuni dei diritti e degli obblighi previsti, anche per quanto riguarda il trattamento dei dati medici e sanitari. Il trattamento dei dati personali, in particolare dei dati medici e sanitari, nell'ambito del repertorio di cui all'articolo 63 del presente regolamento è necessario per consentire una cooperazione efficace tra gli Stati membri in materia di certificazione e di sorveglianza dell'idoneità medica dei piloti. Lo scambio di dati personali dovrebbe essere soggetto a condizioni rigorose e limitato a quanto assolutamente necessario per il conseguimento degli obiettivi del presente regolamento. Alla luce di quanto sopra, e se del caso, è opportuno integrare o chiarire i principi stabiliti dalla direttiva 95/46/CE nel presente regolamento.
- (31) Il regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio¹², in particolare le disposizioni relative alla riservatezza e alla sicurezza del trattamento dei dati, si applica al trattamento dei dati personali effettuato dall'Agenzia

¹² 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 (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

nell'espletamento delle sue competenze in applicazione del presente regolamento e, specificamente, alla gestione del repertorio a norma dell'articolo 63 del presente regolamento. Alla luce di quanto sopra, e se del caso, è opportuno integrare o chiarire i principi stabiliti dal regolamento (CE) n. 45/2001 nel presente regolamento.

- (32) L'Agenzia istituita dal regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio¹³, all'interno dell'attuale assetto istituzionale dell'Unione e dell'attuale equilibrio dei poteri, è indipendente in relazione alle questioni tecniche ed è dotata di autonomia giuridica, amministrativa e finanziaria. All'Agenzia sono state attribuite ulteriori competenze in conformità del regolamento (CE) n. 216/2008. È opportuno adeguare alcuni elementi della sua struttura e del suo funzionamento perché possa affrontare meglio i nuovi compiti che le vengono affidati a norma del presente regolamento.
- (33) Nel sistema istituzionale dell'Unione, l'applicazione del diritto dell'Unione compete innanzitutto agli Stati membri. I compiti di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme previsti dal presente regolamento e dai relativi atti delegati e di esecuzione dovrebbero quindi, in via di principio, essere eseguiti a livello nazionale da una o più autorità competenti degli Stati membri. In taluni casi ben definiti, tuttavia anche all'Agenzia dovrebbe essere conferito il potere di svolgere tali compiti conformemente al presente regolamento. In questi casi è opportuno inoltre consentire all'Agenzia di adottare le misure necessarie relative all'esercizio degli aeromobili, alle qualifiche degli equipaggi oppure all'utilizzo di aeromobili di paesi terzi qualora ciò rappresenti il mezzo migliore per garantire l'uniformità e il funzionamento del mercato interno.
- (34) L'Agenzia dovrebbe fornire consulenza tecnica alla Commissione per la preparazione degli atti legislativi necessari e assistere, se del caso, gli Stati membri e l'industria nell'applicazione di tali normative. Essa dovrebbe inoltre avere la facoltà di pubblicare specifiche di certificazione e materiale esplicativo, nonché di effettuare accertamenti tecnici, rilasciare certificati o registrare dichiarazioni, a seconda dei casi.
- (35) I sistemi globali di navigazione satellitare, in particolare il programma dell'Unione Galileo, svolgeranno un ruolo fondamentale nell'attuazione di un sistema europeo di gestione del traffico aereo. Di conseguenza all'Agenzia dovrebbe essere conferito il potere di sviluppare le specifiche tecniche necessarie e di certificare le organizzazioni che forniscono servizi paneuropei di ATM/ANS al fine di garantire un livello elevato e uniforme di sicurezza, interoperabilità ed efficienza operativa.
- (36) Il regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴ impone all'Agenzia l'obbligo di comunicare tutte le informazioni che possano essere pertinenti per l'aggiornamento dell'elenco dei vettori soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione per motivi di sicurezza. L'Agenzia dovrebbe assistere la Commissione

¹³ 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 (GU L 240 del 7.9.2002, pag. 1).

¹⁴ 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).

anche nell'attuazione del regolamento (CE) n. 2111/2005, eseguendo le necessarie valutazioni degli operatori di paesi terzi e delle autorità responsabili della loro sorveglianza e presentando le appropriate raccomandazioni alla Commissione.

- (37) Al fine di garantire l'ottemperanza al presente regolamento è opportuno prevedere la possibilità di imporre multe o sanzioni pecuniarie periodiche, o entrambe, ai titolari di certificati rilasciati dall'Agenzia e alle imprese che hanno presentato dichiarazioni all'Agenzia, qualora essi abbiano violato le regole ad essi applicabili a norma del presente regolamento. Tali multe o sanzioni pecuniarie periodiche dovrebbero essere imposte dalla Commissione che agisce su una raccomandazione dell'Agenzia. A tale riguardo la Commissione dovrebbe rispondere a tali infrazioni in modo proporzionato e adeguato, tenendo conto delle circostanze di ogni singolo caso, nonché delle altre possibili misure quali la revoca di un certificato.
- (38) Al fine di contribuire all'applicazione uniforme del presente regolamento, all'Agenzia dovrebbe essere conferito il potere di monitorare tale applicazione da parte degli Stati membri, anche mediante ispezioni.
- (39) Sulla base della sua competenza tecnica, l'Agenzia dovrebbe assistere la Commissione nella definizione della politica della ricerca e nell'attuazione dei programmi di ricerca dell'Unione. Le dovrebbe inoltre essere consentito di svolgere le attività di ricerca immediatamente necessarie e di partecipare a progetti di ricerca ad hoc nell'ambito del programma quadro dell'Unione per la ricerca e l'innovazione o ad altri programmi pubblici o privati dell'Unione o di paesi terzi.
- (40) Viste le interdipendenze tra la sicurezza e la security nell'aviazione civile, l'Agenzia dovrebbe partecipare alla cooperazione nel settore della security aerea, inclusa la cibersicurezza. Essa dovrebbe apportare le sue conoscenze per agevolare l'attuazione, da parte della Commissione e degli Stati membri, delle norme dell'Unione in tale settore.
- (41) Nel settore delle relazioni internazionali l'Agenzia dovrebbe, su richiesta, assistere gli Stati membri e la Commissione per le questioni disciplinate dal presente regolamento, in particolare l'armonizzazione delle regole e il riconoscimento reciproco dei certificati. Essa dovrebbe essere autorizzata, previa approvazione della Commissione, a stabilire, mediante accordi di lavoro, le relazioni opportune con le autorità dei paesi terzi e le organizzazioni internazionali competenti per le materie disciplinate dal presente regolamento. Al fine di promuovere la sicurezza a livello mondiale e alla luce degli elevati standard applicati nell'Unione, all'Agenzia dovrebbe essere consentito di partecipare, nell'ambito delle sue competenze, a progetti ad hoc di cooperazione tecnica, ricerca e assistenza insieme a paesi terzi e organizzazioni internazionali. Qualora abbia le competenze pertinenti, l'Agenzia dovrebbe assistere la Commissione nell'attuazione della normativa dell'Unione in altri settori tecnici della regolamentazione dell'aviazione civile, come la security o il cielo unico europeo.
- (42) Per promuovere le migliori pratiche e l'applicazione uniforme della normativa dell'Unione in materia di sicurezza dell'aviazione civile, l'Agenzia potrebbe offrire servizi di formazione.

- (43) L'Agenzia dovrebbe essere disciplinata e gestita in base ai principi della dichiarazione congiunta del Parlamento europeo, del Consiglio dell'UE e della Commissione europea sulle agenzie decentrate, del 19 luglio 2012.
- (44) Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero essere rappresentati in seno al consiglio di amministrazione dell'Agenzia al fine di controllarne efficacemente le funzioni. A tale consiglio di amministrazione dovrebbero essere affidati, in particolare, i poteri necessari per nominare il direttore esecutivo e per adottare la relazione annuale di attività consolidata, il documento di programmazione, il bilancio annuale e le regole finanziarie applicabili all'Agenzia.
- (45) Nell'interesse della trasparenza è opportuno concedere alle parti interessate lo status di osservatore nel consiglio d'amministrazione dell'Agenzia.
- (46) Per consentire al consiglio di amministrazione di assolvere correttamente i propri compiti, è opportuno che sia assistito da un comitato esecutivo che dovrebbe, in particolare, preparare le decisioni del consiglio di amministrazione e consigliare il direttore esecutivo dell'Agenzia sull'attuazione di tali decisioni.
- (47) Nel pubblico interesse l'Agenzia dovrebbe basare la sua azione in materia di sicurezza esclusivamente su consulenze specialistiche indipendenti, nel rigoroso rispetto del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione. A tal fine, tutte le decisioni dell'Agenzia in materia di sicurezza dovrebbero prese dal direttore esecutivo, che dovrebbe godere di un elevato livello di flessibilità nella richiesta di consulenza e nell'organizzazione del funzionamento interno dell'Agenzia.
- (48) È necessario che le parti sulle quali le decisioni dell'Agenzia hanno un'incidenza dispongano dei mezzi di tutela necessari con modalità adatte alla particolare natura del settore dell'aviazione. Dovrebbe pertanto essere istituito un appropriato meccanismo di ricorso che consenta di impugnare le decisioni dell'Agenzia dinanzi ad una commissione speciale di ricorso, le cui decisioni siano impugnabili dinanzi la Corte di giustizia dell'Unione europea ("la Corte di giustizia") conformemente al TFUE.
- (49) Tutte le decisioni prese dalla Commissione a norma del presente regolamento sono soggette al sindacato della Corte di giustizia conformemente al TFUE. A norma dell'articolo 261 del TFUE, la Corte di giustizia dovrebbe avere competenza giurisdizionale anche di merito relativamente alle decisioni mediante le quali la Commissione impone multe o sanzioni pecuniarie periodiche.
- (50) Se l'Agenzia elabora progetti di regole di natura generale che devono essere attuate dalle autorità nazionali, gli Stati membri dovrebbero essere consultati. Qualora le regole possano avere importanti ripercussioni sociali, è opportuno che, nella fase di preparazione di tali progetti di regole, l'Agenzia consulti le parti interessate, comprese le parti sociali dell'Unione.
- (51) Al fine di svolgere efficacemente i suoi compiti a norma del presente regolamento, l'Agenzia dovrebbe cooperare, se del caso, con le altre istituzioni, gli altri organi o organismi dell'Unione nei settori in cui le loro attività incidono sugli aspetti tecnici dell'aviazione civile. L'Agenzia dovrebbe cooperare, in particolare, con l'Agenzia europea per le sostanze chimiche per quanto concerne lo scambio di informazioni sulla sicurezza delle sostanze chimiche, sul loro impatto sulla sicurezza aerea e sugli aspetti

scientifici e tecnici correlati. Qualora sia necessaria una consultazione su aspetti militari, l'Agenzia dovrebbe coinvolgere l'Agenzia europea per la difesa.

- (52) È necessario fornire al pubblico informazioni adeguate sul livello di sicurezza dell'aviazione civile e di protezione ambientale, tenendo conto sia del regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio sia delle pertinenti disposizioni legislative nazionali.
- (53) Per garantire la piena autonomia e indipendenza dell'Agenzia, è opportuno dotarla di un bilancio autonomo, finanziato principalmente con un contributo dell'Unione e con i diritti e gli onorari versati dagli utenti del sistema europeo di sicurezza aerea. Qualsiasi contributo finanziario che l'Agenzia riceva dagli Stati membri, da paesi terzi e da altri organismi o persone non dovrebbe comprometterne l'indipendenza e l'imparzialità. La procedura di bilancio dell'Unione dovrebbe applicarsi ai contributi e alle sovvenzioni a carico del bilancio generale dell'Unione europea, mentre la revisione dei conti dovrebbe essere effettuata dalla Corte dei conti. Per consentire all'Agenzia di partecipare a tutti i futuri progetti pertinenti, essa dovrebbe avere la possibilità di ricevere sovvenzioni. Le entrate dell'Agenzia dovrebbero includere gli importi versati a norma del regolamento (UE) (XXXX/XXX) relativo all'istituzione del cielo unico europeo, in modo da riflettere il principio di "chi usa paga".
- (54) Per garantire che l'Agenzia possa rispondere alle sollecitazioni delle sue attività in modo efficiente e tempestivo, in particolare per quanto riguarda la certificazione e le attività relative a possibili trasferimenti di competenze dagli Stati membri all'Agenzia, la tabella dell'organico dovrebbe tenere conto delle risorse necessarie per rispondere in modo efficiente e tempestivo alle richieste di certificazione e delle altre attività dell'Agenzia, comprese quelli derivanti da trasferimenti di competenze a norma degli articoli 53, 54 e 55. A tal fine è opportuno istituire una serie di indicatori per misurare il carico di lavoro e l'efficienza dell'Agenzia in relazione alle attività finanziate mediante diritti e onorari. Tenendo conto di tali indicatori, l'Agenzia dovrebbe adeguare la pianificazione del personale e la gestione delle risorse relative a diritti e onorari in modo tale da consentire una risposta adeguata alla domanda e ad eventuali variazioni delle entrate derivanti da diritti e onorari.
- (55) È necessario stabilire misure appropriate per assicurare la protezione necessaria di informazioni sensibili riguardanti la sicurezza.
- (56) I diritti e gli onorari riscossi dall'Agenzia dovrebbero essere fissati in modo trasparente, equo, non discriminatorio e uniforme e non dovrebbero compromettere la competitività dell'industria dell'Unione in questione. Nel tempo stesso si dovrebbe tenere debitamente conto della solvibilità delle persone fisiche o giuridiche, in particolare per quanto riguarda le piccole e medie imprese.
- (57) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵.

¹⁵ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri

- (58) Ove sussistano, in casi debitamente giustificati connessi a deroghe alle disposizioni del presente regolamento, al meccanismo di sorveglianza di emergenza e a misure correttive e di salvaguardia, imperativi motivi di urgenza, la Commissione dovrebbe adottare atti di esecuzione immediatamente applicabili.
- (59) Al fine di tenere conto di esigenze tecniche, scientifiche, operative o di sicurezza, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del TFUE che modificano o integrano le disposizioni in materia di aeronavigabilità, protezione dell'ambiente, equipaggi, operazioni di volo, aeroporti, ATM/ANS, controllori del traffico aereo, operatori di paesi terzi, aeromobili senza equipaggio, sorveglianza e applicazione delle norme, disposizioni sulla flessibilità, multe e sanzioni pecuniarie periodiche, diritti e onorari, e requisiti di cui agli allegati del presente regolamento. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (60) Per garantire il miglioramento della sicurezza dell'aviazione civile in tutta l'Europa è opportuno coinvolgere i paesi europei non membri dell'Unione. I paesi che hanno concluso accordi internazionali con l'Unione per l'adozione e l'applicazione dell'*acquis* dell'Unione nella materia disciplinata dal presente regolamento dovrebbero essere associati ai lavori dell'Agenzia, sulla base delle condizioni stabilite nell'ambito di tali accordi.
- (61) Il presente regolamento fissa regole comuni nel settore dell'aviazione civile e conferma l'istituzione di un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea. È pertanto opportuno abrogare il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶.
- (62) Le modifiche introdotte dal presente regolamento si ripercuotono sull'attuazione di altri atti legislativi dell'Unione. È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷, il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸ e il regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹.

dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

¹⁶ 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 (GU L 240 del 7.9.2002, pag. 1).

¹⁷ Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

¹⁸ Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35).

¹⁹ Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18).

- (63) Il regolamento (CE) n. 1008/2008 dovrebbe essere modificato in modo da tener conto della possibilità prevista dal presente regolamento che consente all'Agenzia di diventare l'autorità competente per il rilascio e la sorveglianza dei certificati di operatore aereo. Inoltre tenendo conto della crescente importanza dei vettori aerei con basi operative in vari Stati membri e di conseguenza del fatto che l'autorità competente per le licenze di esercizio e l'autorità competente per i certificati di operatore aereo non sono più necessariamente identiche, occorre rafforzare l'efficienza della sorveglianza di tali vettori aerei. È pertanto opportuno modificare il regolamento (CE) n. 1008/2008 in modo da garantire una stretta cooperazione tra le autorità responsabili della sorveglianza in relazione al certificato di operatore aereo e le autorità responsabili della sorveglianza in relazione alla licenza di esercizio.
- (64) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire l'istituzione e il mantenimento di un livello elevato e uniforme di sicurezza dell'aviazione civile in grado di garantire nel contempo il mantenimento di un livello elevato e uniforme di protezione dell'ambiente, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri a motivo della natura prevalentemente transnazionale dell'aviazione e della sua complessità ma, a motivo del campo di applicazione del presente regolamento a livello di Unione, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

PRINCIPI

Articolo 1

Oggetto e finalità

1. L'obiettivo principale del presente regolamento è stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, garantendo nel contempo un livello elevato ed uniforme di protezione dell'ambiente.
2. Il presente regolamento intende inoltre:
 - a) contribuire alla più ampia politica dell'aviazione dell'Unione e al miglioramento delle prestazioni complessive del settore dell'aviazione civile;
 - b) facilitare, nei settori disciplinati dal presente regolamento, la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali, offrendo parità di condizioni per tutti gli operatori nel mercato interno dell'aviazione e migliorando la competitività dell'industria aeronautica dell'Unione;

- c) promuovere l'efficienza in termini di costi e l'efficacia delle procedure di regolamentazione e certificazione, nonché un uso ottimale delle risorse a livello nazionale e dell'Unione;
- d) contribuire, nei settori disciplinati del presente regolamento, all'istituzione e al mantenimento di un livello elevato ed uniforme della sicurezza dell'aviazione civile;
- e) assistere gli Stati membri nell'adempimento dei loro obblighi nell'ambito della convenzione di Chicago, garantendo un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della medesima;
- f) promuovere in tutto il mondo l'approccio dell'Unione in materia di standard e norme dell'aviazione civile, istituendo una cooperazione appropriata con i paesi terzi e con le organizzazioni internazionali;
- g) promuovere la ricerca e l'innovazione, in particolare nei processi di regolamentazione e di certificazione;
- h) promuovere, nei settori disciplinati dal presente regolamento, l'interoperabilità tecnica e operativa.

3. Gli obiettivi di cui ai paragrafi 1 e 2 sono conseguiti, tra l'altro, mediante:

- a) la preparazione, l'adozione e l'applicazione uniforme di tutti gli atti necessari;
- b) la garanzia che le dichiarazioni e i certificati rilasciati a norma del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione siano validi in tutto il territorio dell'Unione, senza ulteriori prescrizioni;
- c) lo sviluppo, con la partecipazione degli organismi di normazione e altri organismi di settore, di norme tecniche dettagliate da utilizzare come mezzi di rispondenza al presente regolamento e ai relativi atti delegati e di esecuzione, se del caso;
- d) l'istituzione di un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea indipendente ("l'Agenzia");
- e) l'applicazione uniforme di tutti gli atti necessari da parte delle autorità nazionali competenti e dell'Agenzia, entro i limiti delle rispettive competenze;
- f) la raccolta, l'analisi e lo scambio di informazioni al fine di un processo decisionale basato sui fatti;
- g) la realizzazione di iniziative di sensibilizzazione e promozione riguardanti, tra l'altro, la formazione, la comunicazione e la diffusione di informazioni pertinenti sulla sicurezza.

Articolo 2

Campo di applicazione

1. Il presente regolamento si applica:

- a) alla progettazione e alla produzione di aeromobili da parte di una persona fisica o giuridica sotto la sorveglianza dell'Agenzia o di uno Stato membro;
- b) alla progettazione, alla produzione, alla manutenzione e all'utilizzo di aeromobili, nonché dei prodotti, delle parti e degli equipaggiamenti non installati collegati, qualora l'aeromobile sia:
 - i) immatricolato in uno Stato membro, purché e nella misura in cui lo Stato membro non abbia trasferito le proprie competenze in applicazione della convenzione di Chicago ad un paese terzo e l'aeromobile non sia utilizzato da un operatore di un paese terzo;
 - ii) immatricolato in un paese terzo e utilizzato da un operatore stabilito, residente o con una sede principale in un territorio cui si applicano i trattati;
- c) all'esercizio di aeromobili in entrata nello, all'interno dello o in uscita dallo spazio aereo del cielo unico europeo da parte di un operatore di un paese terzo;
- d) alla progettazione, alla produzione, alla manutenzione e all'utilizzo di equipaggiamenti aeroportuali utilizzati o destinati ad essere utilizzati negli aeroporti di cui alla lettera e), nonché la prestazione di servizi di assistenza a terra e di gestione del piazzale in tali aeroporti;
- e) alla progettazione, alla manutenzione e all'esercizio degli aeroporti ubicati nel territorio cui si applicano i trattati, che:
 - i) sono aperti al pubblico;
 - ii) offrono servizi di trasporto aereo commerciale;
 - iii) offrono servizi per operazioni che utilizzano procedure strumentali di avvicinamento o partenza; e
 - iv) hanno una pista asfaltata di almeno 800 metri o servono esclusivamente il traffico di elicotteri;
- f) fatta salva la normativa dell'Unione e nazionale in materia di ambiente e di pianificazione del territorio, alla protezione delle aree adiacenti agli aeroporti di cui alla lettera e);
- g) alla fornitura di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea (ATM/ANS) nello spazio aereo del cielo unico europeo e alla progettazione, alla produzione, alla manutenzione e all'utilizzo di sistemi e componenti destinati alla fornitura di tali ATM/ANS;
- h) alla progettazione, alla produzione, alla manutenzione e all'utilizzo di aeromobili senza equipaggio, di loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati, nonché di loro dispositivi di controllo remoto, qualora tali aeromobili siano utilizzati nello spazio aereo del cielo unico europeo da operatori stabiliti o residenti nel territorio cui si applicano i trattati.

2. Il presente regolamento si applica anche al personale e alle organizzazioni coinvolte nelle attività di cui al paragrafo 1.
3. Il presente regolamento non si applica:
 - a) agli aeromobili di Stato e ai loro prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati, né al personale e alle organizzazioni che partecipano alle attività e ai servizi forniti da aeromobili di Stato;
 - b) agli aeroporti, o alle parti di aeroporti, agli equipaggiamenti, al personale e alle organizzazioni che sono controllati e utilizzati dai militari;
 - c) agli ATM/ANS e ai relativi sistemi, componenti, personale e organizzazioni che sono forniti o messi a disposizione dai militari;
 - d) alla progettazione, alla produzione, alla manutenzione e all'esercizio di aeromobili il cui utilizzo comporta un rischio basso per la sicurezza aerea, di cui all'allegato I, nonché al personale e alle organizzazioni coinvolte.

Per quanto riguarda la lettera a) gli Stati membri provvedono affinché le attività e i servizi forniti dagli aeromobili di Stato di cui a tale lettera siano svolti tenendo debitamente conto degli obiettivi del presente regolamento. Inoltre gli Stati membri provvedono affinché gli aeromobili di Stato siano separati da altri aeromobili, se del caso.

Per quanto riguarda la lettera d), qualora ciò sia necessario in seguito a sviluppi tecnici o operativi, in particolare l'introduzione di nuove tecniche di produzione o di nuove tecnologie, e nella misura in cui ciò sia giustificato alla luce del rischio ridotto per la sicurezza aerea dovuto all'impiego dell'aeromobile in questione, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 117 al fine di adeguare i criteri di cui all'allegato I elencati qui di seguito:

- i) le date di cui alla lettera a), punto i), di tale allegato;
 - ii) il peso, la velocità e il volume massimo di aria calda di cui alle lettere e), f), g), h), i) e j), di detto allegato.
4. Un'organizzazione responsabile della progettazione di un tipo di aeromobile può chiedere alla Commissione di decidere che le disposizioni di cui al capo III, sezione I, si applicano alla progettazione, alla produzione e alla manutenzione di quel tipo di aeromobile e al personale e alle organizzazioni preposti a tali attività, qualora:
 - a) il tipo di aeromobile in questione rientri nel campo di applicazione delle lettere e), f), g), h), i) o j) dell'allegato I;
 - b) il tipo di aeromobile sia destinato alla produzione in serie; e
 - c) la progettazione di tale tipo di aeromobile non sia stata approvata ai sensi della legislazione nazionale di uno Stato membro.

Previa consultazione dell'Agenzia e dello Stato membro in cui l'organizzazione ha la sede principale, la Commissione decide, sulla base della suddetta domanda, se le

condizioni di cui al primo comma sono state soddisfatte. Tale decisione è adottata mediante un atto di esecuzione conformemente alla procedura consultiva di cui all'articolo 116, paragrafo 2, ed è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. L'Agenzia include tale decisione anche nel repertorio di cui all'articolo 63.

A decorrere dalla data specificata nella suddetta decisione di esecuzione la progettazione, produzione e manutenzione del tipo di aeromobile interessato e il personale e le organizzazioni preposti a tali attività sono disciplinati esclusivamente dalle disposizioni del capo III, sezione I, e dei relativi atti delegati e di esecuzione. In tal caso le disposizioni dei capi IV e V relative all'applicazione delle disposizioni del capo III, sezione I, si applicano anche per quanto riguarda il tipo di aeromobile in questione.

5. Fatto salvo l'articolo 8 del regolamento (UE) XXX/XXXX, relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione), gli Stati membri garantiscono che le strutture militari di cui al paragrafo 3, lettera b), del presente articolo, che sono aperte al traffico aereo generale, e gli ATM/ANS di cui al paragrafo 3, lettera c) del presente articolo, che sono forniti o messi a disposizione dai militari al traffico aereo generale, offrano un livello di sicurezza equivalente a quello risultante dall'applicazione dei requisiti essenziali di cui agli allegati VII e VIII del presente regolamento.
6. Gli Stati membri possono decidere di applicare le disposizioni di una qualsiasi delle sezioni I, II, III, V, VI o VII del capo III ad alcune o a tutte le attività di cui al paragrafo 3, lettere a) e c), del presente articolo e al personale e alle organizzazioni preposte a tali attività.

In tal caso lo Stato membro notifica alla Commissione e all'Agenzia la sua intenzione. Tale notifica contiene tutte le informazioni pertinenti, in particolare:

- a) la sezione o le sezioni che intende applicare;
- b) le attività, il personale e le organizzazioni interessati;
- c) i motivi della decisione prevista; e
- d) la data a decorrere dalla quale la decisione prevista è applicabile.

Previa consultazione dell'Agenzia e alla luce delle caratteristiche delle attività, del personale e delle organizzazioni in questione e dello scopo e del contenuto delle disposizioni della sezione o delle sezioni oggetto della notifica, la Commissione decide se le disposizioni di cui trattasi possano essere applicate in modo efficace e, se del caso, a quali condizioni. La decisione della Commissione è adottata mediante un atto di esecuzione conformemente alla procedura consultiva di cui all'articolo 116, paragrafo 2, ed è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. L'Agenzia include tale decisione nel repertorio di cui all'articolo 63.

Lo Stato membro interessato applica le disposizioni della sezione o delle sezioni oggetto della notifica alla Commissione solo dopo una decisione positiva della Commissione e, se del caso, dopo aver accertato che sono state soddisfatte le condizioni per tale decisione. In tal caso, a decorrere dalla data indicata nella decisione dello Stato membro, le attività, il personale e le organizzazioni interessati sono disciplinati esclusivamente dalle suddette disposizioni e dalle disposizioni dei

relativi atti delegati e di esecuzione. Si applicano inoltre le disposizioni dei capi IV e V riguardanti l'applicazione delle disposizioni della sezione o delle sezioni oggetto della notifica in relazione alle attività, al personale e alle organizzazioni interessati.

La Commissione, l'Agenzia e le autorità competenti dello Stato membro interessato cooperano ai fini dell'applicazione del presente paragrafo.

Gli Stati membri possono decidere di revocare le decisioni adottate a norma del presente paragrafo. In tal caso lo Stato membro notifica la sua decisione alla Commissione e all'Agenzia. La notifica è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e l'Agenzia la include nel repertorio di cui all'articolo 63. Un appropriato periodo transitorio è previsto dallo Stato membro interessato.

7. Gli Stati membri possono decidere di esentare dalle disposizioni del presente regolamento la progettazione, la manutenzione e l'esercizio di un aeroporto, nonché degli equipaggiamenti utilizzati in tale aeroporto, se tale aeroporto gestisce un massimo di 10 000 passeggeri all'anno e 850 movimenti relativi a operazioni cargo all'anno, purché tale esenzione non metta a repentaglio la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 29.

In tal caso lo Stato membro interessato notifica la sua intenzione, mediante una comunicazione motivata, alla Commissione e all'Agenzia. La comunicazione motivata contiene tutte le informazioni pertinenti alla decisione prevista.

Previa consultazione dell'Agenzia, la Commissione decide se le condizioni di cui al primo comma sono soddisfatte. La decisione della Commissione è adottata mediante un atto di esecuzione conformemente alla procedura consultiva di cui all'articolo 116, paragrafo 2, ed è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. L'Agenzia include tale decisione nel repertorio di cui all'articolo 63.

Lo Stato membro interessato adotta la decisione prevista solo dopo una decisione positiva della Commissione. In tal caso, a decorrere dalla data indicata nella decisione dello Stato membro, la progettazione, la manutenzione e l'esercizio dell'aeroporto interessato, nonché dei suoi equipaggiamenti non sono più disciplinati dalle disposizioni del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione.

Su base annuale gli Stati membri provvedono ad esaminare i dati relativi al traffico degli aeroporti che beneficiano di un'esenzione a norma del presente paragrafo. Se tale esame dimostra che per tre anni consecutivi uno di questi aeroporti ha gestito oltre 10 000 passeggeri all'anno e 850 movimenti relativi a operazioni cargo all'anno, lo Stato membro interessato revoca l'esenzione concessa a tale aeroporto. In tal caso ne informa la Commissione e l'Agenzia. La decisione che revoca l'esenzione è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e l'Agenzia la include nel repertorio di cui all'articolo 63.

Le disposizioni del presente paragrafo non pregiudicano le esenzioni concesse dagli Stati membri a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, lettera b), del regolamento (CE) n. 216/2008. Le decisioni che concedono tali esenzioni sono pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e l'Agenzia le include nel repertorio di cui all'articolo 63.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) "sorveglianza": la verifica continuativa da parte o per conto dell'autorità competente che i requisiti sulla base dei quali è stato rilasciato un certificato o è stata resa una dichiarazione continuano ad essere soddisfatti;
- 2) "convenzione di Chicago": la convenzione sull'aviazione civile internazionale e i relativi allegati, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944;
- 3) "prodotto": un aeromobile, un motore o un'elica;
- 4) "parte": qualsiasi componente di un aeromobile diverso da un motore o un'elica;
- 5) "componente ATM/ANS": ogni componente di cui all'articolo 2, punto 19, del regolamento (UE) XXX/XXXX²⁰;
- 6) "certificazione": ogni forma di riconoscimento a norma del presente regolamento, basata su una valutazione appropriata e attestata mediante il rilascio di un certificato, che un'organizzazione o una persona, un prodotto, una parte, un equipaggiamento non installato, un aeroporto, un equipaggiamento aeroportuale, un sistema ATM/ANS, un componente ATM/ANS o un dispositivo di addestramento al volo simulato è conforme ai requisiti applicabili del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione;
- 7) "dichiarazione": qualsiasi dichiarazione scritta resa a norma del presente regolamento, sotto l'esclusiva responsabilità di una persona fisica o giuridica soggetta al presente regolamento, che conferma la conformità di un'organizzazione o una persona, un prodotto, una parte, un equipaggiamento non installato, un equipaggiamento aeroportuale, un sistema ATM/ANS o un componente ATM/ANS ai requisiti applicabili del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione;
- 8) "soggetto riconosciuto": una persona fisica o giuridica accreditata cui possono essere attribuiti taluni compiti di certificazione o sorveglianza a norma del presente regolamento da parte, e sotto il controllo e la responsabilità, dell'Agenzia o di un'autorità nazionale competente;
- 9) "certificato": ogni certificato, approvazione, licenza, autorizzazione, attestato o altro documento rilasciati a seguito di certificazione che attestino la conformità ai requisiti applicabili;
- 10) "operatore": ogni persona fisica o giuridica che gestisce o intenda gestire uno o più aeromobili o aeroporti;

²⁰ Regolamento (UE) XXX/XXXX del Parlamento europeo e del Consiglio del [...] relativa all'istituzione del cielo unico europeo..... (GU....., p. ...).

- 11) "dispositivo di addestramento al volo simulato": qualsiasi tipo di dispositivo che simula a terra le condizioni di volo, compresi i simulatori di volo, i dispositivi di addestramento al volo, i dispositivi di addestramento per le procedure di volo e di navigazione e i dispositivi di addestramento strumentale basico;
- 12) "aeroporto": area delimitata sulla terra ferma o sull'acqua, su una struttura fissa, offshore fissa o galleggiante, comprendente gli edifici, le installazioni e gli equipaggiamenti, destinata in tutto o in parte all'arrivo, alla partenza e al movimento in superficie di aeromobili;
- 13) "equipaggiamento aeroportuale": ogni equipaggiamento, apparato, annesso, software o accessorio utilizzato o destinato ad essere utilizzato per contribuire alle operazioni di un aeromobile in un aeroporto;
- 14) "piazzale": area predefinita di un aeroporto destinata agli aeromobili ai fini dell'imbarco e dello sbarco dei passeggeri, del carico e dello scarico di posta o merci, del rifornimento di carburante, del parcheggio o della manutenzione;
- 15) "servizio di gestione del piazzale": un servizio fornito per gestire le attività e il movimento di aeromobili e veicoli su un piazzale;
- 16) "ATM/ANS": le funzioni ed i servizi di gestione del traffico aereo definiti all'articolo 2, punto 10, del regolamento (UE) XXX/XXXX, i servizi di navigazione aerea definiti all'articolo 2, punto 4, dello stesso regolamento, inclusi le funzioni e i servizi di gestione della rete di cui all'articolo 17 dello stesso regolamento, nonché i servizi di produzione, trattamento, formattazione e fornitura al traffico aereo generale di dati critici ai fini della sicurezza della navigazione aerea;
- 17) "sistema ATM/ANS": ogni combinazione di sistemi di cui all'articolo 2, punto 33, del regolamento (UE) XXX/XXXX;
- 18) "piano generale ATM": il documento di cui all'articolo 2, punto 14, del regolamento (UE) XXX/XXXX;
- 19) "servizio di informazioni di volo": un servizio di fornitura di avvisi e informazioni utili per una condotta di voli sicura ed efficiente;
- 20) "traffico aereo generale": l'insieme dei movimenti di aeromobili civili e di Stato effettuati secondo le procedure dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO);
- 21) "norme internazionali e pratiche raccomandate": norme internazionali e pratiche raccomandate adottate dall'ICAO in conformità dell'articolo 37 della convenzione di Chicago;
- 22) "servizi di assistenza a terra": ogni servizio fornito negli aeroporti, tra cui le attività relative alla sicurezza nei settori dell'assistenza amministrativa e della supervisione a terra, la gestione dei passeggeri, l'assistenza bagagli, l'assistenza merci e posta, i servizi di rampa, i servizi per aeromobili, l'assistenza carburante e olio, la manutenzione di aeromobili, le operazioni di volo e la gestione degli equipaggi, i trasporti di superficie e la ristorazione;

- 23) "trasporto aereo commerciale": l'esercizio di un aeromobile finalizzato al trasporto di passeggeri, merci o posta effettuato dietro compenso o ad altro titolo oneroso tra due aeroporti diversi;
- 24) "prestazione di sicurezza": il conseguimento della sicurezza da parte di uno Stato membro, dell'Unione o di un'organizzazione, definito dai suoi obiettivi prestazione di sicurezza e dai suoi indicatori di prestazione di sicurezza;
- 25) "indicatore di prestazione di sicurezza": un parametro utilizzato per il monitoraggio e la valutazione dei risultati in materia di sicurezza;
- 26) "obiettivo di prestazione di sicurezza": un obiettivo pianificato o previsto di conformità agli indicatori della prestazione di sicurezza nel corso di un dato periodo di tempo;
- 27) "aeromobile": ogni apparecchio che può derivare sostentamento nell'atmosfera da reazioni dell'aria diverse da quelle contro la superficie terrestre;
- 28) "equipaggiamento non installato": ogni equipaggiamento trasportato a bordo di un aeromobile, ma non installato nell'aeromobile, in grado di incidere sulla sicurezza;
- 29) "aeromobile senza equipaggio": ogni aeromobile utilizzato o progettato per essere utilizzato senza pilota a bordo;
- 30) "dispositivo di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio": ogni attrezzatura, dispositivo, software o accessorio necessario per il funzionamento in sicurezza di un aeromobile senza equipaggio;
- 31) "aeromobile immatricolato in uno Stato membro" o "aeromobile immatricolato in un paese terzo": un aeromobile immatricolato in conformità delle norme internazionali e delle pratiche raccomandate di cui all'allegato 7 della convenzione di Chicago intitolato "Aircraft Nationality and Registration Marks" (marche di nazionalità ed immatricolazione);
- 32) "aeromobile di Stato": un aeromobile impegnato in operazioni militari, doganali, di polizia, di ricerca e salvataggio, di lotta antincendio, di guardia costiera o in attività o servizi analoghi, effettuati sotto il controllo e la responsabilità di uno Stato membro, nell'interesse pubblico da un organismo investito dei poteri di autorità pubblica;
- 33) "cielo unico europeo": lo spazio aereo del territorio cui si applicano i trattati, nonché ogni altro spazio aereo in cui gli Stati membri applicano il regolamento (UE) XXX/XXXX in conformità dell'articolo 1, punto 4, di tale regolamento;
- 34) "autorità nazionale competente": una o più entità designate da uno Stato membro e investite dei poteri e delle competenze necessari per l'esecuzione dei compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme conformemente al presente regolamento e ai relativi atti delegati e di esecuzione.

Articolo 4

Principi delle misure adottate a norma del presente regolamento

1. Nell'adozione di misure a norma del presente regolamento gli Stati membri, la Commissione e l'Agenzia:
 - a) rispecchiano lo stato dell'arte e le migliori pratiche nel settore dell'aviazione, tenendo conto delle esperienze a livello mondiale nel settore, nonché dei relativi progressi scientifici e tecnici;
 - b) si basano sui migliori dati e analisi disponibili;
 - c) prevedono una reazione immediata alle cause accertate di incidenti, inconvenienti gravi e violazioni intenzionali della security;
 - d) tengono conto delle interdipendenze tra i vari settori della sicurezza aerea e tra la sicurezza aerea e gli altri ambiti tecnici della regolamentazione aeronautica;
 - e) nella misura del possibile, formulano i requisiti in una forma che si focalizza sugli obiettivi da raggiungere e nel contempo consente modalità diverse di realizzazione di tali obiettivi.
 - f) promuovono la cooperazione e l'uso efficiente delle risorse tra autorità a livello di Unione e di Stati membri;
 - g) adottano, ove possibile, misure non vincolanti, comprese le azioni di promozione della sicurezza;
 - h) tengono conto degli obblighi internazionali dell'Unione e degli Stati membri nel campo dell'aviazione civile.
2. Le misure adottate a norma del presente regolamento corrispondono e sono proporzionate alla natura e al rischio di ogni attività particolare cui si riferiscono. Nella preparazione e nell'adozione di tali misure gli Stati membri, la Commissione e l'Agenzia tengono conto, a seconda dell'attività in questione, di quanto segue:
 - a) se vengono trasportate a bordo persone diverse dai membri dell'equipaggio e, in particolare, se tale trasporto è aperto al pubblico;
 - b) la misura in cui terzi o beni a terra possano essere messi in pericolo dall'attività;
 - c) la complessità e le prestazioni degli aeromobili interessati;
 - d) lo scopo del volo e il tipo di spazio aereo utilizzato;
 - e) il tipo, la portata e la complessità dell'operazione o dell'attività, inclusi, se del caso, le dimensioni e il tipo di traffico gestito dall'organizzazione o dalla persona responsabile;
 - f) la misura in cui le persone interessate dai rischi dell'operazione possano valutare tali rischi ed esercitare un controllo sui medesimi;
 - g) i risultati delle precedenti attività di certificazione e di sorveglianza.

CAPO II

GESTIONE DELLA SICUREZZA AEREA

Articolo 5

Programma europeo di sicurezza aerea

1. La Commissione, previa consultazione dell'Agenzia, adotta, pubblica e aggiorna, ove necessario, un documento che descrive il funzionamento del sistema europeo di sicurezza aerea, le norme, le attività e le procedure utilizzate per gestire la sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione conformemente al presente regolamento ("programma europeo di sicurezza aerea").
2. Il programma europeo di sicurezza aerea descrive almeno:
 - a) la politica, gli obiettivi e le risorse per la sicurezza aerea a livello europeo;
 - b) la gestione a livello europeo dei rischi per la sicurezza aerea;
 - c) la garanzia della sicurezza aerea a livello europeo;
 - d) la promozione della sicurezza aerea a livello europeo.

Il programma europeo di sicurezza aerea descrive inoltre le procedure di elaborazione, adozione, aggiornamento e attuazione del piano europeo per la sicurezza aerea di cui all'articolo 6, in cui sono coinvolti da vicino gli Stati membri e le parti interessate.

Articolo 6

Piano europeo per la sicurezza aerea

1. L'Agenzia elabora, adotta e pubblica il piano europeo per la sicurezza aerea e successivamente lo aggiorna almeno una volta all'anno. Sulla base della valutazione delle informazioni pertinenti sulla sicurezza, il piano europeo per la sicurezza aerea individua i principali rischi per la sicurezza che interessano il sistema europeo di sicurezza aerea e definisce le azioni necessarie per attenuare tali rischi.
2. L'Agenzia documenta i rischi per la sicurezza di cui al paragrafo 1 in un apposito portafoglio rischi e controlla l'attuazione delle relative azioni di attenuazione dei rischi da parte degli interessati, anche mediante la definizione di indicatori di prestazione di sicurezza, ove opportuno.
3. Tenendo conto degli obiettivi di cui all'articolo 1, il piano europeo per la sicurezza aerea specifica un livello accettabile di prestazione di sicurezza nell'Unione al cui conseguimento cooperano gli Stati membri, la Commissione e.

Articolo 7

Programma nazionale di sicurezza aerea

1. Ogni Stato membro istituisce un programma nazionale di sicurezza aerea per la gestione della sicurezza dell'aviazione civile in relazione alle attività aeronautiche di sua competenza (il programma nazionale di sicurezza aerea"). Il programma è compatibile con le dimensioni e la complessità di tali attività ed è coerente con il programma europeo di sicurezza aerea.
2. Il programma nazionale di sicurezza aerea comprende una descrizione di almeno gli elementi seguenti:
 - a) la politica, gli obiettivi e le risorse per la sicurezza aerea;
 - b) la gestione dei rischi per la sicurezza aerea;
 - c) la garanzia della sicurezza aerea;
 - d) la promozione della sicurezza aerea.
3. Tenendo conto degli obiettivi di cui all'articolo 1 e del livello accettabile di prestazione di sicurezza di cui all'articolo 6, paragrafo 3, il programma nazionale di sicurezza aerea specifica un livello accettabile di prestazione di sicurezza da raggiungere a livello nazionale per quanto riguarda le attività aeronautiche di competenza dello Stato membro interessato.

Articolo 8

Piano nazionale per la sicurezza aerea

1. Il programma nazionale di sicurezza è corredato di un piano nazionale per la sicurezza aerea. Sulla base della valutazione delle informazioni pertinenti sulla sicurezza, ogni Stato membro individua i principali rischi per la sicurezza che interessano il suo sistema nazionale di sicurezza aerea e definisce le azioni necessarie per attenuare tali rischi.
2. Il piano nazionale per la sicurezza aerea comprende i rischi e le azioni individuate nel piano europeo per la sicurezza aerea che sono pertinenti per lo Stato membro interessato. Lo Stato membro informa l'Agenzia dei rischi e delle azioni individuate nel piano europeo per la sicurezza aerea che considera non pertinenti per il suo sistema nazionale di sicurezza aerea, indicando le relative motivazioni.

CAPO III

REQUISITI SOSTANZIALI

SEZIONE I

Aeronavigabilità e protezione dell'ambiente

Articolo 9

Requisiti essenziali

Gli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e b), e i loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati devono soddisfare i requisiti essenziali di aeronavigabilità di cui all'allegato II e, per quanto riguarda il rumore e le emissioni, i requisiti essenziali per la compatibilità ambientale dei prodotti di cui all'allegato III.

Articolo 10

Conformità

1. La conformità all'articolo 9 degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), punto i), e dei loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati, è garantita a norma degli articoli da 11 a 16.
2. La conformità all'articolo 9 degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), e dei loro motori, eliche e parti, è garantita a norma degli articoli 11 e 12 e dell'articolo 15, paragrafo 1.

Articolo 11

Progettazione di prodotti

La progettazione di un prodotto è soggetta a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato di omologazione del tipo. Le modifiche di tale certificato sono soggette a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato di approvazione delle modifiche, compresi i certificati di omologazione del tipo supplementari. I progetti di riparazione sono soggetti a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciata un'approvazione.

Il certificato di omologazione del tipo, il certificato di approvazione delle modifiche e l'approvazione dei progetti di riparazione del prodotto sono rilasciati su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato che la progettazione del prodotto è conforme alla base di certificazione di omologazione del tipo istituita a norma all'atto delegato di cui all'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), punto i), e che la progettazione del

prodotto non presenta particolarità o caratteristiche che compromettono la sicurezza delle operazioni o non siano compatibili con l'ambiente.

Il certificato di omologazione del tipo, il certificato di approvazione delle modifiche e l'approvazione dei progetti di riparazione possono essere rilasciati anche senza una richiesta da un'organizzazione riconosciuta a norma dell'articolo 15, cui è stato concesso il privilegio di rilasciare tali certificati o approvazioni conformemente all'atto delegato di cui all'articolo 18, paragrafo 1, lettera k), purché detta organizzazione abbia stabilito che la progettazione del prodotto è conforme alle condizioni di cui al secondo comma.

Non è necessario un certificato di omologazione del tipo separato per la progettazione di motori ed eliche che sono stati certificati come parte integrante della progettazione di un aeromobile in conformità del presente articolo.

Articolo 12

Progettazione di parti

Fatte salve disposizioni diverse stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 18, la progettazione di parti è soggetta a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato.

Tale certificato è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato che la progettazione della parte è conforme alla base di certificazione stabilita a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), punto ii).

Il certificato può essere rilasciato anche senza una richiesta da un'organizzazione riconosciuta a norma dell'articolo 15, cui è stato concesso il privilegio di rilasciare tali certificati conformemente all'atto delegato di cui all'articolo 18, paragrafo 1, lettera k), purché detta organizzazione abbia stabilito che la progettazione della parte è conforme alla base di certificazione stabilita a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), punto ii).

Non è necessario un certificato separato per la progettazione di parti che sono state certificate come parte integrante della progettazione di un prodotto in conformità dell'articolo 11.

Articolo 13

Progettazione di equipaggiamenti non installati

Se previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 18, la progettazione di equipaggiamenti non installati è soggetta a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato.

Tale certificato è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato che la progettazione dell'equipaggiamento non installato è conforme alla base di certificazione stabilita a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), punto ii).

Il certificato può essere rilasciato anche senza una richiesta da un'organizzazione riconosciuta a norma dell'articolo 15, cui è stato concesso il privilegio di rilasciare tali certificati conformemente all'atto delegato di cui all'articolo 18, paragrafo 1, lettera k), purché detta organizzazione abbia stabilito che la progettazione dell'equipaggiamento non installato è conforme alla base di certificazione stabilita a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), punto ii).

Articolo 14

Singoli aeromobili

I singoli aeromobili sono soggetti a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato di aeronavigabilità e, se previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 18, un certificato delle emissioni sonore.

Detti certificati sono rilasciati su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato che l'aeromobile è conforme alla progettazione certificata a norma dell'articolo 11 e che l'aeromobile è in condizioni di funzionamento sicure e compatibili con l'ambiente.

Articolo 15

Organizzazioni

1. Fatte salve disposizioni diverse stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 18, le organizzazioni responsabili della progettazione e della fabbricazione di prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati sono soggette a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciata un'approvazione.

Tale approvazione è rilasciata su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 18 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 9. L'approvazione specifica i privilegi concessi all'organizzazione e la tipologia dell'approvazione.

2. Fatte salve disposizioni diverse stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 18, le organizzazioni responsabili della manutenzione e del mantenimento dell'aeronavigabilità di prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati sono soggette a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciata un'approvazione.

Tale approvazione è rilasciata su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 18 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 9. L'approvazione specifica i privilegi concessi all'organizzazione e la tipologia dell'approvazione.

3. Se previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 18, le organizzazioni coinvolte nella formazione del personale di cui all'articolo 16 sono soggette a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciata un'approvazione.

Tale approvazione è rilasciata su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 18 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 9. L'approvazione specifica i privilegi concessi all'organizzazione e la tipologia dell'approvazione.

Articolo 16

Personale

Se previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 18, il personale responsabile della riammissione in servizio di un prodotto, una parte o un equipaggiamento non installato dopo la manutenzione è soggetto a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciata una licenza.

Tale licenza è rilasciata su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato la sua capacità di ottemperare agli obblighi associati ai suoi privilegi conformemente ai requisiti essenziali di cui all'articolo 9. La licenza specifica i privilegi concessi al personale e la tipologia della licenza.

Articolo 17

Deroghe

1. In deroga agli articoli 9, 10, 11 e 12, a seconda dei casi:
 - a) se previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 18, la conformità della progettazione di prodotti e parti ai requisiti essenziali applicabili di cui all'articolo 9 può essere valutata senza il rilascio di un certificato. In tal caso gli atti delegati definiscono le condizioni e le procedure di valutazione. Tali atti delegati possono stabilire che, al fine di garantire la conformità dei progetti ai requisiti essenziali, all'organizzazione responsabile della progettazione e della fabbricazione di tali prodotti e parti è consentito dichiarare la conformità della progettazione dei prodotti e delle parti ai requisiti essenziali e alle specifiche dettagliate stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 18, paragrafo 1, lettera i);
 - b) se la progettazione di un aeromobile non è conforme ai requisiti essenziali di cui all'articolo 9, può essere rilasciato un certificato ristretto di omologazione del tipo. In tal caso il certificato è rilasciato su richiesta purché il richiedente dimostri che la progettazione dell'aeromobile è conforme alle specifiche di aeronavigabilità particolari stabilite conformemente agli atti delegati adottati conformemente all'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), punto iii), e che la progettazione dell'aeromobile è adeguata in termini di aeronavigabilità e compatibilità ambientale, alla luce dell'uso previsto dell'aeromobile.
2. In deroga agli articoli 9, 10 e 14, se del caso:
 - a) conformemente agli atti delegati adottati conformemente all'articolo 18, un certificato ristretto di aeronavigabilità o un certificato delle emissioni sonore ristretto è rilasciato per gli aeromobili la cui progettazione sia stata oggetto di una dichiarazione ai sensi del paragrafo 1, lettera a), o per cui sia stato rilasciato un

certificato ristretto di omologazione del tipo ai sensi del paragrafo 1, lettera b). In tal caso i certificati sono rilasciati su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato che l'aeromobile è conforme a tale progettazione ed è in condizioni di funzionamento sicure e compatibili con l'ambiente;

- b) conformemente agli atti delegati adottati conformemente all'articolo 18, un permesso di volo può essere rilasciato per consentire il funzionamento di un aeromobile che non dispone di un certificato di aeronavigabilità in corso di validità o di un certificato ristretto di aeronavigabilità. In tal caso il permesso di volo è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato che è possibile l'impiego básico dell'aeromobile in condizioni di sicurezza.

Il permesso di volo può essere rilasciato anche senza una richiesta da un'organizzazione riconosciuta a norma dell'articolo 15, cui è stato concesso il privilegio di rilasciare tali permessi di volo conformemente all'atto delegato di cui all'articolo 18, paragrafo 1, lettera k), purché detta organizzazione abbia stabilito che è possibile l'impiego básico dell'aeromobile in condizioni di sicurezza.

Il permesso di volo è soggetto a limitazioni appropriate, conformemente ai suddetti atti delegati, in particolare per tutelare la sicurezza di terzi.

Articolo 18

Delega di potere

1. Per quanto riguarda gli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e b), e i loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 117 al fine di definire norme dettagliate per quanto riguarda:
 - a) le condizioni in presenza delle quali l'Agenzia stabilisce e notifica al richiedente, conformemente all'articolo 66:
 - i) la base di certificazione applicabile a un prodotto ai fini dell'omologazione del tipo di cui all'articolo 11 e all'articolo 17, paragrafo 1, lettera b);
 - ii) la base di certificazione applicabile a una parte o a un equipaggiamento non installato ai fini della certificazione di cui agli articoli 12 e 13;
 - iii) le specifiche particolari di aeronavigabilità e di compatibilità ambientale applicabili agli aeromobili cui può essere rilasciato un certificato ristretto di aeronavigabilità o un certificato ristretto delle emissioni sonore di cui all'articolo 17, paragrafo 2, lettera a);
 - b) le condizioni in presenza delle quali l'Agenzia rilascia e diffonde informazioni obbligatorie, a norma dell'articolo 66, al fine di garantire il mantenimento dell'aeronavigabilità e della compatibilità ambientale dei prodotti e le condizioni di approvazione di mezzi alternativi di rispondenza alle suddette informazioni obbligatorie;

- c) le condizioni specifiche di conformità degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), punto ii), ai requisiti essenziali di cui all'articolo 9;
- d) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o revoca dei certificati di cui agli articoli 11, 12, 13 e 14, e all'articolo 17, paragrafo 1, lettera b, e paragrafo 2, tra cui:
 - i) le condizioni per le situazioni in cui, al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 e tenendo conto della natura e del rischio della particolare attività in questione, tali certificati sono prescritti o non lo sono, a seconda del caso;
 - ii) le condizioni riguardanti il periodo di validità dei certificati e il rinnovo degli stessi quando è stabilita una validità limitata nel tempo;
 - iii) le condizioni di rilascio e di utilizzo del certificato ristretto di aeronavigabilità o del certificato ristretto delle emissioni sonore di cui all'articolo 17, paragrafo 2, lettera a);
 - iv) le condizioni di rilascio e di utilizzo dei permessi di volo di cui all'articolo 17, paragrafo 2, lettera b);
 - v) i dati di idoneità operativa, comprendenti:
 - il programma minimo di formazione per l'abilitazione per tipo (type rating) del personale autorizzato a certificare la manutenzione;
 - il programma minimo di formazione per l'abilitazione per tipo (type rating) dei piloti e i dati di riferimento per la qualificazione oggettiva dei relativi simulatori;
 - la lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento;
 - i dati relativi al tipo di aeromobile rilevanti per l'equipaggio di cabina;
 - le specifiche supplementari per garantire la conformità alla sezione III del presente capo;
 - vi) le condizioni di gestione della manutenzione di prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati;
 - vii) le condizioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile;
- e) requisiti di aeronavigabilità supplementari per prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati, la cui progettazione sia stata già certificata, necessari per sostenere il mantenimento dell'aeronavigabilità e i miglioramenti della sicurezza;
- f) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o revoca delle approvazioni di cui all'articolo 15, incluse le condizioni per le situazioni in cui, al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 e tenendo conto della natura e del

rischio della particolare attività in questione, tali approvazioni sono prescritte o non lo sono, a seconda del caso;

- g) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o revoca delle licenze di cui all'articolo 16, incluse le condizioni per le situazioni in cui, al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 e tenendo conto della natura e del rischio della particolare attività in questione, tali licenze sono prescritte;
 - h) i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati rilasciati a norma della presente sezione e delle organizzazioni che hanno reso dichiarazioni a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, lettera a);
 - i) le condizioni per stabilire le specifiche dettagliate applicabili alla progettazione di prodotti e parti che sono oggetto di una dichiarazione a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, lettera a);
 - j) le condizioni e le procedure per valutare, in conformità dell'articolo 17, paragrafo 1, lettera a), l'aeronavigabilità e la compatibilità ambientale della progettazione di prodotti e parti senza la necessità di rilasciare un certificato, compresi le condizioni e i limiti operativi;
 - k) le condizioni alle quali si può concedere alle organizzazioni, cui è stato rilasciato un'approvazione in conformità dell'articolo 15, il privilegio di rilasciare i certificati di cui agli articoli 11, 12, 13 e all'articolo 17, paragrafo 2, lettera b);
 - l) le condizioni per il riconoscimento di certificati, di informazioni sul mantenimento dell'aeronavigabilità e della relativa documentazione, rilasciati a norma delle disposizioni legislative di un paese terzo, ai fini dell'applicazione dell'articolo 57.
2. Per quanto riguarda l'aeronavigabilità e la compatibilità ambientale degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a), b) e c), e dei loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati, alla Commissione è conferito il potere di modificare o integrare, mediante atti delegati adottati in conformità dell'articolo 117, l'allegato II e l'allegato III, se necessario per motivi connessi agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici o elementi di prova in materia di aeronavigabilità o compatibilità ambientale, al fine di, e nella misura necessaria a conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 1.

Sezione II

Equipaggio

Articolo 19

Requisiti essenziali

I piloti e gli equipaggi di cabina che effettuano attività di volo sugli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), nonché i dispositivi di addestramento al volo simulato, le persone e le organizzazioni coinvolte nella formazione, nelle prove, nei

controlli e nelle valutazioni dell'idoneità medica dei piloti e degli equipaggi suddetti devono soddisfare i pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato IV.

Articolo 20

Piloti

1. Fatte salve disposizioni diverse stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 25, i piloti sono soggetti a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciata una licenza di pilota e un certificato medico di idoneità del pilota per le attività da svolgere.
2. La licenza di pilota è rilasciata su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 25 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 19 riguardanti le conoscenze teoriche, le competenze pratiche, le competenze linguistiche e l'esperienza.
3. Il certificato medico per pilota è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 25 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 19 riguardanti l'idoneità medica.
4. La licenza di pilota e il certificato medico per pilota specificano i privilegi concessi al pilota.

Articolo 21

Equipaggio di cabina

L'equipaggio di cabina che partecipa a operazioni di trasporto aereo commerciale è soggetto a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un attestato.

Se previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 25, l'equipaggio di cabina che partecipa a operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale è soggetto a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un attestato.

Tali attestati sono rilasciati su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 25 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 19 riguardanti le conoscenze teoriche, le competenze pratiche e l'idoneità medica.

Articolo 22

Organizzazioni di addestramento e centri aeromedici

Fatte salve disposizioni diverse stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 25, le organizzazioni di addestramento dei piloti e degli equipaggi di

cabina nonché i centri aeromedici sono soggetti a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciata un'approvazione

Tale approvazione è rilasciata su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 25 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 19.

L'approvazione specifica i privilegi concessi all'organizzazione.

Articolo 23

Dispositivi di addestramento al volo simulato

Fatte salve disposizioni diverse stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 25, ogni dispositivo di addestramento al volo simulato utilizzato per l'addestramento dei piloti è soggetto a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato.

Tale certificato è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato che il dispositivo soddisfa le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 25 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 19.

Articolo 24

Istruttori ed esaminatori

Fatte salve disposizioni diverse stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 25, le persone responsabili dell'addestramento al volo, dell'addestramento con simulatori di volo, dell'addestramento degli equipaggi di cabina oppure della valutazione delle abilità di piloti o membri dell'equipaggio di cabina nonché gli esaminatori aeromedici sono soggetti a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato.

Tale certificato è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 25 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 19.

Il certificato specifica i privilegi concessi.

Articolo 25

Delega di potere

1. Per quanto riguarda i piloti e gli equipaggi di cabina coinvolti nell'esercizio di aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), nonché i dispositivi di addestramento al volo simulato, le persone e le organizzazioni coinvolte nella formazione, nei test, nei controlli o nella valutazione dell'idoneità medica dei suddetti piloti ed equipaggi, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 117 al fine di definire norme dettagliate per quanto riguarda:

- a) le diverse abilitazioni per le licenze di pilota e i certificati medici per piloti di cui all'articolo 20;
 - b) le condizioni per il riconoscimento dell'addestramento e dell'esperienza a bordo di aerei non soggetti al presente regolamento ai fini del conseguimento della licenza di pilota di cui all'articolo 20, paragrafo 2;
 - c) le condizioni per convertire le licenze nazionali di pilota e le licenze nazionali di ingegnere di volo, rilasciate sulla base delle disposizioni legislative degli Stati membri, nelle licenze di pilota di cui all'articolo 20, paragrafo 2, nonché le condizioni per convertire i certificati medici nazionali, rilasciati sulla base delle disposizioni legislative degli Stati membri, nei certificati medici per pilota di cui all'articolo 20, paragrafo 3;
 - d) i privilegi e le responsabilità dei titolari di licenze, abilitazioni per licenze, certificati medici, approvazioni, attestati e certificati di cui agli articoli 20, 21, 22, 23 e 24;
 - e) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o revoca di licenze, abilitazioni, certificati medici, approvazioni, attestati e certificati di cui agli articoli 20, 21, 22, 23 e 24, incluse le condizioni per le situazioni in cui, al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 e tenendo conto della natura e del rischio della particolare attività in questione, tali licenze, abilitazioni, certificati medici, approvazioni, attestati e certificati sono prescritti o non prescritti, a seconda del caso;
 - f) le condizioni per il riconoscimento delle licenze di pilota, certificati medici per pilota e attestati degli equipaggi di cabina, rilasciati sulla base delle disposizioni legislative di un paese terzo, ai fini dell'applicazione dell'articolo 57.
 - g) le condizioni in presenza delle quali le attività disciplinate nella presente sezione sono vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni per motivi di sicurezza.
2. Per quanto riguarda i piloti e gli equipaggi di cabina coinvolte nell'esercizio di un aeromobile di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), nonché i dispositivi di addestramento al volo simulato, le persone e le organizzazioni coinvolte nella formazione, nei test, nei controlli o nella valutazione dell'idoneità medica dei suddetti piloti ed equipaggi, alla Commissione è conferito il potere di modificare o integrare, mediante atti delegati adottati in conformità dell'articolo 117, l'allegato IV, se necessario alla luce di sviluppi tecnici, operativi o scientifici o per motivi di sicurezza relativi all'equipaggio al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 1.
3. Le norme di cui ai paragrafi 1 e 2 comprendono, se del caso, disposizioni per il rilascio di tutti i tipi di licenze e abilitazioni di pilota richiesti ai sensi della convenzione di Chicago. Tali norme possono includere inoltre disposizioni per il rilascio di altri tipi di licenze e abilitazioni.

SEZIONE III

Operazioni di volo

Articolo 26

Requisiti essenziali

L'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), deve soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato IV e, se del caso, agli allegati VII e VIII.

Articolo 27

Operatori

1. Gli operatori con una sede principale nel territorio cui si applicano i trattati e che effettuano operazioni di trasporto aereo commerciale sono soggetti a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato.

Tale certificato è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 28 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 26. Il certificato specifica i privilegi concessi all'operatore e la tipologia delle operazioni.

2. Qualora sia previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 28, gli operatori stabiliti, residenti o con una sede principale nel territorio cui si applicano i trattati e che effettuano operazioni diverse dalle operazioni di trasporto aereo commerciale sono soggetti a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato.

Tale certificato è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 28 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 26. Il certificato specifica i privilegi concessi all'operatore e la tipologia delle operazioni.

In deroga al primo comma, qualora sia previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 28, agli operatori stabiliti, residenti o con una sede principale nel territorio degli Stati membri cui si applicano i trattati e che effettuano operazioni diverse dalle operazioni di trasporto aereo commerciale è consentito dichiarare di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati a tali operazioni conformemente ai requisiti essenziali di cui all'articolo 26.

3. Gli Stati membri provvedono affinché l'esercizio di aeromobili nello spazio aereo del cielo unico europeo da parte di un operatore stabilito, residente o con una sede principale al di fuori del territorio cui si applicano i trattati, ma per il quale gli Stati membri svolgono le funzioni e i compiti dello Stato dell'operatore ai sensi della convenzione di Chicago, come pure il personale e le organizzazioni che partecipano a tali operazioni, soddisfino un livello di sicurezza equivalente a quello stabilito dal presente regolamento.

Articolo 28

Delega di potere

1. Per l'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 117 per definire norme dettagliate per quanto riguarda:
 - a) le condizioni specifiche per l'esercizio degli aeromobili conformemente ai requisiti essenziali di cui all'articolo 26;
 - b) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o revoca dei certificati di cui all'articolo 27, paragrafi 1 e 2, incluse le condizioni per le situazioni in cui, al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 e tenendo conto della natura e del rischio della particolare attività in questione, tali certificati sono prescritti o sono permesse le dichiarazioni, a seconda del caso;
 - c) i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati di cui all'articolo 27, paragrafi 1 e 2, e degli operatori che rilasciano dichiarazioni conformemente alle norme dettagliate di cui alla lettera b);
 - d) le condizioni che devono soddisfare gli operatori di cui all'articolo 27, paragrafi 1 e 2, e i membri dei loro equipaggi in materia di limiti dei tempi di volo e di servizio, nonché i requisiti relativi ai tempi di riposo per gli equipaggi;
 - e) le disposizioni supplementari necessarie per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 26, applicabili agli operatori stabiliti, residenti o con una sede principale nel territorio cui si applicano i trattati, qualora tali operatori stipulino accordi di *code sharing* o di *wet lease* con operatori stabiliti, residenti o con una sede principale al di fuori di tale territorio;
 - f) le condizioni e le procedure necessarie per assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 26, per quanto riguarda l'approvazione da parte delle autorità nazionali competenti di schemi individuali dei tempi di volo e la pubblicazione dei pareri dell'Agenzia in merito a tali schemi a norma dell'articolo 65, paragrafo 7;
 - g) le condizioni in presenza delle quali l'esercizio di aeromobili è vietato, limitato o subordinato a determinate condizioni per motivi di sicurezza.
2. Per quanto riguarda l'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), alla Commissione è conferito il potere di modificare o integrare, mediante atti delegati adottati in conformità dell'articolo 117, l'allegato V e, se del caso, gli allegati VII e VIII, ove necessario alla luce di sviluppi tecnici, operativi o scientifici o per motivi di sicurezza connessi alle operazioni di volo, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 1.

Sezione IV

Aeroporti

Articolo 29

Requisiti essenziali

Gli aeroporti, gli equipaggiamenti aeroportuali, l'esercizio di aeroporti e la fornitura di servizi di assistenza a terra e di gestione del piazzale negli aeroporti devono soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato VII e, se del caso, all'allegato VIII.

Articolo 30

Certificazione dell'aeroporto

1. Gli aeroporti sono soggetti a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato. La modifica di tale certificato è soggetta a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato di approvazione delle modifiche.

Il certificato e il certificato di approvazione delle modifiche sono rilasciati su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato che l'aeroporto è conforme alla base di certificazione degli aeroporti di cui al paragrafo 2 e che l'aeroporto non presenta particolarità o caratteristiche che compromettono la sicurezza delle operazioni.

Tali certificati riguardano l'aeroporto e gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza.

2. La base di certificazione di un aeroporto è costituita dai seguenti elementi:
 - a) le specifiche di certificazione applicabili al tipo di aeroporto;
 - b) le disposizioni in relazione alle quali è stato accettato un livello di sicurezza equivalente;
 - c) le particolari specifiche tecniche dettagliate necessarie quando le caratteristiche di progettazione dell'aeroporto o l'esperienza in servizio rendono una delle specifiche di certificazione di cui alla lettera a) inadeguata o inappropriata ad assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 29.

Articolo 31

Equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza

1. Se previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 34, gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza utilizzati o destinati a essere utilizzati in aeroporti disciplinati dal presente regolamento sono soggetti a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato.

Il certificato per tali equipaggiamenti è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato che gli equipaggiamenti sono conformi alle specifiche dettagliate fissate a norma dell'articolo 34 al fine di assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 29.

2. In deroga al paragrafo 1, se previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 34, alle organizzazioni coinvolte nella progettazione, nella fabbricazione e nella manutenzione di equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza è

consentito dichiarare la conformità di tali equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza ai requisiti essenziali di cui all'articolo 29.

Articolo 32

Organizzazioni

1. Le organizzazioni responsabili per l'esercizio di aeroporti sono soggette a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato.

Tale certificato è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 34 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 29.

Il certificato specifica i privilegi concessi all'organizzazione certificata e la tipologia del certificato.

2. Le organizzazioni responsabili della fornitura di servizi di assistenza a terra e di gestione del piazzale negli aeroporti soggette al presente regolamento dichiarano di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai servizi forniti in conformità dei requisiti essenziali di cui all'articolo 29.

Articolo 33

Protezione delle aree adiacenti all'aeroporto

1. Gli Stati membri prendono tutti i provvedimenti necessari per garantire che gli aeroporti ubicati nel loro territorio siano protetti da attività e sviluppi nelle aree adiacenti che possano comportare rischi inaccettabili per gli aeromobili che utilizzano l'aeroporto.
2. Le organizzazioni di cui all'articolo 32, paragrafo 1, vigilano sulle attività e sugli sviluppi che possano comportare rischi inaccettabili per l'aviazione nelle aree adiacenti all'aeroporto di cui sono responsabili. Esse adottano i provvedimenti necessari per attenuare i rischi che sono nell'ambito del loro controllo e, in caso contrario, notificano tali rischi alle autorità competenti dello Stato membro in cui è ubicato l'aeroporto.

Articolo 34

Delega di potere

1. Per quanto riguarda gli aeroporti, gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza, l'esercizio degli aeroporti e la fornitura di servizi di assistenza a terra e di gestione del piazzale negli aeroporti, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 117 per definire norme dettagliate per quanto riguarda:
 - a) le condizioni specifiche per l'esercizio di aeroporti conformemente ai requisiti essenziali di cui all'articolo 29;

- b) le condizioni per stabilire, nel rispetto dell'articolo 30, paragrafo 2, e per notificare a un richiedente la base di certificazione applicabile ad un aeroporto ai fini della certificazione, conformemente all'articolo 30, paragrafo 1;
 - c) le condizioni per stabilire e per notificare a un richiedente le specifiche dettagliate applicabili a equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza ai fini della certificazione, conformemente all'articolo 31, paragrafo 1;
 - d) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o revoca dei certificati per l'aeroporto di cui all'articolo 30, compresi i limiti operativi legati alla progettazione specifica dell'aeroporto;
 - e) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o revoca dei certificati per gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza di cui all'articolo 31, incluse le condizioni per le situazioni in cui, al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 e tenendo conto della natura e del rischio della particolare attività in questione, tali certificati sono prescritte o sono permesse dichiarazioni, a seconda del caso;
 - f) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o a revoca dei certificati di cui all'articolo 32, paragrafo 1;
 - g) i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati di cui all'articolo 30, all'articolo 31, paragrafo 1, e all'articolo 32, paragrafo 1, e delle organizzazioni che rilasciano dichiarazioni conformemente all'articolo 31, paragrafo 2;
 - h) le condizioni e le procedure per la dichiarazione da parte di organizzazioni che forniscono servizi di assistenza a terra e di gestione del piazzale conformemente all'articolo 32, paragrafo 2;
 - i) i privilegi e le responsabilità delle organizzazioni che forniscono servizi di assistenza a terra e di gestione del piazzale conformemente all'articolo 32, paragrafo 2;
 - j) le condizioni per il riconoscimento e la conversione dei certificati nazionali degli aeroporti, rilasciati sulla base delle disposizioni legislative nazionali degli Stati membri, nei certificati degli aeroporti di cui all'articolo 30, comprese le misure già autorizzate dagli Stati membri interessati sulla base delle differenze notificate rispetto all'allegato 14 della convenzione di Chicago;
 - k) le condizioni in presenza delle quali l'esercizio di aeroporti o le attività delle organizzazioni di cui all'articolo 32, paragrafo 2, sono vietati, limitati o subordinati a determinate condizioni per motivi di sicurezza;
 - l) le condizioni di rilascio e diffusione di informazioni obbligatorie da parte dell'Agenzia in conformità dell'articolo 65, paragrafo 6, e da parte delle autorità nazionali competenti al fine di garantire la sicurezza delle operazioni e degli equipaggiamenti aeroportuali.
2. Per quanto riguarda gli aeroporti, gli equipaggiamenti aeroportuali, l'esercizio degli aeroporti e i servizi di assistenza a terra e di gestione del piazzale, alla Commissione è conferito il potere di modificare o integrare, mediante atti delegati adottati in conformità dell'articolo 117, l'allegato VII e, se del caso, l'allegato VIII, ove

necessario alla luce di sviluppi tecnici, operativi o scientifici o per motivi di sicurezza connessi agli aeroporti, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 1.

SEZIONE V

ATM/ANS

Articolo 35

Requisiti essenziali

La fornitura di ATM/ANS è conforme ai requisiti essenziali di cui all'allegato VIII e, se del caso, all'allegato VII.

Articolo 36

Fornitori di ATM/ANS

1. I fornitori di ATM/ANS sono soggetti a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato.

Tale certificato è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 39 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 35.

Il certificato specifica i privilegi concessi e la tipologia dei servizi forniti.

2. In deroga al paragrafo 1, conformemente agli atti delegati adottati in conformità dell'articolo 39, gli Stati membri possono decidere di consentire ai fornitori di servizi di informazione di volo di dichiarare di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai servizi forniti in conformità dei requisiti essenziali di cui all'articolo 35.

In tal caso lo Stato membro informa la Commissione, l'Agenzia e gli altri Stati membri della sua decisione. Tale decisione è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e l'Agenzia la include nel repertorio di cui all'articolo 63.

Articolo 37

Organizzazioni coinvolte nella progettazione, fabbricazione o manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS

1. Se previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 39, le organizzazioni coinvolte nella progettazione, fabbricazione o manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS, da cui dipende la sicurezza o l'interoperabilità, sono soggette a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato.

Tale certificato è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 39 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 35.

Il certificato specifica i privilegi concessi.

2. In deroga al paragrafo 1, qualora sia previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 39, alle organizzazioni coinvolte nella progettazione, fabbricazione o manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS, da cui dipende la sicurezza o l'interoperabilità, è consentito dichiarare di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati alle attività svolte, conformemente ai requisiti essenziali di cui all'articolo 35.

Articolo 38

Sistemi e componenti ATM/ANS

1. Se previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 39, i fornitori di ATM/ANS di cui all'articolo 36 hanno l'obbligo di dichiarare che i sistemi e componenti ATM/ANS destinati a essere messi in servizio da tali fornitore, e da cui dipende la sicurezza o l'interoperabilità, sono conformi alle specifiche dettagliate stabilite dagli atti delegati adottati a norma dell'articolo 39 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 35.
2. Se previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 39, i sistemi e componenti ATM/ANS, da cui dipende la sicurezza o l'interoperabilità, sono soggetti a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato.

Tale certificato è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato che i sistemi e i componenti sono conformi alle specifiche dettagliate stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 39 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 35.

In deroga al primo comma, qualora sia previsto dagli atti delegati adottati a norma all'articolo 39, all'organizzazione coinvolta nella progettazione, fabbricazione o manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS, da cui dipende la sicurezza o l'interoperabilità, è consentito dichiarare che tali sistemi e componenti sono conformi alle specifiche dettagliate stabilite dall'articolo 39 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 35 e che sono idonei all'uso.

Articolo 39

Delega di potere

1. Per la fornitura di ATM/ANS, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 117 per definire norme dettagliate per quanto riguarda:
 - a) le condizioni per la fornitura di ATM/ANS conformemente ai requisiti essenziali di cui all'articolo 35;

- b) le condizioni specifiche per stabilire e per notificare a un richiedente le specifiche dettagliate applicabili ai sistemi e ai componenti ATM/ANS ai fini della certificazione, conformemente all'articolo 38, paragrafo 2;
 - c) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o revoca dei certificati di cui all'articolo 36, incluse le condizioni per le situazioni in cui, al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 e tenendo conto della natura e del rischio della particolare attività in questione, sono consentite le dichiarazioni, a seconda del caso;
 - d) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o revoca dei certificati di cui all'articolo 37, paragrafo 1, e all'articolo 38, paragrafo 2, incluse le condizioni per le situazioni in cui, al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 e tenendo conto della natura e del rischio della particolare attività in questione, tali certificati sono prescritti o sono consentite le dichiarazioni, a seconda del caso;
 - e) i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati di cui all'articolo 36 e, se del caso, degli articoli 37 e 38;
 - f) i privilegi e le responsabilità delle organizzazioni che rilasciano dichiarazioni conformemente all'articolo 36, paragrafo 2, all'articolo 37, paragrafo 2, e all'articolo 38, paragrafo 2;
 - g) le condizioni e le procedure per le dichiarazioni dei fornitori di ATM/ANS, conformemente all'articolo 38, paragrafo 1, incluse le condizioni per le situazioni in cui, al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 e tenendo conto della natura e del rischio della particolare attività in questione, tali dichiarazioni sono prescritte;
 - h) le condizioni in base alle quali la fornitura di ATM/ANS è vietata, limitata o subordinata a determinate condizioni per motivi di sicurezza;
 - i) le condizioni di rilascio e diffusione di informazioni obbligatorie da parte dell'Agenzia in conformità dell'articolo 65, paragrafo 6, così da garantire la sicurezza della fornitura di ATM/ANS;
 - j) le regole operative relative all'uso dello spazio aereo e dei sistemi e componenti ATM/ANS necessari per l'utilizzo dello spazio aereo.
2. Per quanto riguarda la fornitura di ATM/ANS, alla Commissione è conferito il potere di modificare o integrare, mediante atti delegati adottati in conformità dell'articolo 117, l'allegato VIII e, se del caso, l'allegato VII, ove necessario alla luce di sviluppi tecnici, operativi o scientifici o per motivi di sicurezza connessi agli ATM/ANS, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 1.
3. Le regole di cui al paragrafo 1 sono, se del caso:
- a) coerenti con il piano generale ATM;
 - b) sviluppate sulla base delle disposizioni pertinenti del regolamento (UE) XXX/XXXX e prevedono meccanismi transitori per garantire la continuità dei certificati rilasciati ai sensi di tale regolamento.

Sezione VI

Controllori del traffico aereo

Articolo 40

Requisiti essenziali

I controllori del traffico aereo, le persone e le organizzazioni coinvolte nella formazione, nei test, nei controlli o nella valutazione dell'idoneità medica dei controllori del traffico aereo, nonché i dispositivi di simulazione per addestramento, devono soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato VIII.

Articolo 41

Controllori del traffico aereo

1. I controllori del traffico aereo sono soggetti a una procedura di certificazione al termine della quale vengono rilasciati una licenza di controllore del traffico aereo e un certificato medico di idoneità del controllore del traffico aereo per le attività da svolgere.
2. La licenza di controllore del traffico aereo è rilasciata su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 44 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 40 riguardanti le conoscenze teoriche, le competenze pratiche, le competenze linguistiche e l'esperienza.
3. Il certificato medico di cui al paragrafo 1 è rilasciato su richiesta, qualora il controllore del traffico aereo abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 44 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 40 riguardanti l'idoneità medica.
4. La licenza di controllore del traffico aereo e il certificato medico specificano i privilegi concessi al controllore del traffico aereo e la tipologia della licenza e del certificato medico.

Articolo 42

Organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo, esaminatori aeromedici e centri aeromedici

Le organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo, gli esaminatori aeromedici e i centri aeromedici sono soggetti a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato.

Tale certificato è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 44 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 40.

Il certificato specifica i privilegi concessi.

Articolo 43

Istruttori ed esaminatori

Le persone incaricate di impartire l'addestramento pratico o di valutare le competenze pratiche dei controllori del traffico aereo sono soggette a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciato un certificato.

Tale certificato è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 44 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 40.

Il certificato specifica i privilegi concessi.

Articolo 44

Delega di potere

1. Per quanto riguarda i controllori del traffico aereo, nonché le persone e le organizzazioni coinvolte nella formazione, nei test, nei controlli o nella valutazione dell'idoneità medica dei controllori del traffico aereo, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 117 per definire norme dettagliate per quanto riguarda:
 - a) le varie abilitazioni e specializzazioni per le licenze dei controllori del traffico aereo di cui all'articolo 41;
 - b) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o revoca delle licenze, delle abilitazioni e delle specializzazioni per le licenze di controllore del traffico aereo e dei certificati medici di cui all'articolo 41 e dei certificati di cui agli articoli 42 e 43;
 - c) i privilegi e le responsabilità dei titolari di licenze di controllore del traffico aereo, delle abilitazioni e delle specializzazioni per le licenze, dei certificati medici e dei certificati di cui agli articoli 41, 42 e 43;
 - d) le condizioni per il riconoscimento e la conversione delle licenze nazionali di controllore del traffico aereo e dei certificati medici nazionali, rilasciati sulla base delle disposizioni legislative degli Stati membri, nelle licenze di controllore del traffico aereo e nei certificati medici di cui all'articolo 41;
 - e) le condizioni per il riconoscimento delle i licenze di controllore del traffico aereo rilasciate sulla base delle disposizioni legislative di un paese terzo ai fini dell'applicazione dell'articolo 57;
 - f) le condizioni in base alle quali la formazione sul lavoro (on-the-job) è vietata, limitata o subordinata a determinate condizioni per motivi di sicurezza;

- g) le condizioni di rilascio e diffusione di informazioni obbligatorie da parte dell'Agenzia in conformità dell'articolo 65, paragrafo 6, e da parte delle autorità nazionali competenti al fine di garantire la sicurezza della formazione sul lavoro (on-the-job).
2. Per quanto riguarda i controllori del traffico aereo, le persone e le organizzazioni coinvolte nella formazione, nei test, nei controlli o nella valutazione dell'idoneità medica dei controllori del traffico aereo, nonché i dispositivi di simulazione per addestramento, alla Commissione è conferito il potere di modificare o integrare, mediante atti delegati adottati in conformità dell'articolo 117, l'allegato VIII, ove necessario alla luce di sviluppi tecnici, operativi o scientifici o per motivi di sicurezza connessi alle organizzazioni di addestramento e ai controllori del traffico aereo, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 1.

Sezione VII

Aeromobili senza equipaggio

Articolo 45

Requisiti essenziali degli aeromobili senza equipaggio

La progettazione, la produzione, la manutenzione e l'esercizio di aeromobili senza equipaggio e loro motori, eliche, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivo di controllo remoto devono soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato IX.

Articolo 46

Conformità degli aeromobili senza equipaggio

1. Se previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 47 al fine di conseguire livelli adeguati di sicurezza, tenendo conto dei principi di cui all'articolo 4, paragrafo 2, la progettazione, la produzione, la manutenzione e l'esercizio di aeromobili senza equipaggio sono soggetti a certificazione. I certificati sono rilasciati su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di soddisfare le norme stabilite dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 47 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 45. Il certificato specifica le limitazioni connesse alla sicurezza, le condizioni operative ed i privilegi.
2. Se previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 4 al fine di conseguire livelli adeguati di sicurezza, tenendo conto dei principi di cui all'articolo 4, paragrafo 2, la progettazione, la produzione, la manutenzione e l'esercizio di aeromobili senza equipaggio sono soggetti a una dichiarazione. La dichiarazione è resa quando sono soddisfatti i requisiti essenziali di cui all'articolo 45 e le corrispondenti norme dettagliate stabilite conformemente all'articolo 47 per garantire la conformità a tali requisiti essenziali.

3. Se previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 47, poiché livelli adeguati di sicurezza possono essere raggiunti senza l'applicazione dei capi IV e V del presente regolamento, tali capi non si applicano ai requisiti essenziali di cui all'articolo 45 e alle corrispondenti norme dettagliate stabilite conformemente all'articolo 47 per garantire la conformità a tali requisiti essenziali. In questi casi tali requisiti e regole costituiscono una "normativa comunitaria di armonizzazione" ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 e la decisione n. 768/2008/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti e che abroga la decisione 93/465/CEE.

Articolo 47

Delega di potere

1. Per quanto riguarda la progettazione, la produzione, la manutenzione e l'esercizio di aeromobili senza equipaggio e dei loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati, nonché dei dispositivi di controllo remoto, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 117 al fine di definire norme dettagliate per quanto riguarda:
- a) le condizioni e le procedure di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o revoca dei certificati relativi alla progettazione, alla produzione, alla manutenzione e all'esercizio di aeromobili senza equipaggio di cui all'articolo 46, paragrafi 1 e 2, incluse le condizioni per le situazioni in cui, al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 e tenendo conto della natura e del rischio della particolare attività in questione, tali certificati sono prescritti o sono consentite dichiarazioni, a seconda del caso;
 - b) le condizioni e le procedure in base alle quali un operatore di un aeromobile senza equipaggio fa affidamento sui certificati rilasciati o sulle dichiarazioni rilasciate in conformità delle sezioni I, II, III e VIII;
 - c) le condizioni in base alle quali i requisiti relativi alla progettazione, alla produzione e alla manutenzione di aeromobili senza equipaggio e dei loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati, nonché dei dispositivi di controllo remoto, non sono soggetti ai capi IV e V del presente regolamento ai fini dell'articolo 46, paragrafo 3;
 - d) i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati e degli operatori che rilasciano dichiarazioni;
 - e) la marcatura e l'identificazione degli aeromobili senza equipaggio;
 - f) le condizioni in base alle quali l'esercizio di aeromobili senza equipaggio è vietato, limitato o subordinato a determinate condizioni per motivi di sicurezza.
2. Per quanto riguarda la progettazione, la produzione, la manutenzione e l'esercizio di aeromobili senza equipaggio e dei loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati, nonché dei dispositivi di controllo remoto, alla Commissione è conferito il

potere di modificare o integrare, mediante atti delegati adottati in conformità dell'articolo 117, l'allegato IX e, se del caso, l'allegato III, ove necessario alla luce di sviluppi tecnici, operativi o scientifici o per motivi di sicurezza connessi alle operazioni di volo, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 1.

SEZIONE VIII

Aeromobili utilizzati da operatori di paesi terzi in entrata nella, all'interno della o in uscita dall'Unione

Articolo 48

Norme applicabili

Gli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), nonché i loro equipaggi e il loro esercizio, devono soddisfare le norme ICAO applicabili. In mancanza di tali norme, i suddetti aeromobili, nonché i loro equipaggi e il loro esercizio devono soddisfare i requisiti essenziali di cui agli allegati II, IV, V e, se del caso, all'allegato VIII, purché tali requisiti non contrastino con i diritti di paesi terzi a norma di convenzioni internazionali.

Articolo 49

Conformità

1. L'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), ai fini del trasporto aereo commerciale è soggetto a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciata un'autorizzazione.

L'autorizzazione è rilasciata su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati all'esercizio di tali aeromobili conformemente ai requisiti di cui all'articolo 48.

L'autorizzazione specifica i privilegi concessi all'operatore e la tipologia delle operazioni.

2. Se previsto dagli atti delegati adottati a norma dell'articolo 50, l'esercizio di un aeromobile di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), per fini diversi dal trasporto aereo commerciale è soggetto a una procedura di certificazione al termine della quale viene rilasciata un'autorizzazione.

L'autorizzazione è rilasciata su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati all'esercizio di tali aeromobili conformemente a

i requisiti di cui all'articolo 48.

L'autorizzazione specifica i privilegi concessi all'operatore e la tipologia delle operazioni.

In deroga al primo comma, qualora sia previsto dagli atti delegati adottati a norma dell'articolo 50, all'operatore di un aeromobile di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), impegnato in operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale, è consentito dichiarare di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati all'esercizio di tale aeromobile, conformemente ai requisiti di cui all'articolo 48.

3. Le autorizzazioni e le dichiarazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 sono prescritte solo per l'esercizio di aeromobili in entrata nel, all'interno del o in uscita dal territorio cui si applicano i trattati, ad eccezione dell'esercizio di aeromobili che sorvolano tale territorio.

Articolo 50

Delega di potere

1. Per quanto gli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), nonché il loro equipaggio ed esercizio, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 117 al fine di definire norme dettagliate per quanto riguarda:
 - a) l'autorizzazione degli aeromobili per i quali non esiste un certificato di aeronavigabilità ICAO standard, o l'autorizzazione di piloti che non sono titolari di una licenza ICAO standard a volare in entrata nel, all'interno del o in uscita dal territorio cui si applicano i trattati;
 - b) le condizioni specifiche di esercizio di un aeromobile a norma delle disposizioni dell'articolo 48;
 - c) le condizioni alternative per i casi in cui la conformità alle norme e ai requisiti di cui all'articolo 48 non sia possibile o comporti un, impegno sproporzionato per l'operatore. Tali condizioni alternative garantiscano tuttavia la conformità agli obiettivi delle norme e dei requisiti in questione;
 - d) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o revoca delle autorizzazioni di cui all'articolo 49, incluse le condizioni per le situazioni in cui, al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 e tenendo conto della natura e del rischio della particolare attività in questione, tali autorizzazioni sono prescritte o sono consentite le dichiarazioni, a seconda del caso. Tali condizioni tengono conto dei certificati rilasciati dallo Stato di immatricolazione o dallo Stato dell'operatore, fatto salvo il regolamento (CE) n. 2111/2005 e le relative norme di attuazione;
 - e) i privilegi e le responsabilità dei titolari delle autorizzazioni di cui all'articolo 49, paragrafi 1 e 2, e, se del caso, degli operatori che hanno reso dichiarazioni conformemente all'articolo 49, paragrafo 2;

- f) le condizioni in presenza delle quali l'esercizio dell'aeromobile di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), è vietato, limitato o subordinato a determinate condizioni per motivi di sicurezza.
2. Nell'adottare le norme di cui al paragrafo 1, la Commissione garantisce in particolare che:
- a) siano, ove opportuno, utilizzate le pratiche raccomandate e i documenti esplicativi dell'ICAO;
 - b) nessun requisito ecceda quanto richiesto dal presente regolamento per gli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), punto i), e per gli equipaggi e gli operatori di tali aeromobili;
 - c) la procedura per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 49, paragrafi 1 e 2, sia semplice, proporzionata, efficace, efficiente in termini di costi e consenta di dimostrare la conformità in modo proporzionato alla complessità dell'operazione e ai relativi rischi. La Commissione garantisce inoltre che si tenga conto in particolare:
 - i) dei risultati del programma ispettivo universale dell'ICAO (Universal Safety Oversight Audit Programme);
 - ii) delle informazioni raccolte nell'ambito dei programmi di ispezioni a terra istituiti conformemente agli atti delegati adottati conformemente all'articolo 51, paragrafo 10;
 - iii) delle altre informazioni riconosciute sugli aspetti di sicurezza riguardanti l'operatore interessato;
 - iv) dei certificati rilasciati sulla base delle disposizioni legislative di un paese terzo;
 - d) gli aspetti relativi agli ATM/ANS.

CAPO IV

SISTEMA COMUNE DI CERTIFICAZIONE, SORVEGLIANZA E APPLICAZIONE DELLE NORME

Articolo 51

Certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme

1. Gli Stati membri, la Commissione e l'Agenzia cooperano nel quadro di un unico sistema europeo di sicurezza aerea al fine di assicurare l'ottemperanza al presente regolamento e ai relativi atti delegati e di esecuzione.
2. Per garantire l'ottemperanza alle disposizioni del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione, conformemente al presente regolamento l'Agenzia e le autorità nazionali competenti:

- a) ricevono e valutano le domande presentate, rilasciano e, se del caso, rinnovano i certificati e ricevono le dichiarazioni ad esse rese conformemente alle disposizioni di cui al capo III;
 - b) effettuano la sorveglianza dei titolari di certificati, delle persone fisiche e giuridiche che hanno reso dichiarazioni e di prodotti, parti, equipaggiamenti, sistemi e componenti ATM/ANS, dispositivi di simulazione per l'addestramento al volo, nonché degli aeroporti soggetti alle disposizioni del capo III;
 - c) eseguono indagini, ispezioni, audit e altre attività di sorveglianza necessarie al fine di individuare eventuali violazioni da parte dei soggetti di cui alla lettera b) dei requisiti stabiliti nel presente regolamento e nei relativi atti delegati e di esecuzione applicabili;
 - d) per porre fine alle violazioni riscontrate, adottano tutte le misure necessarie per garantire l'applicazione delle norme, tra cui la modifica, la sospensione o la revoca dei certificati da essi rilasciati, il fermo operativo di un aeromobile e l'imposizione di sanzioni.
3. Le competenze connesse ai compiti di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme di cui al paragrafo 2 sono determinate conformemente alle disposizioni seguenti.

L'Agenzia è competente quando i compiti le siano stati attribuiti a norma degli articoli 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 e 70.

L'autorità nazionale competente dello Stato membro in cui è ubicato l'aeroporto è competente per i compiti riguardanti il certificato dell'aeroporto di cui all'articolo 30, paragrafo 1, e il certificato di un'organizzazione responsabile dell'esercizio di un aeroporto di cui all'articolo 32, paragrafo 1. Il certificato di un'organizzazione responsabile dell'esercizio di un aeroporto può essere combinato con il certificato dell'aeroporto o rilasciato separatamente.

Fatte salve disposizioni contrarie degli atti delegati adottati conformemente al paragrafo 10, in tutti gli altri casi tali compiti rientrano nelle competenze dell'autorità nazionale competente dello Stato membro in cui risiede la persona fisica, oppure è stabilita la persona giuridica, che richiede il certificato o rende la dichiarazione.

Tuttavia qualora previsto negli atti delegati adottati a norma del paragrafo 14:

- a) gli esaminatori aeromedici, i centri aeromedici e i medici di medicina generale sono competenti per il rilascio dei certificati medici del pilota di cui all'articolo 20, paragrafo 3, e dei certificati medici del controllore del traffico aereo di cui all'articolo 41, paragrafo 1;
- b) le organizzazioni di addestramento dei piloti e dell'equipaggio di cabina cui è stato rilasciato un certificato conformemente all'articolo 22 e gli operatori cui è stato rilasciato un certificato conformemente all'articolo 27 sono competenti per il rilascio degli attestati di equipaggio di cabina di cui all'articolo 21.

4. La sorveglianza da parte dell'Agenzia e delle autorità nazionali competenti è continua e basata su priorità definite alla luce dei rischi per l'aviazione civile.
5. L'Agenzia gestisce e utilizza gli strumenti e le procedure necessari per la raccolta, lo scambio e l'analisi di informazioni in materia di sicurezza ottenute mediante i programmi di ispezione a terra istituiti dagli atti delegati adottati a norma del paragrafo 10.
6. Al fine di agevolare l'esercizio dei compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme la Commissione, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti si scambiano informazioni, incluse quelle riguardanti violazioni possibili o riscontrate.
7. L'Agenzia promuove una comune comprensione e applicazione dei requisiti contenuti nel presente regolamento e nei relativi atti delegati e di esecuzione, sviluppando, tra l'altro, il materiale esplicativo di cui all'articolo 65, paragrafo 3, in consultazione con le autorità nazionali competenti.
8. Ogni persona fisica o giuridica soggetta al presente regolamento può portare all'attenzione dell'Agenzia le presunte disparità nell'applicazione delle norme tra gli Stati membri. Se tali differenze ostacolano seriamente il funzionamento di tali persone o comportano difficoltà sostanziali, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti degli Stati membri interessati cooperano per eliminare senza indugio tali disparità. Se tali disparità non possono essere eliminate, l'Agenzia sottopone la questione alla Commissione.
9. L'Agenzia e le autorità nazionali competenti prendono i provvedimenti necessari per aumentare e promuovere la consapevolezza della sicurezza dell'aviazione civile e per diffondere informazioni in materia di sicurezza pertinenti per la prevenzione di incidenti e inconvenienti.
10. Per quanto riguarda i compiti dell'Agenzia e delle autorità nazionali competenti in materia di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme in virtù del presente regolamento, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 117 al fine di definire norme dettagliate per quanto riguarda:
 - a) le condizioni per la raccolta, lo scambio e la diffusione di informazioni tra l'Agenzia e le autorità nazionali competenti ai fini dell'esecuzione dei loro compiti;
 - b) le condizioni per svolgere i compiti di certificazione e per condurre le indagini, le ispezioni, gli audit e le altre attività di monitoraggio necessarie per garantire una sorveglianza efficace delle persone giuridiche e fisiche, dei prodotti, delle parti, degli equipaggiamenti, dei sistemi e componenti ATM/ANS, dei dispositivi di addestramento al volo simulato e degli aeroporti soggetti al presente regolamento;
 - c) le condizioni di qualifica degli ispettori e delle organizzazioni coinvolte nella formazione di tali ispettori;
 - d) le condizioni di esecuzione delle ispezioni a terra e per l'imposizione del fermo operativo di aeromobili se l'aeromobile, il suo operatore o il suo equipaggio non

soddisfano i requisiti del presente regolamento o dei relativi atti delegati o di esecuzione;

- e) le condizioni relative ai sistemi di amministrazione e gestione dell'Agenzia e delle autorità nazionali competenti nel contesto della certificazione, della sorveglianza e dell'applicazione delle norme;
- f) in ottemperanza al paragrafo 3, l'attribuzione delle competenze alle autorità nazionali competenti al fine di garantire l'esecuzione efficace dei compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme;
- g) in ottemperanza al paragrafo 3, le condizioni di attribuzione delle competenze agli esaminatori aeromedici e ai centri aeromedici ai fini del rilascio di certificati medici per piloti e controllori del traffico aereo, nonché le condizioni alle quali tali competenze sono attribuite ai medici di medicina generale al fine di garantire un'esecuzione efficace dei compiti relativi alla certificazione medica dei piloti e dei controllori del traffico aereo;
- h) in ottemperanza al paragrafo 3, le condizioni di attribuzione delle competenze alle organizzazioni di addestramento dei piloti e degli equipaggi di cabina per il rilascio degli attestati al fine di garantire l'esecuzione efficace dei compiti relativi alla certificazione degli equipaggi.

Articolo 52

Ispettori europei dell'aviazione

1. L'Agenzia istituisce, in cooperazione con le autorità nazionali competenti, un meccanismo di messa in comune e condivisione degli ispettori dell'aviazione e di altri esperti con competenze pertinenti per la certificazione e la sorveglianza a norma del presente regolamento. A tal fine l'Agenzia definisce e comunica alle autorità nazionali competenti le qualifiche e il tipo d'esperienza richiesti sulla base dei quali le autorità nazionali designano, se disponibili, i candidati che faranno parte del meccanismo di messa in comune e condivisione in quanto ispettori europei dell'aviazione.
2. L'Agenzia e ogni autorità nazionale competente possono richiedere assistenza agli ispettori europei dell'aviazione per l'esecuzione delle attività di certificazione e sorveglianza. L'Agenzia coordina tali domande di assistenza e stabilisce procedure appropriate in consultazione con le autorità nazionali competenti.
3. Gli ispettori europei dell'aviazione svolgono le loro attività di certificazione e sorveglianza sotto il controllo, le istruzioni e la responsabilità dell'Agenzia o dell'autorità nazionale competente che ha richiesto la loro assistenza.
4. I costi dell'assistenza fornita dagli ispettori europei dell'aviazione designati dalle autorità nazionali competenti sono coperti dai diritti riscossi. A tal fine l'Agenzia, per conto dell'autorità nazionale competente che ha sostenuto i costi, invia una fattura alla persona fisica o giuridica che è stata oggetto delle attività di certificazione e sorveglianza svolte da tali ispettori. L'Agenzia trasferisce l'importo riscosso da tale persona all'autorità nazionale competente interessata.

5. Per quanto riguarda il meccanismo di messa in comune e condivisione di cui al paragrafo 1, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 117 per definire norme dettagliate per quanto riguarda:
 - a) i diritti e gli obblighi dell'Agenzia e delle autorità nazionali competenti che richiedono, ricevono o forniscono assistenza mediante tale meccanismo;
 - b) le autorizzazioni degli ispettori europei dell'aviazione e le norme applicabili ai medesimi quando forniscono tale assistenza;
 - c) la fissazione e la riscossione dei diritti di cui al paragrafo 4.

Articolo 53

Trasferimento di competenze

1. Gli Stati membri possono trasferire all'Agenzia le competenze per la certificazione, la sorveglianza e l'applicazione delle norme per quanto riguarda ogni organizzazione, operatore, categoria di personale, aeromobile, dispositivo di addestramento al volo simulato o aeroporto di cui sono responsabili ai sensi del presente regolamento.

All'atto del trasferimento l'Agenzia diventa l'autorità competente ai fini della competenza trasferita e lo Stato membro interessato ne è esonerato. Per quanto riguarda l'esercizio di tale competenza da parte dell'Agenzia si applicano le disposizioni dei capi IV e V.

2. Gli Stati membri possono, previo comune accordo, trasferire a un altro Stato membro le competenze per la certificazione, la sorveglianza e l'applicazione delle norme per quanto riguarda ogni organizzazione, operatore, categoria di personale, aeromobile, dispositivo di addestramento al volo simulato o aeroporto di cui sono responsabili ai sensi del presente regolamento.

All'atto del trasferimento l'autorità nazionale competente dello Stato membro cui è trasferita la competenza ne diventa l'autorità competente ai fini della competenza trasferita e lo Stato membro che trasferisce la competenza ne è esonerato.

L'esercizio di tale competenza è disciplinato dalle disposizioni dei capi II e IV e degli articoli 120 e 121, nonché dalle disposizioni applicabili del diritto nazionale dello Stato membro cui è trasferita la competenza.

3. L'Agenzia o lo Stato membro, a seconda del caso, accetta il trasferimento delle competenze di cui ai paragrafi 1 o 2 esclusivamente a condizione di poter esercitare efficacemente la competenza trasferita ai sensi del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione.
4. Qualora uno Stato membro intenda trasferire talune competenze in conformità dei paragrafi 1 o 2, esso adotta, congiuntamente con l'Agenzia o con l'altro Stato membro, a seconda del caso, un piano di transizione che garantisca un ordinato trasferimento delle competenze. Le persone fisiche e giuridiche interessate dal trasferimento e, nel caso di un trasferimento ai sensi del paragrafo 2, l'Agenzia, sono consultate in merito a tale piano di transizione prima dell'adozione definitiva.

L'Agenzia e lo Stato membro o gli Stati membri interessati, a seconda del caso, assicurano che il trasferimento della competenza avvenga conformemente al piano di transizione.

5. Mediante il repertorio istituito a norma dell'articolo 63, l'Agenzia mette a disposizione un elenco degli Stati membri che hanno trasferito alcune competenze in applicazione del presente articolo. Detto elenco contiene informazioni dettagliate sulle competenze trasferite in modo da consentire, dopo il trasferimento, una chiara individuazione delle competenze e delle organizzazioni, degli operatori, del personale, degli aeromobili, dei dispositivi di addestramento al volo simulato o degli aeroporti interessati, a seconda del caso.

L'Agenzia tiene conto del trasferimento di competenze quando svolge le ispezioni e le altre attività di monitoraggio di cui all'articolo 73.

6. Il presente articolo non pregiudica i diritti e gli obblighi degli Stati membri in applicazione della convenzione di Chicago. Se a norma del presente articolo uno Stato membro trasferisce competenze ad esso attribuite dalla convenzione di Chicago, esso notifica all'ICAO che l'Agenzia o un altro Stato membro agisce in qualità di suo rappresentante autorizzato per l'adempimento dei suoi obblighi in applicazione della convenzione di Chicago.

Articolo 54

Organizzazioni che operano a livello multinazionale

1. Un'organizzazione può chiedere all'Agenzia di agire in qualità di autorità competente per la certificazione, la sorveglianza e l'applicazione delle norme in relazione a se medesima e in deroga all'articolo 51, paragrafo 3, qualora essa sia titolare di un certificato o abbia titolo di richiederlo in virtù delle disposizioni di cui al capo III alle autorità competenti di uno Stato membro, ma una considerevole parte delle strutture e del personale di cui dispone o intende disporre e cui si riferisce il certificato siano installati in un altro o in diversi Stati membri.

Una tale richiesta può essere presentata anche da due o più organizzazioni, purché ognuna abbia la sede principale in uno Stato membro diverso e sia titolare di un certificato, o abbia titolo per richiederlo in virtù delle disposizioni di cui al capo III, per lo stesso tipo di attività aeronautica.

Se le organizzazioni di cui al primo e al secondo comma presentano una tale richiesta, esse informano le autorità nazionali competenti degli Stati membri in cui hanno la sede principale.

2. Qualora l'Agenzia ritenga di poter esercitare efficacemente le competenze per la certificazione, la sorveglianza e l'applicazione delle norme in conformità del presente regolamento e ai relativi atti delegati, di concerto con lo Stato membro o gli Stati membri interessati, a seconda del caso, essa stabilisce un piano di transizione che garantisca un ordinato trasferimento di tali competenze. Le organizzazioni che hanno richiesto il trasferimento vengono consultate in merito al piano di transizione prima della sua adozione definitiva.

L'Agenzia e lo Stato membro o gli Stati membri interessati, a seconda del caso, assicurano che il trasferimento della competenza avvenga conformemente al piano di transizione.

3. All'atto del trasferimento ai sensi dei paragrafi 1 e 2 l'Agenzia diventa l'autorità competente ai fini della competenza trasferita e lo Stato membro o gli Stati membri interessati ne sono esonerati. L'esercizio di tale competenza da parte dell'Agenzia è disciplinato dalle disposizioni dei capi IV e V.
4. Le disposizioni di cui all'articolo 53, paragrafi 5 e 6, si applicano di conseguenza a ogni trasferimento di competenze a norma del presente articolo.

Articolo 55

Meccanismo di sorveglianza di emergenza

1. L'Agenzia raccomanda a uno Stato membro il trasferimento di competenze in conformità dell'articolo 53, qualora siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:
 - a) i risultati delle ispezioni e delle altre attività di monitoraggio eseguite dall'Agenzia indicano, a norma dell'articolo 73, l'incapacità grave e persistente di uno Stato membro di eseguire efficacemente taluni o tutti i suoi compiti di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme di cui al presente regolamento;
 - b) la Commissione ha chiesto allo Stato membro interessato di porre rimedio alle carenze riscontrate conformemente alle disposizioni di cui alla lettera a);
 - c) lo Stato membro non ha rimediato alle carenze in modo soddisfacente e la conseguente situazione mette in pericolo la sicurezza dell'aviazione civile.
2. Se lo Stato membro interessato non ha dato seguito alla raccomandazione dell'Agenzia oppure non ha risolto le carenze entro un termine di 3 mesi dalla data della raccomandazione, la Commissione, qualora ritenga che le condizioni di cui al paragrafo 1 siano soddisfatte, può decidere di trasferire temporaneamente all'Agenzia le competenze per la certificazione, la sorveglianza e l'applicazione delle norme. Tale decisione è presa mediante atti di esecuzione adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 116, paragrafo 2. Per motivi imperativi di urgenza debitamente giustificati relativi alla sicurezza aerea, la Commissione adotta immediatamente gli atti di esecuzione applicabili in conformità della procedura di cui all'articolo 116, paragrafo 4.
3. A decorrere dalla data in cui la decisione di esecuzione di cui al paragrafo 2 prende effetto l'Agenzia valuta periodicamente se le condizioni di cui al paragrafo 1, lettera c), continuano a essere soddisfatte. Se ritiene che tale condizione non sia più soddisfatta, indirizza alla Commissione una raccomandazione perché venga posta fine al trasferimento temporaneo di competenze.

4. Tenendo conto di tale raccomandazione, se ritiene che la condizione di cui al paragrafo 1, lettera c), non sia più soddisfatta, la Commissione decide di porre fine al trasferimento temporaneo di competenze all'Agenzia.

Tale decisione è presa mediante atti di esecuzione adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 116, paragrafo 2. Per motivi imperativi di urgenza debitamente giustificati relativi alla sicurezza aerea, la Commissione adotta atti di esecuzione immediatamente applicabili secondo la procedura di cui all'articolo 116, paragrafo 4.

5. All'atto del trasferimento ai sensi del paragrafo 2, l'Agenzia diventa l'autorità competente ai fini della competenza trasferita e lo Stato membro interessato ne è esonerato. L'esercizio di tale competenza da parte dell'Agenzia è disciplinato dalle disposizioni dei capi IV e V.
6. Le disposizioni di cui all'articolo 53, paragrafi 5 e 6, si applicano di conseguenza a ogni trasferimento di competenze a norma del presente articolo. Inoltre l'Agenzia include nel repertorio istituito a norma dell'articolo 63 le decisioni di esecuzione della Commissione di cui ai paragrafi 2 e 4.

Articolo 56

Validità dei certificati e delle dichiarazioni

1. I certificati rilasciati e le dichiarazioni rese in virtù del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione sono validi in tutti gli Stati membri, senza ulteriori requisiti o valutazioni.
2. La Commissione, qualora ritenga che una persona fisica o giuridica cui è stato rilasciato un certificato o che ha reso una dichiarazione non soddisfi più i requisiti applicabili del presente regolamento o dei relativi atti delegati e di esecuzione chiede allo Stato membro competente per la sorveglianza di tale persona sulla base di una raccomandazione dell'Agenzia di adottare le azioni correttive e le misure di salvaguardia opportune, compresa la restrizione o la sospensione del certificato.

Tale decisione è presa mediante atti di esecuzione adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 116, paragrafo 2. Per motivi imperativi di urgenza debitamente giustificati relativi alla sicurezza aerea, la Commissione adotta atti di esecuzione immediatamente applicabili conformemente alla procedura di cui all'articolo 116, paragrafo 4.

In deroga al paragrafo 1, dalla data in cui la decisione di esecuzione prende effetto il certificato o la dichiarazione in questione non è più valido in tutti gli Stati membri.

3. La Commissione, se ritiene che lo Stato membro di cui al paragrafo 2 abbia adottato le azioni correttive e le misure di salvaguardia opportune decide, sulla base di una raccomandazione dell'Agenzia, che il certificato o la dichiarazione in questione è di nuovo valido in tutti gli Stati membri in conformità del paragrafo 1. Tale decisione è presa mediante atti di esecuzione adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 116, paragrafo 2. Per motivi imperativi di urgenza debitamente giustificati relativi alla sicurezza aerea, la Commissione adotta atti di esecuzione

immediatamente applicabili conformemente alla procedura di cui all'articolo 116, paragrafo 4.

4. Il presente articolo fa salvo il regolamento (CE) n. 2111/2005.

Articolo 57

Riconoscimento dei certificati di paesi terzi

L'Agenzia e le autorità nazionali competenti possono rilasciare i certificati di cui al presente regolamento e ai relativi atti delegati e di esecuzione sulla base di certificati rilasciati a norma delle disposizioni legislative di un paese terzo oppure riconoscere i certificati e gli altri documenti attestanti la conformità alle norme dell'aviazione civile rilasciati conformemente alle disposizioni legislative di un paese terzo, qualora tale possibilità sia prevista:

- a) negli accordi internazionali relativi al riconoscimento dei certificati conclusi tra l'Unione e un paese terzo; o
- b) negli atti delegati adottati in virtù dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera l), dell'articolo 25, paragrafo 1, lettera f), e dell'articolo 44, paragrafo 1, lettera e.

Articolo 58

Soggetti riconosciuti

1. L'Agenzia e le autorità nazionali competenti possono assegnare i loro compiti di certificazione e sorveglianza di cui al presente regolamento a soggetti riconosciuti che siano stati accreditati in quanto soddisfano i criteri di cui all'allegato VI. L'Agenzia e le autorità nazionali competenti che si avvalgono dei soggetti riconosciuti istituiscono un sistema per tale accreditamento e per la valutazione della conformità di tali soggetti ai suddetti criteri, sia al momento dell'accREDITamento sia dopo continuate verifiche.

Un soggetto riconosciuto è accreditato dall'Agenzia o da un'autorità nazionale competente, oppure da due o più autorità competenti nazionali congiuntamente o dall'Agenzia insieme a una o più autorità nazionali competenti.

2. L'Agenzia o l'autorità o le autorità nazionali competenti, a seconda del caso, revocano o sospendono l'accREDITamento concesso a un soggetto riconosciuto, se tale soggetto non soddisfa più i criteri di cui all'allegato VI.
3. L'Agenzia o l'autorità o le autorità nazionali competenti, a seconda del caso, che accreditano un soggetto riconosciuto possono concedergli il privilegio di rilasciare, modificare, sospendere e revocare i certificati o di ricevere dichiarazioni per conto dell'Agenzia o dell'autorità competente nazionale. Tale privilegio è incluso nella tipologia dell'accREDITamento.
4. L'Agenzia e le autorità nazionali competenti riconoscono, senza ulteriori requisiti o valutazioni di natura tecnica, gli accREDITamenti dei soggetti riconosciuti concessi dall'Agenzia e dalle altre autorità nazionali competenti in conformità del paragrafo 1.

Tuttavia l'Agenzia e le autorità nazionali competenti non sono obbligate a utilizzare completamente la tipologia dell'accreditamento concesso da un'altra autorità nazionale competente o dall'Agenzia, né a riconoscere i privilegi concessi a un soggetto riconosciuto da un'altra autorità competente in conformità del paragrafo 3.

5. L'Agenzia e le autorità nazionali competenti si scambiano le informazioni riguardanti gli accreditamenti concessi, sospesi e revocati. L'Agenzia mette a disposizione tali informazioni mediante il repertorio di cui all'articolo 63.

Articolo 59

Misure di salvaguardia

1. Il presente regolamento e i relativi atti delegati e di esecuzione non impediscono a uno Stato membro di reagire immediatamente a un problema relativo alla sicurezza dell'aviazione civile, purché siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:
 - a) il problema comporta un grave rischio per la sicurezza aerea e sono necessarie misure immediate dello Stato membro per porvi rimedio;
 - b) non è possibile per uno Stato membro risolvere adeguatamente il problema a norma del presente regolamento e dei relativi atti delegati e atti di esecuzione;
 - c) le misure adottate sono proporzionate alla gravità del problema.

In tal caso lo Stato membro interessato notifica immediatamente alla Commissione, all'Agenzia e agli altri Stati membri le misure adottate e le relative motivazioni mediante il repertorio istituito a norma dell'articolo 63.

2. Se la durata delle misure di cui al paragrafo 1 è superiore a otto mesi consecutivi o se uno Stato membro ha adottato ripetutamente le stesse misure e la loro durata complessiva è superiore a otto mesi, l'Agenzia valuta se le condizioni di cui al paragrafo 1 sono state soddisfatte ed entro tre mesi dalla data di ricevimento della notifica di cui al paragrafo 1 indirizza alla Commissione una raccomandazione basata sui risultati di tale valutazione. L'Agenzia include tale raccomandazione nel repertorio istituito a norma dell'articolo 63.

In tal caso la Commissione valuta, tenendo conto della raccomandazione, se le condizioni sono soddisfatte. Se ritiene che tali condizioni non siano state rispettate o se la sua valutazione è difforme dal risultato della valutazione dell'Agenzia, essa adotta, entro tre mesi dalla data di ricevimento di tale raccomandazione, una decisione di esecuzione in tal senso, pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e inserita nel repertorio istituito a norma dell'articolo 63.

All'atto della notifica di tale decisione di esecuzione lo Stato membro interessato revoca immediatamente le misure adottate a norma del paragrafo 1.

3. All'atto del ricevimento della notifica di cui al paragrafo 1, l'Agenzia valuta senza indugio anche se il problema individuato dallo Stato membro possa essere risolto dall'Agenzia, mediante l'adozione delle decisioni di cui all'articolo 65, paragrafo 4,

primo comma, in modo che le misure adottate dallo Stato membro non siano più necessarie. Se l'Agenzia ritiene che il problema possa essere risolto in tal modo, essa adotta la decisione appropriata a tal fine. Se ritiene che il problema non possa essere risolto in tal modo, essa indirizza una raccomandazione alla Commissione riguardante la modifica degli atti delegati o di esecuzione adottati sulla base del presente regolamento secondo quanto essa ritiene necessario alla luce dell'applicazione del paragrafo 1.

4. Ove necessario alla luce dell'applicazione del paragrafo 1, la Commissione esamina senza indugio e tenendo conto della raccomandazione dell'Agenzia la modifica di ogni atto delegato adottato in virtù dell'articolo 18, paragrafo 1, dell'articolo 25, paragrafo 1, dell'articolo 28, paragrafo 1, dell'articolo 34, paragrafo 1, dell'articolo 39, paragrafo 1, dell'articolo 44, paragrafo 1, dell'articolo 47, paragrafo 1, e dell'articolo 50, paragrafo 1.

Articolo 60

Misure di flessibilità

1. In caso di circostanze imprevedibili urgenti o di esigenze operative urgenti di una persona fisica o giuridica soggetta al presente regolamento, gli Stati membri possono concedere un'esenzione dai requisiti applicabili a tale persona in virtù delle disposizioni di cui al capo III, esclusi i requisiti essenziali stabiliti in tali disposizioni, o dei relativi atti delegati o di esecuzione, purché siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:
 - a) non è possibile far fronte adeguatamente alle circostanze o esigenze conformemente ai requisiti applicabili;
 - b) è garantito un livello accettabile di sicurezza e protezione ambientale e di conformità ai requisiti essenziali applicabili, ove necessario mediante l'applicazione di misure di attenuazione;
 - c) nella misura del possibile, lo Stato membro ha attenuato ogni possibile distorsione delle condizioni di mercato conseguente alla concessione dell'esenzione; e
 - d) l'esenzione è rigorosamente limitata per ambito e durata a quanto strettamente necessario ed è applicata in modo non discriminatorio.

In tal caso, mediante il repertorio istituito a norma dell'articolo 63, lo Stato membro interessato notifica immediatamente alla Commissione, all'Agenzia e agli altri Stati membri l'esenzione concessa, la relativa motivazione e, se del caso, le necessarie misure di attenuazione applicate.

2. Se la durata delle esenzioni di cui al paragrafo 1 è superiore a otto mesi consecutivi o se uno Stato membro ha concesso ripetutamente le stesse esenzioni e la loro durata complessiva è superiore a otto mesi, l'Agenzia valuta se le condizioni di cui al paragrafo 1 sono soddisfatte ed entro tre mesi dalla data di ricevimento della notifica di cui al paragrafo 1 indirizza alla Commissione una raccomandazione basata sui

risultati di tale valutazione. L'Agenzia include tale raccomandazione nel repertorio istituito a norma dell'articolo 63.

In tal caso la Commissione valuta, tenendo conto della raccomandazione, se le condizioni sono soddisfatte. Se ritiene che tali condizioni non siano soddisfatte o se la sua valutazione è difforme dal risultato della valutazione dell'Agenzia, essa adotta, entro 3 mesi dalla data di ricevimento di tale raccomandazione, una decisione di esecuzione in tal senso che è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e inserita nel repertorio istituito a norma dell'articolo 63.

All'atto della notifica di tale decisione di esecuzione lo Stato membro interessato revoca immediatamente l'esenzione concessa a norma del paragrafo 1.

3. Qualora uno Stato membro ritenga che la conformità ai requisiti essenziali applicabili di cui agli allegati possa essere dimostrata con strumenti diverse da quelle stabilite negli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del presente regolamento, e che tali strumenti presentino notevoli vantaggi in termini di sicurezza dell'aviazione civile o di efficienza per le persone soggette al presente regolamento o per le autorità interessate, esso può sottoporre alla Commissione e all'Agenzia, mediante il repertorio istituito a norma dell'articolo 63, una richiesta motivata di modifica dell'atto delegato o di esecuzione in questione, al fine di consentire l'uso di tali modalità diverse.

L'Agenzia indirizza senza indugio alla Commissione una raccomandazione che indica se la richiesta dello Stato membro soddisfa o no le condizioni di cui al primo comma.

Ove necessario alla luce dell'applicazione del presente paragrafo, la Commissione esamina senza indugio e tenendo conto della raccomandazione, la modifica dell'atto delegato o di esecuzione in questione.

Articolo 61

Raccolta, scambio e analisi di informazioni

1. La Commissione, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti si scambiano le informazioni di cui dispongono nel contesto dell'applicazione del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione, che sono rilevanti per le altre parti per l'esecuzione dei loro compiti a norma del presente regolamento. Anche le autorità competenti degli Stati membri preposte alle inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile oppure all'analisi di eventi hanno il diritto di accedere a tali informazioni ai fini dell'esecuzione dei propri compiti. Le informazioni possono inoltre essere diffuse alle parti interessate a norma degli atti delegati di cui al paragrafo 4.
2. L'Agenzia coordina a livello dell'Unione la raccolta, lo scambio e l'analisi di informazioni su questioni che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento. A tal fine l'Agenzia può concludere accordi amministrativi riguardanti la raccolta, lo scambio e l'analisi di informazioni con persone fisiche e giuridiche soggette al presente regolamento, oppure con associazioni di tali persone.

3. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia esamina le questioni urgenti o importanti che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento. Se del caso, le competenti autorità nazionali cooperano con l'Agenzia al fine di tale analisi.
4. La Commissione adotta norme dettagliate sulle modalità di scambio delle informazioni di cui al paragrafo 1 tra la Commissione, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti e sulla diffusione di tali informazioni alle parti interessate. Dette norme sono contenute negli atti di esecuzione adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 116, paragrafo 3.

Le norme dettagliate di cui al primo comma tengono conto della necessità di:

- a) fornire alle persone fisiche e giuridiche soggette al presente regolamento le informazioni di cui hanno bisogno per la conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1 e la loro promozione;
 - b) limitare la diffusione e l'uso delle informazioni a quanto strettamente necessario per il conseguimento degli obiettivi;
 - c) evitare che la disponibilità o l'uso di tali informazioni possa servire per attribuire colpe o responsabilità.
5. La Commissione, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti, nonché le persone fisiche e giuridiche e le associazioni di tali persone di cui al paragrafo 2, adottano le misure necessarie per garantire l'opportuna riservatezza delle informazioni da esse ricevute ai sensi del presente articolo, fatti salvi eventuali obblighi più rigorosi di riservatezza previsti dai regolamenti (UE) n. 996/2010 e (UE) n. 376/2014, oppure da altre normative dell'Unione.
 6. Ogni anno l'Agenzia pubblica un rapporto sulla sicurezza per informare il pubblico sul livello generale di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione. Tale rapporto comprende un'analisi della situazione generale della sicurezza con una formulazione semplice e facilmente comprensibile e indica se sussistono rischi maggiori per la sicurezza.

Articolo 62

Protezione delle fonti d'informazione

1. Se le informazioni di cui all'articolo 61, paragrafi 1 e 2, vengono fornite a un'autorità nazionale competente, la fonte di dette informazioni è protetta in conformità della normativa applicabile dell'Unione e delle disposizioni legislative nazionali sulla protezione delle fonti di informazioni relative alla sicurezza dell'aviazione civile. Nel caso in cui tali informazioni siano fornite alla Commissione o all'Agenzia da una persona fisica, la fonte di tali informazioni non è rivelata e i dati personali della fonte non sono registrati insieme alle informazioni fornite.
2. Fatte salve le disposizioni di diritto penale nazionale applicabili, gli Stati membri si astengono dal perseguire violazioni di legge commesse in modo non premeditato o non intenzionale, di cui siano venuti a conoscenza esclusivamente a seguito di

segnalazioni effettuate in applicazione del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione.

Le disposizioni del primo comma non si applicano nei casi in cui vi è stato un manifesto e grave disinteresse consapevole di un rischio ovvio e una grave mancanza a livello di responsabilità professionale nell'adottare la diligenza che è manifestamente richiesta in tali circostanze, con conseguenti danni prevedibili a persone o a beni o con una grave compromissione del livello di sicurezza aerea.

3. Gli Stati membri possono mantenere o adottare misure per rafforzare la protezione delle fonti di informazione di cui al paragrafo 1.
4. I dipendenti e il personale a contratto che forniscono informazioni in applicazione del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione non devono subire alcun pregiudizio ad opera dei loro datori di lavoro o dell'organizzazione a favore delle quali effettuano prestazioni di servizi per le informazioni fornite.

Le disposizioni del primo comma non si applicano nei casi di condotta dolosa o nei casi di una manifesta e grave sottovalutazione di un rischio ovvio e una grave mancanza a livello di responsabilità professionale nell'adottare la diligenza che è manifestamente richiesta in tali circostanze, con conseguenti danni prevedibili a persone o a beni o con una grave compromissione del livello di sicurezza aerea.

5. Le disposizioni del presente articolo non impediscono agli Stati membri, alla Commissione e all'Agenzia di intraprendere ogni azione necessaria per mantenere o migliorare la sicurezza dell'aviazione civile.
6. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano le norme sulla protezione delle fonti di informazione di cui ai regolamenti (UE) n. 996/2010 e (UE) n. 376/2014.

Articolo 63

Repertorio di informazioni

1. L'Agenzia istituisce, in collaborazione con la Commissione e le autorità nazionali competenti, e gestisce un repertorio di informazioni necessarie per garantire una cooperazione efficace fra l'Agenzia e le autorità nazionali competenti in relazione all'esecuzione dei compiti riguardanti la certificazione, la sorveglianza e l'applicazione delle norme in virtù del presente regolamento.

Il repertorio include le informazioni seguenti:

- a) i certificati rilasciati e le dichiarazioni ricevute dall'Agenzia e dalle autorità nazionali competenti in conformità delle disposizioni del capo III e degli articoli 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 e 70;
- b) i certificati rilasciati e le dichiarazioni ricevute dai soggetti riconosciuti per conto dell'Agenzia e delle autorità nazionali competenti in conformità dell'articolo 58, paragrafo 3;

- c) gli accreditamenti concessi dall'Agenzia e dalle autorità nazionali competenti ai soggetti riconosciuti in conformità dell'articolo 58, comprese le informazioni sulla tipologia dell'accredimento;
- d) le misure adottate dagli Stati membri in applicazione dell'articolo 2, paragrafi 6 e 7, nonché le corrispondenti decisioni della Commissione;
- e) le decisioni della Commissione adottate in applicazione dell'articolo 2, paragrafo 4;
- f) le decisioni degli Stati membri adottate in applicazione dell'articolo 36, paragrafo 2;
- g) i trasferimenti di competenze da parte degli Stati membri all'Agenzia o a un altro Stato membro in applicazione degli articoli 53 e 54, compresi i dettagli sulle competenze trasferite;
- h) le decisioni della Commissione adottate in applicazione dell'articolo 55, comprese le informazioni dettagliate sulle competenze trasferite all'Agenzia in virtù di tali decisioni;
- i) le decisioni della Commissione adottate in applicazione dell'articolo 56;
- j) le notifiche da parte delle autorità nazionali competenti degli schemi individuali dei tempi di volo presentati all'Agenzia sulla base degli atti delegati adottati conformemente all'articolo 28, paragrafo 1, lettera f), e i corrispondenti pareri dell'Agenzia formulati in conformità dell'articolo 65, paragrafo 7;
- k) le notifiche da parte degli Stati membri delle misure adottate per reagire immediatamente a un problema relativo alla sicurezza dell'aviazione civile e alla concessione di esenzioni, nonché le raccomandazioni dell'Agenzia e le decisioni della Commissione corrispondenti a norma dell'articolo 59, paragrafo 1, e dell'articolo 60, paragrafo 1;
- l) le richieste degli Stati membri riguardanti altri mezzi di rispondenza e le raccomandazioni corrispondenti dell'Agenzia a norma dell'articolo 60, paragrafo 3;
- m) le notifiche da parte dell'Agenzia e le decisioni corrispondenti della Commissione a norma dell'articolo 65, paragrafo 4;
- n) altre informazioni che possono essere necessarie per garantire la cooperazione efficace di cui al primo comma.

2. Le autorità nazionali competenti, gli esaminatori aeromedici ed i centri aeromedici condividono anche mediante il repertorio le informazioni riguardanti l'idoneità medica dei piloti. Le informazioni che costituiscono dati personali, tra cui i dati sanitari, sono limitate a quanto strettamente necessario per garantire una certificazione e una sorveglianza efficaci dei piloti in conformità dell'articolo 20.

3. I dati personali, compresi i dati sanitari, inclusi nel repertorio sono conservati solo per l'arco di tempo necessario ai fini per i quali i dati sono stati raccolti o ulteriormente trattati.
4. Gli Stati membri e l'Agenzia provvedono a informare *ex ante* le persone interessate i cui dati personali sono trattati nel repertorio.
5. Gli Stati membri e l'Agenzia possono limitare la portata dei diritti delle persone interessate di accedere ai propri dati personali inclusi nel repertorio, di rettificarli e di cancellarli nella misura strettamente necessaria per salvaguardare la sicurezza dell'aviazione civile, conformemente all'articolo 13 della direttiva 95/46/CE e all'articolo 20 del regolamento (CE) n. 45/2001.
6. Fatto salvo il paragrafo 7, la Commissione, l'Agenzia, le autorità nazionali competenti e le autorità competenti degli Stati membri preposte alle inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile hanno un accesso online sicuro a tutte le informazioni contenute nel repertorio ai fini dell'esecuzione dei loro compiti.

Se del caso, la Commissione e l'Agenzia possono divulgare alle parti interessate o al pubblico determinate informazioni incluse nel repertorio, diverse dalle informazioni di cui al paragrafo 2.

7. Le informazioni contenute nel repertorio sono protette dall'accesso non autorizzato con opportuni strumenti e protocolli. L'accesso alle informazioni di cui al paragrafo 2 e la loro comunicazione sono limitati alle persone incaricate della certificazione e della sorveglianza dell'idoneità medica dei piloti allo scopo di consentire loro di svolgere i compiti che ad essi incombono in virtù del presente regolamento. Un accesso limitato alle informazioni può essere concesso anche ad altre persone autorizzate allo scopo di garantire il corretto funzionamento del repertorio, in particolare per la sua manutenzione tecnica. Le persone autorizzate ad accedere alle informazioni che contengono dati personali ricevono preventivamente una formazione sulla legislazione pertinente in materia di protezione dei dati personali e sulle relative garanzie.
8. La Commissione adotta le norme necessarie per il funzionamento e la gestione del repertorio. Le norme sono contenute negli atti di esecuzione da adottare conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 116, paragrafo 3, e stabiliscono requisiti dettagliati in relazione:
 - a) agli aspetti tecnici dell'istituzione e della manutenzione del repertorio;
 - b) alla classificazione delle informazioni che la Commissione, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti devono trasmettere per l'iscrizione nel repertorio, incluse la forma e le modalità di trasmissione di tali informazioni;
 - c) agli aggiornamenti periodici e standardizzati delle informazioni incluse nel repertorio;
 - d) alle modalità di diffusione e pubblicazione di determinate informazioni incluse nel repertorio conformemente al paragrafo 6;

- e) alla classificazione delle informazioni riguardanti l'idoneità medica dei piloti che la Commissione, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti devono trasmettere per l'iscrizione nel repertorio, incluse la forma e le modalità di trasmissione di tali informazioni;
- f) alle modalità di protezione delle informazioni incluse nel repertorio contro l'accesso non autorizzato, alla limitazione dell'accesso alle informazioni e alla protezione dei dati personali inclusi nel repertorio conformemente alla normativa applicabile dell'Unione in materia di protezione dei dati personali, in particolare per quanto riguarda la protezione dalla distruzione, dalla perdita, dalla modifica o dalla diffusione non intenzionale o illecita delle informazioni;
- g) al periodo massimo consentito di conservazione dei dati personali inclusi nel repertorio, comprese le informazioni concernenti l'idoneità medica dei piloti che costituiscono dati personali;
- h) alle condizioni dettagliate in presenza delle quali gli Stati membri e l'Agenzia possono limitare i diritti della persona interessata di accedere ai dati personali inclusi nel repertorio, di rettificarli e di cancellarli, ai fini del paragrafo 5.

CAPO V

L'AGENZIA DELL'UNIONE EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

SEZIONE I

COMPITI

Articolo 64

Istituzione e funzioni dell'Agenzia

1. È istituita l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea.
2. Ai fini di garantire il buon funzionamento e lo sviluppo dell'aviazione civile nell'Unione, in conformità degli obiettivi di cui all'articolo 1, l'Agenzia:
 - a) svolge ogni compito ed esprime pareri in relazione a tutte le questioni disciplinate dal presente regolamento;
 - b) assiste la Commissione nella preparazione delle misure da adottare a norma del presente regolamento. Qualora tali misure comprendano norme tecniche, la Commissione non può modificarne il contenuto senza previo coordinamento con l'Agenzia;

- c) fornisce alla Commissione il sostegno tecnico, scientifico e amministrativo necessario per l'espletamento dei suoi compiti.
- d) adotta le misure necessarie nell'ambito dei poteri ad essa conferiti dal presente regolamento o da altri atti legislativi dell'Unione;
- e) esegue ispezioni, altre attività di monitoraggio e indagini, ove necessario, per adempiere ai suoi compiti in applicazione del presente regolamento o su richiesta della Commissione;
- f) nei settori di sua competenza, assolve, per conto degli Stati membri, le funzioni e i compiti ad essi attribuiti dalle convenzioni internazionali applicabili, in particolare dalla convenzione di Chicago;
- g) assiste le autorità nazionali competenti nello svolgimento dei loro compiti, in particolare quale forum per lo scambio di informazioni e di conoscenze;
- h) contribuisce, su richiesta, all'istituzione, alla misurazione, alla rendicontazione e all'analisi di indicatori di prestazione, qualora la legislazione dell'Unione stabilisca sistemi di prestazioni relativi all'aviazione civile;
- i) coopera con le altre istituzioni, gli altri organi e organismi dell'Unione in settori in cui le loro attività si riferiscono ad aspetti tecnici dell'aviazione civile.

Articolo 65

Misure adottate dall'Agenzia

1. L'Agenzia assiste su richiesta la Commissione nella preparazione di proposte di modifica del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione. I documenti che l'Agenzia sottopone alla Commissione a tale fine assumono la forma di pareri.
2. L'Agenzia formula raccomandazioni indirizzate alla Commissione per l'applicazione degli articoli 59 e 60.
3. In conformità dell'articolo 104 e dei relativi atti delegati e di esecuzione applicabili, l'Agenzia pubblica specifiche di certificazione, metodi accettabili di rispondenza e materiale esplicativo per l'applicazione del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione.
4. L'Agenzia adotta le decisioni appropriate per l'applicazione degli articoli 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 e 73.

Nelle situazioni e alle condizioni di cui all'articolo 60, paragrafo 1, l'Agenzia può concedere esenzioni a ogni persona fisica o giuridica cui ha rilasciato un certificato. In tal caso l'Agenzia notifica immediatamente, mediante il repertorio istituito a norma dell'articolo 63, alla Commissione e agli Stati membri l'esenzione concessa, la relativa motivazione e, se del caso, le misure di attenuazione necessarie applicate. Se la durata dell'esenzione è superiore a otto mesi consecutivi o se l'Agenzia ha concesso ripetutamente la stessa esenzione e la durata complessiva è superiore a otto

mesi, la Commissione valuta se tali condizioni sono soddisfatte. Qualora concludesse che tali condizioni non sono state soddisfatte, adotta una decisione di esecuzione pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ed iscritta nel repertorio istituito a norma dell'articolo 63. All'atto della notifica della decisione di esecuzione l'Agenzia revoca immediatamente l'esenzione.

5. L'Agenzia pubblica rapporti sulle ispezioni e sulle altre attività di monitoraggio effettuate in applicazione dell'articolo 73.
6. L'Agenzia reagisce senza indugio a un problema urgente di sicurezza che rientra nel campo di applicazione del presente regolamento, indicando le misure correttive da adottare da parte delle autorità nazionali competenti o delle persone fisiche e giuridiche soggette alle disposizioni del presente regolamento e diffondendo le relative informazioni a tali autorità nazionali competenti e persone, comprese le direttive o le raccomandazioni, ove ciò sia necessario per salvaguardare gli obiettivi di cui all'articolo 1.
7. L'Agenzia formula pareri sugli schemi individuali dei tempi di volo proposti dagli Stati membri in applicazione degli atti delegati adottati in conformità dell'articolo 28, paragrafo 1, lettera f), quando tali schemi si discostano dalle specifiche di certificazione adottate dall'Agenzia.

Articolo 66

Certificazione di aeronavigabilità e certificazione ambientale

1. Con riferimento ai prodotti, alle parti e agli equipaggiamenti non installati di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a), e lettera b), punto i), l'Agenzia, laddove ne abbia il potere e a norma della convenzione di Chicago o dei suoi allegati, assolve per conto degli Stati membri le funzioni e i compiti dello Stato di progettazione, produzione o immatricolazione, qualora si tratti di funzioni e compiti connessi alla certificazione della progettazione e alle informazioni obbligatorie sul mantenimento dell'aeronavigabilità. A tale scopo procede in particolare come segue:
 - a) stabilisce e notifica al richiedente la base di certificazione di omologazione per ogni progettazione di un prodotto per ciò siano stati richiesti, in conformità dell'articolo 11, un certificato di omologazione del tipo, un certificato di approvazione delle modifiche, compresi i certificati di omologazione del tipo supplementari, o l'approvazione di un progetto di riparazione;
 - b) stabilisce e notifica al richiedente le apposite specifiche di aeronavigabilità o il codice specifico per la compatibilità ambientale dei prodotti per ogni prodotto per il quale è stato richiesto, in conformità dell'articolo 17, paragrafo 2, lettera a), un certificato ristretto di aeronavigabilità o un certificato ristretto delle emissioni sonore;
 - c) stabilisce e notifica al richiedente la base di certificazione per ogni progettazione di una parte o di un equipaggiamento non installato per la quale è stato richiesto un certificato in conformità dell'articolo 12 o 13;

- d) rilascia l'approvazione per le condizioni di volo associate alla progettazione per ogni aeromobile per il quale sia stato richiesto, in conformità dell'articolo 17, paragrafo 2, lettera b), un permesso di volo;
 - e) istituisce e mette a disposizione le specifiche di aeronavigabilità e di compatibilità ambientale applicabili alla progettazione di prodotti e parti che sono soggetti a una dichiarazione in conformità dell'articolo 17, paragrafo 1, lettera a);
 - f) è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù dell'articolo all'articolo 51, paragrafo 3, per quanto riguarda i certificati di omologazione del tipo, i certificati ristretti di omologazione del tipo, i certificati di approvazione delle modifiche, compresi i certificati di omologazione del tipo supplementari, nonché le approvazioni dei progetti di riparazione in relazione alla progettazione di prodotti in conformità dell'articolo 11 e dell'articolo 17, paragrafo 1, lettera b);
 - g) è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù dell'articolo all'articolo 51, paragrafo 3, per quanto riguarda i certificati per la progettazione di parti e equipaggiamenti non installati in conformità degli articoli 12 e 13;
 - h) rilascia le appropriate schede di dati ambientali sulla progettazione dei prodotti che certifica in conformità dell'articolo 11;
 - i) assicura le funzioni connesse al mantenimento dell'aeronavigabilità per la progettazione di prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati che ha certificato e per i quali esegue la sorveglianza, reagendo senza indugio a un problema di sicurezza o di security, nonché rilasciando e diffondendo le informazioni obbligatorie applicabili.
2. In virtù dell'articolo 51, paragrafo 3, l'Agenzia è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme per quanto riguarda:
- a) l'approvazione delle organizzazioni responsabili della progettazione di prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati conformemente all'articolo 15, paragrafo 1;
 - b) l'approvazione delle organizzazioni responsabili della fabbricazione, della manutenzione e del mantenimento dell'aeronavigabilità di prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati e delle organizzazioni coinvolte nella formazione del personale, conformemente all'articolo 15, se tali organizzazioni hanno la loro sede principale al di fuori del territorio per il quale uno Stato membro è competente in applicazione della convenzione di Chicago.
3. L'Agenzia è competente per i compiti di sorveglianza e di applicazione delle norme in virtù dell'articolo 54, paragrafo 3, per quanto riguarda le dichiarazioni rilasciate dalle organizzazioni conformemente all'articolo 17, paragrafo 1, lettera a).

Articolo 67

Certificazione dell'equipaggio

1. L'Agenzia è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù dell'articolo 51, paragrafo 3, per quanto riguarda l'approvazione delle organizzazioni coinvolte nella formazione dei piloti e degli equipaggi di cabina, nonché dei centri aeromedici di cui all'articolo 22, se tali organizzazioni e centri hanno la loro sede principale al di fuori del territorio per il quale uno Stato membro è competente in applicazione della convenzione di Chicago.
2. L'Agenzia è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme conformemente all'articolo 51, paragrafo 3, per quanto riguarda i dispositivi di addestramento al volo simulato conformemente all'articolo 23, in ognuno dei casi seguenti:
 - a) il dispositivo è utilizzato da un'organizzazione cui l'Agenzia ha rilasciato un certificato conformemente al paragrafo 1;
 - b) il dispositivo è ubicato all'interno del territorio per il quale uno Stato membro è competente in applicazione della convenzione di Chicago e il dispositivo è utilizzato da un'organizzazione certificata dall'Agenzia a norma del paragrafo 1, che ha la sede principale al di fuori di tale territorio;
 - c) il dispositivo è ubicato al di fuori del territorio per il quale uno Stato membro è competente in applicazione della convenzione di Chicago, ad eccezione del caso in cui il dispositivo sia utilizzato da un'organizzazione che non è stata certificata dall'Agenzia a norma del paragrafo 1 e che ha la sede principale al di fuori di tale territorio.

Articolo 68

ATM/ANS

1. L'Agenzia è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù dell'articolo 51, paragrafo 3, per quanto riguarda:
 - a) i certificati per i fornitori di ATM/ANS di cui all'articolo 36, nei casi in cui tali fornitori abbiano la sede principale al di fuori del territorio cui si applicano i trattati e siano responsabili per la fornitura di servizi ATM/ANS nello spazio aereo di detto territorio;
 - b) i certificati per i fornitori di ATM/ANS di cui all'articolo 36, nei casi in cui tali fornitori forniscano ATM/ANS paneuropei;
 - c) i certificati rilasciati a e le dichiarazioni rilasciate dalle organizzazioni di cui all'articolo 37, nei casi in cui tali organizzazioni siano coinvolte nella progettazione, fabbricazione o manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS paneuropei;
 - d) le dichiarazioni rilasciate dai fornitori di ATM/ANS ai quali l'Agenzia ha rilasciato un certificato conformemente alle lettere a) e b), in relazione a sistemi e componenti ATM/ANS messi in servizio da tali fornitori in conformità dell'articolo 38, paragrafo 1.

2. Per quanto riguarda i sistemi e i componenti di cui all'articolo 38 l'Agenzia:
 - a) se previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 39, stabilisce e notifica al richiedente le specifiche dettagliate per sistemi e componenti ATM/ANS, da cui dipende la sicurezza o l'interoperabilità e che sono soggetti a una procedura di certificazione o a una dichiarazione in conformità dell'articolo 38, paragrafo 2;
 - b) se previsto dagli atti delegati adottati conformemente all'articolo 39, è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù dell'articolo 51, paragrafo 3 per quanto riguarda i certificati rilasciati a e le dichiarazioni rilasciate in relazione a sistemi e componenti ATM/ANS da cui dipende la sicurezza o l'interoperabilità in conformità dell'articolo 38, paragrafo 2.

Articolo 69

Certificazione dei controllori del traffico aereo

L'Agenzia è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù dell'articolo 51, paragrafo 3, per quanto riguarda le organizzazioni e, se del caso il loro personale, di addestramento dei controllori del traffico aereo di cui all'articolo 42, se tali organizzazioni hanno la sede principale al di fuori del territorio per il quale è competente uno Stato membro in applicazione della convenzione di Chicago.

Articolo 70

Operatori di paesi terzi e sorveglianza della sicurezza a livello internazionale

1. L'Agenzia è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù dell'articolo 51, paragrafo 3, in relazione alle autorizzazioni delle operazioni di cui all'articolo 49, paragrafi 1 e 2, e alle dichiarazioni rilasciate dagli operatori di cui all'articolo 49, paragrafo 2, salvo il caso in cui uno Stato membro esegua le funzioni e i compiti dello Stato dell'operatore nei confronti degli operatori interessati.
2. L'Agenzia è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù dell'articolo 51, paragrafo 3, per quanto riguarda le autorizzazioni di aeromobili e piloti di cui all'articolo 50, paragrafo 1, lettera a).
3. L'Agenzia assiste, su richiesta, la Commissione nell'attuazione del regolamento (CE) n. 2111/2005, eseguendo le necessarie valutazioni, incluse quelle in loco, degli operatori di paesi terzi e delle autorità responsabili della loro sorveglianza. Essa fornisce alla Commissione i risultati di tali valutazioni insieme alle opportune raccomandazioni.

Articolo 71

Indagini dell'Agenzia

1. L'Agenzia esegue, direttamente o tramite le autorità nazionali competenti o i soggetti riconosciuti, le indagini necessarie per l'assolvimento dei propri compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù dell'articolo 51, paragrafo 3.
2. Ai fini dell'esecuzione delle indagini di cui al paragrafo 1, l'Agenzia ha il potere di:
 - a) chiedere alle persone fisiche o giuridiche alle quali ha rilasciato un certificato, o che hanno reso una dichiarazione, di fornire tutte le informazioni necessarie;
 - b) chiedere a tali persone di fornire spiegazioni orali in merito a qualsiasi fatto, documento, oggetto, procedura o altra questione rilevante per determinare se la persona ottempera alle prescrizioni del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione;
 - c) accedere a tutti i locali, terreni e mezzi di trasporto di tali persone;
 - d) esaminare qualsiasi documento, registro o dato detenuto da o accessibile a tali persone, fare copie o prelevare stralci, indipendentemente dal supporto sul quale le informazioni sono archiviate.

L'Agenzia se necessario per determinare se una persona alla quale ha rilasciato un certificato o che le ha reso una dichiarazione ottempera alle prescrizioni del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione, ha il potere di esercitare i poteri di cui al primo comma in relazione a qualsiasi altra persona fisica o giuridica che possa ragionevolmente possedere o accedere alle informazioni pertinenti per tali scopi.

I poteri di cui al presente paragrafo sono esercitati nel rispetto del diritto nazionale dello Stato membro o del paese terzo in cui si svolge l'indagine, tenendo in debito conto i diritti e legittimi interessi delle persone interessate e nel rispetto del principio di proporzionalità. Se per accedere ai locali, terreni e mezzi di trasporto di cui alla lettera c) del primo comma è necessaria, conformemente al diritto nazionale applicabile, un'autorizzazione preventiva dell'autorità giudiziaria dello Stato membro o del paese terzo in questione, tali poteri sono esercitati soltanto una volta ottenuta tale autorizzazione preventiva.

3. L'Agenzia provvede affinché i membri del suo personale e, se del caso, gli altri esperti che partecipano all'indagine siano sufficientemente qualificati, ricevano istruzioni appropriate e siano debitamente autorizzati. Tali persone esercitano i loro poteri su presentazione di un'autorizzazione scritta.
4. I funzionari delle autorità competenti dello Stato membro nel cui territorio sarà condotta un'indagine assistono l'Agenzia nell'esecuzione dell'indagine, su richiesta di quest'ultima. Se del caso, l'Agenzia informa in tempo utile prima dell'indagine lo Stato membro interessato dell'indagine che sarà condotta nel suo territorio e richiede l'assistenza necessaria.

Articolo 72

Multe e sanzioni pecuniarie periodiche

1. La Commissione può, su richiesta dell'Agenzia, imporre a una persona fisica o giuridica alla quale ha rilasciato un certificato, o che le ha reso una dichiarazione in conformità del presente regolamento, una o entrambe le seguenti:
 - a) una multa, qualora tale persona abbia violato intenzionalmente o per negligenza una delle disposizioni del presente regolamento o dei relativi atti delegati e di esecuzione.
 - b) una sanzione pecuniaria periodica nel caso in cui tale persona abbia violato una di quelle disposizioni o qualora una siffatta violazione sia imminente, in modo da obbligare la persona ad ottemperare a tali disposizioni.
2. Le multe e le sanzioni pecuniarie periodiche di cui al paragrafo 1 sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Esse sono fissate tenendo conto della gravità del caso e, in particolare, della misura in cui la sicurezza o la protezione dell'ambiente è stata compromessa e della capacità economica della persona fisica o giuridica in questione.

L'importo delle multe non supera il 4% del reddito o del turnover annuale della persona fisica o giuridica interessata. L'importo delle sanzioni pecuniarie periodiche non supera il 2,5% del reddito o del turnover annuale della persona fisica o giuridica interessata.
3. La Commissione impone multe e sanzioni pecuniarie in conformità del paragrafo 1 solo se le altre misure previste nel presente regolamento e nei relativi atti delegati sono inadeguate o sproporzionate rispetto alle violazioni.
4. Per quanto riguarda l'imposizione di multe e sanzioni pecuniarie ai sensi delle disposizioni del presente articolo, la Commissione, mediante atti delegati in conformità dell'articolo 117, stabilisce:
 - a) criteri dettagliati e una metodologia dettagliata per fissare l'importo della multa o della sanzione pecuniaria periodica;
 - b) norme dettagliate relative alle richieste di informazione, alle misure associate e alla rendicontazione, nonché al processo decisionale, incluse le norme sul diritto di difesa, sull'accesso al fascicolo, sulla rappresentanza legale, sulla riservatezza e le disposizioni temporali; e
 - c) le procedure per la riscossione delle multe e delle sanzioni pecuniarie periodiche.
5. La Corte di giustizia dell'Unione europea ha competenza giurisdizionale anche di merito per rivedere le decisioni della Commissione adottate a norma del paragrafo 1. Essa può annullare, ridurre o aumentare la multa o la sanzione pecuniaria periodica irrogata.
6. Le decisioni della Commissione adottate a norma del paragrafo 1 non sono di natura penale.

Monitoraggio degli Stati membri

1. L'Agenzia assiste la Commissione nel monitoraggio dell'applicazione da parte degli Stati membri delle disposizioni del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione eseguendo ispezioni e altre attività di monitoraggio. Tali ispezioni e attività di monitoraggio sono volte inoltre ad assistere gli Stati membri nel garantire un'applicazione uniforme delle disposizioni.

L'Agenzia informa la Commissione mediante rapporti sulle ispezioni e sulle altre attività di monitoraggio effettuate in conformità del presente paragrafo.

2. Ai fini dell'esecuzione delle ispezioni e delle altre attività di monitoraggio di cui al paragrafo 1, l'Agenzia è abilitata a:
 - a) chiedere a ogni autorità nazionale competente e ogni persona fisica e giuridica soggetta al presente regolamento di fornire tutte le informazioni necessarie;
 - b) chiedere a tali autorità e persone di fornire spiegazioni orali in merito a qualsiasi fatto, documento, oggetto, procedura o altra questione rilevante per determinare se uno Stato membro ottempera alle prescrizioni del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione;
 - c) accedere a tutti i locali, terreni e mezzi di trasporto di tali autorità e persone;
 - d) esaminare qualsiasi documento, registro o dato detenuto da o accessibile a tali persone, fare copie o prelevare stralci, indipendentemente dal supporto sul quale le informazioni sono archiviate.

L'Agenzia, ove necessario per determinare se lo Stato membro ottempera alle prescrizioni del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione, è abilitata ad esercitare i poteri di cui al primo comma in relazione a qualsiasi altra persona fisica o giuridica che possa ragionevolmente possedere o accedere alle informazioni pertinenti per tali scopi.

I poteri di cui al presente paragrafo sono esercitati nel rispetto del diritto nazionale dello Stato membro in cui si esegue l'ispezione o l'altra attività di monitoraggio, tenendo in debito conto i diritti e legittimi interessi delle autorità e delle persone interessate, e nel rispetto del principio di proporzionalità. Se per accedere ai locali, terreni e mezzi di trasporto di cui alla lettera c), primo comma, è necessaria, conformemente al diritto nazionale applicabile, un'autorizzazione preventiva dell'autorità giudiziaria dello Stato membro in questione, tali poteri sono esercitati soltanto una volta ottenuta tale autorizzazione preventiva.

3. L'Agenzia provvede affinché i membri del suo personale e, se del caso, gli altri esperti che partecipano all'ispezione o ad altra attività di monitoraggio siano sufficientemente qualificati, ricevano istruzioni appropriate e siano debitamente autorizzati. Tali persone esercitano i loro poteri su presentazione di un'autorizzazione scritta.

L'Agenzia informa, con debito anticipo prima dell'ispezione o dell'altra attività di monitoraggio, lo Stato membro interessato dell'attività prevista e dell'identità dei membri del suo personale e di ogni altro esperto che partecipa all'attività.

4. Lo Stato membro interessato agevola l'ispezione o l'altra attività di monitoraggio e garantisce che le autorità e le persone interessate cooperino con l'Agenzia.

Se una persona fisica o giuridica non collabora con l'Agenzia, le autorità competenti dello Stato membro interessato prestano l'assistenza necessaria all'Agenzia per consentirle di effettuare l'ispezione o l'altra attività di monitoraggio.

5. Se un'ispezione o un'altra attività di monitoraggio effettuata a norma del presente articolo comporta l'ispezione o un'altra attività di monitoraggio nei confronti di una persona fisica o giuridica soggetta al presente regolamento, si applicano le disposizioni dell'articolo 71, paragrafi 2, 3 e 4.
6. Su richiesta dello Stato membro, i rapporti elaborati dall'Agenzia conformemente al paragrafo 1 sono messi a disposizione dello Stato membro nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato membro in cui è stata effettuata l'ispezione.
7. L'Agenzia pubblica una sintesi delle informazioni riguardanti l'applicazione da parte degli Stati membri delle disposizioni del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione. Tali informazioni sono incluse nel rapporto annuale sulla sicurezza di cui all'articolo 61, paragrafo 6.
8. L'Agenzia contribuisce alla valutazione dell'impatto dell'attuazione del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione in relazione agli obiettivi di cui all'articolo 1, fatta salva la valutazione della Commissione di cui all'articolo 113.
9. La Commissione adotta norme dettagliate concernenti i metodi di lavoro dell'Agenzia per lo svolgimento dei compiti di cui al presente articolo. Tali norme sono contenute negli atti di esecuzione che sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 116, paragrafo 2.

Articolo 74

Ricerca e innovazione

1. L'Agenzia assiste gli Stati membri e la Commissione nell'individuazione di una serie di tematiche chiave per la ricerca nel settore dell'aviazione civile, al fine di contribuire a garantire la coerenza e il coordinamento tra la ricerca e lo sviluppo finanziati con fondi pubblici e le politiche che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento.
2. L'Agenzia sostiene la Commissione nella definizione e nella realizzazione dei programmi quadro pertinenti per la ricerca e l'innovazione dell'Unione e dei programmi di lavoro annuali e pluriennali, anche per quanto riguarda le procedure di valutazione, l'analisi dei progetti finanziati e la valorizzazione dei risultati dei progetti di ricerca e innovazione.

3. L'Agenzia può sviluppare e finanziare la ricerca se e in quanto essa è strettamente connessa al miglioramento delle attività nel suo settore di competenza. Le esigenze e le attività di ricerca dell'Agenzia sono incluse nel suo programma di lavoro annuale.
4. I risultati delle ricerche finanziate dall'Agenzia sono pubblicati, purché le norme applicabili del diritto di proprietà intellettuale o le norme di sicurezza dell'Agenzia di cui all'articolo 112 non precludano tale pubblicazione.
5. Oltre a svolgere i compiti di cui ai paragrafi da 1 a 4 e all'articolo 64, l'Agenzia può impegnarsi in attività di ricerca ad hoc, purché tali attività siano compatibili con i compiti dell'Agenzia e gli obiettivi del presente regolamento.

Articolo 75

Protezione dell'ambiente

1. Le misure adottate dall'Agenzia per quanto riguarda le emissioni e il rumore ai fini della certificazione della progettazione dei prodotti a norma dell'articolo 11, mirano a prevenire effetti nocivi significativi per l'ambiente e la salute umana dovuti alle attività dell'aviazione civile in questione.
2. Gli Stati membri, la Commissione, l'Agenzia e le altre istituzioni e gli altri organi e organismi dell'Unione cooperano, nell'ambito delle rispettive competenze, sulle questioni ambientali, comprese quelle definite nel regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio²¹, in modo che si tenga conto dell'interdipendenza tra la protezione dell'ambiente, la salute umana e altri ambiti tecnici dell'aviazione civile.
3. L'Agenzia assiste la Commissione nella definizione e nel coordinamento delle politiche e delle azioni di protezione dell'ambiente nel settore dell'aviazione, in particolare eseguendo studi, simulazioni e fornendo consulenza tecnica.
4. Al fine di informare le parti interessate e il pubblico, ogni tre anni l'Agenzia pubblica un'analisi ambientale che fornisce un resoconto oggettivo dello stato della protezione dell'ambiente in relazione all'aviazione civile nell'Unione.

Articolo 76

Security aerea

1. Gli Stati membri, la Commissione e l'Agenzia cooperano in materia di security dell'aviazione civile, compresa la cibersicurezza, in modo che si tenga conto dell'interdipendenza tra sicurezza e security nell'aviazione civile.

²¹ Regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'Agenzia europea per le sostanze chimiche, che modifica la direttiva 1999/45/CE e che abroga il regolamento (CEE) n. 793/93 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 1488/94 della Commissione, nonché la direttiva 76/769/CEE del Consiglio e le direttive della Commissione 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE (GU L 396 del 30.12.2006, pag. 1).

2. L'Agenzia presta, su richiesta, assistenza tecnica alla Commissione per l'attuazione del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio²², anche per quanto riguarda l'esecuzione di ispezioni di sicurezza (security) e la preparazione delle misure da adottare a norma di detto regolamento.
3. Per proteggere l'aviazione civile da atti di interferenza illecita, l'Agenzia può adottare le misure necessarie a norma dell'articolo 65, paragrafo 6, e dell'articolo 66, paragrafo 1, lettera i). Prima di adottare tali misure l'Agenzia ottiene l'accordo della Commissione e consulta gli Stati membri.

Articolo 77

Cooperazione internazionale

1. L'Agenzia presta, su richiesta, assistenza alla Commissione nella gestione delle relazioni con i paesi terzi e le organizzazioni internazionali per quanto riguarda le questioni disciplinate dal presente regolamento. Tale assistenza contribuisce, in particolare, all'armonizzazione delle regole e al riconoscimento reciproco dei certificati.
2. L'Agenzia può cooperare con le autorità competenti dei paesi terzi e con le organizzazioni internazionali competenti sulle questioni disciplinate dal presente regolamento. A tal fine l'Agenzia può, previa approvazione da parte della Commissione, istituire accordi di lavoro con tali autorità e organizzazioni internazionali.
3. L'Agenzia assiste gli Stati membri nell'adempimento degli obblighi assunti nel quadro di accordi internazionali nelle materie disciplinate dal presente regolamento, in particolare la convenzione di Chicago.
4. In collaborazione con gli Stati membri e con la Commissione, l'Agenzia istituisce e aggiorna, ove necessario, un repertorio che comprende:
 - a) informazioni sulla conformità del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione e delle misure adottate dall'Agenzia a norma del presente regolamento alle norme internazionali e pratiche raccomandate;
 - b) altre informazioni relative all'applicazione del presente regolamento, comuni a tutti gli Stati membri e pertinenti per il monitoraggio da parte dell'ICAO del rispetto da parte degli Stati membri della convenzione di Chicago e delle norme internazionali e delle pratiche raccomandate.

Gli Stati membri utilizzano le informazioni contenute nel repertorio nell'adempimento dei loro obblighi a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago e per la trasmissione di informazioni all'ICAO nell'ambito del programma ispettivo universale dell'ICAO (Universal Safety Oversight Audit Programme).

²² Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002 (GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72).

5. Fatte salve le disposizioni pertinenti del trattato, la Commissione, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti collaborano, mediante una rete di esperti, su questioni tecniche che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento e che sono collegate ad attività dell'ICAO.

L'Agenzia mette a disposizione di tale rete il supporto amministrativo necessario, compresa l'assistenza per la preparazione e l'organizzazione delle riunioni.

6. Oltre a svolgere i compiti di cui ai paragrafi da 1 a 5 e all'articolo 64, l'Agenzia può impegnarsi in attività di cooperazione tecnica ad hoc e in progetti di ricerca e assistenza con paesi terzi e organizzazioni internazionali, purché tali attività siano compatibili con i compiti dell'Agenzia e gli obiettivi di cui all'articolo 1.

Articolo 78

Gestione delle crisi

1. Nell'ambito delle sue competenze, l'Agenzia contribuisce a una risposta tempestiva e all'attenuazione delle crisi nel settore dell'aviazione.
2. L'Agenzia partecipa alla cellula europea di coordinamento dell'aviazione in caso di crisi (European Aviation Crisis Coordination Cell, EACCC) istituita dall'articolo 18 del regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione²³.

Articolo 79

Addestramento aeronautico

Al fine di promuovere le migliori pratiche e l'uniformità nell'applicazione del presente regolamento e delle misure che da esso discendono, l'Agenzia può fornire servizi di addestramento, anche mediante fornitori esterni, alle autorità nazionali competenti, alle autorità competenti di paesi terzi, alle organizzazioni internazionali, alle persone fisiche e giuridiche soggette alle disposizioni del presente regolamento e alle altre parti interessate. L'Agenzia definisce e pubblica nella sua pubblicazione ufficiale le condizioni che devono essere soddisfatte dai fornitori esterni di servizi di addestramento utilizzati dall'Agenzia ai fini del presente articolo.

Articolo 80

Attuazione del cielo unico europeo

L'Agenzia presta, su richiesta, assistenza tecnica alla Commissione nell'attuazione del cielo unico europeo, qualora essa abbia le competenze pertinenti, in particolare:

²³ Regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, del 7 luglio 2011, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e modifica del regolamento (UE) n. 691/2010 (GU L 185 del 15.7.2011, pag. 1).

- a) eseguendo ispezioni e indagini tecniche, e studi;
- b) contribuendo alla realizzazione di un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete;
- c) contribuendo all'attuazione del piano generale ATM, compresi lo sviluppo e la realizzazione del programma di ricerca sui servizi di navigazione aerea (ATM) nel cielo unico europeo (SESAR).

SEZIONE II

STRUTTURA INTERNA

Articolo 81

Stato giuridico, sede e uffici locali

1. L'Agenzia è un organismo dell'Unione. Essa è dotata di personalità giuridica.
2. L'Agenzia gode in tutti gli Stati membri della più ampia capacità giuridica riconosciuta alle persone giuridiche nei rispettivi ordinamenti. In particolare può acquistare o alienare beni mobili e immobili e stare in giudizio.
3. L'Agenzia ha sede a Colonia (Repubblica federale di Germania).
4. L'Agenzia ha la facoltà di istituire uffici locali negli Stati membri, se questi lo consentono e conformemente all'articolo 91, paragrafo 4.
5. L'Agenzia è legalmente rappresentata dal suo direttore esecutivo.

Articolo 82

Personale

1. Al personale dell'Agenzia si applicano lo statuto dei funzionari dell'Unione europea, il regime applicabile agli altri agenti dell'Unione europea²⁴ e le regole adottate di comune accordo tra le istituzioni dell'Unione per dare applicazione a detto statuto e detto regime.

²⁴ Regolamento (CEE, Euratom, CECA) n. 259/68 del Consiglio, del 29 febbraio 1968, che definisce lo statuto dei funzionari delle Comunità europee nonché il regime applicabile agli altri agenti di tali Comunità, ed istituisce speciali misure applicabili temporaneamente ai funzionari della Commissione (GU L 56 del 4.3.1968, pag. 1).

2. L'Agenzia può fare ricorso a esperti nazionali distaccati o ad altro personale non alle dipendenze dell'Agenzia. Il consiglio di amministrazione adotta una decisione che stabilisce le norme relative al distacco di esperti nazionali all'Agenzia.

Articolo 83

Privilegi e immunità

All'Agenzia e al suo personale si applica il protocollo sui privilegi e sulle immunità dell'Unione europea.

Articolo 84

Responsabilità

1. La responsabilità contrattuale dell'Agenzia è disciplinata dalla legge applicabile al contratto in questione.
2. La Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a giudicare in virtù di eventuali clausole compromissorie contenute nei contratti stipulati dall'Agenzia.
3. In materia di responsabilità extracontrattuale l'Agenzia risarcisce, secondo i principi generali comuni agli ordinamenti degli Stati membri, i danni causati dai suoi servizi o dal suo personale nell'esercizio delle loro funzioni.
4. La Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a conoscere delle controversie relative al risarcimento dei danni di cui al paragrafo 3.
5. La responsabilità individuale del personale nei confronti dell'Agenzia è disciplinata dalle disposizioni dello statuto dei funzionari o dal regime applicabile ai membri del personale.

Articolo 85

Funzioni del consiglio di amministrazione

1. L'Agenzia ha un consiglio di amministrazione.
2. Il consiglio di amministrazione:
 - a) nomina il direttore esecutivo e, se del caso, ne proroga il mandato o lo rimuove dall'incarico, in conformità dell'articolo 92;
 - b) adotta una relazione annuale di attività consolidata sulle attività dell'Agenzia e la trasmette al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e alla Corte dei conti entro il 1° luglio di ogni anno. La relazione annuale di attività consolidata è resa pubblica;
 - c) adotta ogni anno, a maggioranza dei due terzi dei membri con diritto di voto e in conformità dell'articolo 106, il documento di programmazione dell'Agenzia;

- d) adotta, a maggioranza di due terzi dei membri con diritto di voto e in conformità dell'articolo 109, paragrafo 11, il bilancio annuale dell'Agenzia;
- e) stabilisce le procedure per l'adozione delle decisioni del direttore esecutivo di cui agli articoli 104 e 105;
- f) svolge le sue funzioni riguardanti il bilancio dell'Agenzia a norma degli articoli 109, 110 e 114;
- g) nomina i membri delle commissioni di ricorso a norma dell'articolo 94;
- h) esercita l'autorità disciplinare sul direttore esecutivo;
- i) esprime un parere circa le regole relative ai diritti e agli onorari di cui all'articolo 115, paragrafo 2;
- j) adotta il proprio regolamento interno e il regolamento interno del comitato esecutivo;
- k) decide in merito al regime linguistico dell'Agenzia;
- l) prende ogni decisione relativa alla creazione e, se necessario, alla modifica delle strutture interne dell'Agenzia;
- m) in conformità del paragrafo 6, esercita, nei confronti del personale dell'Agenzia, i poteri demandati dallo statuto dei funzionari all'autorità che ha il potere di nomina e dal regime applicabile agli altri agenti all'autorità abilitata a concludere i contratti di assunzione ("poteri dell'autorità che ha il potere di nomina");
- n) adotta le opportune norme di applicazione dello statuto dei funzionari e del regime applicabile agli altri agenti in conformità dell'articolo 110 dello statuto dei funzionari;
- o) assicura un follow-up adeguato delle osservazioni e delle raccomandazioni risultanti dalle valutazioni e relazioni di audit interne ed esterne e dalle indagini dell'Ufficio europeo per la lotta antifrode ("OLAF");
- p) adotta regole per la prevenzione e la gestione dei conflitti di interesse in relazione ai suoi membri, nonché ai membri delle commissioni di ricorso;
- q) adotta le regole finanziarie applicabili all'Agenzia in conformità dell'articolo 114;
- r) nomina un contabile soggetto allo statuto dei funzionari e al regime applicabile agli altri agenti, che è pienamente indipendente nell'esercizio delle sue funzioni;
- s) adotta una strategia antifrode, proporzionata ai rischi di frode, tenendo conto dei costi e dei benefici delle misure da attuare;
- t) esprime un parere sul progetto del programma europeo di sicurezza aerea in conformità dell'articolo 5;
- u) adotta il piano europeo per la sicurezza aerea in conformità dell'articolo 6.

3. Il consiglio di amministrazione può consigliare il direttore esecutivo su qualsiasi questione legata agli ambiti disciplinati dal presente regolamento.
4. Il consiglio di amministrazione istituisce un organo consultivo che rappresenta l'intera gamma delle parti interessate dalle attività dell'Agenzia, il cui parere preventivo è richiesto per le decisioni nelle materie di cui al paragrafo 2, lettere c), e), f) e 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 in nessun caso vincolato dal parere dell'organo consultivo.
5. Il consiglio di amministrazione può istituire gruppi di lavoro che lo assistano nello svolgimento dei suoi compiti, compresi la preparazione delle decisioni e il monitoraggio della relativa attuazione.
6. Il consiglio di amministrazione adotta, in conformità dell'articolo 110 dello statuto dei funzionari, una decisione basata sull'articolo 2, paragrafo 1, dello statuto dei funzionari e sull'articolo 6 del regime applicabile agli altri agenti, con cui delega al direttore esecutivo i pertinenti poteri dell'autorità che ha il potere di nomina e definisce le condizioni di sospensione di detta delega di poteri. Il direttore esecutivo è autorizzato a subdelegare tali poteri.

Qualora circostanze eccezionali lo richiedano, il consiglio di amministrazione può, mediante decisione, sospendere temporaneamente i poteri dell'autorità che ha il potere di nomina delegati al direttore esecutivo e quelli subdelegati da quest'ultimo, ed esercitarli esso stesso o delegarli a uno dei suoi membri o a un membro del personale diverso dal direttore esecutivo.

Articolo 86

Composizione del consiglio di amministrazione

1. Il consiglio di amministrazione è composto da rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, tutti con diritto di voto. Ciascuno Stato membro nomina un membro del consiglio di amministrazione e un supplente che rappresenterà il membro in caso di assenza. La Commissione nomina due rappresentanti e i loro supplenti. Il mandato dei membri titolari e dei supplenti ha una durata di quattro anni. Tale mandato è prorogabile.
2. I membri del consiglio di amministrazione e i loro supplenti sono nominati sulla base delle loro conoscenze, dell'esperienza riconosciuta e dell'impegno profuso nel settore dell'aviazione civile, tenendo conto delle pertinenti competenze gestionali, amministrative e di bilancio, da utilizzare per promuovere gli obiettivi del presente regolamento. Essi hanno la responsabilità generale perlomeno della politica per la sicurezza dell'aviazione civile nei rispettivi Stati membri.
3. Tutte le parti rappresentate nel consiglio di amministrazione si sforzano di limitare l'avvicendamento dei rispettivi rappresentanti per assicurare la continuità dei lavori del consiglio di amministrazione. Tutte le parti si adoperano per conseguire una rappresentanza equilibrata di uomini e donne nel consiglio di amministrazione.

4. Laddove appropriato, la partecipazione di rappresentanti di paesi terzi europei al consiglio di amministrazione in qualità di osservatori e le condizioni di tale partecipazione sono stabilite dagli accordi di cui all'articolo 118.
5. L'organo consultivo di cui all'articolo 85, paragrafo 4, nomina quattro dei suoi membri per la partecipazione in qualità di osservatori alle riunioni del consiglio di amministrazione. Essi rappresentano il più possibile le varie opinioni espresse nell'organo consultivo. Il mandato ha una durata di 24 mesi ed è prorogabile una sola volta per un ulteriore periodo di 24 mesi.

Articolo 87

Presidente del consiglio di amministrazione

1. Il consiglio di amministrazione elegge un presidente e un vicepresidente scegliendoli tra i suoi membri con diritto di voto. Il vicepresidente sostituisce d'ufficio il presidente in caso di impedimento di quest'ultimo a svolgere le sue funzioni.
2. Il mandato del presidente e del vicepresidente ha una durata di quattro anni ed è prorogabile una sola volta per un ulteriore periodo di quattro anni. Qualora la loro appartenenza al consiglio di amministrazione cessi in un qualsiasi momento del loro mandato, quest'ultimo termina automaticamente alla stessa data.

Articolo 88

Riunioni del consiglio di amministrazione

1. Il consiglio di amministrazione si riunisce su convocazione del presidente.
2. Il consiglio di amministrazione tiene almeno due riunioni ordinarie all'anno. Si riunisce inoltre su richiesta del presidente, della Commissione o di almeno un terzo dei suoi membri.
3. Il direttore esecutivo dell'Agenzia partecipa alle deliberazioni senza diritto di voto.
4. Il consiglio di amministrazione può invitare qualsiasi persona il cui parere possa essere interessante a partecipare alle riunioni in qualità di osservatore.
5. L'Agenzia provvede al segretariato del consiglio di amministrazione.

Articolo 89

Modalità di votazione del consiglio di amministrazione

1. Fatti salvi l'articolo 85, paragrafo 2, lettere c) e d), e l'articolo 92, paragrafo 7, il consiglio di amministrazione decide a maggioranza dei membri con diritto di voto. Su richiesta di un membro del consiglio di amministrazione, la decisione di cui all'articolo 85, paragrafo 2, lettera k), è adottata all'unanimità.

2. Ogni membro nominato conformemente all'articolo 86, paragrafo 1, dispone di un voto. In assenza di un membro il suo supplente può esercitarne il diritto di voto. Gli osservatori e il direttore esecutivo dell'Agenzia non hanno diritto di voto.
3. Il regolamento interno del consiglio di amministrazione stabilisce in modo più dettagliato le modalità di votazione, in particolare le condizioni in base alle quali un membro può agire a nome di un altro e i requisiti di quorum, ove opportuno.
4. Le decisioni in materia di risorse finanziarie o umane richiedono, per essere adottate, un voto favorevole della Commissione.

Articolo 90

Comitato esecutivo

1. Il consiglio di amministrazione è assistito da un comitato esecutivo.
2. Il comitato esecutivo:
 - a) prepara le decisioni che saranno adottate dal consiglio di amministrazione;
 - b) assicura, assieme al consiglio di amministrazione, un follow-up adeguato delle osservazioni e delle raccomandazioni risultanti dalle valutazioni e relazioni di audit interne ed esterne e dalle indagini dell'OLAF;
 - c) fatte salve le responsabilità del direttore esecutivo, definite all'articolo 91, assiste e consiglia il direttore esecutivo nell'attuazione delle decisioni del consiglio di amministrazione, al fine di rafforzare il controllo della gestione amministrativa e di bilancio.
3. Se necessario, per motivi di urgenza, il comitato esecutivo può prendere determinate decisioni provvisorie a nome del consiglio di amministrazione, in particolare su questioni di gestione amministrativa, tra cui la sospensione della delega dei poteri dell'autorità che ha il potere di nomina e le questioni di bilancio. Esse sono rinviate alla riunione immediatamente successiva del consiglio di amministrazione ai fini della conferma.
4. Il comitato esecutivo è composto dal presidente del consiglio di amministrazione, da due rappresentanti della Commissione e da altri sei membri nominati dal consiglio di amministrazione tra i membri con diritto di voto. Il presidente del consiglio di amministrazione è anche presidente del comitato esecutivo. Il direttore esecutivo partecipa alle riunioni del comitato esecutivo senza diritto di voto. Il comitato consultivo può nominare uno dei suoi membri come osservatore.
5. La durata del mandato dei membri del comitato esecutivo coincide con la durata del mandato dei membri del consiglio di amministrazione. Il mandato dei membri del comitato esecutivo scade quando cessa la loro appartenenza al consiglio di amministrazione.
6. Il comitato esecutivo tiene almeno una riunione ordinaria ogni tre mesi. Si riunisce inoltre su iniziativa del presidente o su richiesta dei suoi membri.

7. Il consiglio di amministrazione stabilisce il regolamento interno del comitato esecutivo.

Articolo 91

Responsabilità del direttore esecutivo

1. Il direttore esecutivo assicura la gestione dell'Agenzia. Il direttore esecutivo risponde al consiglio di amministrazione. Fatte salve le competenze della Commissione, del consiglio di amministrazione e del comitato esecutivo, il direttore esecutivo esercita le sue funzioni in piena indipendenza e non sollecita né accetta istruzioni da alcun governo o altro organismo.
2. Su richiesta, il direttore esecutivo riferisce al Parlamento europeo sull'esercizio delle sue funzioni. Il Consiglio può invitare il direttore esecutivo a riferire sull'esercizio delle sue funzioni.
3. Il direttore esecutivo è responsabile dell'esecuzione dei compiti affidati all'Agenzia dal presente regolamento o da altri atti dell'Unione. In particolare il direttore esecutivo:
 - a) approva le misure adottate dall'Agenzia quali definite all'articolo 65 entro i limiti specificati dal presente regolamento e dai relativi atti delegati e di esecuzione;
 - b) decide in merito a indagini, ispezioni e altre attività di monitoraggio conformemente a quanto previsto dagli articoli 71 e 73;
 - c) decide in merito all'assegnazione di compiti a soggetti riconosciuti in conformità dell'articolo 58, paragrafo 1, e allo svolgimento di indagini per conto dell'Agenzia da parte di autorità nazionali competenti o soggetti riconosciuti in conformità dell'articolo 71, paragrafo 1;
 - d) adotta le misure necessarie riguardanti le attività dell'Agenzia connesse alla cooperazione internazionale in conformità dell'articolo 77;
 - e) adotta tutti i provvedimenti necessari, emanando tra l'altro istruzioni amministrative interne e pubblicando avvisi, per assicurare il buon funzionamento dell'Agenzia a norma del presente regolamento;
 - f) attua le decisioni adottate dal consiglio di amministrazione;
 - g) redige la relazione annuale di attività consolidata dell'Agenzia e la sottopone al consiglio di amministrazione per l'adozione;
 - h) prepara il progetto di stato di previsione delle entrate e delle spese dell'Agenzia a norma dell'articolo 109 ed esegue il bilancio a norma dell'articolo 110;
 - i) delega i suoi poteri ad altri membri del personale dell'Agenzia. La Commissione definisce le modalità di tali deleghe, che sono contenute in atti di esecuzione, i quali sono adottati conformemente alla procedura consultiva di cui all'articolo 116, paragrafo 2;

- j) prepara il documento di programmazione di cui all'articolo 106, paragrafo 1, e lo sottopone al consiglio di amministrazione per l'adozione dopo aver sentito il parere della Commissione;
 - k) attua il documento di programmazione di cui all'articolo 106, paragrafo 1, e riferisce al consiglio di amministrazione in merito alla sua attuazione;
 - l) elabora un piano d'azione volto a dare seguito alle conclusioni delle valutazioni e relazioni di audit interne ed esterne e delle indagini dell'OLAF e riferisce sui progressi compiuti due volte l'anno alla Commissione e periodicamente al consiglio di amministrazione e al comitato esecutivo;
 - m) tutela gli interessi finanziari dell'Unione mediante l'applicazione di misure preventive contro le frodi, la corruzione e qualsiasi altra attività illecita, tramite controlli effettivi e, nel caso in cui siano riscontrate irregolarità, tramite il recupero delle somme indebitamente corrisposte, nonché, se del caso, mediante l'applicazione di sanzioni amministrative e finanziarie effettive, proporzionate e dissuasive;
 - n) prepara la strategia antifrode dell'Agenzia e la presenta al consiglio di amministrazione per l'adozione;
 - o) predispone il progetto delle regole finanziarie applicabili all'Agenzia;
 - p) prepara il piano europeo per la sicurezza aerea e i successivi aggiornamenti, e li trasmette al consiglio di amministrazione per l'adozione;
 - q) riferisce al consiglio di amministrazione sull'attuazione del piano europeo per la sicurezza aerea;
 - r) risponde alle richieste di assistenza della Commissione presentate in conformità del presente regolamento;
 - s) accetta il trasferimento di competenze all'Agenzia a norma degli articoli 53 e 54;
 - t) è responsabile della gestione corrente dell'Agenzia.
4. Il direttore esecutivo decide inoltre in merito alla necessità, ai fini dello svolgimento efficace ed efficiente dei compiti dell'Agenzia, di istituire uno o più uffici locali in uno o più Stati membri. Tale decisione richiede l'accordo preventivo della Commissione, del consiglio di amministrazione e dello Stato membro in cui si intende istituire l'ufficio locale. La decisione precisa l'ambito delle attività da espletarsi presso detto ufficio locale in modo da evitare costi inutili e duplicazioni delle funzioni amministrative dell'Agenzia.

Articolo 92

Direttore esecutivo

1. Il direttore esecutivo è assunto come agente temporaneo dell'Agenzia a norma dell'articolo 2, lettera a), del regime applicabile agli altri agenti.

2. Il direttore esecutivo è nominato dal consiglio di amministrazione in base al merito e a competenze ed esperienze professionali documentate nel settore dell'aviazione civile, sulla base di un elenco di candidati proposto dalla Commissione, secondo una procedura di selezione aperta e trasparente.

Ai fini della conclusione del contratto con il direttore esecutivo, l'Agenzia è rappresentata dal presidente del consiglio di amministrazione.

Prima della nomina, il candidato prescelto dal consiglio di amministrazione può essere invitato a rendere una dichiarazione dinanzi alla commissione competente del Parlamento europeo e a rispondere alle domande dei membri di tale commissione.

3. Il mandato del direttore esecutivo ha una durata di cinque anni. Entro la fine di tale periodo, la Commissione effettua una valutazione che tiene conto dei risultati ottenuti dal direttore esecutivo, nonché dei compiti e delle sfide futuri dell'Agenzia.
4. Agendo su proposta della Commissione, la quale tiene conto della valutazione di cui al paragrafo 3, il consiglio di amministrazione può prorogare il mandato del direttore esecutivo una volta, per non più di cinque anni. Prima di prorogare il mandato del direttore esecutivo, il consiglio di amministrazione informa il Parlamento europeo dell'intenzione di prorogare il mandato del direttore esecutivo. Entro il mese precedente tale proroga, il direttore esecutivo può essere invitato a rendere una dichiarazione dinanzi alla commissione competente del Parlamento europeo e a rispondere alle domande dei membri di tale commissione.
5. Il direttore esecutivo il cui mandato sia stato prorogato non può partecipare a un'altra procedura di selezione per lo stesso incarico alla fine del periodo complessivo.
6. Il direttore esecutivo può essere rimosso dall'incarico solo su decisione del consiglio di amministrazione presa su proposta della Commissione.
7. Il consiglio di amministrazione adotta le decisioni riguardanti la nomina del direttore esecutivo, la proroga del suo mandato e la sua rimozione dall'incarico a maggioranza di due terzi dei suoi membri con diritto di voto.
8. Il direttore esecutivo può essere assistito da uno o più direttori. In caso di assenza o impedimento del direttore esecutivo, uno dei direttori ne fa le veci.

Articolo 93

Poteri della commissione di ricorso

1. Sono istituite una o più commissioni di ricorso nell'ambito della struttura amministrativa dell'Agenzia. Il numero delle commissioni di ricorso e la ripartizione del lavoro tra tali commissioni sono decisi dalla Commissione tramite atti di esecuzione adottati conformemente alla procedura consultiva di cui all'articolo 116, paragrafo 2.
2. La commissione o le commissioni di ricorso decidono sui ricorsi contro le decisioni di cui all'articolo 97. La commissione o le commissioni di ricorso si riuniscono quando necessario.

Articolo 94

Composizione della commissione di ricorso

1. Una commissione di ricorso è composta da un presidente e altri due membri.
2. Il presidente e gli altri membri sono sostituiti in loro assenza da supplenti.
3. Il presidente, gli altri membri e i supplenti sono nominati dal consiglio di amministrazione sulla base di un elenco di candidati qualificati compilato dalla Commissione.
4. Qualora la commissione di ricorso ne ravvisi la necessità per la natura stessa del ricorso, essa può richiedere al consiglio di amministrazione di nominare fino a due ulteriori membri e i relativi supplenti sulla base dell'elenco di cui al paragrafo 3.
5. La Commissione determina le qualifiche richieste per i membri di ciascuna commissione di ricorso, il loro status e il loro rapporto contrattuale con l'Agenzia, i poteri dei singoli membri nella fase preparatoria delle decisioni e le modalità di votazione. A tal fine la Commissione adotta atti di esecuzione secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 116, paragrafo 2.

Articolo 95

Membri della commissione di ricorso

1. Il mandato dei membri della commissione di ricorso, compresi il presidente e i supplenti, ha una durata di cinque anni ed è prorogabile per un ulteriore periodo di cinque anni.
2. I membri della commissione di ricorso sono indipendenti. Nelle loro decisioni non sollecitano né accettano istruzioni da alcun governo o altro organismo.
3. I membri della commissione di ricorso non esercitano 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 rimossi dall'incarico o dall'elenco dei candidati idonei solo per gravi motivi e se la Commissione decide in tal senso previo parere del consiglio di amministrazione.

Articolo 96

Esclusione e ricusazione

1. I membri della commissione di ricorso non partecipano al procedimento di ricorso se vi hanno un interesse personale, se vi sono precedentemente intervenuti in veste di rappresentanti di una delle parti o se hanno partecipato all'adozione della 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 a un procedimento di ricorso, ne informa la commissione di ricorso.
3. Qualsiasi membro della commissione di ricorso può essere ricusato da una delle parti del procedimento per uno dei motivi di cui al paragrafo 1 oppure per sospetta parzialità. La ricusazione non è ammessa qualora detta parte del procedimento di ricorso abbia compiuto atti procedurali pur essendo a conoscenza del motivo della ricusazione. La ricusazione non può fondarsi sulla nazionalità dei membri.
4. Nei casi di cui ai paragrafi 2 e 3, la commissione di ricorso decide come procedere senza la partecipazione del membro interessato. Ai fini della decisione, il membro interessato è sostituito nella commissione di ricorso dal suo supplente.

Articolo 97

Decisioni soggette a ricorso

1. È ammesso il ricorso contro le decisioni prese dall'Agenzia in applicazione degli articoli 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 o 115.
2. Il ricorso presentato 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 98

Legittimazione a presentare ricorso

Qualsiasi persona fisica o giuridica può presentare ricorso contro una decisione presa nei suoi confronti o contro una decisione che, pur aparendo 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.

Articolo 99

Termini di impugnazione e forma

Il ricorso, insieme a una memoria che ne precisi i motivi, è presentato per iscritto al segretariato della commissione di ricorso entro due mesi dalla notifica della misura alla persona interessata o, in assenza di tale notifica, dal giorno in cui tale persona ne abbia comunque avuto conoscenza.

Articolo 100

Revisione precontenziosa

1. Prima di esaminare il ricorso, la commissione di ricorso dà all'Agenzia la possibilità di rivedere la sua decisione. Se ritiene il ricorso fondato, il direttore esecutivo riforma la decisione entro due mesi dalla notifica. Tale disposizione non si applica quando il procedimento si svolge tra il ricorrente e un'altra parte controinteressata.
2. Se la decisione non è riformata, l'Agenzia decide senza indugio se sospendere o no l'esecuzione della decisione, a norma dell'articolo 97, paragrafo 2.

Articolo 101

Esame dei ricorsi

3. La commissione di ricorso esamina l'ammissibilità e la fondatezza del ricorso.
4. Nell'esaminare il ricorso ai sensi del paragrafo 1, la commissione di ricorso agisce rapidamente. Ogniqualvolta sia necessario, invita le parti del procedimento di ricorso a presentare, entro termini tassativi, osservazioni scritte sulle notifiche da essa disposte o sulle comunicazioni effettuate da altre parti del procedimento di ricorso. La commissione di ricorso può decidere di procedere a un'udienza, di sua iniziativa o su richiesta motivata di una delle parti del ricorso.

Articolo 102

Decisioni sul ricorso

Se accerta che il ricorso non è ammissibile o che i suoi motivi non sono fondati, la commissione di ricorso lo respinge. Se accerta che il ricorso è ammissibile e che i suoi motivi sono fondati, la commissione di ricorso rinvia il caso all'Agenzia. L'Agenzia adotta una nuova decisione motivata tenendo conto della decisione della commissione di ricorso.

Articolo 103

Ricorsi dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea

1. È possibile presentare alla Corte di giustizia dell'Unione europea ricorsi per l'annullamento di atti giuridicamente vincolanti dell'Agenzia, come pure per omissione e, a norma dell'articolo 84, per responsabilità extracontrattuale nonché, in forza di una clausola compromissoria, per responsabilità contrattuale per danni causati da atti dell'Agenzia.
2. I ricorsi per l'annullamento di decisioni dell'Agenzia prese a norma degli articoli 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 o 115 possono essere presentati alla Corte di giustizia dell'Unione europea solo dopo che siano state esperite tutte le possibili procedure di ricorso all'interno dell'Agenzia.

3. Gli Stati membri e le istituzioni dell'Unione possono presentare ricorso contro decisioni dell'Agenzia direttamente dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea, senza dover esperire le procedure di ricorso all'interno dell'Agenzia.
4. L'Agenzia adotta tutti i provvedimenti necessari per conformarsi alla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea.

SEZIONE III

METODI DI LAVORO

Articolo 104

Procedure di elaborazione di pareri, specifiche di certificazione, metodi accettabili di rispondenza e materiale esplicativo

1. Il consiglio di amministrazione stabilisce procedure trasparenti per l'emanazione dei pareri, delle specifiche di certificazione, dei metodi accettabili di rispondenza e del materiale esplicativo di cui all'articolo 65, paragrafi 1 e 3.

Dette procedure:
 - a) attingono alle competenze disponibili presso le autorità nazionali competenti;
 - b) ogniqualvolta sia necessario, coinvolgono esperti delle pertinenti parti interessate o attingono alle competenze dei pertinenti organismi europei di normazione o di altri organismi specializzati;
 - 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 nell'ambito del processo di consultazione.
2. Quando elabora, a norma dell'articolo 65, paragrafi 1 e 3, pareri, specifiche di certificazione, metodi accettabili di rispondenza e materiale esplicativo, l'Agenzia stabilisce una procedura per la consultazione preventiva 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. Quando è richiesta una consultazione relativa ad aspetti militari, l'Agenzia coinvolge anche l'Agenzia europea per la difesa. Quando è richiesta una consultazione relativa al possibile impatto sociale di tali misure dell'Agenzia, l'Agenzia coinvolge le parti interessate, comprese le parti sociali dell'UE.
3. L'Agenzia pubblica i pareri, le specifiche di certificazione, i metodi accettabili di rispondenza e il materiale esplicativo sviluppati a norma dell'articolo 65, paragrafi 1

e 3, e le procedure stabilite a norma del paragrafo 1 del presente articolo nella pubblicazione ufficiale dell'Agenzia.

Articolo 105

Procedure per l'adozione di decisioni

1. Il consiglio di amministrazione stabilisce procedure trasparenti per l'adozione delle decisioni individuali di cui all'articolo 65, paragrafo 4.

In particolare, tali procedure:

- a) garantiscono l'audizione della persona fisica o giuridica destinataria della decisione e di qualsiasi altra parte interessata direttamente e individualmente;
 - b) prevedono la notifica della decisione alle persone fisiche o giuridiche e la relativa pubblicazione, fatte salve le prescrizioni di cui all'articolo 112 e all'articolo 121, paragrafo 2;
 - c) prevedono l'informazione della persona fisica o giuridica destinataria della decisione, e di qualsiasi altra parte del procedimento, in merito ai mezzi di tutela disponibili in forza del presente regolamento;
 - d) garantiscono che la decisione sia motivata.
2. Il consiglio di amministrazione stabilisce procedure che specificano le condizioni di notifica delle decisioni alle persone interessate, comprese le informazioni sulle procedure di ricorso disponibili in forza del presente regolamento.

Articolo 106

Programmazione annuale e pluriennale

1. Entro il 31 dicembre di ogni anno, in conformità dell'articolo 85, paragrafo 2, lettera c), il consiglio di amministrazione adotta un documento di programmazione contenente una programmazione pluriennale e annuale, sulla base di un progetto presentato dal direttore esecutivo, tenendo conto del parere della Commissione e, per quanto riguarda la programmazione pluriennale, previa consultazione del Parlamento europeo. Lo trasmette al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione.

Il documento di programmazione diventa definitivo dopo l'adozione definitiva del bilancio generale e, se necessario, è adattato di conseguenza.

2. Il programma di lavoro annuale comprende gli obiettivi dettagliati e i risultati attesi, compresi gli indicatori di prestazione. Esso contiene inoltre una descrizione delle azioni da finanziare e l'indicazione delle risorse finanziarie e umane stanziare per ogni azione, conformemente ai principi del bilancio per attività e della gestione per attività, e indica quali attività debbano essere finanziate tramite il bilancio ordinario e quali attività debbano essere finanziate tramite diritti e onorari percepiti dall'Agenzia. Il programma di lavoro annuale è coerente con il programma di lavoro pluriennale di cui al paragrafo 4. Esso indica chiaramente i compiti aggiunti, modificati o soppressi

rispetto all'esercizio finanziario precedente. La programmazione annuale comprende la strategia dell'Agenzia concernente le sue attività connesse alla cooperazione internazionale a norma dell'articolo 77 e le azioni dell'Agenzia collegate a tale strategia.

3. Quando all'Agenzia viene affidato un nuovo compito, il consiglio di amministrazione modifica il programma di lavoro annuale adottato.

Le modifiche sostanziali del programma di lavoro annuale sono adottate con la stessa procedura del programma di lavoro annuale iniziale. Il consiglio di amministrazione può delegare al direttore esecutivo il potere di apportare modifiche non sostanziali al programma di lavoro annuale.

4. Il programma di lavoro pluriennale definisce la programmazione strategica generale, compresi gli obiettivi, i risultati attesi e gli indicatori di prestazione. Esso definisce inoltre la programmazione delle risorse, compresi il bilancio pluriennale e il personale.

La programmazione delle risorse è aggiornata su base annuale. La programmazione strategica è aggiornata ove opportuno, e in particolare per adattarla all'esito della valutazione di cui all'articolo 113.

Articolo 107

Relazione annuale di attività consolidata

1. La relazione annuale di attività consolidata illustra il modo in cui l'Agenzia ha attuato il programma di lavoro annuale e il bilancio e gestito le risorse umane. Indica chiaramente quali mandati e compiti dell'Agenzia sono stati aggiunti, modificati o soppressi rispetto all'anno precedente.
2. La relazione illustra le attività svolte dall'Agenzia e valuta i risultati conseguiti rispetto agli obiettivi prefissati, agli indicatori di prestazione e al calendario stabilito, i rischi associati alle attività svolte, l'impiego delle risorse e il funzionamento generale dell'Agenzia, nonché l'efficienza e l'efficacia dei sistemi di controllo interno. Essa indica altresì quali attività sono state finanziate tramite il bilancio ordinario e quali attività sono state finanziate tramite diritti e onorari percepiti dall'Agenzia.

Articolo 108

Trasparenza e comunicazione

1. Ai documenti detenuti dall'Agenzia si applica il regolamento (CE) n. 1049/2001. Ciò lascia impregiudicate le norme in materia di accesso ai dati e alle informazioni contenute nel regolamento (UE) n. 376/2014 e negli atti di esecuzione adottati sulla base dell'articolo 61, paragrafo 4, e dell'articolo 63, paragrafo 8.
2. L'Agenzia può svolgere attività di comunicazione di propria iniziativa nel settore di sua competenza. In particolare fa sì che, a fianco della pubblicazione di cui

all'articolo 104, paragrafo 3, il pubblico in generale e qualsiasi parte interessata possano disporre rapidamente di informazioni obiettive, affidabili e facilmente comprensibili riguardanti la sua attività. L'Agenzia garantisce che l'assegnazione delle sue risorse ad attività di comunicazione non pregiudichi l'assolvimento efficace dei compiti di cui all'articolo 64.

3. L'Agenzia traduce il materiale pertinente in materia di sicurezza, se del caso, nelle lingue ufficiali dell'Unione. Le autorità nazionali competenti assistono l'Agenzia comunicando efficacemente le informazioni pertinenti in materia di sicurezza nei rispettivi ordinamenti giuridici e nelle rispettive lingue.
4. Ogni persona fisica o giuridica ha il diritto di comunicare per iscritto con l'Agenzia in una delle lingue ufficiali dell'Unione e ha il diritto di ricevere una risposta nella stessa lingua.
5. I servizi di traduzione necessari al funzionamento dell'Agenzia sono prestati dal Centro di traduzione degli organismi dell'Unione europea.

SEZIONE IV

DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Articolo 109

Bilancio

1. Fatte salve altre entrate, le entrate dell'Agenzia comprendono:
 - a) un contributo dell'Unione;
 - b) un contributo di paesi terzi europei con cui l'Unione abbia concluso gli accordi internazionali di cui all'articolo 118;
 - c) i diritti versati dai richiedenti e dai titolari di certificati rilasciati dall'Agenzia e da persone che hanno depositato dichiarazioni presso l'Agenzia;
 - d) i corrispettivi per pubblicazioni, corsi di formazione e altri servizi prestati e per il trattamento dei ricorsi da parte dell'Agenzia;
 - e) eventuali contributi finanziari volontari di Stati membri, paesi terzi o altri soggetti, a condizione che detti contributi non compromettano l'indipendenza e l'imparzialità dell'Agenzia;
 - f) le tariffe applicate a norma del regolamento (UE) (XXXX/XXX) relativo all'istituzione del cielo unico europeo per le pertinenti mansioni di ATM/ANS dell'autorità;
 - g) sovvenzioni.

2. Le spese dell'Agenzia comprendono le spese per il personale, amministrative, di infrastruttura e operative. Per quanto concerne le spese operative, gli impegni di bilancio per azioni che si estendono su più esercizi possono essere ripartiti su più esercizi in ratei annui, laddove necessario.
3. Le entrate e le spese devono risultare in pareggio.
4. I bilanci ordinari, i diritti fissati e percepiti per attività di certificazione e gli onorari riscossi dall'Agenzia sono trattati separatamente nei conti dell'Agenzia.
5. L'Agenzia adegua la programmazione del personale e la gestione delle risorse relative a diritti e onorari in modo tale da consentire una risposta rapida alle variazioni delle entrate provenienti da diritti e onorari.
6. Ogni anno il direttore esecutivo predispone un progetto di stato di previsione delle entrate e delle spese dell'Agenzia per l'esercizio finanziario successivo, che comprende un progetto di tabella dell'organico, e lo trasmette al consiglio di amministrazione. Tale progetto di tabella dell'organico, in relazione ai posti finanziati da diritti e onorari, si basa su un numero limitato di indicatori approvati dalla Commissione per misurare il carico di lavoro e l'efficienza dell'Agenzia e stabilisce le risorse necessarie per rispondere in modo efficiente e tempestivo alle richieste di certificazione e altre attività dell'Agenzia, comprese quelle derivanti da trasferimenti di competenze a norma degli articoli 53, 54 e 55. Sulla base di tale progetto, il consiglio di amministrazione adotta un progetto di stato di previsione provvisorio delle entrate e delle spese dell'Agenzia per l'esercizio finanziario successivo. Il progetto di stato di previsione provvisorio delle entrate e delle spese dell'Agenzia è trasmesso alla Commissione entro il 31 gennaio di ogni anno.
7. Al più tardi entro il 31 marzo il consiglio di amministrazione trasmette alla Commissione e ai paesi terzi europei con i quali l'Unione ha concluso gli accordi internazionali di cui all'articolo 118 lo stato di previsione definitivo delle entrate e delle spese dell'Agenzia, che comprende il progetto di tabella dell'organico e il programma di lavoro provvisorio.
8. La Commissione trasmette lo stato di previsione all'autorità di bilancio insieme al progetto di bilancio generale dell'Unione europea.
9. Sulla base dello stato di previsione, la Commissione iscrive le stime che ritiene necessarie per quanto concerne la tabella dell'organico e l'importo del contributo a carico del bilancio generale nel progetto di bilancio generale dell'Unione europea, che essa sottopone all'autorità di bilancio a norma degli articoli 313 e 314 del TFUE.
10. L'autorità di bilancio autorizza gli stanziamenti a titolo del contributo destinato all'Agenzia e adotta la tabella dell'organico dell'Agenzia.
11. Il bilancio è adottato dal consiglio di amministrazione. Esso diventa definitivo dopo l'adozione definitiva del bilancio generale dell'Unione. Se necessario, esso è adeguato di conseguenza.
12. Il consiglio di amministrazione comunica quanto prima all'autorità di bilancio l'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, e ne informa la Commissione. Ai progetti di natura immobiliare che possono avere incidenze finanziarie significative sul bilancio dell'Agenzia si applicano le disposizioni del regolamento delegato (UE) n. 1271/2013 della Commissione²⁵.

Qualora un ramo dell'autorità di bilancio abbia comunicato l'intenzione di emettere un parere, lo trasmette al consiglio di amministrazione entro sei settimane a decorrere dalla notifica del progetto.

Articolo 110

Esecuzione e controllo del bilancio

1. Il direttore esecutivo cura l'esecuzione del bilancio dell'Agenzia.
2. Entro il 1° marzo successivo alla chiusura di ciascun esercizio, il contabile dell'Agenzia comunica i conti provvisori al contabile della Commissione e alla Corte dei conti. Il contabile dell'Agenzia trasmette inoltre al contabile della Commissione una relazione sulla gestione finanziaria e di bilancio dell'esercizio entro il 1° marzo successivo alla chiusura di ciascun esercizio. Il contabile della Commissione procede al consolidamento dei conti provvisori delle istituzioni e degli organismi decentrati conformemente all'articolo 147 del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶.
3. Entro il 31 marzo successivo alla chiusura di ciascun esercizio, il direttore esecutivo trasmette alla Commissione, alla Corte dei conti, al Parlamento europeo e al Consiglio la relazione sulla gestione finanziaria e di bilancio dell'esercizio.
4. A norma dell'articolo 148 del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, al ricevimento delle osservazioni formulate dalla Corte dei conti sui conti provvisori dell'Agenzia, il contabile forma i conti definitivi dell'Agenzia, sotto la propria responsabilità, e il direttore esecutivo li trasmette per un parere al consiglio di amministrazione.
5. Il consiglio di amministrazione formula un parere sui conti definitivi dell'Agenzia.
6. Entro il 1° luglio successivo alla chiusura di ciascun esercizio, il contabile 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 sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* entro il 15 novembre dell'esercizio successivo.

²⁵ Regolamento delegato (UE) n. 1271/2013 della Commissione, del 30 settembre 2013, che stabilisce il regolamento finanziario quadro degli organismi di cui all'articolo 208 del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 7.12.2013, pag. 42).

²⁶ Regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione (GU L 298 del 26.10.2012, pag. 1).

8. Entro il 30 settembre il direttore esecutivo invia alla Corte dei conti una risposta alle osservazioni di quest'ultima. Trasmette copia della risposta al consiglio di amministrazione e alla Commissione.
9. Il direttore esecutivo presenta al Parlamento europeo, su richiesta di quest'ultimo e a norma dell'articolo 165, paragrafo 3, del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, tutte le informazioni necessarie al corretto svolgimento della procedura di discarico per l'esercizio in causa.
10. Il Parlamento europeo, su raccomandazione del Consiglio che delibera a maggioranza qualificata, dà discarico al direttore esecutivo, entro il 15 maggio dell'anno N+2, dell'esecuzione del bilancio dell'esercizio N.

Articolo 111

Lotta contro la frode

1. Ai fini della lotta contro la frode, la corruzione e altre attività illecite si applicano senza limitazioni le disposizioni del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁷.
2. L'Agenzia aderisce all'accordo interistituzionale, del 25 maggio 1999, tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione delle Comunità europee relativo alle indagini interne svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF)²⁸ entro sei mesi a decorrere dal *[OP please insert the exact date, as referred to in Art. 127]*, e adotta le opportune disposizioni applicabili al suo personale utilizzando il modello di cui all'allegato di tale accordo.
3. La Corte dei conti europea ha il potere di sottoporre ad audit, sulla base di documenti e sul posto, tutti i beneficiari di sovvenzioni, contraenti e subcontraenti che hanno ottenuto finanziamenti dell'Unione dall'Agenzia.
4. L'OLAF può svolgere indagini, ivi compresi controlli e verifiche sul posto al fine di accertare l'esistenza di frodi, corruzione o altra attività illecita lesiva degli interessi finanziari dell'Unione, in connessione con sovvenzioni o contratti finanziati dall'Agenzia, conformemente alle disposizioni e alle procedure previste dal regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 e dal regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio²⁹.
5. Fatti salvi i paragrafi 1, 2, 3 e 4, gli accordi di cooperazione con paesi terzi e organizzazioni internazionali, i contratti, le convenzioni di sovvenzione e le decisioni di sovvenzione dell'Agenzia contengono disposizioni che abilitano espressamente la

²⁷ Regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 settembre 2013, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e che abroga il regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (Euratom) n. 1074/1999 del Consiglio (GU L 248 del 18.9.2013, pag. 1).

²⁸ GU L 136 del 31.5.1999, pag. 15.

²⁹ Regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio, dell'11 novembre 1996, relativo ai controlli e alle verifiche sul posto effettuati dalla Commissione ai fini della tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee contro le frodi e altre irregolarità (GU L 292 del 15.11.1996, pag. 2).

Corte dei conti europea e l'OLAF a procedere a tali audit e indagini in base alle rispettive competenze.

Articolo 112

Norme di sicurezza per la protezione delle informazioni classificate e delle informazioni sensibili non classificate

L'Agenzia adotta le proprie norme di sicurezza equivalenti alle norme di sicurezza della Commissione per la protezione delle informazioni classificate UE (ICUE) e delle informazioni sensibili non classificate di cui alle decisioni (UE, Euratom) 2015/443³⁰ e 2015/444³¹. Le norme di sicurezza dell'Agenzia comprendono, tra l'altro, disposizioni per lo scambio, il trattamento e la conservazione di tali informazioni.

Articolo 113

Valutazione

1. Entro il [*five years after the date referred to in Article 127 – OP please insert the exact date*], e successivamente ogni cinque anni, la Commissione fa eseguire una valutazione in conformità degli orientamenti della Commissione per valutare i risultati dell'Agenzia in relazione ai suoi obiettivi, al suo mandato e ai suoi compiti. La valutazione esamina in particolare l'eventuale necessità di modificare il mandato dell'Agenzia e le implicazioni finanziarie di tale modifica.
2. La Commissione, se ritiene che l'esistenza dell'Agenzia non sia più giustificata rispetto agli obiettivi, al mandato e ai compiti che le sono stati assegnati, può proporre di modificare opportunamente o abrogare il presente regolamento.
3. La Commissione trasmette i risultati della valutazione, unitamente alle sue conclusioni, al Parlamento europeo, al Consiglio e al consiglio di amministrazione. I risultati della valutazione sono resi pubblici.

Articolo 114

Regole finanziarie

Le regole finanziarie applicabili all'Agenzia sono adottate dal consiglio di amministrazione previa consultazione della Commissione. Esse si discostano dal regolamento delegato (UE) n.1271/2013 solo per esigenze specifiche di funzionamento dell'Agenzia e previo accordo della Commissione.

³⁰ Decisione (UE, Euratom) 2015/443 della Commissione, del 13 marzo 2015, sulla sicurezza nella Commissione (GU L 72 del 17.3.2015, pag. 41).

³¹ Decisione (UE, Euratom) 2015/444 della Commissione, del 13 marzo 2015, sulle norme di sicurezza per proteggere le informazioni classificate UE (GU L 72 del 17.3.2015, pag. 53).

Articolo 115

Diritti e onorari

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 117 per definire, sulla base dei paragrafi 3, 4, 5 e 6, regole dettagliate relative a diritti e onorari riscossi dall'Agenzia.
2. La Commissione consulta l'Agenzia prima di adottare le regole di cui al paragrafo 1.
3. Le regole di cui al paragrafo 1 fissano in particolare le prestazioni per le quali i diritti e gli onorari sono dovuti a norma dell'articolo 109, paragrafo 1, lettere c) e d), l'importo degli stessi e le modalità di riscossione.
4. Sono riscossi diritti e onorari per:
 - a) il rilascio e il rinnovo di certificati e la registrazione di dichiarazioni da parte dell'Agenzia a norma del presente regolamento, nonché per le attività di sorveglianza concernenti le attività cui tali certificati e dichiarazioni si riferiscono;
 - b) pubblicazioni, corsi di formazione e altri servizi prestati dall'Agenzia. Tali diritti e onorari riflettono il costo effettivo di ogni servizio prestato;
 - c) il trattamento dei ricorsi.I diritti e gli onorari sono espressi e pagabili in euro.
5. L'importo dei diritti e degli onorari è fissato a un livello tale da assicurare entrate sufficienti a coprire l'intero costo delle attività correlate ai servizi prestati e da evitare un notevole accumulo di avanzi. Tutte le spese dell'Agenzia per il personale impegnato in attività di cui al paragrafo 3, in particolare i contributi del datore di lavoro al regime pensionistico, concorrono alla formazione di tale costo. I diritti e gli onorari costituiscono entrate con destinazione specifica dell'Agenzia per le attività correlate ai servizi per cui i diritti e gli onorari sono dovuti.
6. Gli avanzi di bilancio generati dai diritti e dagli onorari finanziano le attività future correlate a diritti e onorari o compensano le perdite. Se un risultato di bilancio significativamente positivo o negativo diviene ricorrente, è rivisto il livello dei diritti e degli onorari.

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 116

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 182/2011 in combinato disposto con il suo articolo 4.

Articolo 117

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera d), all'articolo 18, all'articolo 25, all'articolo 28, all'articolo 34, all'articolo 39, all'articolo 44, all'articolo 47, all'articolo 50, all'articolo 51, paragrafo 10, all'articolo 52, paragrafo 5, all'articolo 72, paragrafo 4, e all'articolo 115, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato.
3. La delega di potere di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera d), all'articolo 18, all'articolo 25, all'articolo 28, all'articolo 34, all'articolo 39, all'articolo 44, all'articolo 47, all'articolo 50, all'articolo 51, paragrafo 10, all'articolo 52, paragrafo 5, all'articolo 72, paragrafo 4, e all'articolo 115, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3, lettera d), dell'articolo 18, dell'articolo 25, dell'articolo 28, dell'articolo 34, dell'articolo 39, dell'articolo 44, dell'articolo 47, dell'articolo 50, dell'articolo 51, paragrafo 10, dell'articolo 52, paragrafo 5, dell'articolo 72, paragrafo 4, e dell'articolo 115, paragrafo 1, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 118

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 concluso con l'Unione europea accordi internazionali in virtù dei quali applicano il diritto dell'Unione nelle materie disciplinate dal presente regolamento.

Tali accordi internazionali possono comprendere disposizioni che specificano, in particolare, la natura e la portata della partecipazione del paese terzo in questione ai lavori dell'Agenzia, comprese disposizioni sui contributi finanziari e sul personale. L'Agenzia può, a norma dell'articolo 77, paragrafo 2, stabilire accordi di lavoro con l'autorità competente del paese terzo europeo in questione al fine di dare applicazione a tali disposizioni.

Articolo 119

Accordo sulla sede e condizioni operative

1. Le necessarie disposizioni relative all'insediamento dell'Agenzia nello Stato membro ospitante e alle strutture che quest'ultimo deve mettere a disposizione, e le norme specifiche applicabili in tale Stato membro al direttore esecutivo, ai membri del consiglio di amministrazione, al personale dell'Agenzia e ai membri delle rispettive famiglie, sono fissate in un accordo sulla sede concluso, previa approvazione del consiglio di amministrazione ed entro il [*OP Please insert the exact date - two years after entry into force of this Regulation*], tra l'Agenzia e lo Stato membro in cui si trova la sede.
2. Lo Stato membro ospitante garantisce le migliori condizioni possibili per il funzionamento dell'Agenzia, offrendo anche una scolarizzazione multilingue e a orientamento europeo e adeguati collegamenti di trasporto.

Articolo 120

Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono sanzioni in caso di violazione del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione. Tali sanzioni sono effettive, proporzionate e dissuasive.

Articolo 121

Trattamento dei dati personali

1. Per quanto riguarda il trattamento dei dati personali nel quadro del presente regolamento, gli Stati membri svolgono i loro compiti a norma del presente regolamento conformemente alle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali che recepiscono la direttiva 95/46/CE.

2. Per quanto riguarda il trattamento dei dati personali nel quadro del presente regolamento, la Commissione e l'Agenzia svolgono i loro compiti a norma del presente regolamento conformemente al regolamento (CE) n. 45/2001.

Articolo 122

Abrogazione

Il regolamento (CE) n. 216/2008 è abrogato.

I riferimenti al regolamento (CE) n. 216/2008 si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato X.

Articolo 123

Modifiche del regolamento (CE) n. 1008/2008

Il regolamento (CE) n. 1008/2008 è così modificato:

1. all'articolo 4, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
"b) sia titolare di un COA valido rilasciato da un'autorità nazionale di uno Stato membro o dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea;"
2. l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Certificato di operatore aereo

1. In qualsiasi momento, il rilascio e la validità di una licenza d'esercizio sono subordinati al possesso di un COA valido che specifichi le attività contemplate dalla licenza d'esercizio.

2. Ogni eventuale modifica del COA di un vettore aereo comunitario deve figurare, ove previsto, nella sua licenza d'esercizio.

Se le due autorità sono diverse, l'autorità competente per il COA informa immediatamente l'autorità competente per il rilascio delle licenze in merito a tali modifiche.

3. Se le due autorità sono diverse, l'autorità competente per il COA e l'autorità competente per il rilascio delle licenze stabiliscono le procedure per lo scambio di qualsiasi informazione attinente alla valutazione della situazione finanziaria del vettore aereo comunitario che possa pregiudicare la sicurezza del suo esercizio o assistere l'autorità competente per il COA nello svolgimento delle sue attività di sorveglianza in materia di sicurezza.";

3. all'articolo 12, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Fatto salvo l'articolo 13, paragrafi 3 e 5, gli aeromobili utilizzati da un vettore aereo comunitario sono immatricolati, a scelta dello Stato membro la cui autorità competente rilascia la licenza d'esercizio, nel registro nazionale di detto Stato o nell'Unione.";

4. l'articolo 13 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Un contratto di dry lease sottoscritto da un vettore aereo comunitario, o un contratto di wet lease in cui il vettore aereo comunitario è il locatario dell'aeromobile, oggetto del contratto, impiegato da un operatore di un paese terzo, è soggetto ad approvazione preventiva conformemente al regolamento (UE) [XX/XXX *reference to this Regulation to be inserted*] e ai relativi atti delegati e di esecuzione.";

b) è aggiunto il seguente paragrafo 5:

"5. Un vettore aereo comunitario che sottoscrive un contratto di dry lease per aeromobili immatricolati in paese terzo ottiene l'approvazione preventiva dell'autorità competente per il COA. L'autorità competente rilascia un'approvazione conformemente al regolamento (UE) [XX/XXX *reference to this Regulation to be inserted*] e ai relativi atti delegati e di esecuzione.".

Articolo 124

Modifiche del regolamento (UE) n. 996/2010

L'articolo 5 del regolamento (UE) n. 996/2010 è così modificato:

"1. Ogni incidente o inconveniente grave che coinvolge aeromobili cui si applica il regolamento (UE) YYYY/N [ref. to new regulation] del Parlamento europeo e del Consiglio* è sottoposto a un'inchiesta di sicurezza nello Stato membro nel cui territorio l'incidente o l'inconveniente grave è avvenuto.

2. Quando un aeromobile cui si applica il regolamento (UE) YYYY/N [ref. to new regulation] e immatricolato in uno Stato membro è coinvolto in un incidente o in un inconveniente grave e non è possibile accertare in via definitiva che questo sia avvenuto nel territorio di uno Stato, l'inchiesta di sicurezza è effettuata dall'autorità investigativa per la sicurezza dello Stato membro di immatricolazione.

3. L'ampiezza delle inchieste di sicurezza di cui ai paragrafi 1, 2 e 4 e la procedura da seguire nello svolgimento di tali inchieste sono determinate dall'autorità investigativa per la sicurezza, tenuto conto degli insegnamenti che essa prevede di trarre da tali inchieste per il miglioramento della sicurezza aerea.

4. Le autorità investigative per la sicurezza possono decidere di indagare su inconvenienti diversi da quelli di cui ai paragrafi 1 e 2, e su incidenti o inconvenienti gravi occorsi ad altri tipi di aeromobili, in conformità della legislazione nazionale degli Stati membri, quando esse prevedono di trarne insegnamenti sul piano della sicurezza.

5. In deroga ai paragrafi 1 e 2, l'autorità investigativa per la sicurezza competente può decidere, tenuto conto degli insegnamenti che si prevede di trarre per il miglioramento della sicurezza aerea, di non avviare un'inchiesta di sicurezza in caso di incidente o inconveniente grave che coinvolge un aeromobile senza equipaggio per il quale non sono richiesti un certificato o una dichiarazione a norma dell'articolo 46, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) YYYY/N [ref. to new regulation] o che coinvolge un aeromobile con equipaggio con una massa massima al decollo uguale o inferiore a 2 250 kg, e nel caso in cui nessuno abbia riportato lesioni gravi o mortali.

6. Le inchieste di sicurezza di cui ai paragrafi 1, 2 e 4 non sono in alcun caso dirette all'attribuzione di colpe o responsabilità. Esse sono condotte indipendentemente e separatamente da eventuali procedimenti giudiziari o amministrativi finalizzati all'accertamento di colpe o responsabilità, lasciando comunque impregiudicati tali procedimenti."

Articolo 125

Modifiche del regolamento (UE) n. 376/2014

All'articolo 3 del regolamento (UE) n. 376/2014, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il presente regolamento si applica agli eventi e alle altre informazioni in materia di sicurezza che coinvolgono aeromobili civili ai quali si applica il regolamento [add ref. to the new regulation].

Il presente regolamento non si applica tuttavia agli eventi e alle altre informazioni in materia di sicurezza che coinvolgono aeromobili senza equipaggio per i quali non sono richiesti un certificato o una dichiarazione a norma dell'articolo 46, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) YYYY/N [ref. to new regulation], a meno che gli eventi o le altre informazioni in materia di sicurezza che coinvolgono tali aeromobili senza equipaggio abbiano causato lesioni gravi o mortali a una persona o abbiano coinvolto aeromobili diversi dagli aeromobili senza equipaggio.

Gli Stati membri possono decidere di applicare il presente regolamento anche agli eventi e alle altre informazioni in materia di sicurezza che coinvolgono gli aeromobili ai quali non si applica il regolamento [add ref. to the new regulation]."

Articolo 126

Disposizioni transitorie

1. I certificati rilasciati o riconosciuti e le dichiarazioni rese o riconosciute a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 mantengono la loro validità e si considerano rilasciati, resi e riconosciuti in conformità delle corrispondenti disposizioni del presente regolamento, anche ai fini dell'applicazione dell'articolo 56.
2. Entro il [five years after the date referred to in Article 127 – OP please insert the exact date] le norme di attuazione adottate sulla base del regolamento (CE) n. 216/2008 sono adeguate alle disposizioni del presente regolamento. Fino all'adeguamento, in tali norme di attuazione il riferimento a:

- a) "operazione commerciale" si intende fatto all'articolo 3, lettera i), del regolamento (CE) n. 216/2008;
 - b) "aeromobili a motore complessi" si intende fatto all'articolo 3, lettera j), del regolamento (CE) n. 216/2008;
 - c) "pertinenze" si intende fatto all'articolo 3, punto 28, del presente regolamento;
 - d) "licenza di pilota privato" si intende fatto alla licenza di cui all'articolo 7, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 216/2008;
 - e) "trasporto aereo commerciale" si intende fatto all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione³².
3. In deroga agli articoli 45 e 46, le pertinenti disposizioni del regolamento (CE) n. 216/2008 continuano ad applicarsi fino all'entrata in vigore degli atti delegati adottati a norma dell'articolo 47.
 4. Gli Stati membri denunciano o adeguano gli accordi bilaterali esistenti conclusi con paesi terzi, nelle materie disciplinate dal presente regolamento, al più presto dopo l'entrata in vigore del presente regolamento e in ogni caso prima del [*three years after the date referred to in Article 127 – OP please insert the exact date*].

Articolo 127

Entrata in vigore

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

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

³² Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

- 1.1. Titolo della proposta/iniziativa
- 1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB
- 1.3. Natura della proposta/iniziativa
- 1.4. Obiettivi
- 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa
- 1.6. Durata e incidenza finanziaria
- 1.7. Modalità di gestione previste

2. MISURE DI GESTIONE

- 2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni
- 2.2. Sistema di gestione e di controllo
- 2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

- 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate
- 3.2. Incidenza prevista sulle spese
 - 3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese
 - 3.2.2. Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi
 - 3.2.3. Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa
 - 3.2.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale
 - 3.2.5. Partecipazione di terzi al finanziamento
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che abroga il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB³³

06 - Mobilità e trasporti
06 02 - Politica europea dei trasporti
06 02 02 - Agenzia europea per la sicurezza aerea

1.3. Natura della proposta/iniziativa

- La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione**
- La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria**³⁴
- La proposta/iniziativa riguarda **la proroga di un'azione esistente**
- La proposta/iniziativa riguarda **un'azione riorientata verso una nuova azione**

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi strategici pluriennali della Commissione oggetto della proposta/iniziativa

Un mercato interno più profondo e più equo con una base industriale più solida: uno spazio unico europeo dei trasporti competitivo che offra un quadro per trasporti sicuri, efficienti e di alta qualità a cittadini e imprese.

Occupazione e crescita: l'iniziativa mira a contribuire a un'industria dell'aviazione europea competitiva che generi posti di lavoro di elevato valore e stimoli l'innovazione tecnologica. Essa creerà un quadro normativo efficace per l'integrazione di nuovi modelli di business e tecnologie emergenti.

1.4.2. Obiettivi specifici e attività ABM/ABB interessate

Obiettivo specifico [indicare il numero]

³³ ABM: *activity-based management* (gestione per attività); ABB: *activity-based budgeting* (bilancio per attività).

³⁴ A norma dell'articolo 54, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

Gli obiettivi specifici dell'iniziativa sono i seguenti:

- 1) eliminare le prescrizioni inutili e garantire che la regolamentazione sia proporzionata ai rischi associati ai diversi tipi di attività aeronautiche;
- 2) assicurare un'integrazione efficiente e una sorveglianza efficace delle nuove tecnologie e degli sviluppi del mercato;
- 3) dare vita a un processo di cooperazione nella gestione della sicurezza tra l'Unione e i suoi Stati membri per individuare e mitigare insieme i rischi per l'aviazione civile;
- 4) colmare le lacune del sistema normativo e garantirne la coerenza;
- 5) creare un sistema efficace di messa in comune e condivisione delle risorse tra gli Stati membri e l'Agenzia.

Attività ABM/ABB interessate

06 02 Politica europea dei trasporti

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

Risultati dell'obiettivo specifico 1: un quadro per l'eliminazione delle regole inutili/eccessivamente prescrittive; introduzione di regole basate sulle prestazioni che identifichino gli obiettivi da raggiungere, lasciando tuttavia flessibilità quanto ai mezzi per raggiungerli; un quadro per l'adattamento delle regole ai rischi connessi all'attività regolamentata.

Risultati dell'obiettivo specifico 2: introduzione di regole neutrali dal punto di vista tecnologico, ove possibile; introduzione di un quadro giuridico per gli aeromobili senza equipaggio; maggiore ricorso a standard di settore; un quadro normativo semplificato per i contratti di wet lease di aeromobili tra operatori dell'UE.

Risultati dell'obiettivo specifico 3: obbligo giuridico di adottare un programma europeo di sicurezza aerea, un piano europeo per la sicurezza aerea e programmi nazionali di sicurezza che attingano l'uno dall'altro; miglioramento dello scambio e dell'analisi di informazioni e dati.

Risultati dell'obiettivo specifico 4: introduzione di requisiti essenziali per l'assistenza a terra, la protezione dell'ambiente in rapporto ai prodotti aeronautici e la cibersicurezza; una cooperazione più stretta tra l'AESA e la Commissione in materia di security; una base giuridica per il riesame della protezione dell'ambiente nel settore dell'aviazione.

Risultati dell'obiettivo specifico 5: creazione di un pool di esperti accreditati dall'UE; creazione di un meccanismo di sorveglianza di emergenza; un quadro giuridico per il trasferimento delle competenze di regolamentazione ad altri Stati membri o all'AESA; possibilità di assegnare compiti di sorveglianza e certificazione a organizzazioni di utenti competenti nel settore dell'aviazione generale; promozione di metodi di sorveglianza basati sui rischi e sulle prestazioni; istituzione di un repertorio europeo delle informazioni pertinenti alla cooperazione tra autorità in materia di certificazione, sorveglianza e applicazione; possibilità di aderire (opt-in) al sistema dell'Unione per gli aeromobili di Stato e gli aeromobili di cui all'allegato II.

1.4.4. Indicatori di risultato e di incidenza

Precisare gli indicatori che permettono di seguire l'attuazione della proposta/iniziativa.

Indicatori per l'obiettivo specifico 1:

- numero di domande relative all'interpretazione delle regole ricevute dall'AESA,
- numero di operatori che utilizzano regole basate sulle prestazioni per dimostrare la conformità ai requisiti essenziali,
- numero di licenze di pilota privato dell'aviazione generale,
- riduzione dei costi per gli operatori.

Indicatori per l'obiettivo specifico 2:

- numero di regole che fanno riferimento a standard di settore,
- età della flotta dell'aviazione generale nell'UE,
- riduzione dei costi di certificazione e produzione degli aeromobili,
- numero di nuove certificazioni.

Indicatori per l'obiettivo specifico 3:

- tasso di incidenti in relazione all'aumento del traffico,
- risultati delle attività di standardizzazione e di monitoraggio continuo dell'AESA,
- numero di programmi nazionali di sicurezza e loro livello di attuazione negli Stati membri.

Indicatori per l'obiettivo specifico 4:

- numero di domande relative all'interpretazione delle regole riviste ricevute dall'AESA,
- numero di eventi rischiosi legati all'assistenza a terra,
- feedback delle parti interessate.

Indicatori per l'obiettivo specifico 5:

- risultati delle attività di standardizzazione e di monitoraggio continuo dell'AESA in relazione alle risorse e alle competenze negli Stati membri,
- numero di Stati membri che si avvalgono degli ispettori di sicurezza aerea dell'UE e dei nuovi strumenti per la messa in comune e la condivisione delle risorse (delega di competenze, opt-in per gli aeromobili di Stato e gli aeromobili di cui all'allegato II),
- evoluzione delle risorse delle autorità aeronautiche nazionali degli Stati membri in termini di ETP e di bilancio.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine

Garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza dell'aviazione civile anche in presenza di volumi di traffico crescenti.

Contribuire alla competitività del settore dell'aviazione incrementando l'efficienza del sistema europeo dell'aviazione civile e al contempo garantendo standard ambientali e di sicurezza elevati.

Requisiti ICAO che impongano agli Stati membri l'adozione dei programmi nazionali di sicurezza.

1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione europea*

Il trasporto aereo ha in larga misura un carattere transnazionale e quindi, per sua stessa natura, esige un approccio normativo a livello dell'UE.

Gli Stati membri sono generalmente consci della necessità di regole comuni nel settore della sicurezza dell'aviazione civile per raggiungere un livello elevato di sicurezza. Ciò è emerso già dall'adozione iniziale del regolamento (CE) n. 216/2008 e del regolamento (CE) n. 1592/2002, che lo ha preceduto. La sicurezza del sistema europeo dell'aviazione civile dipende tra l'altro dall'efficacia delle interconnessioni tra gli elementi del sistema. Qualsiasi interfaccia in tale sistema costituisce un rischio che richiede un coordinamento. Una legislazione comune elimina la necessità di coordinare fra loro i sistemi normativi degli Stati membri, contribuendo così ad aumentare la sicurezza. Un sistema di sicurezza comune europeo può essere promosso nel modo più efficace solo a livello dell'UE. Analogamente, da un unico sistema europeo di sicurezza dell'aviazione civile deriverà una maggiore efficienza grazie alla riduzione della frammentazione e dei costi a essa collegati.

1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

L'iniziativa è basata tra l'altro su un'analisi approfondita dell'esperienza maturata con l'applicazione del regolamento (CE) n. 216/2008 e del regolamento (CE) n. 1592/2002, che lo ha preceduto, compresa la valutazione del 2013 del funzionamento del regolamento (CE) n. 216/2008, condotta ai sensi dell'articolo 62 di detto regolamento.

1.5.4. *Compatibilità ed eventuale sinergia con altri strumenti pertinenti*

La presente iniziativa costituisce un elemento del pacchetto aereo la cui adozione è prevista per la fine del 2015 e contribuirà ad accrescere la competitività del settore dell'aviazione dell'UE.

L'iniziativa è in linea con il Libro bianco sui trasporti del 2011 che mira a fare dell'Europa la regione più sicura per l'aviazione.

L'iniziativa è inoltre in linea con la strategia Europa 2020 e le priorità della Commissione poiché è intesa a sviluppare il mercato interno e stimolare l'innovazione con risvolti positivi per la crescita e l'occupazione e la competitività globale del settore dell'aviazione.

Per quanto riguarda le questioni di governance dell'AESA, l'iniziativa è coerente con le raccomandazioni contenute nella dichiarazione congiunta della Commissione, del Parlamento europeo e del Consiglio sulle agenzie decentrate e le attua.

1.6. Durata e incidenza finanziaria

- Proposta/iniziativa di **durata limitata**
 - Proposta/iniziativa in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA
 - Incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA
- Proposta/iniziativa di **durata illimitata**
 - Attuazione con un periodo di avviamento dal AAAA al AAAA
 - e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Modalità di gestione previste³⁵

- Gestione diretta** a opera della Commissione
 - a opera dei suoi servizi, compreso il personale delle delegazioni dell'Unione;
 - a opera delle agenzie esecutive.
- Gestione concorrente** con gli Stati membri
- Gestione indiretta** con compiti di esecuzione del bilancio affidati:
 - a paesi terzi o organismi da questi designati;
 - a organizzazioni internazionali e rispettive agenzie (specificare);
 - alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;
 - agli organismi di cui agli articoli 208 e 209 del regolamento finanziario;
 - a organismi di diritto pubblico;
 - a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui presentano sufficienti garanzie finanziarie;
 - a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che presentano sufficienti garanzie finanziarie;
 - alle persone incaricate di attuare azioni specifiche nel settore della PESC a norma del titolo V del TUE, che devono essere indicate nel pertinente atto di base.
 - *Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".*

Osservazioni

³⁵ Le spiegazioni sulle modalità di gestione e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

Nessuna.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

Ampi meccanismi di monitoraggio e valutazione già esistono e possono essere utilizzati, dal momento che nel settore della sicurezza dell'aviazione civile il monitoraggio delle prestazioni è parte integrante del quadro normativo dell'Unione. L'efficacia della misura proposta, una volta adottata, sarà oggetto di una valutazione obbligatoria ogni cinque anni, come già previsto dall'attuale regolamento (CE) n. 216/2008.

Gli obblighi in materia di relazioni annuali dell'Agenzia comprendono la preparazione della relazione annuale di attività consolidata e la preparazione dei conti definitivi.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Rischi individuati

Nessuno.

2.2.2. Informazioni riguardanti il sistema di controllo interno istituito

In quanto agenzia dell'Unione, l'AESA applica i metodi applicabili in materia di controllo delle agenzie decentrate, già fissati nel regolamento (CE) n. 216/2008.

Il regolamento finanziario dell'AESA, basato sul regolamento finanziario quadro delle agenzie, prevede la nomina di un revisore interno e norme di audit interno.

2.2.3. Stima dei costi e dei benefici dei controlli e valutazione del previsto livello di rischio di errore

n.a.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste.

L'articolo 111 del regolamento proposto riguarda la lotta contro la frode. Esso rende applicabile all'AESA il regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 relativo alle indagini svolte dall'OLAF e abilita l'OLAF e la Corte dei conti a condurre ulteriori audit e indagini. L'articolo corrisponde al modello di testo per le agenzie decentrate.

L'AESA ha inoltre adottato una strategia antifrode il 9 dicembre 2014.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero Denominazione.....	Diss./Non diss. ³⁶	di paesi EFTA ³⁷	di paesi candidati ³⁸	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario
1 Crescita intelligente e inclusiva a) Competitività per la crescita e l'occupazione	06 02 02 Agenzia europea per la sicurezza aerea	Diss.	SÌ	NO	SÌ*	NO

- * Contributo della Svizzera a norma della decisione n. 1/2007 (2008/100/CE)

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione n.a.

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero denominazione.....	Diss./Non diss.	di paesi EFTA	di paesi candidati	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario

³⁶ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

³⁷ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

³⁸ Paesi candidati e, se del caso, paesi potenziali candidati dei Balcani occidentali.

	[XX.YY.YY.YY]		SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO
--	---------------	--	-------	-------	-------	-------

3.2. Incidenza prevista sulle spese

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese³⁹

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Numero 1a	Rubrica 1a Competitività per la crescita e l'occupazione
---	--------------	--

DG: MOVE			Anno N ⁴⁰	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
• Stanziamenti operativi										
Numero della linea di bilancio 06 02 02	Impegni	(1)	34,870 + 1,575 = 36,445	34,870 + 2,045 = 36,915	35,568 + 1,395 = 36,963	36,279 + 1,395 = 37,674				Proposta di durata illimitata
	Pagamenti	(2)	36,445	36,915	36,963	37,674				Proposta di durata illimitata
Stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici ⁴¹ n. a.										
Numero della linea di bilancio		(3)								
TOTALE degli stanziamenti per la DG MOVE	Impegni	=1	36,445	36,915	36,963	37,674				Proposta di durata illimitata
	Pagamenti	=2	36,445	36,915	36,963	37,674				Proposta di

³⁹ Spese da adeguare conformemente all'accordo raggiunto dai gabinetti riguardo ai posti supplementari e agli agenti contrattuali.

⁴⁰ L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa.

⁴¹ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	5	"Spese amministrative"
---	----------	-------------------------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
DG: MOVE									
<ul style="list-style-type: none"> • Risorse umane Base di calcolo: livello attuale del bilancio per il personale della DG MOVE che si occupa di questioni connesse al regolamento (CE) n. 216/2008 e all'AESA (7 ETP x 132 000 EUR/anno = 924 000 EUR) 		0,924	0,924	0,924	0,924				Proposta di durata illimitata
<ul style="list-style-type: none"> • Altre spese amministrative 		0	0	0	0				
TOTALE DG MOVE	Stanziamenti	0,924	0,924	0,924	0,924				Proposta di durata illimitata

TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	0,924	0,924	0,924	0,924				
--	-------------------------------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno N ⁴²	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
--	--	----------------------	----------	----------	----------	---	--	--	--------

⁴² L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa.

TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 5 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	37,369	37,839	37,887	38,598				Proposta di durata illimitata
	Pagamenti	37,369	37,839	37,887	38,598				Proposta di durata illimitata

3.2.1.1 Progetto di tabella dell'organico per l'AESA 2017-2020

Progetto di tabella dell'organico per l'AESA 2017-2020 (Totale)*	2016**	2017	2018	2019	2020
Gradi AD	548	541	540	540	540
Nuovi gradi AD		5			
Totale AD	548	546	540	540	540
Gradi AST	128	123	118	118	118
Nuovi gradi AST					
Totale AST	128	123	118	118	118
Totale posti della tabella dell'organico	676	669	658	658	658

* Queste cifre saranno adeguate in base a un sistema di flessibilità per i posti connessi ai diritti e agli onorari che sarà sviluppato sulla base di una serie di indicatori relativi al carico di lavoro e all'efficienza dell'Agenzia che saranno approvati dalla Commissione. Al più tardi al momento dell'adozione del progetto di bilancio per il 2017, la Commissione presenterà una scheda finanziaria legislativa riveduta per quanto riguarda i dettagli del funzionamento pratico del sistema di flessibilità per i posti connessi ai diritti e agli onorari e il corrispondente impatto sulla tabella dell'organico dell'Agenzia. In attesa dei risultati dei lavori in corso, la scheda finanziaria legislativa che accompagna la presente proposta prevede una situazione di stabilità per il numero di posti connessi ai diritti e agli onorari, sulla base della comunicazione della Commissione sulla programmazione delle risorse umane e finanziarie per le agenzie decentrate nel periodo 2014-2020, adeguato alle decisioni prese dall'autorità di bilancio nel quadro della procedura di bilancio per il 2016 e per gli esercizi precedenti.

** Le cifre relative al 2016 sono soggette all'adozione del bilancio definitivo da parte dell'autorità di bilancio. Le cifre relative agli anni 2017-2020 potrebbero richiedere un adeguamento successivamente all'adozione annuale del bilancio definitivo.

Progetto di tabella dell'organico per l'AESA 2017-2020 (Contributo dell'UE)*	2016	2017	2018	2019	2020
Gradi AD	175	177	184	184	184
Nuovi gradi AD		5			
Totale AD	175	182	184	184	184
Gradi AST	50	46	42	42	42
Nuovi gradi AST					
Totale AST	50	46	42	42	42
Totale posti della tabella dell'organico	225	228	226	226	226

* Queste cifre comprendono l'applicazione della riduzione del 2 % (riduzione del personale dell'1 % e prelievo annuale per la riserva di riassegnazione dell'1 %) fino al 2018 e i posti supplementari previsti per i compiti connessi agli operatori di paesi terzi e ai sistemi aerei pilotati a distanza, come indicato nell'allegato I della comunicazione sulla programmazione delle risorse umane e finanziarie [COM(2013)519].

Progetto di tabella dell'organico per l'AESA 2017-2020 (Diritti e onorari)*	2016	2017	2018	2019	2020
Gradi AD	373	364	356	356	356
Nuovi gradi AD					
Totale AD	373	364	356	356	356
Gradi AST	78	77	76	76	76

Nuovi gradi AST					
Totale AST	78	77	76	76	76
Totale posti della tabella dell'organico	451	441	432	432	432

* Queste cifre saranno adeguate in base a un sistema di flessibilità per i posti connessi ai diritti e agli onorari che sarà sviluppato sulla base di una serie di indicatori relativi al carico di lavoro e all'efficienza dell'Agenzia che saranno approvati dalla Commissione. Al più tardi al momento dell'adozione del progetto di bilancio per il 2017, la Commissione presenterà una scheda finanziaria legislativa riveduta per quanto riguarda i dettagli del funzionamento pratico del sistema di flessibilità per i posti connessi ai diritti e agli onorari e il corrispondente impatto sulla tabella dell'organico dell'Agenzia. In attesa dei risultati dei lavori in corso, la scheda finanziaria legislativa che accompagna la presente proposta prevede una situazione di stabilità per il numero di posti connessi ai diritti e agli onorari, sulla base della comunicazione della Commissione sulla programmazione delle risorse umane e finanziarie per le agenzie decentrate nel periodo 2014-2020, adeguato alle decisioni prese dall'autorità di bilancio nel quadro della procedura di bilancio per il 2016 e per gli esercizi precedenti.

3.2.2. Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi⁴³, come spiegato di seguito:
- (Base di calcolo: costo medio totale di 1 ETP: 132 000 EUR)

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓			Anno N		Anno N+1		Anno N+2		Anno N+3		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)						TOTALE	
	RISULTATI																	
	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	N. totale	Costo totale
OBBIETTIVO SPECIFICO 1 ⁴⁴ Eliminare le prescrizioni inutili e garantire che la regolamentazione sia proporzionata ai rischi associati ai diversi tipi di attività aeronautiche	Nessun impatto aggiuntivo per l'AESA dal momento che i risultati saranno assorbiti dagli attuali stanziamenti.																	
Totale parziale dell'obiettivo specifico 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

⁴³ Stanziamenti da adeguare conformemente all'accordo raggiunto dai gabinetti riguardo ai posti supplementari e agli agenti contrattuali.

⁴⁴ Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivo/obiettivi specifici...".

OBIETTIVO SPECIFICO 2 Assicurare un'integrazione efficiente e una sorveglianza efficace delle nuove tecnologie e degli sviluppi del mercato	zi	Costo	N. totale	Costo totale												
Nuovo quadro giuridico per gli aeromobili senza equipaggio																
Totale parziale dell'obiettivo specifico 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OBIETTIVO SPECIFICO 3 Dare vita a un processo di cooperazione nella gestione della sicurezza tra l'Unione e i suoi Stati membri per individuare e mitigare insieme i rischi per l'aviazione civile	zi	Costo	N. totale	Costo totale												
Repertorio europeo (art. 28): dati fondamentali per la presa di decisioni e il monitoraggio (compr. 1 AC/anno, costi IT una tantum pari a 0,3 Mio EUR negli anni n ed n+1, e costi annuali di		0,535		0,570		0,270		0,270								Proposta di durata illimitata
"Big Data": dati e analisi per il sistema aeronautico europeo (spese per il personale pari a 2 ETP + 1 AC/anno, esclusi i costi operativi)		0,167		0,334		0,334		0,334								Proposta di durata illimitata
Totale parziale dell'obiettivo specifico 3		0,702		0,904		0,604		0,604								Proposta di durata illimitata
OBIETTIVO SPECIFICO 4 Colmare le lacune del sistema	zi	Costo	N. totale	Costo totale												

normativo e garantirne la coerenza																
Assistenza a terra: istituire e mantenere un sistema di requisiti comuni (art. 11) (spese per il personale pari a 1 ETP/anno)		0,066		0,132		0,132		0,132								Proposta di durata illimitata
Armonizzazione di aspetti relativi alla sicurezza, intesa anche come security; sostegno alla regolamentazione e alle ispezioni (art. 40) (spese per il personale pari a 1 ETP/anno)		0,066		0,132		0,132		0,132								Proposta di durata illimitata
Nuovi requisiti di certificazione europea per la protezione e la comunicazione ambientale (art. 39) (compr. 1 ETP/anno e costi IT annuali pari a 0,15 Mio EUR)		0,216		0,282		0,282		0,282								Proposta di durata illimitata
Totale parziale dell'obiettivo specifico 4		0,348		0,546		0,546		0,546								Proposta di durata illimitata
OBIETTIVO SPECIFICO 5 Creare un sistema efficace di messa in comune e condivisione delle risorse tra gli Stati membri e l'Agenzia	zì	Costo	N. totale	Costo totale												
Promozione di metodi di sorveglianza basati sui rischi e sulle prestazioni		0,100		0,100		0,100		0,100								0,400
Pool di esperti (art. 17) (compr. 1 AC, costi una tantum pari a 0,1 Mio EUR negli anni n ed n+1 e costi annuali di funzionamento pari a 5 000 EUR)		0,140		0,175		0,075		0,075								Proposta di durata illimitata

Istituzione di un quadro per la delega di competenze (art. 18)		0,175		0,175		0,00		0,00							0,350
Garantire standard comuni in materia di formazione (art. 43) (compr. 1 AC/anno e costi unitari per materiale di formazione negli anni n ed n+1 pari a 0,075 Mio EUR)		0,11		0,145		0,070		0,070							Proposta di durata illimitata
Totale parziale dell'obiettivo specifico 5		0,525		0,595		0,245		0,245							
COSTO TOTALE		1,575		2,045		1,395		1,395							

3.2.3. Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa

3.2.3.1. Sintesi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti di natura amministrativa.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti di natura amministrativa, come spiegato di seguito:
- Base di calcolo: livello attuale del bilancio per il personale della DG MOVE che si occupa di questioni connesse al regolamento (CE) n. 216/2008 e all'AESA (7 ETP x 132 000 EUR/anno = 924 000 EUR)

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N ⁴⁵	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)				TOTALE
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--	--	--	--------

RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale									
Risorse umane	0,924	0,924	0,924	0,924					
Altre spese amministrative	0	0	0	0					
Totale parziale della RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	0,924	0,924	0,924	0,924					

Esclusa la RUBRICA 5⁴⁶ del quadro finanziario pluriennale									
Risorse umane	0	0	0	0					
Altre spese di natura amministrativa	0	0	0	0					
Totale parziale esclusa la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	0	0	0	0					

TOTALE	0,924	0,924	0,924	0,924					
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--

⁴⁵ L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa.

⁴⁶ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese di natura amministrativa è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

3.2.3.2. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)							
06 01 01 01 (in sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione)	7	7	7	7			
XX 01 01 02 (nelle delegazioni)	0	0	0	0			
XX 01 05 01 (ricerca indiretta)	0	0	0	0			
10 01 05 01 (ricerca diretta)	0	0	0	0			
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)⁴⁷							
XX 01 02 01 (AC, END e INT della dotazione globale)	0	0	0	0			
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT e JED nelle delegazioni)	0	0	0	0			
XX 01 04 yy⁴⁸	0	0	0	0			
	0	0	0	0			
XX 01 05 02 (AC, END e INT – ricerca indiretta)	0	0	0	0			
10 01 05 02 (AC, END e INT – ricerca diretta)	0	0	0	0			
Altre linee di bilancio (specificare)							
TOTALE	7	7	7	7			

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	<p>Personale della DG MOVE che si occupa di questioni relative alla sicurezza dell'aviazione civile, alla protezione dell'ambiente nel settore dell'aviazione e all'AESA, tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gestione dell'adozione e dell'attuazione di misure risultanti da raccomandazioni dell'AESA (decisioni e regolamenti della Commissione), - coordinamento amministrativo e controllo dell'AESA: programmi di lavoro, piani pluriennali per la politica del personale, riunioni del consiglio di amministrazione e di altri comitati,
--------------------------------	--

⁴⁷ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (*intérimaire*); JED = giovane esperto in delegazione (*jeune expert en délégation*).

⁴⁸ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

	<ul style="list-style-type: none">- sviluppo e coordinamento delle politiche,- responsabilità finanziarie e contabili riguardanti l'AESA a livello della Commissione (bilancio, discharge ecc.).
Personale esterno	

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

- La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale attuale.
- La proposta/iniziativa richiede una riprogrammazione della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale.

Spiegare la riprogrammazione richiesta, precisando le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti⁴⁹.

Linea di bilancio: 06 02 02

In Mio EUR

N: 36,445

N+1: 36,915

N+2: 36,963

N+3: 37,674

- La proposta/iniziativa richiede l'applicazione dello strumento di flessibilità o la revisione del quadro finanziario pluriennale.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

- La proposta/iniziativa non prevede cofinanziamenti da terzi.
- La proposta/iniziativa prevede il cofinanziamento indicato di seguito:

Stanziameti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			Totale
Contributo di paesi SEE/EFTA, esclusa la Svizzera*	1,070	1,070	1,054	1,073				
Contributo della Svizzera**	1,0	1,0	1,0	1,0				
TOTALE degli stanziameti cofinanziati	2,070	2,070	2,054	2,073				

⁴⁹ Importi da adeguare conformemente all'accordo raggiunto dai gabinetti riguardo ai posti supplementari e agli agenti contrattuali.

* Ipotizzando un contributo pari al 2,76 % del contributo annuale dell'UE. Ai fini del calcolo si ipotizza che le entrate con destinazione specifica derivanti dagli avanzi degli esercizi precedenti siano pari a 0.

** Approssimazione ai sensi della decisione n. 1/2007 del comitato misto per il trasporto aereo Comunità/Svizzera istituito nell'ambito dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo (2008/100/CE).

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - sulle risorse proprie
 - sulle entrate varie

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁵⁰					Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3				
Articolo									

Per quanto riguarda le entrate varie con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

Precisare il metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate.

⁵⁰ Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 25% per spese di riscossione.