**Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento**

# ►B REGOLAMENTO (UE) 2018/1139 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

## del 4 luglio 2018

**recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1)

Modificato da:

| | | Gazzetta ufficiale | | |
|---|---|---|---|---|
| | | n. | pag. | data |
| ►M1 | Regolamento delegato (UE) 2021/1087 della Commissione del 7 aprile 2021 | L 236 | 1 | 5.7.2021 |
| ►M2 | Regolamento (UE) 2024/1689 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2024 | L 1689 | 1 | 12.7.2024 |
| ►M3 | Regolamento (UE) 2024/2803 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2024 | L 2803 | 1 | 11.11.2024 |
| ►M4 | Regolamento delegato (UE) 2025/870 della Commissione del 28 febbraio 2025 | L 870 | 1 | 5.5.2025 |
| ►M5 | Regolamento (UE) 2026/1744 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'8 luglio 2026 | L 1744 | 1 | 24.7.2026 |

Rettificato da:

►C1 Rettifica, GU L 116 del 4.5.2023, pag. 30 (2018/1139)

▼B

# REGOLAMENTO (UE) 2018/1139 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**del 4 luglio 2018**

**recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

## 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.

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 migliorare la competitività dell'industria aeronautica dell'Unione;

c) contribuire a un livello elevato ed uniforme di protezione dell'ambiente;

d) facilitare, nei settori disciplinati dal presente regolamento, la circolazione in tutto il mondo di beni, servizi e personale, istituendo una cooperazione appropriata con i paesi terzi e le rispettive autorità aeronautiche, e promuovendo l'accettazione reciproca dei certificati e degli altri documenti pertinenti;

e) promuovere l'efficienza in termini di costi, tra l'altro, evitando le duplicazioni, e promuovendo l'efficacia dei processi di regolamentazione, certificazione e sorveglianza nonché un uso efficiente delle relative risorse a livello dell'Unione e nazionale;

f) contribuire, nei settori disciplinati dal presente regolamento, all'istituzione e al mantenimento di un livello elevato ed uniforme della *security* dell'aviazione civile;

▼B

g) assistere gli Stati membri, nei settori disciplinati dal presente regolamento, nell'esercizio dei loro diritti e nell'adempimento dei loro obblighi in applicazione della convenzione di Chicago, garantendo un'interpretazione comune e l'attuazione uniforme e tempestiva delle disposizioni della medesima, secondo il caso;

h) 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;

i) promuovere la ricerca e l'innovazione, tra l'altro nei processi di regolamentazione, certificazione e sorveglianza;

j) promuovere, nei settori disciplinati dal presente regolamento, l'interoperabilità tecnica e operativa e la condivisione delle migliori prassi amministrative;

k) sostenere la fiducia dei passeggeri in un'aviazione civile sicura.

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) l'adozione di misure volte a migliorare le norme di sicurezza;

c) la garanzia che le dichiarazioni e i certificati rilasciati a norma del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo siano validi e riconosciuti in tutta l'Unione, senza ulteriori prescrizioni;

d) lo sviluppo, con la partecipazione degli organismi di normazione e altri organismi di settore, di norme tecniche dettagliate da utilizzare come mezzi di per il rispetto del presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo, se del caso;

e) l'istituzione di un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea indipendente («Agenzia»);

f) l'applicazione uniforme di tutti gli atti necessari da parte delle autorità nazionali competenti e dell'Agenzia, entro i limiti dei rispettivi settori di competenza;

g) la raccolta, l'analisi e lo scambio di informazioni a sostegno di un processo decisionale basato su dati di fatto;

h) la realizzazione di iniziative di sensibilizzazione e promozione riguardanti, tra l'altro, la formazione, la comunicazione e la diffusione di informazioni pertinenti.

*Articolo 2*

**Ambito di applicazione**

1. Il presente regolamento si applica:

a) alla progettazione e alla produzione, da parte di una persona fisica o giuridica sotto la sorveglianza dell'Agenzia o di uno Stato membro, di prodotti, parti e dispositivi di controllo remoto, se non contemplati alla lettera b);

▼B

b) alla progettazione, alla produzione, alla manutenzione e all'esercizio di aeromobili, nonché dei loro motori, eliche, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivi di controllo remoto, se l'aeromobile è o sarà:

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 operato da un operatore di aeromobili di un paese terzo;

ii) immatricolato in un paese terzo e impiegato da un operatore di aeromobili stabilito, residente o avente il luogo principale delle attività in un territorio cui si applicano i trattati;

iii) un aeromobile senza equipaggio che non è immatricolato né in uno Stato membro né in un paese terzo e che è operato nel territorio cui si applicano i trattati da un operatore di aeromobili stabilito, residente o avente il luogo principale delle attività all'interno di tale territorio;

c) all'esercizio di aeromobili in entrata, all'interno o in uscita dal territorio cui si applicano i trattati da parte di un operatore di aeromobili di un paese terzo;

d) alla progettazione, alla produzione, alla manutenzione e all'esercizio di equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza utilizzati o destinati ad essere utilizzati negli aeroporti di cui alla lettera e), nonché alla prestazione di servizi di assistenza a terra e di AMS;

e) alla progettazione, alla manutenzione e alla gestione degli aeroporti, compresi gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza utilizzati in tali aeroporti, ubicati nel territorio cui si applicano i trattati, che:

i) sono aperti al pubblico;

ii) offrono servizi di trasporto aereo commerciale; e

iii) hanno una pista strumentale pavimentata di almeno 800 metri o servono esclusivamente il traffico di elicotteri che utilizzano procedure strumentali di avvicinamento o partenza;

f) fatto salvo il diritto 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 ATM/ANS nello spazio aereo del cielo unico europeo e alla progettazione, alla produzione, alla manutenzione e al funzionamento di sistemi e componenti destinati alla fornitura di tali ATM/ANS;

▼M3

h) fatto salvo il regolamento (UE) 2024/2803 ([1]) del Parlamento europeo e del Consiglio e le competenze degli Stati membri in relazione allo spazio aereo soggetto alla loro giurisdizione, alla progettazione della struttura dello spazio aereo nello spazio aereo del cielo unico europeo.

([1]) Regolamento (EU) 2024/2803 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2024 relativo all'attuazione del cielo unico europeo (GU L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj)

▼B

2. Il presente regolamento si applica altresì al personale e alle organizzazioni coinvolte nelle attività di cui al paragrafo 1.

3. Il presente regolamento non si applica:

a) agli aeromobili e ai loro motori, eliche, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivi di controllo remoto impegnati in operazioni militari, doganali, di polizia, di ricerca e salvataggio, di lotta antincendio, di guardia di frontiera e costiera o in attività o servizi analoghi, effettuati sotto il controllo e la responsabilità di uno Stato membro, nell'interesse pubblico da, o per conto di, un organismo investito dei poteri di autorità pubblica, né al personale e alle organizzazioni che partecipano alle attività e ai servizi forniti da tali aeromobili;

b) agli aeroporti, o alle parti di aeroporti, agli equipaggiamenti, al personale e alle organizzazioni che sono controllati e gestiti 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 degli aeromobili il cui esercizio comporta un rischio basso per la sicurezza aerea, di cui all'allegato I, né al personale e alle organizzazioni coinvolte, a meno che l'aeromobile non sia dotato, o non sia stato considerato dotato, di un certificato a norma del regolamento (CE) n. 216/2008.

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

Fatti salvi gli obblighi degli Stati membri a norma della convenzione di Chicago, gli aeromobili contemplati dall'allegato I del presente regolamento e immatricolati in uno Stato membro possono essere operati in un altro Stato membro, previo consenso dello Stato membro nel cui territorio ha luogo tale esercizio. Detti aeromobili possono altresì essere sottoposti a manutenzione o modificati - per quanto riguarda la progettazione - in altri Stati membri, purché tali modifiche relative alla progettazione e tali attività di manutenzione siano effettuate sotto la sorveglianza dello Stato membro in cui l'aeromobile è immatricolato e conformemente alle procedure stabilite dalla normativa nazionale di detto Stato membro.

4. In deroga al paragrafo 3, primo comma, lettera d), le disposizioni del presente regolamento, come pure gli atti delegati e di esecuzione adottati in base a tali disposizioni, si applicano alla progettazione, alla produzione e alla manutenzione di un tipo di aeromobile che rientra nell'ambito di applicazione dell'allegato I, punto 1, lettere e), f), g), h) o i), e al personale e alle organizzazioni preposti a tali attività, qualora:

a) le organizzazioni responsabili della progettazione di tale tipo di aeromobile abbiano richiesto un certificato di omologazione all'Agenzia in conformità dell'articolo 11 oppure, se del caso, abbiano reso una dichiarazione all'Agenzia in conformità dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), relativamente a tale tipo di aeromobile;

▼B

b) il tipo di aeromobile sia destinato alla produzione in serie; e

c) la progettazione di tale tipo di aeromobile non sia stata approvata in precedenza ai sensi della normativa nazionale di uno Stato membro.

Il presente regolamento e gli atti delegati e di esecuzioni adottati sulla base del medesimo si applicano per quanto riguarda il tipo di aeromobile in questione a decorrere dalla data in cui è rilasciato il certificato di omologazione o, se del caso, in cui è resa la dichiarazione. Tuttavia, le disposizioni riguardanti la valutazione della domanda di certificato di omologazione e il rilascio di detto certificato da parte dell'Agenzia si applicano a decorrere dalla data di ricezione della domanda.

▼M3

5. Fatti salvi i requisiti nazionali in materia di sicurezza e difesa e l'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2024/2803, gli Stati membri provvedono affinché:

a) le strutture di cui al paragrafo 3, primo comma, lettera b), del presente articolo che sono aperte all'uso pubblico e

b) gli ATM/ANS di cui al paragrafo 3, primo comma, lettera c), del presente articolo che sono forniti al traffico aereo ai quali si applica il regolamento (UE) 2024/2803,

offrano un livello di sicurezza e di interoperabilità con i sistemi civili efficace quanto quello risultante dall'applicazione dei requisiti essenziali di cui agli allegati VII e VIII del presente regolamento.

▼B

6. Uno Stato membro può decidere di applicare una qualsiasi delle sezioni I, II, III o VII del capo III, o una qualsiasi combinazione delle stesse, ad alcune o a tutte le attività di cui al paragrafo 3, primo comma, lettera a), e al personale e alle organizzazioni preposti a tali attività qualora ritenga che, alla luce delle caratteristiche delle attività, del personale e delle organizzazioni in questione, nonché dello scopo e del contenuto delle disposizioni di cui trattasi, tali disposizioni possano essere applicate in modo efficace.

A decorrere dalla data indicata in tale decisione, le attività, il personale e le organizzazioni in questione sono disciplinati esclusivamente dalle disposizioni della sezione o delle sezioni interessate e dalle disposizioni del presente regolamento relative all'applicazione di dette sezioni.

Lo Stato membro interessato notifica senza ritardo alla Commissione e all'Agenzia la sua decisione e fornisce loro tutte le informazioni pertinenti, in particolare:

a) la sezione o le sezioni interessate;

b) le attività, il personale e le organizzazioni interessati;

c) i motivi della sua decisione; e

d) la data a decorrere dalla quale si applica la decisione.

▼B

Previa consultazione dell'Agenzia, la Commissione, se ritiene che la condizione specificata al primo comma non sia stata soddisfatta, adotta atti di esecuzione che stabiliscano una decisione a tal fine. Non appena ricevuta notifica di tali atti di esecuzione allo Stato membro interessato, tale Stato membro adotta senza ritardo una decisione di modificare o revocare la precedente decisione di cui al primo comma del presente paragrafo e ne informa la Commissione e l'Agenzia.

Fatto salvo il quarto comma, uno Stato membro può altresì decidere in qualsiasi momento di modificare o revocare la decisione adottata a norma del presente paragrafo. In tal caso ne informa senza ritardo la Commissione e l'Agenzia.

L'Agenzia include nel repertorio di cui all'articolo 74 tutte le decisioni della Commissione e degli Stati membri notificatele ai sensi del presente paragrafo.

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

7. Gli Stati membri possono decidere di esentare dal presente regolamento la progettazione, la manutenzione e la gestione di un aeroporto, nonché gli equipaggiamenti afferenti alla sicurezza utilizzati in tale aeroporto, se tale aeroporto gestisce un massimo di 10 000 passeggeri del trasporto aereo commerciale all'anno e non più di 850 movimenti relativi a operazioni cargo all'anno, e purché gli Stati membri interessati garantiscano che tale esenzione non mette a repentaglio la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 33.

A decorrere dalla data indicata in tale decisione di esenzione, la progettazione, la manutenzione e la gestione dell'aeroporto interessato, e gli equipaggiamenti afferenti alla sicurezza, nonché i servizi di assistenza a terra e gli AMS in tale aeroporto non sono più disciplinati dal presente regolamento e dagli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo.

Lo Stato membro interessato notifica senza ritardo alla Commissione e all'Agenzia la sua decisione di esenzione e le motivazioni per l'adozione della stessa.

Previa consultazione dell'Agenzia, la Commissione, se ritiene che tale esenzione da parte di uno Stato membro non rispetti le condizioni specificate al primo comma, adotta, atti di esecuzione recanti la sua decisione a tal fine. Non appena ricevuta notifica di tali atti esecuzione allo Stato membro interessato, tale Stato membro modifica o revoca senza ritardo la sua decisione di esenzione e ne informa la Commissione e l'Agenzia.

Gli Stati membri notificano altresì alla Commissione e all'Agenzia le esenzioni che hanno concesso a norma dell'articolo 4, paragrafo 3 *ter*, del regolamento (CE) n. 216/2008.

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 o dell'articolo 4, paragrafo 3 *ter*, del regolamento (CE) n. 216/2008. Se tale esame dimostra che, per tre anni consecutivi, uno di questi aeroporti ha gestito oltre 10 000 passeggeri del trasporto aereo commerciale all'anno o più di 850 movimenti relativi a operazioni cargo all'anno, lo Stato membro interessato revoca l'esenzione concessa a tale aeroporto. In tal caso ne informa di conseguenza la Commissione e l'Agenzia.

▼B

L'Agenzia include nel repertorio di cui all'articolo 74 tutte le decisioni della Commissione e degli Stati membri notificatele ai sensi del presente paragrafo.

8. Uno Stato membro può decidere di esentare dal presente regolamento le attività di progettazione, produzione, manutenzione ed esercizio nei confronti di una o più delle categorie di aeromobili seguenti:

a) gli aeroplani, diversi da quelli senza equipaggio, che siano al massimo biposto, la cui velocità misurabile di stallo o la velocità costante di volo minima in configurazione di atterraggio non supera i 45 nodi di velocità calibrata e con una massa massima al decollo (*maximum take-off mass* – «MTOM»), registrata dallo Stato membro, non superiore a 600 kg per gli aeroplani non destinati all'impiego sull'acqua o a 650 kg per gli aeroplani destinati all'impiego sull'acqua;

b) gli elicotteri, diversi dagli elicotteri senza equipaggio, che siano al massimo biposto e con un MTOM, registrata dallo Stato membro, non superiore a 600 kg per gli elicotteri non destinati all'impiego sull'acqua o a 650 kg per gli elicotteri destinati all'impiego sull'acqua;

c) gli alianti, diversi dagli alianti senza equipaggio, e i motoalianti, diversi dai motoalianti senza equipaggio, che siano al massimo biposto e con un MTOM, registrata dallo Stato membro, non superiore a 600 kg.

Tuttavia, per quanto riguarda le categorie di aeromobili di cui al primo comma, gli Stati membri non possono adottare tale decisione riguardo a un aeromobile relativamente a cui è stato rilasciato, o si consideri sia stato rilasciato, un certificato a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 o del presente regolamento, o relativamente a cui è stata resa una dichiarazione a norma del presente regolamento.

9. Una decisione di esenzione adottata da uno Stato membro ai sensi del paragrafo 8 non impedisce a un'organizzazione con luogo principale delle attività nel territorio di tale Stato membro di decidere di svolgere le sue attività di progettazione e produzione nei confronti degli aeromobili che rientrano in tale decisione conformemente al regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo. Qualora detta organizzazione adotti tale decisione, ne informa lo Stato membro interessato. In tali casi, la decisione di esenzione adottata dallo Stato membro a norma del paragrafo 8 non si applica a tali attività di progettazione e produzione o agli aeromobili progettati e prodotti in esito a tali attività.

10. Fatti salvi gli obblighi degli Stati membri a norma della convenzione di Chicago, gli aeromobili a cui si applica tale decisione di esenzione adottata ai sensi del paragrafo 8 e immatricolati nello Stato membro che l'ha adottata possono essere operati in un altro Stato membro, previo consenso dello Stato membro nel cui territorio ha luogo tale esercizio. Detti aeromobili possono altresì essere sottoposti a manutenzione o modificati - per quanto riguarda la progettazione - in altri Stati membri, purché tali attività di manutenzione e tali modifiche relative alla progettazione siano effettuate sotto la sorveglianza dello Stato membro in cui l'aeromobile è immatricolato e conformemente alle procedure stabilite dal diritto nazionale di detto Stato membro.

▼B

Qualunque certificato rilasciato in relazione ad aeromobili a cui si applica una decisione di esenzione adottata a norma del paragrafo 8 indica chiaramente che tale certificato non è stato rilasciato sulla base del presente regolamento, ma ai sensi del diritto nazionale dello Stato membro che rilascia il certificato. Gli altri Stati membri possono accettare detti certificati nazionali soltanto qualora abbiano adottato essi stessi una decisione corrispondente a norma del paragrafo 8.

11. Le disposizioni del diritto nazionale dello Stato membro che ha adottato una decisione di esenzione a norma del paragrafo 8 che disciplinano le attività di progettazione, produzione, manutenzione ed esercizio dell'aeromobile a cui si applica tale decisione sono proporzionate alla natura e al rischio dell'attività in questione e tengono conto degli obiettivi e dei principi di cui, rispettivamente, agli articoli 1 e 4.

Lo Stato membro che ha adottato una decisione di esenzione a norma del paragrafo 8 notifica senza ritardo alla Commissione e all'Agenzia la sua decisione e fornisce loro tutte le informazioni pertinenti, in particolare la data a decorrere dalla quale si applica tale decisione e la categoria di aeromobili interessata dalla stessa.

Uno Stato membro può decidere di modificare o revocare la decisione di esenzione adottata a norma del paragrafo 8. In tal caso ne informa senza ritardo la Commissione e l'Agenzia.

L'Agenzia include nel repertorio di cui all'articolo 74 tutte le decisioni degli Stati membri notificatele ai sensi del presente paragrafo.

La decisione di esenzione adottata da uno Stato membro a norma del paragrafo 8 si applica altresì alle organizzazioni e al personale coinvolti nelle attività di progettazione, produzione, manutenzione ed esercizio a cui si applica tale decisione.

*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 del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo, 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 elemento di un prodotto, compreso nel progetto di tipo di tale prodotto;

▼M3

5) «ATM/ANS»: la gestione del traffico aereo, quale definita all'articolo 2, punto 9), del regolamento (UE) 2024/2803, e i servizi di navigazione aerea, quali definiti all'articolo 2, punto 5), dello stesso regolamento, nonché le funzioni di rete di cui all'articolo 37 dello stesso regolamento e i servizi di produzione, trattamento, formattazione e fornitura al traffico aereo generale di dati ai fini della navigazione aerea;

▼B

6) «componente ATM/ANS»: gli oggetti tangibili come l'hardware e gli oggetti intangibili come il software dai quali dipende l'interoperabilità dell'EATMN;

7) «sistema ATM/ANS»: il complesso di componenti terrestri e aerei, nonché l'attrezzatura spaziale, che fornisce un supporto ai servizi di navigazione aerea in tutte le fasi di volo;

8) «piano generale ATM»: il piano approvato dalla decisione 2009/320/CE del Consiglio ([1]), conformemente all'articolo 1, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio ([2]);

9) «certificazione»: ogni forma di riconoscimento a norma del presente regolamento, basata su una valutazione appropriata e attestata mediante il rilascio di un certificato, che una persona fisica o giuridica, un prodotto, una parte, un equipaggiamento non installato, un dispositivo di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio, un aeroporto, un equipaggiamento aeroportuale afferente alla sicurezza, 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 degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo;

10) «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 una persona fisica o giuridica, un prodotto, una parte, un equipaggiamento non installato, un dispositivo di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio, un equipaggiamento aeroportuale afferente alla sicurezza, un sistema ATM/ANS, un componente ATM/ANS o un dispositivo di addestramento al volo simulato ai requisiti applicabili del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo;

11) «soggetto qualificato»: 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;

([1]) Decisione 2009/320/CE del Consiglio, del 30 marzo 2009, che approva il piano europeo di modernizzazione della gestione del traffico aereo del progetto di ricerca ATM nel cielo unico europeo (SESAR) (GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41).

([2]) Regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR) (GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1).

▼B

12) «certificato»: ogni certificato, approvazione, licenza, autorizzazione, attestato o altro documento rilasciati a seguito di certificazione che attesti la conformità ai requisiti applicabili;

13) «operatore di aeromobile»: ogni persona fisica o giuridica che operi o intenda operare uno o più aeromobili;

14) «gestore aeroportuale»: ogni persona fisica o giuridica che gestisce o intenda gestire uno o più aeroporti;

15) «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;

16) «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 ad essere utilizzata in tutto o in parte all'arrivo, alla partenza e al movimento in superficie di aeromobili;

17) «equipaggiamento aeroportuale afferente alla sicurezza»: ogni strumento, equipaggiamento, meccanismo, apparato, annesso, software o accessorio utilizzato o destinato ad essere utilizzato per contribuire all'esercizio in sicurezza di un aeromobile in un aeroporto;

18) «piazzale»: area predefinita di un aeroporto destinata agli aeromobili ai fini dell'imbarco e dello sbarco dei passeggeri, del carico e dello scarico di bagagli, posta o merci, del rifornimento di carburante, del parcheggio o della manutenzione;

19) «servizio di gestione del piazzale» (*apron management service* – «AMS»): un servizio fornito per gestire le attività e il movimento di aeromobili e veicoli su un piazzale;

20) «servizio di informazioni di volo»: un servizio di fornitura di avvisi e informazioni utili per una condotta dei voli sicura ed efficiente;

21) «traffico aereo generale»: l'insieme dei movimenti di aeromobili civili e di Stato effettuati secondo le procedure dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO);

▼C1

22) «standard e pratiche raccomandate internazionali»: standard e pratiche raccomandate internazionali adottate dall'ICAO in conformità dell'articolo 37 della convenzione di Chicago;

▼B

23) «servizi di assistenza a terra»: ogni servizio fornito negli aeroporti, tra cui le attività afferenti alla sicurezza nei settori di supervisione a terra, pianificazione dei voli, controllo del carico, gestione dei passeggeri, assistenza bagagli, assistenza merci e posta, assistenza aeromobili sul piazzale, servizi per aeromobili, assistenza carburante e olio nonché i servizi di carico relativi alla ristorazione; inclusi i casi in cui gli operatori di aeromobile provvedono per conto proprio a tali servizi di assistenza a terra (auto-assistenza);

▼B

24) «trasporto aereo commerciale»: l'esercizio di un aeromobile finalizzato al trasporto di passeggeri, merci o posta effettuato dietro compenso o ad altro titolo oneroso;

25) «prestazione di sicurezza»: il conseguimento della sicurezza da parte dell'Unione, di uno Stato membro o di un'organizzazione, definito dai suoi obiettivi di prestazione di sicurezza e dai suoi indicatori di prestazione di sicurezza;

26) «indicatore di prestazione di sicurezza»: un parametro utilizzato per il monitoraggio e la valutazione delle prestazioni di sicurezza;

27) «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;

28) «aeromobile»: ogni apparecchio che può derivare sostentamento nell'atmosfera da reazioni dell'aria diverse da quelle contro la superficie terrestre;

29) «equipaggiamento non installato»: ogni strumento, attrezzatura, meccanismo, apparato, annesso, software o accessorio trasportato dall'operatore di aeromobile a bordo di un aeromobile, senza tuttavia farne parte, che è usato o destinato all'esercizio o al controllo di un aeromobile, contribuisce alla sopravvivenza degli occupanti o potrebbe incidere sull'esercizio in sicurezza degli aeromobili;

30) «aeromobile senza equipaggio»: ogni aeromobile che opera o è progettato per operare autonomamente o essere pilotato a distanza, senza pilota a bordo;

31) «pilota remoto»: persona fisica responsabile della condotta sicura del volo di aeromobili senza equipaggio manovrandone i comandi di volo manualmente, o, se l'aeromobile senza equipaggio è in volo automatico, monitorandone la rotta e continuando a essere in condizioni di intervenire e modificare la rotta in qualsiasi momento;

32) «dispositivo di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio»: ogni strumento, attrezzatura, meccanismo, apparato, annesso, software o accessorio necessario per l'esercizio in sicurezza di un aeromobile senza equipaggio che non è una parte e che non è trasportato a bordo di tale aeromobile senza equipaggio;

▼M3

33) «spazio aereo del cielo unico europeo»: lo spazio aereo sovrastante il territorio cui si applicano i trattati, nonché ogni altro spazio aereo in cui gli Stati membri applicano il regolamento (UE) 2024/2803, in conformità dell'articolo 1, paragrafo 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 agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base dello stesso.

▼B

*Articolo 4*

**Principi delle misure adottate a norma del presente regolamento**

1. Nell'adozione di misure a norma del presente regolamento, la Commissione, l'Agenzia e gli Stati membri:

a) rispecchiano lo stato dell'arte e le migliori prassi 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, la cibersicurezza e gli altri ambiti tecnici della regolamentazione aeronautica;

e) nella misura del possibile, formulano i requisiti e le procedure in una forma che è basata sulle prestazioni e si focalizza sugli obiettivi da raggiungere e nel contempo consente modalità diverse di realizzazione di tali obiettivi basati sulle prestazioni;

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 dei diritti e degli obblighi internazionali dell'Unione e degli Stati membri nell'ambito dell'aviazione civile, compresi quelli ai sensi della convenzione di Chicago.

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, la Commissione, l'Agenzia e gli Stati membri tengono conto, a seconda dell'attività in questione, di quanto segue:

a) se sono trasportate a bordo persone diverse dai membri dell'equipaggio e, in particolare, se tale operazione è aperta al pubblico;

b) la misura in cui terzi o beni a terra possano essere messi in pericolo dall'attività;

c) la complessità, le prestazioni e le caratteristiche operative degli aeromobili interessati;

d) lo scopo del volo, il tipo di aeromobile 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;

▼B

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 e degli Stati membri, 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»).

▼C1

2. Il programma europeo di sicurezza aerea comprende almeno gli elementi relativi alle competenze di gestione della sicurezza nazionale descritti negli standard e nelle pratiche raccomandate internazionali.

▼B

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, in stretta collaborazione con gli Stati membri e le parti interessate come previsto dall'articolo 5, paragrafo 2, secondo comma, elabora, adotta e pubblica il piano europeo per la sicurezza aerea e successivamente lo aggiorna almeno annualmente. 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, in stretta collaborazione con gli Stati membri e le parti interessate come previsto dall'articolo 5, paragrafo 2, secondo comma, documenta i rischi per la sicurezza di cui al paragrafo 1 del presente articolo 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 il livello di prestazione di sicurezza nell'Unione. La Commissione, l'Agenzia e gli Stati membri cooperano per il cui conseguimento di tale livello di prestazione di sicurezza.

▼B

*Articolo 7*

**Programma nazionale di sicurezza**

1. Ogni Stato membro, in consultazione con le parti interessate, istituisce e mantiene attivo un programma nazionale di sicurezza per la gestione della sicurezza dell'aviazione civile in relazione alle attività aeronautiche di sua competenza («programma nazionale di sicurezza»). Il programma è commisurato alle dimensioni e alla complessità di tali attività ed è coerente con il programma europeo di sicurezza aerea.

▼C1

2. Il programma nazionale di sicurezza aerea comprende almeno gli elementi relativi alle competenze di gestione della sicurezza nazionale descritti negli standard e nelle pratiche raccomandate internazionali.

▼B

3. Tenendo conto degli obiettivi di cui all'articolo 1 e del livello di prestazione di sicurezza di cui all'articolo 6, paragrafo 3, il programma nazionale di sicurezza specifica il livello 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 include o è corredato di un piano nazionale per la sicurezza aerea. Sulla base della valutazione delle informazioni pertinenti sulla sicurezza, ogni Stato membro, in consultazione con le parti interessate, 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**

1. Gli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e b), diversi dagli aeromobili senza equipaggio, e i loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati soddisfano i requisiti essenziali di aeronavigabilità di cui all'allegato II del presente regolamento.

▼B

2. ►M4 Per quanto riguarda il rumore e le emissioni, detti aeromobili e i relativi motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati soddisfano i requisiti per la protezione dell'ambiente riportati nell'emendamento 14 del volume I, nell'emendamento 11 del volume II e nell'emendamento 2 del volume III dell'annesso 16 della convenzione di Chicago, tutti quali applicabili al 1° gennaio 2024 ◄

I requisiti essenziali in materia di compatibilità ambientale di cui all'allegato III del presente regolamento si applicano ai prodotti, alle parti e agli equipaggiamenti non installati nella misura in cui le disposizioni della convenzione di Chicago di cui al primo comma del presente paragrafo non prevedano requisiti per la protezione dell'ambiente.

Le organizzazioni coinvolte nella progettazione, produzione o manutenzione dei prodotti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e b), sono conformi al punto 8 dell'allegato III del presente regolamento.

*Articolo 10*

**Conformità**

1. La conformità all'articolo 9 degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), diversi dagli aeromobili senza equipaggio, e dei loro motori, eliche e parti, deve essere garantita a norma degli articoli 11 e 12 e dell'articolo 15, paragrafo 1.

2. La conformità all'articolo 9 degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), punto i), diversi dagli aeromobili senza equipaggio, e dei loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati deve essere garantita a norma degli articoli da 11 a 16.

*Articolo 11*

**Progettazione di prodotti**

La progettazione di un prodotto è soggetta a una certificazione al termine della quale è rilasciato un certificato di omologazione. Anche le modifiche di tale progettazione sono soggette a certificazione in esito alla quale è rilasciato un certificato di approvazione delle modifiche, compresi i certificati di omologazione supplementari. I progetti di riparazione sono soggetti a certificazione in esito alla quale è rilasciata un'approvazione.

Un'approvazione è rilasciata per quanto riguarda i dati di idoneità operativa associati a un progetto di tipo. Tale approvazione è inclusa nel certificato di omologazione o nel certificato ristretto di omologazione di cui all'articolo 18, paragrafo 1, lettera b), a seconda del caso.

Il certificato di omologazione, il certificato di approvazione delle modifiche, l'approvazione dei progetti di riparazione del prodotto e l'approvazione dei dati di idoneità operativa sono rilasciati su richiesta, qualora richiedente abbia dimostrato che la progettazione del prodotto è conforme alla base di certificazione istituita a norma degli atti delegati di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettera b), punti i) e ii), a seconda del caso, e che la progettazione del prodotto non presenta particolarità o caratteristiche che compromettono la sicurezza delle operazioni o non sono compatibili con l'ambiente.

▼B

Il certificato di omologazione, il certificato di approvazione delle modifiche, l'approvazione dei progetti di riparazione e l'approvazione dei dati di idoneità operativa possono essere rilasciati anche senza 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 19, paragrafo 1, lettera k), qualora detta organizzazione abbia stabilito che la progettazione del prodotto è conforme alle condizioni di cui al terzo comma del presente paragrafo.

Non è prescritto un certificato di omologazione 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 di cui all'articolo 19, la progettazione di parti è soggetta a certificazione e ne è 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 degli atti delegati di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettera b), punto iii).

Il certificato può essere rilasciato anche senza 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 19, paragrafo 1, lettera k), qualora detta organizzazione abbia determinato che la progettazione della parte è conforme alla base di certificazione stabilita a norma degli atti delegati di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettera b), punto iii).

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 di cui all'articolo 19, la progettazione di equipaggiamenti non installati è soggetta a certificazione in esito alla quale è rilasciato un certificato.

Tale certificato è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato che la progettazione di equipaggiamenti non installati è conforme alla base di certificazione stabilita a norma degli atti delegati di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettera b), punto iii).

Il certificato può essere rilasciato anche senza 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 19, paragrafo 1, lettera k), qualora detta organizzazione abbia stabilito che la progettazione dell'equipaggiamento non installato è conforme alla base di certificazione stabilita a norma degli atti delegati di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettera b), punto iii).

▼B

*Articolo 14*

**Singoli aeromobili**

1. I singoli aeromobili sono soggetti a certificazione in esito alla quale è rilasciato un certificato di aeronavigabilità e, se previsto dagli atti delegati di cui all'articolo 19, un certificato di rumore.

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.

2. I certificati di cui al paragrafo 1 del presente articolo rimangono validi fino a quando l'aeromobile e i suoi motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati sono sottoposti a manutenzione conformemente agli atti di esecuzione relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità adottate di cui all'articolo 17 e sono in condizioni di funzionamento sicure e compatibili con l'ambiente.

*Articolo 15*

**Organizzazioni**

1. Fatte salve disposizioni diverse stabilite dagli atti delegati di cui all'articolo 19, le organizzazioni responsabili della progettazione e della produzione di prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati sono soggette a certificazione ne è rilasciata un'approvazione. Tale approvazione è rilasciata su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di rispettare le norme stabilite dagli atti delegati di cui all'articolo 19 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 9. Tale approvazione specifica i privilegi concessi all'organizzazione e l'ambito di applicazione dell'approvazione.

2. Un'approvazione è prescritta altresì per quanto riguarda:

a) le organizzazioni responsabili della manutenzione e del mantenimento dell'aeronavigabilità di prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati; e

b) le organizzazioni coinvolte nella formazione del personale responsabile della riammissione in servizio di un prodotto, una parte o un equipaggiamento non installato dopo la manutenzione;

Tuttavia, il primo comma non si applica in situazioni in cui, per effetto dell'adozione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 17, paragrafo 1, lettera b), tenendo conto degli obiettivi e dei principi di cui agli articoli 1 e 4, e in particolare della natura e del rischio dell'attività in questione, tali approvazioni non sono prescritte.

Tali approvazioni di cui al presente paragrafo 1 sono rilasciate su richiesta, qualora il richiedente abbia dimostrato di rispettare gli atti di esecuzione di cui all'articolo 17 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 9.

3. Le approvazioni di cui al paragrafo 2 del presente articolo specificano i privilegi concessi all'organizzazione. Tali approvazioni possono essere modificate con l'aggiunta o la cancellazione di privilegi, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 17, paragrafo 1, lettera b).

▼B

4. Le approvazioni di cui al paragrafo 2 del presente articolo possono essere limitate, sospese o revocate se il titolare non rispetta più le norme e le procedure di rilascio e mantenimento di tale approvazione, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 17, paragrafo 1, lettera b).

5. Quando, per effetto dell'adozione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 17, paragrafo 1, lettera b), tenendo conto degli obiettivi e dei principi di cui agli articoli 1 e 4, e in particolare della natura e del rischio dell'attività in questione, un'approvazione di cui al paragrafo 2 del presente articolo non è prescritta, gli atti di esecuzione di cui all'articolo 17 possono ancora prescrivere che l'organizzazione interessata dichiari di possedere la capacità, e di disporre dei mezzi necessari, per ottemperare agli obblighi associati alle attività svolte in conformità di tali atti di esecuzione.

*Articolo 16*

**Personale**

1. Il personale responsabile della riammissione in servizio di un prodotto, una parte o un equipaggiamento non installato dopo la manutenzione deve essere in possesso di una licenza, ad eccezione delle situazioni in cui, per effetto dell'adozione di atti delegati di cui all'articolo 17, paragrafo 1, lettera d), tenendo conto degli obiettivi e dei principi di cui agli articoli 1 e 4, in particolare della natura e del rischio dell'attività in questione, tale licenza non sia prescritta.

Tale licenza è rilasciata su richiesta, qualora il richiedente abbia dimostrato di rispettare gli atti di esecuzione di cui all'articolo 17 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 9.

2. La licenza di cui al paragrafo 1 del presente articolo specifica i privilegi concessi al personale. La licenza può essere modificata con l'aggiunta o la cancellazione di privilegi, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 17, paragrafo 2, lettera d).

3. La licenza di cui al paragrafo 1 del presente articolo può essere limitata, sospesa o revocata se il titolare non rispetta più le norme e le procedure relative al suo rilascio e mantenimento, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 17, paragrafo 1, lettera d).

*Articolo 17*

**Atti di esecuzione in materia di aeronavigabilità**

1. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme dei requisiti essenziali di cui all'articolo 9 e la conformità agli stessi, per quanto riguarda gli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e b), diversi dagli aeromobili senza equipaggio, e i loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati, la Commissione, in base ai principi di cui all'articolo 4, e al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate relative a:

a) le norme e le procedure di mantenimento dei certificati di cui all'articolo 14 e all'articolo 18, paragrafo 2, primo comma, lettera a);

b) le norme e le procedure di rilascio, mantenimento, modifica, limitazione, sospensione o revoca delle approvazioni di cui all'articolo 15, paragrafo 2, e per le situazioni in cui tali approvazioni non devono essere prescritte;

c) le norme e le procedure per le dichiarazioni di cui all'articolo 15, paragrafo 5, e per le situazioni in cui tali dichiarazioni devono essere prescritte;

▼B

d) le norme e le procedure di rilascio, mantenimento, modifica, limitazione, sospensione o revoca delle licenze di cui all'articolo 16, e per le situazioni in cui tali licenze non devono essere prescritte;

e) i privilegi e le responsabilità dei titolari di approvazioni e licenze rilasciate ai sensi degli articoli 15, paragrafo 2 e 16, e delle organizzazioni che rilasciano dichiarazioni a norma dell'articolo 15, paragrafo 5;

f) le norme e le procedure per la manutenzione di prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati;

g) le norme e le procedure per il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile;

h) 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.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3,

▼C1

2. Nell'adottare tali atti di esecuzione, la Commissione garantisce la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 9 e tiene debitamente conto degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali, in particolare di quelli che figurano negli allegati 1, 6 e 8 della convenzione di Chicago.

▼M2

3. Fatto salvo il paragrafo 2, nell'adottare atti di esecuzione a norma del paragrafo 1 per quanto concerne i sistemi di intelligenza artificiale che sono componenti di sicurezza ai sensi del regolamento (UE) 2024/1689 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), si tiene conto dei requisiti di cui al capo III, sezione 2, di tale regolamento.

▼B

*Articolo 18*

**Deroghe**

1. In deroga agli articoli da 9 a 13, se del caso:

a) se previsto dagli atti delegati di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettera d), punto i), la conformità della progettazione di prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati ai requisiti essenziali applicabili di cui all'articolo 9 può essere valutata senza il rilascio di un certificato. In tal caso, gli atti delegati di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettera j), devono definire le condizioni e le procedure per tale valutazione. Gli atti delegati di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettera d), punto i), potrebbero stabilire che, al fine di garantire la conformità dei progetti ai requisiti essenziali, all'organizzazione responsabile della progettazione e della produzione di tali prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati deve essere consentito di dichiarare la conformità della loro progettazione ai requisiti essenziali e alle specifiche dettagliate stabilite a norma degli atti delegati di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettera i);

([1]) Regolamento(UE) 2024/… del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, che stabilisce regole armonizzate sull'intelligenza artificiale e modifica i regolamenti (CE) n, 300/2008, (UE) n, 167/2013, (UE) n, 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 e (UE) 2019/2144 e le direttive 2014/90/UE, (UE) 2016/797 e (UE) 2020/1828 (regolamento sull'intelligenza artificiale) (GU L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj).

▼B

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. In tal caso, tale certificato è rilasciato su richiesta, qualora il richiedente abbia dimostrato che la progettazione dell'aeromobile è conforme alla base di certificazione stabilita conformemente agli atti delegati di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettera b), punti i) e ii), e che la progettazione dell'aeromobile è adeguata in termini di aeronavigabilità e compatibilità ambientale, alla luce dell'impiego previsto dell'aeromobile.

2. In deroga agli articoli 9, 10 e 14, se del caso:

a) conformemente agli atti delegati di cui all'articolo 19, un certificato ristretto di aeronavigabilità o un certificato di rumore 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 di omologazione ristretto 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 di cui all'articolo 19, un permesso di volo può essere rilasciato per consentire l'esercizio 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 l'aeromobile è in grado di eseguire in sicurezza le normali manovre di volo.

Il permesso di volo può essere rilasciato anche senza richiesta da un'organizzazione riconosciuta a norma dell'articolo 15, cui è stato concesso il privilegio di rilasciare tali permessi di volo conformemente agli atti delegati di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettera k), o all'atto di esecuzione di cui all'articolo 17, paragrafo 1, lettera e), purché detta organizzazione abbia stabilito che l'aeromobile è in grado di eseguire in sicurezza le normali manovre di volo.

Il permesso di volo è soggetto a limitazioni appropriate, previste dagli atti delegati di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettera f), e in particolare alle limitazioni per tutelare la sicurezza di terzi.

*Articolo 19*

**Poteri delegati**

1. Per quanto riguarda gli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e b), diversi dagli aeromobili senza equipaggio, e i loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 128 che stabiliscono norme dettagliate per quanto riguarda:

a) i requisiti dettagliati per la protezione dell'ambiente per i prodotti, le parti e gli equipaggiamenti non installati nelle situazioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, secondo comma;

b) le condizioni in presenza delle quali l'Agenzia stabilisce e notifica al richiedente, conformemente all'articolo 77:

   i) la base di certificazione per l'omologazione applicabile a un prodotto ai fini del certificato di omologazione di cui all'articolo 11 e all'articolo 18, paragrafo 1, lettera b);

▼B

ii) la base di certificazione applicabile a un prodotto ai fini dell'approvazione dei dati di idoneità operativa di cui all'articolo 11, tra cui

— 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, se del caso;

— i dati relativi al tipo di aeromobile rilevanti per l'equipaggio di cabina;

— le specifiche supplementari per garantire la conformità alla sezione III;

iii) la base di certificazione applicabile a una parte o a un equipaggiamento non installato, compresi gli equipaggiamenti e gli strumenti afferenti alla sicurezza di cui all'articolo 30, paragrafo 7, ai fini della certificazione di cui agli articoli 12 e 13;

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, limitazione, sospensione o revoca dei certificati di cui agli articoli 11, 12, 13, e all'articolo 18, paragrafo 1, lettera b), 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 devono essere prescritti o non lo devono essere, o devono essere consentite le dichiarazioni, 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;

e) le condizioni di rilascio, modifica, limitazione, sospensione o revoca di certificati di aeronavigabilità e di certificati di rumore di cui all'articolo 14, paragrafo 1, nonché di certificati ristretti di aeronavigabilità o di certificati ristretti delle emissioni sonore di cui all'articolo 18, paragrafo 2, primo comma, lettera a);

f) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, limitazione, sospensione, revoca e d'uso dei permessi di volo di cui all'articolo 18, paragrafo 2, primo comma, lettera b);

g) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, limitazione, sospensione o revoca delle approvazioni di cui all'articolo 15, paragrafo 1, e 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 devono essere prescritte o non lo devono essere o devono essere consentite le dichiarazioni, a seconda del caso;

h) i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati rilasciati a norma degli articoli 11, 12 e 13, dell'articolo 14, paragrafo 1, dell'articolo 15, paragrafo 1, dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera b), dell'articolo 18, paragrafo 2, e delle organizzazioni che hanno reso dichiarazioni a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a) e della lettera g) del presente paragrafo;

▼B

i) le condizioni per stabilire le specifiche dettagliate applicabili alla progettazione di prodotti, alla progettazione di parti e alla progettazione di equipaggiamenti non installati che sono oggetto di una dichiarazione a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a);

j) le condizioni e le procedure per valutare, in conformità dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), l'aeronavigabilità e la compatibilità ambientale della progettazione di prodotti, della progettazione di parti e della progettazione di equipaggiamenti non installati, senza la necessità di rilasciare un certificato, compresi le condizioni e i limiti operativi;

k) le condizioni alle quali si concede alle organizzazioni, cui è stata rilasciata un'approvazione in conformità dell'articolo 15, paragrafo 1, il privilegio di rilasciare i certificati di cui agli articoli 11, 12, 13 e all'articolo 18, paragrafo 2, primo comma, lettera b);

2. Per quanto riguarda l'aeronavigabilità e la compatibilità ambientale degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e b), diversi dagli aeromobili senza equipaggio, e dei loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità dell'articolo 128, per modificare gli allegato II e III, se necessario per motivi connessi agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici o a 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.

3. Per quanto riguarda la compatibilità ambientale degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a), e b), diversi dagli aeromobili senza equipaggio, e dei loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 128, per modificare i riferimenti alle disposizioni della convenzione di Chicago di cui all'articolo 9, paragrafo 2, primo comma, al fine di aggiornarli alla luce delle successive modifiche di dette disposizioni che entrino in vigore dopo il 4 luglio 2018 e che divengano applicabili in tutti gli Stati membri, nella misura in cui detti adattamenti non comportino un ampliamento dell'ambito d'applicazione del presente regolamento.

▼M2

4. Nell'adottare atti delegati a norma dei paragrafi 1 e 2 per quanto concerne i sistemi di intelligenza artificiale che sono componenti di sicurezza ai sensi del regolamento (UE) 2024/1689, si tiene conto dei requisiti di cui al capo III, sezione 2, di tale regolamento.

▼B

*SEZIONE II*

***Equipaggio***

*Articolo 20*

**Requisiti essenziali**

I piloti e gli equipaggi di cabina coinvolti nell'esercizio di aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), diversi dagli aeromobili senza equipaggio, nonché i dispositivi di addestramento al volo simulato, le persone e le organizzazioni coinvolte nell'addestramento, nei test, nei controlli e nelle valutazioni dell'idoneità medica dei piloti e degli equipaggi devono soddisfare i pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato IV.

▼B

*Articolo 21*

**Piloti**

1. I piloti devono essere in possesso di una licenza di pilota e di una certificazione medica di idoneità per pilota adeguate alle attività da svolgere, ad eccezione delle situazioni in cui, per effetto dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 23, paragrafo 1, lettera c), punto i), tenendo conto degli obiettivi e dei principi di cui agli articoli 1 e 4, e in particolare della natura e del rischio dell'attività in questione, tali licenze o certificati medici non devono essere richiesti.

2. Tale licenza di pilota di cui al paragrafo 1 del presente articolo è rilasciata su richiesta, qualora il richiedente abbia dimostrato di rispettare gli atti di esecuzione adottati conformemente all'articolo 23 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 20.

3. Tale certificazione medica di idoneità del pilota è rilasciata su richiesta, qualora il richiedente abbia dimostrato di rispettare gli atti di esecuzione adottati conformemente all'articolo 23 per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 20.

4. La licenza di pilota e la certificazione medica di idoneità del pilota di cui al paragrafo 1 del presente articolo specificano i privilegi concessi al pilota.

La licenza di pilota e la certificazione medica di idoneità del pilota possono essere modificati con l'aggiunta o la cancellazione di privilegi, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 23, paragrafo 1, lettera c).

5. La licenza di pilota o la certificazione medica di idoneità del pilota di cui al paragrafo 1 del presente articolo possono essere limitati, sospesi o revocati se il titolare non rispetta più le norme e le procedure di rilascio e mantenimento della licenza o della certificazione medica, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 23, paragrafo 1, lettera c).

6. L'addestramento e l'esperienza a bordo di aerei non soggetti al presente regolamento possono essere riconosciuti ai fini del conseguimento della licenza di pilota di cui al paragrafo 1 del presente articolo, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 23 paragrafo 1, lettera c) punto iv).

*Articolo 22*

**Equipaggio di cabina**

1. L'equipaggio di cabina che partecipa a operazioni di trasporto aereo commerciale deve essere in possesso di un attestato.

2. Tenendo conto degli obiettivi e dei principi di cui agli articoli 1 e 4, e in particolare della natura e del rischio dell'attività in questione, anche l'equipaggio di cabina che partecipa a operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale può essere tenuto a possedere un attestato, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 23, paragrafo 2, lettera a).

▼B

3. Tali attestati di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo sono rilasciati su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di rispettare gli atti di esecuzione di cui all'articolo 23 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 20.

4. Gli attestati di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo specificano i privilegi concessi all'equipaggio di cabina. Gli attestati possono essere modificati con l'aggiunta o la cancellazione di privilegi, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 23, paragrafo 2, lettera a).

5. Gli attestati di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo possono essere limitati, sospesi o revocati se il titolare non soddisfa più le norme e le procedure per il rilascio e mantenimento di tale attestato, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 23, paragrafo 2, lettera a).

6. Prima di esercitare i propri privilegi, e successivamente a intervalli regolari, l'equipaggio di cabina è soggetto a una valutazione dell'idoneità medica per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 20 sull'idoneità medica, in conformità delle misure di esecuzione adottate ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 2, lettera b).

*Articolo 23*

**Atti di esecuzione riguardanti piloti ed equipaggio di cabina**

1. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme dei requisiti essenziali di cui all'articolo 20, e la conformità agli stessi, per quanto riguarda i piloti che sono coinvolti nell'esercizio di aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), diversi dagli aeromobili senza equipaggio, la Commissione, in base ai principi di cui all'articolo 4, e al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti:

a) le diverse categorie di licenze di pilota e di certificazioni mediche di idoneità per pilota di cui all'articolo 21, nonché le diverse abilitazioni per tali licenze di pilota, idonei ai diversi tipi di attività esercitate;

b) i privilegi e le responsabilità dei titolari di licenze di pilota, abilitazioni e certificazioni mediche di idoneità del pilota;

c) le norme e le procedure di rilascio, mantenimento, modifica, limitazione, sospensione o revoca di licenze di pilota, abilitazioni e certificazioni mediche di idoneità del pilota, incluse:

   i) le norme e le procedure per le situazioni in cui, tali licenze, abilitazioni e certificazioni mediche non devono essere prescritte;

   ii) le norme e le procedure per convertire le licenze nazionali di pilota e le certificazioni mediche di idoneità del pilota nazionali nelle licenze di pilota e nelle certificazioni mediche di idoneità del pilota di cui all'articolo 21, paragrafo1;

   iii) le norme e le procedure per la conversione di licenze nazionali di ingegnere di volo nelle licenze di pilota di cui all'articolo 21, paragrafo 1;

▼B

iv) le norme e le procedure 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 21, paragrafo 1.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

▼C1

Nell'adottare tali atti di esecuzione, la Commissione garantisce la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 20 del presente regolamento e tiene debitamente conto degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali, in particolare di quelli che figurano nell'allegato 1 della convenzione di Chicago.

▼B

Tali atti di esecuzione comprendono, se del caso, disposizioni per il rilascio di tutti i tipi di licenze e abilitazioni di pilota richieste ai sensi dell'allegato 1 della convenzione di Chicago. Tali atti di esecuzione possono includere inoltre disposizioni per il rilascio di altri tipi di licenze e abilitazioni.

2. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme dei requisiti essenziali di cui all'articolo 20, e la conformità agli stessi, per quanto riguarda l'equipaggio di cabina coinvolto nell'esercizio di aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), diversi dagli aeromobili senza equipaggio, la Commissione, in base ai principi di cui all'articolo 4, e al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti:

a) le norme e le procedure di rilascio, mantenimento, modifica, limitazione, sospensione o revoca degli attestati di equipaggio di cabina e per le situazioni in cui tali attestati devono essere prescritti per l'equipaggio di cabina coinvolto in operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale;

b) le norme e le procedure per la valutazione dell'idoneità medica dell'equipaggio di cabina di cui all'articolo 22;

c) i privilegi e le responsabilità dei titolari di attestati di equipaggio di cabina di cui all'articolo 22.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

*Articolo 24*

**Organizzazioni di addestramento e centri aeromedici**

1. Un'approvazione è prescritta per quanto riguarda i centri aeromedici.

2. Le organizzazioni di addestramento dei piloti e le organizzazioni di addestramento degli equipaggi di cabina devono essere in possesso di un'approvazione, ad eccezione delle situazioni in cui, per effetto dell'adozione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 27, paragrafo 1, lettera a), tenendo conto degli obiettivi e dei principi di cui agli articoli 1 e 4, e in particolare della natura e del rischio dell'attività in questione, tali approvazioni non sono prescritte.

3. Tali approvazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo sono rilasciate su richiesta, qualora il richiedente abbia dimostrato di rispettare gli atti di esecuzione di cui all'articolo 27 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 20.

▼B

4. Le approvazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo specificano i privilegi concessi all'organizzazione. Tali approvazioni possono essere modificate con l'aggiunta o la cancellazione di privilegi, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 27, paragrafo 1, lettera a).

5. Le approvazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo possono essere limitate, sospese o revocate se il titolare non rispetta più le norme e le procedure per il rilascio e il mantenimento di tali approvazioni, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 27, paragrafo 1, lettera a).

6. Quando, per effetto dell'adozione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 27, paragrafo 1, lettera a), tenendo conto degli obiettivi e dei principi di cui agli articoli 1 e 4, e in particolare della natura e del rischio dell'attività in questione, un'approvazione di cui al paragrafo 2 del presente articolo non è prescritta nei confronti di un'organizzazione di addestramento dei piloti o di un'organizzazione di addestramento degli equipaggi di cabina, gli atti di esecuzione di cui all'articolo 27, paragrafo 1, lettera b), possono tuttavia prescrivere che l'organizzazione interessata dichiari di possedere la capacità e di disporre dei mezzi necessari per ottemperare ai suoi obblighi associati alle attività svolte, in conformità di detti atti di esecuzione.

*Articolo 25*

**Dispositivi di addestramento al volo simulato**

1. Per ogni dispositivo di addestramento al volo simulato usato per l'addestramento dei piloti è prescritto un certificato, ad eccezione delle situazioni in cui, per effetto dell'adozione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 27, paragrafo 1, lettera a), tenendo conto degli obiettivi e dei principi di cui agli articoli 1 e 4, e in particolare della natura e del rischio dell'attività in questione, tali certificati non sono prescritti.

2. Tale certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo è rilasciato su richiesta, qualora il richiedente abbia dimostrato che il richiedente e il dispositivo rispettano gli atti di esecuzione di cui all'articolo 27 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 20.

3. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo specifica le funzionalità del dispositivo. Il certificato può essere modificato per tenere conto delle modifiche di tali funzionalità, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 27, paragrafo 1, lettera a).

4. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo può essere limitato, sospeso o revocato se il titolare o il dispositivo non soddisfano più le condizioni di rilascio e mantenimento di tale certificato, in conformità delle misure di esecuzione adottate ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 1, lettera a).

5. Se previsto dagli atti di esecuzione di cui all'articolo 27, all'organizzazione responsabile del funzionamento del dispositivo di addestramento al volo simulato è prescritto di dichiarare la conformità del dispositivo ai requisiti essenziali di cui all'articolo 20 e alle specifiche dettagliate stabilite in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 27, paragrafo 1, lettera b).

▼B

*Articolo 26*

**Istruttori ed esaminatori**

1. Le persone responsabili dell'addestramento al volo, dell'addestramento con simulatori di volo oppure della valutazione delle abilità dei piloti, nonché gli esaminatori aeromedici devono essere in possesso di un certificato, ad eccezione delle situazioni in cui, per effetto dell'adozione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 27, paragrafo 1, lettera a), tenendo conto degli obiettivi e dei principi di cui agli articoli 1 e 4, e in particolare della natura e del rischio dell'attività in questione, tali certificati non sono prescritti.

2. Tenendo conto degli obiettivi e dei principi di cui agli articoli 1 e 4, e in particolare della natura e del rischio dell'attività in questione, alle persone responsabili dell'addestramento degli equipaggi di cabina oppure della valutazione delle abilità dei membri dell'equipaggio di cabina può essere prescritto di essere in possesso di un certificato, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 27, paragrafo 1, lettera a).

3. Tali certificati di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo sono rilasciati su richiesta, qualora il richiedente abbia dimostrato di rispettare gli atti di esecuzione di cui all'articolo 27 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 20.

4. Tali certificati di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo specificano i privilegi concessi.

I certificati possono essere modificati con l'aggiunta o la cancellazione di privilegi, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 27, paragrafo 1, lettera a).

5. Tali certificati di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo possono essere limitati, sospesi o revocati se il titolare non soddisfa più le norme e procedure per il rilascio e il mantenimento di tale certificato, in conformità degli atti di esecuzione di cui dell'articolo 27, paragrafo 1, lettera a).

*Articolo 27*

**Misure di esecuzione per riguardanti formazione, test, controlli e valutazione dell'idoneità sanitaria**

1. Al fine di assicurare l'applicazione uniforme dei requisiti essenziali, e la conformità ad essi, di cui all'articolo 20, per quanto riguarda i dispositivi di addestramento al volo simulato e le persone e le organizzazioni coinvolte nell'addestramento, nei test, nei controlli o nella valutazione dell'idoneità sanitaria di piloti ed equipaggi di cabina, la Commissione, in base ai principi di cui all'articolo 4 e al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti:

a) le norme e le procedure per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca delle approvazioni e dei certificati di cui agli articoli 24, 25 e 26, e per le situazioni in cui tali approvazioni e certificati devono essere prescritti o non devono esserlo;

▼B

b) le norme e le procedure per le dichiarazioni da parte di organizzazioni di addestramento dei piloti e organizzazioni di addestramento degli equipaggi di cabina di cui all'articolo 24, paragrafo 6, e da parte di operatori di dispositivi di addestramento al volo simulato di cui all'articolo 25, paragrafo 5, e per le situazioni in cui tali dichiarazioni sono prescritte;

c) i privilegi e le responsabilità dei titolari di approvazioni e certificati di cui agli articoli 24, 25 e 26 e delle organizzazioni che rilasciano dichiarazioni conformemente all'articolo 24, paragrafo 6, e all'articolo 25, paragrafo 5.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

▼C1

2. Nell'adottare tali atti di esecuzione, la Commissione garantisce la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 20 e tiene debitamente conto degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali, in particolare di quelli che figurano negli allegati 1 e 6 della convenzione di Chicago.

▼M5

3. Fatto salvo il paragrafo 2, nell'adottare atti di esecuzione a norma del paragrafo 1 per quanto concerne i sistemi di intelligenza artificiale (IA) che sono componenti di sicurezza ai sensi del regolamento (UE) 2024/1689 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), si tiene conto dei requisiti di cui al capo III, sezione 2, di tale regolamento.

▼B

*Articolo 28*

**Poteri delegati**

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), diversi dagli aeromobili senza equipaggio, 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 sanitaria dei suddetti piloti ed equipaggi, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 128, per modificare l'allegato IV, se necessario per motivi connessi agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici o a elementi di prova afferenti alla sicurezza relativa all'equipaggio, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1.

2. Le norme di cui al paragrafo 1 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.

([1]) Regolamento (UE) 2024/1689 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, che stabilisce regole armonizzate sull'intelligenza artificiale e modifica i regolamenti (CE) n. 300/2008, (UE) n. 167/2013, (UE) n. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 e (UE) 2019/2144 e le direttive 2014/90/UE, (UE) 2016/797 e (UE) 2020/1828 (regolamento sull'intelligenza artificiale) (GU L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj).

▼B

*SEZIONE III*

***Operazioni di volo***

*Articolo 29*

**Requisiti essenziali**

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

*Articolo 30*

**Operatori di aeromobile**

1. Al fine di garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 29, e tenendo conto degli obiettivi e dei principi di cui agli articoli 1 e 4, e in particolare della natura e del rischio dell'attività in questione, agli operatori di aeromobile stabiliti, residenti o aventi il luogo principale delle attività nel territorio cui si applicano i trattati, può essere prescritto, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 31, paragrafo 1, primo comma, lettere b) e c), di:

a) dichiarare di possedere la capacità e di disporre dei mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati all'esercizio di aeromobili in conformità a tali misure di esecuzione; o

b) essere in possesso di un certificato.

2. Tale certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo è rilasciato su richiesta, qualora il richiedente abbia dimostrato di rispettare gli atti di esecuzione di cui all'articolo 31 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 29.

3. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo specifica i privilegi concessi all'operatore di aeromobile. Il certificato può essere modificato con l'aggiunta o la cancellazione di privilegi, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 31, paragrafo 1, primo comma, lettera b).

4. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo può essere limitato, sospeso o revocato se il titolare non rispetta più le norme e procedure per il rilascio e il mantenimento di tale certificato, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 31, paragrafo 1, primo comma, lettera b).

5. Tenendo conto degli obiettivi e dei principi di cui agli articoli 1 e 4, e in particolare della natura e del rischio dell'attività in questione, agli operatori di aeromobile di cui al paragrafo 1 del presente articolo può essere prescritto, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 31, di:

a) soddisfare requisiti specifici, qualora stipulino accordi di condivisione dei codici (*code sharing*) o di noleggio;

▼B

b) soddisfare requisiti specifici qualora impieghino un aeromobile immatricolato in un paese terzo;

c) definire una lista degli equipaggiamenti minimi (*Minimum Equipment List* – «MEL») o documento equivalente per l'esercizio dell'aeromobile, alle condizioni specificate, con determinati strumenti, equipaggiamenti o funzioni non operativi all'inizio del volo.

6. Gli Stati membri provvedono affinché l'esercizio di aeromobili in entrata, all'interno o in uscita dal territorio cui si applicano i trattati da parte di un operatore di aeromobile stabilito, residente o avente luogo principale delle attività al di fuori di tale territorio ma per il quale gli Stati membri svolgono le funzioni e adempiono gli obblighi dello Stato dell'operatore in applicazione 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.

7. Se previsto dagli atti di esecuzione di cui all'articolo 31, primo comma, lettera g), l'aeromobile è dotato dei necessari equipaggiamenti e strumenti afferenti alla sicurezza, certificati se richiesto dall'atto delegato di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettera b), punto iii), compresi alcuni o tutti tra i seguenti:

a) registratori di volo;

b) meccanismi di monitoraggio della posizione dell'aeromobile;

c) meccanismi per recuperare tempestivamente i dati del registratore di volo nel caso di un aeromobile in difficoltà mediante comunicazioni elettroniche in tempo reale o altre soluzioni tecniche adeguate.

*Articolo 31*

**Atti di esecuzione in materia di operazioni di volo**

1. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme dei requisiti essenziali di cui all'articolo 29, e la conformità agli stessi, per quanto riguarda l'esercizio di aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), diversi dagli aeromobili senza equipaggio, la Commissione, in base ai principi di cui all'articolo 4, e al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti:

a) le norme e le procedure specifiche di esercizio degli aeromobili conformemente ai requisiti essenziali di cui all'articolo 29;

b) le norme e le procedure per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati di cui all'articolo 30, paragrafo 1, lettera b), e per le situazioni in cui tali certificati devono essere prescritti;

c) le norme e le procedure per la dichiarazione da parte degli operatori di aeromobile di cui all'articolo 30, paragrafo 1, lettera a), e per le situazioni in cui tali dichiarazioni devono essere prescritte;

▼B

d) i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati di cui all'articolo 30, paragrafo 1, lettera b), e degli operatori di aeromobile che rilasciano dichiarazioni di cui all'articolo 30, paragrafo 1, lettera a);

e) i requisiti supplementari necessari per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 29, applicabili agli operatori di aeromobile stabiliti, residenti o aventi il luogo principale delle attività nel territorio cui si applicano i trattati, qualora tali operatori stipulino accordi di condivisione dei codici o di noleggio o impieghino un aeromobile immatricolato in un paese terzo;

f) le norme e le procedure concernenti gli operatori di aeromobile di cui all'articolo 30, paragrafo 1, riguardo alla definizione di una MEL o di un documento equivalente, e per le situazioni in cui essa è prescritta.

g) le norme e le procedure in conformità delle quali un aeromobile deve essere dotato dei necessari equipaggiamenti e strumenti afferenti alla sicurezza, compresi i registratori di volo e/o i meccanismi di cui all'articolo 30, paragrafo 7, nonché le norme e procedure per la conservazione, la protezione, l'utilizzo e, se del caso, la trasmissione sicura dei dati pertinenti.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

▼C1

2. Nell'adottare tali atti di esecuzione, la Commissione garantisce la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 29 del presente regolamento e tiene debitamente conto degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali, in particolare di quelli che figurano nell'allegato 6 della convenzione di Chicago.

▼M5

3. Fatto salvo il paragrafo 2, nell'adottare atti di esecuzione a norma del paragrafo 1 per quanto concerne i sistemi di IA che sono componenti di sicurezza ai sensi del regolamento (UE) 2024/1689, si tiene conto dei requisiti di cui al capo III, sezione 2, di tale regolamento.

▼B

*Articolo 32*

**Poteri delegati**

1. Per quanto riguarda l'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), diversi dagli aeromobili senza equipaggio, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità dell'articolo 128, che stabiliscano norme dettagliate riguardanti:

a) le condizioni che devono soddisfare gli operatori di cui all'articolo 30, paragrafo 1, 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;

▼B

b) le condizioni e le procedure necessarie per assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 29, 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 76, paragrafo 7.

2. Per quanto riguarda l'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), diversi dagli aeromobili senza equipaggio, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 128, per modificare l'allegato V e, se del caso, gli allegati VII e VIII, se necessario per motivi connessi agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici o a elementi di prova afferenti alla sicurezza relativa alle operazioni di volo, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1.

▼M5

3. Nell'adottare atti delegati a norma del paragrafo 1 per quanto concerne i sistemi di IA che sono componenti di sicurezza ai sensi del regolamento (UE) 2024/1689, si tiene conto dei requisiti di cui al capo III, sezione 2, di tale regolamento.

▼B

*SEZIONE IV*

***Aeroporti***

*Articolo 33*

**Requisiti essenziali**

Gli aeroporti, gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza, la gestione degli aeroporti e la fornitura di servizi di assistenza a terra e di AMS negli aeroporti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera e), devono soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato VII e, se del caso, all'allegato VIII.

*Articolo 34*

**Certificazione dell'aeroporto**

1. Gli aeroporti devono essere dotati di un certificato. Tale certificato riguarda l'aeroporto e gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza, a meno che questi ultimi siano coperti dalla dichiarazione o dal certificato di cui all'articolo 35, paragrafo 1, lettere a) e b), rispettivamente.

2. Tale certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo è rilasciato su richiesta, qualora il richiedente abbia dimostrato che l'aeroporto:

a) è conforme agli atti di esecuzione di cui all'articolo 36, e alla base di certificazione degli aeroporti di cui al paragrafo 5 del presente articolo; e

b) non presenta particolarità o caratteristiche che compromettono la sicurezza dell'esercizio.

▼B

3. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo può essere modificato al fine di includere le modifiche dell'aeroporto o degli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza, in conformità degli atti di esecuzione adottate di cui all'articolo 36, paragrafo 1, lettera c).

4. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo può essere limitato, sospeso o revocato se l'aeroporto o gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza non sono più conformi alle norme e alle procedure per il rilascio e il mantenimento di tale certificato, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 36, paragrafo 1, lettera c).

5. La base di certificazione di un aeroporto è costituita dagli elementi seguenti:

a) le specifiche di certificazione applicabili al tipo di aeroporto;

b) le disposizioni delle specifiche di certificazione applicabili 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 nell'esercizio rendono una delle specifiche di certificazione di cui alla lettera a) del presente paragrafo inadeguata o inappropriata ad assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 33.

*Articolo 35*

**Equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza**

1. Tenendo conto degli obiettivi e dei principi di cui agli articoli 1 e 4, e in particolare della natura e del rischio dell'attività in questione, gli atti di esecuzione di cui all'articolo 36 possono prescrivere alle organizzazioni coinvolte nella progettazione, produzione e manutenzione di equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza utilizzati o destinati a essere utilizzati in aeroporti disciplinati dal presente regolamento, di:

a) dichiarare che tali equipaggiamenti sono conformi alle specifiche dettagliate stabilite a norma degli atti di esecuzione di cui all'articolo 36; o

b) essere in possesso di un certificato relativo a tali equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza.

2. Il certificato di cui al paragrafo 1, lettera b), del presente articolo è rilasciato su richiesta, qualora il richiedente abbia dimostrato che l'equipaggiamento è conforme alle specifiche dettagliate stabilite a norma degli atti di esecuzione di cui all'articolo 36 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 33.

3. Il certificato di cui al paragrafo 1, lettera b), del presente articolo specifica le funzionalità dell'equipaggiamento. Tale certificato può essere modificato per tenere conto delle modifiche di tali funzionalità, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 36, paragrafo 1, lettera d).

▼B

4. Il certificato di cui al paragrafo 1, lettera b), del presente articolo può essere limitato, sospeso o revocato se l'equipaggiamento non è più conforme alle norme e procedure per il rilascio e il mantenimento di tale certificato, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 36, paragrafo 1, lettera d).

*Articolo 36*

**Misure di esecuzione riguardanti aeroporti e equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza**

1. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme dei requisiti essenziali di cui all'articolo 33, e la conformità agli stessi, per gli aeroporti e equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza, la Commissione, in base ai principi di cui all'articolo 4, e al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione disposizioni dettagliate riguardanti:

a) le norme e le procedure per stabilire e notificare al richiedente, sulla base dell'articolo 34, paragrafo 5, la base di certificazione applicabile ad un aeroporto ai fini della certificazione, conformemente all'articolo 34, paragrafo 1;

b) le norme e le procedure per stabilire e notificare al richiedente le specifiche dettagliate applicabili agli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza ai fini della certificazione, conformemente all'articolo 35, paragrafo 1;

c) le norme e le procedure per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati per l'aeroporto di cui all'articolo 34, compresi i limiti operativi legati alla progettazione specifica dell'aeroporto;

d) le norme e le procedure per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati per gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza di cui all'articolo 35, paragrafo 1, e per le situazioni in cui tali certificati devono essere prescritti;

e) le norme e le procedure per stabilire le specifiche dettagliate applicabili agli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza che sono oggetto di una dichiarazione a norma dell'articolo 35, paragrafo 1;

f) le norme e le procedure per la dichiarazione in conformità dell'articolo 35, paragrafo 1, in relazione agli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza, e per le situazioni in cui tali dichiarazioni devono essere prescritte;

g) i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati di cui all'articolo 34 e all'articolo 35, paragrafo 1, e delle organizzazioni che rendono dichiarazioni conformemente all'articolo 35, paragrafo 1;

h) le norme e le procedure per il riconoscimento e la conversione dei certificati nazionali degli aeroporti, rilasciati sulla base del diritto nazionale, nei certificati degli aeroporti di cui all'articolo 34 del presente regolamento, comprese le misure già autorizzate dagli Stati membri interessati sulla base delle differenze notificate rispetto all'allegato 14 della convenzione di Chicago.

▼B

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

▼C1

2. Nell'adottare tali atti di esecuzione, la Commissione garantisce la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 33 del presente regolamento e tiene debitamente conto degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali, in particolare di quelli che figurano nell'allegato 14 della convenzione di Chicago.

▼M5

3. Fatto salvo il paragrafo 2, nell'adottare atti di esecuzione a norma del paragrafo 1 per quanto concerne i sistemi di IA che sono componenti di sicurezza ai sensi del regolamento (UE) 2024/1689, si tiene conto dei requisiti di cui al capo III, sezione 2, di tale regolamento.

▼B

*Articolo 37*

**Organizzazioni**

1. Le organizzazioni responsabili per la gestione di aeroporti sono soggette a certificazione in esito alla quale è rilasciato un certificato. Tale certificato è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di rispettare gli atti delegati di cui all'articolo 39 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 33.

Il certificato specifica i privilegi concessi all'organizzazione certificata e l'ambito d'applicazione del certificato.

2. Le organizzazioni responsabili della fornitura di servizi di assistenza a terra e degli AMS negli aeroporti soggetti al presente regolamento dichiarano di possedere la capacità e di disporre dei mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai servizi forniti in conformità dei requisiti essenziali di cui all'articolo 33.

*Articolo 38*

**Protezione delle aree adiacenti all'aeroporto**

1. Gli Stati membri adottano 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 37, paragrafo 1, vigilano sulle attività e sugli sviluppi che possano comportare rischi inaccettabili per la sicurezza dell'aviazione nelle aree adiacenti all'aeroporto della cui gestione sono responsabili. Esse adottano i provvedimenti necessari per attenuare i rischi che rientrano nell'ambito del loro controllo e, in caso contrario, notificano tali rischi alle autorità competenti dello Stato membro in cui è ubicato l'aeroporto.

▼B

3. Al fine di assicurare l'applicazione uniforme del presente articolo, la Commissione adotta, in base ai principi di cui all'articolo 4 e al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

*Articolo 39*

**Poteri delegati**

1. Relativamente alla gestione degli aeroporti e alla fornitura di servizi di assistenza a terra e degli AMS, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 128 per definire norme dettagliate riguardanti:

a) le condizioni specifiche per la gestione di aeroporti conformemente ai requisiti essenziali di cui all'articolo 33;

b) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, limitazione, sospensione o revoca dei certificati di cui all'articolo 37, paragrafo 1;

c) i privilegi e le responsabilità dei titolari dei certificati di cui all'articolo 37, paragrafo 1;

d) le condizioni e le procedure per le dichiarazioni da parte delle organizzazioni che forniscono servizi di assistenza a terra e di quelle che forniscono AMS conformemente all'articolo 37, paragrafo 2, incluso il riconoscimento da parte degli operatori, senza ulteriore verifica, di dette dichiarazioni;

e) i privilegi e le responsabilità delle organizzazioni che forniscono servizi di assistenza a terra e di quelle che forniscono AMS conformemente all'articolo 37, paragrafo 2.

2. Per quanto riguarda gli aeroporti, gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza, la gestione degli aeroporti e i servizi di assistenza a terra e gli AMS, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 128, per modificare l'allegato VII e, se del caso, l'allegato VIII, se necessario per motivi connessi agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici o a elementi di prova afferenti alla sicurezza relativa agli aeroporti, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi di cui i all'articolo 1.

▼M5

3. Nell'adottare atti delegati a norma del paragrafo 1 per quanto concerne i sistemi di IA che sono componenti di sicurezza ai sensi del regolamento (UE) 2024/1689, si tiene conto dei requisiti di cui al capo III, sezione 2, di tale regolamento.

▼B

*SEZIONE V*

***ATM/ANS***

*Articolo 40*

**Requisiti essenziali**

1. La fornitura di ATM/ANS di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera g), deve essere conforme ai requisiti essenziali di cui all'allegato VIII e, se del caso, all'allegato VII.

▼B

2. Gli aeromobili impiegati nello spazio aereo del cielo unico europeo, salvo quelli impegnati nelle attività di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera a), devono essere conformi ai requisiti essenziali di cui all'allegato VIII, punto 1.

*Articolo 41*

**Fornitori di ATM/ANS**

1. I fornitori di ATM/ANS devono essere in possesso di un certificato.

2. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo è rilasciato su richiesta, qualora il richiedente abbia dimostrato di rispettare gli atti di esecuzione di cui all'articolo 43 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 40.

3. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo specifica i privilegi concessi. Il certificato può essere modificato con l'aggiunta o la cancellazione di privilegi, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 43, paragrafo 1, primo comma, lettera b).

▼M3

3 bis. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo può essere soggetto a condizioni obiettivamente giustificate, non discriminatorie, proporzionate e trasparenti. Tali condizioni supplementari possono eventualmente riguardare:

a) vincoli o restrizioni di prestazioni di servizi diverse da quelle concernenti la fornitura di servizi di navigazione aerea;

b) contratti, accordi o altre intese tra il fornitore di ATM/ANS e un terzo, che riguardano i servizi;

c) la fornitura delle informazioni ragionevolmente necessarie per verificare i requisiti del certificato di cui al presente articolo; e

d) ogni altra condizione legale non specifica dei servizi di navigazione aerea, come le condizioni relative alla sospensione o alla revoca del certificato.

▼B

4. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo può essere limitato, sospeso o revocato se il titolare non soddisfa più le norme e le procedure per il rilascio e il mantenimento di tale certificato, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 43, paragrafo 1, primo comma, lettera b).

5. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, conformemente agli atti di esecuzione di cui all'articolo 43, gli Stati membri possono decidere che ai fornitori di servizi di informazione di volo sia consentito dichiarare di possedere la capacità e di disporre dei mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai servizi forniti in conformità dei requisiti essenziali di cui all'articolo 40. In tal caso, lo Stato membro interessato informa la Commissione, l'Agenzia e gli altri Stati membri della sua decisione.

6. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono concedere ai fornitori di ATM/ANS esenzioni dall'obbligo di essere in possesso di un certificato, qualora siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:

a) il luogo principale delle attività del fornitore è ubicato al di fuori dei territori per i quali gli Stati membri sono competenti ai sensi della convenzione di Chicago;

▼B

b) la fornitura di ATM/ANS da parte di tale fornitore riguarda traffico aereo di scarso volume in una parte limitata dello spazio aereo di cui lo Stato membro che concede l'esenzione è competente e tale parte dello spazio aereo confina con lo spazio aereo di competenza di un paese terzo;

c) il fornitore deve dimostrare che il rispetto delle norme di cui al paragrafo 1 comporterebbe uno sforzo sproporzionato da parte sua alla luce della natura e del rischio della particolare attività che esso svolge all'interno di tale spazio aereo;

▼C1

d) lo Stato membro interessato ha stabilito norme e procedure applicabili alla fornitura di ATM/ANS da parte del fornitore che assicura, in conformità degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali e tenendo conto delle specifiche circostanze del caso in questione, un livello accettabile di sicurezza e la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 40, e ha stabilito mezzi e modalità appropriati ed efficaci per la sorveglianza e l'applicazione delle norme al fine di garantire il rispetto di tali norme e procedure;

▼B

e) l'ambito d'applicazione dell'esenzione è chiaramente definito e l'esenzione resta limitata a quanto strettamente necessario; qualora la sua durata superi i 5 anni, l'esenzione è soggetta a riesame periodico ad intervalli appropriati; ed è applicata in modo non discriminatorio.

Qualora uno Stato membro intenda concedere una siffatta esenzione, esso notifica alla Commissione e all'Agenzia la sua intenzione, fornendo tutte le informazioni pertinenti.

Previa consultazione dell'Agenzia, la Commissione adotta atti di esecuzione contenenti la sua decisione in merito al fatto se le condizioni di cui al primo comma del presente paragrafo siano soddisfatte. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura consultiva cui all'articolo 127, paragrafo 2. Tali atti di esecuzione sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e sono inclusi dall'Agenzia nel repertorio di cui all'articolo 74.

Lo Stato membro interessato concede l'esenzione se gli atti di esecuzione di cui al terzo comma contengono una decisione positiva della Commissione. Revoca l'esenzione qualora venga a conoscenza, in particolare attraverso il riesame periodico di cui alla lettera e), che le condizioni di cui al primo comma non sono più soddisfatte. Esso informa la Commissione e l'Agenzia senza ritardo della concessione di un'esenzione e, se del caso, dei risultati dei suddetti riesami e di qualsiasi revoca.

*Articolo 42*

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

1. Tenendo conto degli obiettivi e dei principi di cui agli articoli 1 e 4, e in particolare della natura e del rischio dell'attività in questione, alle organizzazioni coinvolte nella progettazione, produzione o manutenzione di sistemi ATM/ANS e di componenti ATM/ANS può essere prescritto, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 43, di:

a) dichiarare di possedere la capacità e di disporre dei mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati alle attività svolte in conformità di tali atti di esecuzione; o

b) essere in possesso di un certificato.

▼B

2. Il certificato di cui al paragrafo 1, lettera b) del presente articolo è rilasciato su richiesta, qualora il richiedente abbia dimostrato di rispettare le norme stabilite dagli atti di esecuzione di cui all'articolo 43 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 40.

3. Il certificato di cui al paragrafo 1, lettera b) del presente articolo specifica i privilegi concessi. Il certificato può essere modificato con l'aggiunta o la cancellazione di privilegi, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 43, paragrafo 1, primo comma, lettera b).

4. Il certificato di cui al paragrafo 1, lettera b) del presente articolo può essere limitato, sospeso o revocato se il titolare non è più conforme alle norme e le procedure per il rilascio e il mantenimento di tale certificato, in conformità delle misure di esecuzione adottate ai sensi dell'articolo 43, paragrafo 1, primo comma, lettera b).

▼M3

*Articolo 43*

**Misure di esecuzione riguardanti i fornitori di ATM/ANS e le organizzazioni coinvolte nella progettazione, produzione o manutenzione di sistemi ATM/ANS e di componenti ATM/ANS**

1. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme dei requisiti essenziali di cui all'articolo 40, e la conformità agli stessi, per quanto riguarda la fornitura di ATM/ANS di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera g), la Commissione, in base ai principi di cui all'articolo 4 e al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti:

a) le norme e le procedure specifiche per la fornitura di ATM/ANS conformemente ai requisiti essenziali di cui all'articolo 40, comprese l'istituzione e l'attuazione del piano di contingenza in conformità dell'allegato VIII, punto 5.1., lettera f);

b) le norme e le procedure per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati di cui all'articolo 41, paragrafo 1;

b ter) le condizioni di cui all'articolo 41, paragrafo 3 *bis*;

c) le norme e le procedure per le dichiarazioni dei fornitori di servizi di informazione di volo di cui all'articolo 41, paragrafo 5, e per le situazioni in cui tali dichiarazioni devono essere consentite;

d) le norme e le procedure per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati di cui all'articolo 42, paragrafo 1, lettera b), e per le situazioni in cui tali certificati devono essere prescritti;

e) le norme e le procedure per le dichiarazioni delle organizzazioni di cui all'articolo 42, paragrafo 1, lettera a), e per le situazioni in cui tali dichiarazioni devono essere prescritte;

f) i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati di cui all'articolo 41, paragrafo 1, e all'articolo 42, paragrafo 1, lettera b), e delle organizzazioni che rendono dichiarazioni conformemente all'articolo 41, paragrafo 5, e all'articolo 42, paragrafo 1, lettera a).

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

▼M3

2. Le norme di cui al paragrafo 1 tengono debitamente conto del piano generale ATM europeo.

3. Nell'adottare tali atti di esecuzione, la Commissione garantisce la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 40 del presente regolamento e tiene debitamente conto degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali, in particolare di quelle che figurano negli allegati da 2 a 4, 10, 11 e 15 della convenzione di Chicago.

▼M2

4. Nell'adottare atti di esecuzione a norma del paragrafo 1 per quanto concerne i sistemi di intelligenza artificiale che sono componenti di sicurezza ai sensi del regolamento (UE) 2024/1689, si tiene conto dei requisiti di cui al capo III, sezione 2, di tale regolamento.

▼B

*Articolo 44*

**Atti di esecuzione riguardanti l'uso dello spazio aereo e la progettazione delle strutture dello spazio aereo**

1. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme dei requisiti essenziali di cui all'articolo 40, e la conformità agli stessi, per quanto riguarda la fornitura di ATM/ANS di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera g), e la progettazione della struttura dello spazio aereo, la Commissione, in base ai principi di cui all'articolo 4 e al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti:

a) le regole operative relative all'uso dello spazio aereo, degli impianti di bordo e dei sistemi ATM/ANS e dei componenti ATM/ANS necessari per l'utilizzo dello spazio aereo;

b) le norme e le procedure per la progettazione della struttura dello spazio aereo al fine di assicurare la conformità all'articolo 46.

Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

2. Le norme di cui al paragrafo 1 tengono debitamente conto del piano generale ATM.

▼C1

3. Nell'adottare tali atti di esecuzione, la Commissione garantisce la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 40 del presente regolamento e tiene debitamente conto degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali, in particolare di quelli di cui agli allegati 2, 3, 10, 11, e 15 della convenzione di Chicago.

▼B

*Articolo 45*

**Sistemi ATM/ANS e componenti ATM/ANS**

1. Se previsto dagli atti delegati di cui all'articolo 47, i fornitori di ATM/ANS di cui all'articolo 41 sono tenuti a dichiarare che i sistemi ATM/ANS e i componenti ATM/ANS destinati a essere messi in servizio da tali fornitori di servizi sono conformi alle specifiche dettagliate stabilite a norma degli atti delegati di cui all'articolo 47 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 40.

2. Se previsto dagli atti delegati di cui all'articolo 47, i sistemi ATM/ANS e i componenti ATM/ANS sono soggetti a certificazione in esito alla quale è rilasciato un certificato.

▼B

Tale certificato è rilasciato su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato che tali sistemi e componenti sono conformi alle specifiche dettagliate stabilite a norma degli atti delegati di cui all'articolo 47 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 40.

In deroga al primo comma, qualora sia previsto dagli atti delegati di cui all'articolo 47, all'organizzazione coinvolta nella progettazione, produzione o manutenzione di sistemi ATM/ANS e di componenti ATM/ANS è consentito dichiarare che tali sistemi e componenti sono conformi alle specifiche dettagliate stabilite a norma degli atti delegati di cui all'articolo 47 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 40 e che sono idonei all'uso.

*Articolo 46*

**Progettazione della struttura dello spazio aereo**

Gli Stati membri garantiscono che la struttura dello spazio aereo sia progettata in modo adeguato, esaminata e convalidata prima di essere attivata e utilizzata dagli aeromobili, in conformità delle norme dettagliate adottate dalla Commissione conformemente all'articolo 44, paragrafo 1, lettera b).

*Articolo 47*

**Poteri delegati**

1. Per quanto riguarda i sistemi ATM/ANS e i componenti ATM/ANS, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 128, che stabiliscano norme dettagliate riguardanti:

a) le condizioni per stabilire e notificare a un richiedente le specifiche dettagliate applicabili ai sistemi ATM/ANS e ai componenti ATM/ANS ai fini della certificazione, conformemente all'articolo 45, paragrafo 2;

b) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati di cui all'articolo 45, paragrafo 2, e 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 devono essere prescritti o devono essere consentite dichiarazioni, a seconda del caso;

c) i privilegi e le responsabilità dei titolari dei certificati di cui all'articolo 45, paragrafo 2;

d) i privilegi e le responsabilità delle organizzazioni che rendono dichiarazioni conformemente all'articolo 45, paragrafi 1 e 2;

e) le condizioni e le procedure per le dichiarazioni dei fornitori di ATM/ANS, conformemente all'articolo 45, paragrafo 1, e 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 devono essere prescritte;

f) le condizioni per stabilire le specifiche dettagliate applicabili ai sistemi ATM/ANS ai e componenti ATM/ANS che sono oggetto di una dichiarazione a norma dell'articolo 45, paragrafi 1 e 2.

▼B

2. Per quanto riguarda la fornitura di ATM/ANS, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 128, per modificare l'allegato VIII e, se del caso, l'allegato VII, se necessario per motivi connessi agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici o a elementi di prova afferenti alla sicurezza relativa agli ATM/ANS, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1.

▼M2

3. Nell'adottare atti delegati a norma dei paragrafi 1 e 2 per quanto concerne i sistemi di intelligenza artificiale che sono componenti di sicurezza ai sensi del regolamento (UE) 2024/1689, si tiene conto dei requisiti di cui al capo III, sezione 2, di tale regolamento.

▼B

*SEZIONE VI*

***Controllori del traffico aereo***

*Articolo 48*

**Requisiti essenziali**

I controllori del traffico aereo coinvolti nella fornitura di ATM/ANS di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera g), nonché le persone, le organizzazioni e i dispositivi di addestramento coinvolti nella formazione, nei test, nei controlli o nella valutazione dell'idoneità medica di tali controllori del traffico aereo, devono soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato VIII.

*Articolo 49*

**Controllori del traffico aereo**

1. I controllori del traffico aereo devono essere in possesso di una licenza di controllore del traffico aereo e di una certificazione medica di idoneità per controllore del traffico aereo appropriate per le attività da svolgere.

2. La licenza di controllore del traffico areo di cui al paragrafo 1 del presente articolo è rilasciata su richiesta, qualora il richiedente della licenza abbia dimostrato di rispettare gli atti di esecuzione di cui all'articolo 50 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 48.

3. La certificazione medica di idoneità per controllore del traffico aereo di cui al paragrafo 1 del presente articolo è rilasciata su richiesta, quando il controllore del traffico aereo abbia dimostrato di rispettare gli atti di esecuzione di cui all'articolo 50 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 48.

4. La licenza di controllore del traffico aereo e la certificazione medica di idoneità di cui al paragrafo 1 del presente articolo per controllore del traffico aereo specificano i privilegi concessi al controllore del traffico aereo. La licenza di controllore del traffico aereo e la certificazione medica di idoneità per controllore del traffico aereo possono essere modificati con l'aggiunta o la cancellazione di privilegi, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 50, paragrafo 1, primo comma, lettera c).

5. La licenza di controllore del traffico aereo e la certificazione medica di idoneità per controllore del traffico aereo di cui al paragrafo 1 del presente articolo possono essere limitati, sospesi o revocati se il titolare non rispetta più le norme e le procedure per il rilascio e il mantenimento di tale licenza, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 50, paragrafo 1, primo comma, lettera c).

▼B

*Articolo 50*

**Misure di esecuzione riguardanti i controllori del traffico aereo**

1. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme dei requisiti essenziali di cui all'articolo 48, e la conformità agli stessi, per quanto riguarda i controllori del traffico aereo, la Commissione, in base ai principi di cui all'articolo 4 e al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti:

a) le varie categorie, abilitazioni e specializzazioni delle licenze di controllore del traffico aereo di cui all'articolo 49;

b) i privilegi e le responsabilità dei titolari delle licenze di controllore del traffico aereo, delle abilitazioni e delle specializzazioni delle licenze e dei certificati medici di cui all'articolo 49;

c) le norme e le procedure per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca delle licenze, delle abilitazioni e delle specializzazioni delle licenze di controllore del traffico aereo e dei certificati medici di cui all'articolo 49, comprese le norme e le procedure per la conversione delle licenze nazionali di controllore del traffico aereo e dei certificati medici nazionali nelle licenze di controllore del traffico aereo e nei certificati medici di cui all'articolo 49;

d) le norme e le procedure per quanto riguarda i controllori del traffico aereo in merito ai requisiti relativi ai limiti dei tempi di servizio e ai tempi di riposo; tali norme e procedure devono assicurare un elevato livello di sicurezza proteggendo dagli effetti della fatica e, al contempo, consentendo un'adeguata flessibilità di programmazione.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

▼C1

2. Nell’adottare tali atti di esecuzione, la Commissione garantisce la conformità ai requisiti essenziali di cui all’articolo 48 del presente regolamento e tiene debitamente conto degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali, in particolare di quelli di cui all’allegato 1 della convenzione di Chicago.

▼M5

3. Fatto salvo il paragrafo 2, nell'adottare atti di esecuzione a norma del paragrafo 1 per quanto concerne i sistemi di IA che sono componenti di sicurezza ai sensi del regolamento (UE) 2024/1689, si tiene conto dei requisiti di cui al capo III, sezione 2, di tale regolamento.

▼B

*Articolo 51*

**Organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo e centri aeromedici**

1. Per le organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo e i centri aeromedici è prescritta un'approvazione.

2. L'approvazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo è rilasciata su richiesta, qualora il richiedente abbia dimostrato di rispettare gli atti di esecuzione di cui all'articolo 53 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 48.

▼B

3. L'approvazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo specifica i privilegi concessi all'organizzazione. L'approvazione può essere modificata con l'aggiunta o la cancellazione di privilegi, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 53, paragrafo 1, primo comma, lettera a).

4. L'approvazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo può essere limitata, sospesa o revocata se il titolare non rispetta più le norme e le procedure di rilascio e mantenimento di tale approvazione, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 53, paragrafo 1, primo comma, lettera a).

*Articolo 52*

**Istruttori, valutatori ed esaminatori aeromedici**

1. Le persone incaricate di impartire l'addestramento pratico, di valutare le competenze pratiche dei controllori del traffico aereo e gli esaminatori aeromedici devono essere in possesso di un certificato.

2. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo è rilasciato su richiesta qualora il richiedente abbia dimostrato di rispettare le misure di esecuzione adottate conformemente all'articolo 53 adottati per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 48.

3. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo specifica i privilegi concessi. Il certificato può essere modificato con l'aggiunta o la cancellazione di privilegi, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 53, paragrafo 1 primo comma, lettera a).

4. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo può essere limitato, sospeso o revocato se il titolare non rispetta più le norme e le procedure per il i rilascio e il mantenimento di tale certificato, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 53, paragrafo 1, primo comma, lettera a).

*Articolo 53*

**Atti di esecuzione riguardanti formazione, test, controlli e valutazione dell'idoneità sanitaria**

1. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme dei requisiti essenziali di cui all'articolo 48, e la conformità agli stessi, per quanto riguarda le persone e le organizzazioni coinvolte nella formazione, nei test, nei controlli e nella valutazione dell'idoneità sanitaria dei controllori del traffico aereo, la Commissione, in base ai principi di cui all'articolo 4 e al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti:

a) le norme e le procedure per il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca delle approvazioni e dei certificati di cui agli articoli 51 e 52;

b) i privilegi e le responsabilità dei titolari delle approvazioni e dei certificati di cui agli articoli 51 e 52.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

▼C1

2. Nell'adottare tali atti di esecuzione, la Commissione garantisce la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 48 del presente regolamento e tiene debitamente conto degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali, in particolare di quelli di cui all'allegato 1 della convenzione di Chicago.

▼M5

3. Fatto salvo il paragrafo 2, nell'adottare atti di esecuzione a norma del paragrafo 1 per quanto concerne i sistemi di IA che sono componenti di sicurezza ai sensi del regolamento (UE) 2024/1689, si tiene conto dei requisiti di cui al capo III, sezione 2, di tale regolamento.

▼B

*Articolo 54*

**Poteri delegati**

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 dei dispositivi di addestramento, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 128, per modificare l'allegato VIII, se necessario per motivi connessi agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici o a elementi di prova afferenti alla sicurezza relativa alle organizzazioni di addestramento e ai controllori del traffico aereo, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1.

*SEZIONE VII*

***Aeromobili senza equipaggio***

*Articolo 55*

**Requisiti essenziali degli aeromobili senza equipaggio**

Relativamente agli aeromobili senza equipaggio, le attività, di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e b), di progettazione, produzione, manutenzione ed esercizio di aeromobili, dei loro motori, eliche, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivi di controllo remoto, nonché il personale, compresi i piloti remoti, e le organizzazioni coinvolte in dette attività, devono soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato IX, e, se previsto dagli atti delegati di cui all'articolo 58 e dagli atti di esecuzione di cui all'articolo 57, i requisiti essenziali di cui agli allegati II, IV e V.

*Articolo 56*

**Conformità degli aeromobili senza equipaggio**

1. Tenendo conto degli obiettivi e dei principi di cui agli articoli 1 e 4, e in particolare della natura e del rischio dell'attività in questione, delle caratteristiche operative degli aeromobili senza equipaggio interessati e delle caratteristiche dell'area operativa, un certificato può essere prescritto per la progettazione, la produzione, il mantenimento e l'esercizio di aeromobili senza equipaggio e dei loro motori, eliche, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivi di controllo remoto, nonché per il personale, compresi i piloti remoti, e le organizzazioni coinvolte in dette attività, in conformità degli atti delegati di cui all'articolo 58 e degli atti di esecuzione di cui all'articolo 57.

▼B

2. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo è rilasciato su richiesta, qualora il richiedente abbia dimostrato di rispettare gli atti delegati di cui all'articolo 58 e gli atti di esecuzione di cui all'articolo 57.

3. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo specifica le limitazioni afferenti alla sicurezza, le condizioni operative e i privilegi. Il certificato può essere modificato con l'aggiunta o la cancellazione di limitazioni, condizioni e privilegi, in conformità degli atti delegati di cui all'articolo 58 e degli atti di esecuzione di cui all'articolo 57.

4. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo può essere limitato, sospeso o revocato se il titolare non rispetta più le condizioni, le norme e le procedure di rilascio o mantenimento di tale certificato, in conformità degli atti delegati di cui all'articolo 58 e degli atti di esecuzione di cui all'articolo 57.

5. Tenendo conto degli obiettivi e dei principi di cui agli articoli 1 e 4, e in particolare della natura e del rischio dell'attività in questione, delle caratteristiche operative dell'aeromobile senza equipaggio interessato e delle caratteristiche dell'area operativa, gli atti delegati di cui all' articolo 58 e degli atti di esecuzione di cui all'articolo 57 possono prescrivere per quanto riguarda la progettazione, la produzione, il mantenimento e l'esercizio di aeromobili senza equipaggio e dei loro motori, eliche, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivi di controllo remoto, nonché il personale, compresi i piloti remoti, e le organizzazioni coinvolte in dette attività, una dichiarazione che confermi la conformità a tali atti delegati e di esecuzione.

6. Se gli obiettivi e i principi di cui agli articoli 1 e 4 possono essere raggiunti senza l'applicazione dei capi IV e V del presente regolamento, gli atti delegati di cui all'articolo 58, paragrafo 1, lettera c), possono stabilire che tali capi non si applicano né ai requisiti essenziali di cui all'articolo 55 né alle corrispondenti norme dettagliate stabilite conformemente all'articolo 58. In tali casi tali requisiti essenziali e dette norme dettagliate costituiscono una «normativa comunitaria di armonizzazione» ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) e la decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]).

7. Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni riguardanti l'immatricolazione di aeromobili senza equipaggio e di operatori di aeromobili senza equipaggio, soggetti al requisito d'immatricolazione a norma degli atti di esecuzione di cui all'articolo 57 e all'allegato IX, punto 4, siano conservate in sistemi nazionali d'immatricolazione digitali, armonizzati e interoperabili. Gli Stati membri possono accedere e scambiare tali informazioni mediante il repertorio di cui all'articolo 74.

8. La presente sezione non pregiudica la possibilità per gli Stati membri di stabilire regole nazionali per subordinare a determinate condizioni l'esercizio di aeromobili senza equipaggio per ragioni che non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, quali la pubblica sicurezza o la protezione della riservatezza e dei dati personali conformemente al diritto dell'Unione.

([1]) 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 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

([2]) 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 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 82).

▼B

*Articolo 57*

**Atti di esecuzione riguardanti aeromobili senza equipaggio**

Al fine di assicurare l'attuazione uniforme dei requisiti essenziali di cui all'articolo 55, e la conformità agli stessi, relativamente agli aeromobili senza equipaggio, in merito all'esercizio di aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e b), nonché al personale, compresi i piloti remoti, e alle organizzazioni coinvolte in dette attività, e in base ai principi di cui all'articolo 4 e al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti:

a) le norme e le procedure specifiche in merito all'esercizio di aeromobili senza equipaggio nonché al personale, compresi i piloti remoti, e alle organizzazioni coinvolte in tali operazioni;

b) le norme e le procedure per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati, oppure per il rilascio di dichiarazioni, riguardanti l'esercizio di aeromobili senza equipaggio, nonché il personale e le organizzazioni coinvolte in dette attività, e per le situazioni in cui tali certificati o dichiarazioni devono essere prescritti. Le norme e le procedure per il rilascio di tali certificati e di tali dichiarazioni possono basarsi sui requisiti dettagliati di cui alle sezioni I, II e III, o consistere negli stessi;

c) i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati e delle persone fisiche e giuridiche che rilasciano dichiarazioni;

d) le norme e le procedure riguardanti l'immatricolazione degli aeromobili senza equipaggio e dei loro operatori e la marcatura degli aeromobili senza equipaggio di cui all'allegato IX, sezione 4;

e) le norme e le procedure per l'istituzione dei sistemi nazionali d'immatricolazione digitali, armonizzati e interoperabili di cui all'articolo 56, paragrafo 7.

f) le norme e le procedure per la conversione dei certificati nazionali nei certificati richiesti a norma dell'articolo 56, paragrafo 1.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

▼M2

Nell'adottare tali atti di esecuzione per quanto concerne i sistemi di intelligenza artificiale che sono componenti di sicurezza ai sensi del regolamento (UE) 2024/1689, si tiene conto dei requisiti di cui al capo III, sezione 2, di tale regolamento.

▼B

*Articolo 58*

**Poteri delegati**

1. Per quanto riguarda gli aeromobili senza equipaggio, in merito alle attività di progettazione, produzione e manutenzione di aeromobili, di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e b), e dei loro motori, eliche, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivi di controllo remoto, nonché in merito al personale, compresi i piloti remoti, e alle organizzazioni coinvolte in dette attività, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità dell'articolo 128, che stabiliscano norme dettagliate per quanto riguarda:

▼B

a) le condizioni specifiche per la progettazione, la produzione e la manutenzione di aeromobili senza equipaggio e dei loro motori, eliche, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivi di controllo remoto, nonché per il personale, compresi i piloti remoti, e le organizzazioni coinvolte in dette attività, necessarie per assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 55; ciò può includere le condizioni in presenza delle quali gli aeromobili senza equipaggio devono essere dotati delle necessarie caratteristiche e funzionalità in relazione a, in particolare, limitazioni relative alla distanza e all'altitudine operative massime, comunicazione della posizione, restrizione relativa a zone geografiche, nonché dispositivi anticollisione, di stabilizzazione e per l'atterraggio automatico;

b) le condizioni e le procedure di rilascio, mantenimento, modifica, limitazione, sospensione o revoca dei certificati, oppure di rilascio di dichiarazioni, riguardanti la progettazione, produzione e manutenzione di aeromobili senza equipaggio, i loro motori, eliche, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivi di controllo remoto, nonché il personale, compresi i piloti remoti, e le organizzazioni coinvolte in dette attività di cui all'articolo 56, paragrafi 1 e 5, e per le situazioni in cui tali certificati o dichiarazioni sono prescritti; le condizioni e le procedure di rilascio di tali certificati e di tali dichiarazioni possono basarsi sui requisiti dettagliati di cui alle sezioni I, II e III, o consistere negli stessi;

c) le condizioni in presenza delle 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 e dispositivi di controllo remoto, non devono essere soggette ai capi IV e V ai fini dell'articolo 56, paragrafo 6;

d) i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati e delle persone fisiche e giuridiche che rendono dichiarazioni;

e) le condizioni per la conversione dei certificati nazionali nei certificati prescritti dall'articolo 56, paragrafo 1.

2. Per quanto riguarda gli aeromobili senza equipaggio, in merito alle attività, di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e b), di progettazione, produzione, manutenzione ed esercizio di aeromobili, e dei loro motori, eliche, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivi di controllo remoto, nonché in merito al personale, compresi i piloti remoti, e le organizzazioni coinvolte in dette attività, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità dell'articolo 128, per modificare l'allegato IX e, se del caso, l'allegato III, se necessario per motivi connessi agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici o a elementi di prova afferenti alla sicurezza relativa alle operazioni di volo, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1.

▼M2

3. Nell'adottare atti delegati a norma dei paragrafi 1 e 2 per quanto concerne i sistemi di intelligenza artificiale che sono componenti di sicurezza ai sensi del regolamento (UE) 2024/1689, si tiene conto dei requisiti di cui al capo III, sezione 2, di tale regolamento.

▼B

*SEZIONE VIII*

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

*Articolo 59*

**Norme applicabili**

Fatto salvo l'allegato VIII, punto 1, e le regole adottate sulla base dell'articolo 44, paragrafo 1, lettera a), gli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), nonché i loro equipaggi e il loro esercizio, rispettano le norme ICAO applicabili.

In mancanza di tali norme, i suddetti aeromobili, i loro equipaggi e il loro esercizio rispettano:

a) per quanto riguarda gli aeromobili diversi dagli aeromobili senza equipaggio, i requisiti essenziali di cui agli allegati II, IV e V;

b) per quanto riguarda gli aeromobili senza equipaggio, i requisiti essenziali di cui all'allegato IX e, se previsto dagli atti delegati di cui all'articolo 61, i requisiti essenziali di cui agli allegati II, IV e V.

Tuttavia, il secondo comma non si applica qualora tali requisiti essenziali contrastino con i diritti di paesi terzi a norma di convenzioni internazionali.

*Articolo 60*

**Conformità**

1. L'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), ai fini del trasporto aereo commerciale è soggetto a certificazione in esito alla quale è rilasciata un'autorizzazione.

Tale autorizzazione è rilasciata su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di possedere la capacità e di possedere i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati all'esercizio di tali aeromobili conformemente ai requisiti di cui all'articolo 59. L'autorizzazione specifica i privilegi concessi all'operatore e la tipologia delle operazioni.

2. Se previsto dagli atti delegati di cui all'articolo 61, l'esercizio di aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), per fini diversi dal trasporto aereo commerciale è soggetto a certificazione in esito alla quale è rilasciata un'autorizzazione.

Tale autorizzazione è rilasciata su richiesta, purché il richiedente abbia dimostrato di possedere la capacità e di disporre dei mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati all'esercizio di tali aeromobili conformemente ai requisiti di cui all'articolo 59.

L'autorizzazione specifica i privilegi concessi all'operatore e l'ambito delle operazioni.

▼B

In deroga al primo comma del presente paragrafo, se previsto dagli atti delegati di cui all'articolo 61, agli operatori degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), impegnati in operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale, è consentito dichiarare di possedere la capacità e di disporre dei mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati all'esercizio di tali aeromobili, conformemente ai requisiti di cui all'articolo 59.

3. Ad eccezione dell'esercizio di aeromobili senza equipaggio, le autorizzazioni e le dichiarazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 non sono prescritte per l'esercizio di aeromobili che sorvolano solo il territorio a cui si applicano i trattati.

*Articolo 61*

**Poteri delegati**

1. Per quanto riguarda gli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), nonché il loro equipaggio e il loro esercizio, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità dell'articolo 128, che stabiliscano norme dettagliate riguardanti:

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 dell'articolo 59;

c) le condizioni alternative per i casi in cui la conformità alle norme e ai requisiti di cui all'articolo 59 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, limitazione, sospensione o revoca delle autorizzazioni di cui all'articolo 60, e 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 devono essere prescritte o devono essere consentite dichiarazioni, a seconda del caso. Tali condizioni tengono conto dei certificati rilasciati dallo Stato di immatricolazione, dallo Stato dell'operatore e, nel caso degli aeromobili senza equipaggio, dallo Stato in cui si trovano i dispositivi di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio, fatto salvo il regolamento (CE) n. 2111/2005 e gli atti di esecuzione adottati sulla base dello stesso;

e) i privilegi e le responsabilità dei titolari di autorizzazioni di cui all'articolo 60, paragrafi 1 e 2 e, se del caso, degli operatori di aeromobili che rendono dichiarazioni conformemente all'articolo 60, paragrafo 2;

2. Nell'adottare le norme di cui al paragrafo 1, la Commissione provvede in particolare affinché:

a) siano, ove opportuno, utilizzate le pratiche raccomandate e i documenti esplicativi dell'ICAO;

▼B

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 60, 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 provvede inoltre affinché 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 di cui all'articolo 62, paragrafo 13 e agli atti di esecuzione di cui all'articolo 62, paragrafo 14;

   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) degli aspetti relativi agli ATM/ANS.

## CAPO IV

## SISTEMA COMUNE DI CERTIFICAZIONE, SORVEGLIANZA E APPLICAZIONE DELLE NORME

### *Articolo 62*

### Certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme

1. La Commissione, l'Agenzia e gli Stati membri, cooperano nel quadro di un unico sistema europeo di sicurezza aerea al fine di assicurare l'ottemperanza al presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo.

2. Per garantire l'ottemperanza al presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti:

a) ricevono e valutano le domande presentate e, se del caso, rilasciano o rinnovano i certificati e ricevono le dichiarazioni ad esse rese, conformemente 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 ATM/ANS e componenti ATM/ANS, dispositivi di addestramento al volo simulato nonché degli aeroporti soggetti al presente regolamento;

▼B

c) eseguono indagini, ispezioni, comprese le ispezioni a terra, audit e altre attività di sorveglianza necessarie al fine di individuare eventuali violazioni, da parte di persone fisiche o giuridiche soggette al presente regolamento, dei requisiti stabiliti nel presente regolamento e negli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo;

d) per porre fine alle violazioni riscontrate, adottano tutte le misure necessarie atte a garantire l'applicazione delle norme, tra cui la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati da essi rilasciati, il fermo operativo di un aeromobile e l'imposizione di sanzioni;

e) vietano, limitano o subordinano a determinate condizioni le attività di cui al capo III per motivi di sicurezza;

f) garantiscono un adeguato livello di qualifica del personale impegnato nei compiti di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme, anche impartendo l'opportuna formazione.

▼M3

2 bis. Fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (UE) 2024/2803, ai fini dello svolgimento dei loro compiti di certificazione, sorveglianza e applicazione in relazione ai requisiti essenziali di cui all'allegato VIII, punto 7., del presente regolamento le autorità competenti si basano sulle valutazioni effettuate dall'autorità nazionale di vigilanza di cui all'articolo 4 di tale regolamento nello svolgimento dei loro compiti a norma dell'articolo 7, paragrafo 3, del medesimo regolamento.

▼B

3. Gli Stati membri provvedono affinché le rispettive autorità nazionali competenti siano indipendenti nell'adozione di decisioni tecniche in materia di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme, espletino i loro compiti in modo imparziale e trasparente, dispongano di personale idoneo e siano organizzate e gestite in modo adeguato a tali compiti. Gli Stati membri provvedono altresì affinché le rispettive autorità nazionali competenti dispongano delle risorse e delle capacità necessarie per espletare, in modo efficiente e tempestivo, i compiti loro assegnati dal presente regolamento.

4. Le competenze per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme di cui al paragrafo 2 sono determinate conformemente al presente paragrafo.

L'Agenzia è competente quando i compiti le siano stati attribuiti a norma degli articoli da 77 a 82 e quando i compiti le siano stati assegnati a norma degli articoli 64 e 65.

Tuttavia, qualora uno Stato membro conceda un'esenzione ai sensi dell'articolo 41, paragrafo 6, l'articolo 80, paragrafo 1, lettera a) non è più applicabile e tale Stato membro è competente per la sorveglianza e l'applicazione delle norme per quanto riguarda il fornitore di ATM/ANS interessato come previsto da tale esenzione.

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 34, paragrafo 1, e il certificato del gestore aeroportuale di cui all'articolo 37, paragrafo 1.

Tale autorità nazionale è inoltre competente per i compiti di sorveglianza e di applicazione delle norme relativamente alle organizzazioni competenti per la prestazione dei servizi di assistenza a terra o di AMS presso tale aeroporto.

▼B

In tutti gli altri casi, tali compiti rientrano nelle competenze dell'autorità nazionale competente dello Stato membro in cui la persona fisica o giuridica che richiede il certificato o rende la dichiarazione ha il luogo principale delle attività oppure, se tale persona non ha un luogo principale delle attività, in cui ha il suo luogo di residenza o il luogo di stabilimento, a meno che l'esecuzione efficace dei compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme imponga la loro assegnazione a un'autorità nazionale competente di uno Stato membro diverso in conformità delle norme dettagliate di cui al paragrafo 14, lettera d).

Tuttavia, qualora previsto dagli atti di esecuzione di cui al paragrafo 15:

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 21, paragrafo 1, e dei certificati medici di idoneità del controllore del traffico aereo di cui all'articolo 49, paragrafo 1;

b) le organizzazioni di addestramento dell'equipaggio di cabina cui è stato rilasciato un certificato conformemente all'articolo 24 e gli operatori di aeromobili cui è stato rilasciato un certificato conformemente all'articolo 30 sono competenti per il rilascio degli attestati di equipaggio di cabina di cui all'articolo 22.

5. Gli Stati membri possono decidere che, in deroga al paragrafo 4, le loro autorità nazionali competenti siano congiuntamente competenti per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme nei confronti di un operatore di aeromobili che partecipa al trasporto aereo commerciale se sono soddisfatte le due condizioni seguenti:

a) tale competenza congiunta era prevista da un accordo concluso tra tali Stati membri prima del 1° gennaio 1992;

b) tali Stati membri hanno provveduto affinché le rispettive autorità nazionali competenti svolgano efficacemente detti compiti in conformità del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo.

Gli Stati membri interessati, al più tardi entro il 12 marzo 2019, notificano alla Commissione e all'Agenzia tale decisione sulla competenza congiunta e forniscono loro tutte le informazioni pertinenti, in particolare l'accordo di cui alla lettera a) e le misure adottate per garantire che tali compiti siano svolti efficacemente conformemente alla lettera b).

Previa consultazione dell'Agenzia, la Commissione, se ritiene che le condizioni specificate al primo comma non siano state soddisfatte, adotta atti di esecuzione recanti la sua decisione a tal fine. Una volta che la Commissione ha notificato di tali atti di esecuzione agli Stati membri interessati, tali Stati membri modificano o revocano senza ritardo la loro decisione sulla competenza congiunta e informano la Commissione e l'Agenzia di conseguenza.

L'Agenzia include nel repertorio di cui all'articolo 74 tutte le decisioni della Commissione e degli Stati membri notificatele ai sensi del presente paragrafo.

6. 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.

7. Nel condurre le ispezioni a terra di cui al paragrafo 2, lettera c), l'Agenzia coopera con l'autorità nazionale competente dello Stato membro nel territorio in cui ha luogo l'ispezione a terra.

▼B

8. L'Agenzia gestisce e utilizza gli strumenti e le procedure necessari per la raccolta, lo scambio e l'analisi di informazioni afferenti alla sicurezza ottenute mediante le ispezioni a terra di cui al paragrafo 2, lettera c).

9. Al fine di agevolare l'esecuzione efficace dei compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme, la Commissione, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti si scambiano informazioni pertinenti, incluse quelle riguardanti violazioni possibili o riscontrate.

10. L'Agenzia promuove una comune comprensione e applicazione dei requisiti contenuti nel presente regolamento e negli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo, sviluppando, tra l'altro, il materiale esplicativo di cui all'articolo 76, paragrafo 3, in consultazione con le autorità nazionali competenti.

11. 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 le attività di tali persone o comportano difficoltà sostanziali, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti degli Stati membri interessati cooperano per affrontare e, se necessario, eliminare tempestivamente tali disparità. Se tali disparità non possono essere eliminate, l'Agenzia sottopone la questione alla Commissione.

12. L'Agenzia e le autorità nazionali competenti adottano i provvedimenti necessari ed efficaci 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.

13. Per quanto riguarda i compiti dell'Agenzia connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù del presente regolamento, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità dell'articolo 128, che stabiliscano norme dettagliate riguardanti:

a) 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 la sorveglianza efficace, da parte dell'Agenzia, delle persone fisiche e giuridiche, dei prodotti, delle parti, degli equipaggiamenti, dei sistemi ATM/ANS e dei componenti ATM/ANS, dei dispositivi di addestramento al volo simulato e degli aeroporti soggetti al presente regolamento;

b) le condizioni per la conduzione, da parte dell'Agenzia, delle ispezioni a terra e per l'imposizione del fermo operativo se l'aeromobile, il suo operatore o il suo equipaggio non soddisfano i requisiti del presente regolamento o degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo;

c) le condizioni in base alle quali le attività disciplinate dal capo III possono essere vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni per motivi di sicurezza;

d) le condizioni di rilascio e diffusione di informazioni obbligatorie e raccomandazioni da parte dell'Agenzia a norma dell'articolo 76, paragrafo 6, al fine di garantire la sicurezza delle attività disciplinate dalle disposizioni del capo III;

▼B

e) le condizioni per il rilascio e la diffusione di informazioni obbligatorie da parte dell'Agenzia a norma dell'articolo 77, al fine di garantire il mantenimento dell'aeronavigabilità e della compatibilità ambientale dei prodotti, delle parti, degli equipaggiamenti non installati e dei dispositivi di controllo remoto, e le condizioni per l'approvazione di mezzi alternativi di rispondenza alle suddette informazioni obbligatorie;

f) le condizioni e le procedure per l'accreditamento, da parte dell'Agenzia, di un ente qualificato ai fini dell'articolo 69.

14. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme dei paragrafi da 2 a 9 del presente articolo, e la conformità agli stessi, per quanto riguarda i compiti delle autorità nazionali competenti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù del presente regolamento, la Commissione, in base ai principi di cui all'articolo 4 e per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti:

▼M3

a) le norme e le procedure per espletare i compiti di certificazione e per condurre le indagini, le ispezioni, gli audit e le altre attività di monitoraggio necessarie per garantire la sorveglianza efficace, da parte dell'autorità nazionale competente, delle persone fisiche e giuridiche, dei prodotti, delle parti, degli equipaggiamenti, dei sistemi ATM/ANS e dei componenti ATM/ANS, dei dispositivi di addestramento al volo simulato e degli aeroporti soggetti al presente regolamento nonché le norme e le procedure per la valutazione e la sorveglianza della conformità dei fornitori di ATM/ANS ai requisiti essenziali di cui all'allegato VIII, punto 7., del presente regolamento da parte dell'autorità nazionale di vigilanza di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) 2024/2803, fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 1, di tale regolamento;

▼B

b) le norme e le procedure per la conduzione, da parte dell'autorità nazionale competente, delle ispezioni a terra e per l'imposizione del fermo operativo se l'aeromobile, il suo operatore o il suo equipaggio non soddisfano i requisiti del presente regolamento o degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo;

c) le norme e le procedure in conformità delle quali le attività disciplinate dal capo III possono essere vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni per motivi di sicurezza;

d) per quanto riguarda il paragrafo 4, le norme e le procedure per l'attribuzione delle competenze tra le autorità nazionali competenti al fine di garantire l'esecuzione efficace dei compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme;

e) le norme e le procedure per l'accreditamento, da parte dell'autorità nazionale competente, di un ente qualificato ai fini dell'articolo 69.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

15. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme dei paragrafi da 2 a 9 del presente articolo, e la conformità agli stessi, per quanto riguarda i compiti dell'Agenzia e delle autorità nazionali competenti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù del presente regolamento, la Commissione, in base ai principi di cui all'articolo 4 e per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti:

▼B

a) le norme e le procedure per la raccolta, lo scambio e la diffusione di informazioni pertinenti tra la Commissione, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti ai fini dell'esecuzione efficace dei compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme, incluse le informazioni riguardanti violazioni possibili o riscontrate;

b) le norme e le procedure per le abilitazioni del personale dell'Agenzia e delle autorità nazionali competenti impegnato nei compiti di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme e delle organizzazioni coinvolte nella loro formazione;

c) le norme e le procedure per i sistemi di amministrazione e gestione dell'Agenzia e delle autorità nazionali competenti relativamente all'esecuzione della certificazione, della sorveglianza e dell'applicazione delle norme;

d) con riferimento al paragrafo 4 del presente articolo, le norme e le procedure per l'attribuzione delle competenze agli esaminatori aeromedici e ai centri aeromedici ai fini del rilascio di certificazioni mediche di idoneità del pilota e di idoneità del controllore del traffico aereo, nonché le condizioni in base alle quali tali competenze devono essere 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;

e) con riferimento al paragrafo 4 del presente articolo, le norme e le procedure per l'attribuzione delle competenze alle organizzazioni di addestramento degli equipaggi di cabina e agli operatori di aeromobili per il rilascio degli attestati al fine di garantire l'esecuzione efficace dei compiti relativi alla certificazione degli equipaggi.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

*Articolo 63*

**Pool di ispettori europei dell'aviazione**

1. L'Agenzia istituisce, in cooperazione con le autorità nazionali competenti, un meccanismo di messa in comune e condivisione volontarie degli ispettori dell'aviazione e di altro personale con competenze pertinenti per lo svolgimento dei compiti di certificazione e sorveglianza a norma del presente regolamento.

A tal fine, l'Agenzia definisce, in cooperazione con le autorità nazionali competenti, i profili relativi alle qualificazioni e all'esperienza richiesti sulla base dei quali tali autorità nazionali l'Agenzia designano, se disponibili, i candidati che faranno parte del meccanismo di messa in comune e condivisione in qualità di ispettori europei dell'aviazione.

2. L'Agenzia e ogni autorità nazionale competente possono richiedere assistenza al pool di ispettori europei dell'aviazione per l'esecuzione delle attività di certificazione e sorveglianza. L'Agenzia coordina i riscontri a tali richieste di assistenza ed elabora procedure appropriate a tal fine in consultazione con le autorità nazionali competenti.

▼B

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 sono coperti dall'autorità che ha richiesto l'assistenza.

Tale autorità può decidere di finanziare tale assistenza tramite diritti fatturati e riscossi, sulla base delle norme stabilite in conformità del paragrafo 6, lettera c), dalla persona fisica o giuridica che è stata oggetto delle attività di certificazione e sorveglianza svolte dagli ispettori europei dell'aviazione.

In tal caso, tale autorità trasferisce l'importo riscosso all'autorità che ha fornito l'assistenza.

5. Eventuali dichiarazioni, verbali e relazioni degli ispettori europei dell'aviazione che svolgono le loro attività in conformità del presente articolo sono, sotto tutti gli aspetti, considerati equivalenti a quelli degli ispettori nazionali e costituiscono elementi di prova ammissibili nei procedimenti amministrativi o giudiziari.

6. Per quanto riguarda il meccanismo di messa in comune e condivisione di cui al paragrafo 1 del presente articolo, la Commissione può adottare atti di esecuzione per definire norme dettagliate per quanto riguarda:

a) le norme e le procedure in conformità delle quali l'Agenzia e le autorità nazionali competenti richiedono, ricevono o forniscono assistenza mediante tale meccanismo;

b) le norme e le procedure per le autorizzazioni degli ispettori europei dell'aviazione, e le norme dettagliate ad essi applicabili, quando forniscono tale assistenza;

c) le norme e le procedure per la fissazione e la riscossione dei diritti di cui al paragrafo 4 del presente articolo.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

*Articolo 64*

**Riassegnazione di competenze su richiesta degli Stati membri**

1. Uno Stato membro può chiedere all'Agenzia di svolgere i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme di cui all'articolo 62, paragrafo 2, per quanto riguarda ogni persona fisica e giuridica, aeromobile, equipaggiamento aeroportuale afferente alla sicurezza, sistemi ATM/ANS e componenti ATM/ANS, dispositivo di addestramento al volo simulato e aeroporto di cui è responsabile lo Stato membro interessato ai sensi del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo.

Una volta accettata tale richiesta, l'Agenzia diventa l'autorità competente per i compiti contemplati dalla richiesta e lo Stato membro richiedente è esonerato dalla competenza per tali compiti.

▼B

Per quanto riguarda l'esercizio da parte dell'Agenzia di tale competenza per detti compiti, si applicano i capi IV e V.

2. Uno Stato membro può chiedere a un altro Stato membro di svolgere i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme di cui all'articolo 62, paragrafo 2, per quanto riguarda ogni persona fisica e giuridica, aeromobile, equipaggiamento aeroportuale afferente alla sicurezza, sistemi ATM/ANS e componenti ATM/ANS, dispositivo di addestramento al volo simulato e aeroporto di cui è responsabile lo Stato membro interessato ai sensi del presente regolamento e ai sensi degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo.

Una volta accettata tale richiesta, l'Agenzia diventa l'autorità competente per i compiti contemplati dalla richiesta e lo Stato membro richiedente è esonerato dalla competenza per tali compiti.

L'esercizio della competenza per i compiti riassegnati ai sensi del presente paragrafo, è disciplinato dai capi II e IV e degli articoli 131 e 132, nonché dalle disposizioni applicabili del diritto nazionale dello Stato membro che ha accettato.

3. Per quanto riguarda l'applicazione delle norme, lo Stato membro che ha accettato la richiesta o l'Agenzia, sono competenti esclusivamente per le questioni relative alle procedure che conducono all'adozione di decisioni da parte dell'autorità nazionale competente di tale Stato membro, o dell'Agenzia, e che riguardano i compiti di sorveglianza e certificazione riassegnati a norma del presente articolo, nonché l'applicazione di tali decisioni. Per tutte le altre questioni in materia di applicazione delle norme, l'attribuzione delle competenze previste dal presente regolamento e dagli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo rimane impregiudicata.

4. L'Agenzia o lo Stato membro, a seconda del caso, accetta la richiesta di cui ai paragrafi 1 o 2 solo se l'Agenzia o l'autorità nazionale competente dello Stato membro interessato ritiene di disporre delle risorse necessarie e di poter esercitare efficacemente la competenza per i compiti in questione.

5. Qualora intenda applicare i paragrafi 1 o 2, uno Stato membro conclude, con l'Agenzia o con l'altro Stato membro, a seconda del caso, accordi dettagliati relativi alla riassegnazione di competenze per i compiti in questione. Le persone fisiche e giuridiche interessate dalla riassegnazione e, nel caso di una riassegnazione ai sensi del paragrafo 2, l'Agenzia, sono consultate in merito a tali accordi dettagliati prima della finalizzazione. Tali accordi dettagliati identificano, almeno, chiaramente i compiti riassegnati e comprendono le disposizioni giuridiche, pratiche e amministrative necessarie a garantire un ordinato trasferimento e la prosecuzione efficace e continuativa dei compiti in questione in conformità del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo, nonché il prosieguo ininterrotto delle attività intraprese dalle persone fisiche e giuridiche interessate. Gli accordi dettagliati comprendono anche disposizioni relative al trasferimento dei pertinenti dati tecnici e della pertinente documentazione.

L'Agenzia e lo Stato membro o gli Stati membri interessati, a seconda del caso, assicurano che la riassegnazione delle competenze per i compiti avvenga conformemente a detti accordi dettagliati.

▼B

6. Mediante il repertorio istituito a norma dell'articolo 74, l'Agenzia mette a disposizione un elenco degli Stati membri che hanno applicato i paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Detto elenco identifica chiaramente i compiti riassegnati e l'autorità competente per i compiti successivamente alla riassegnazione.

L'Agenzia tiene conto della riassegnazione delle competenze per i compiti quando svolge le ispezioni e le altre attività di monitoraggio di cui all'articolo 85.

7. Le riassegnazioni di competenze ai sensi del presente articolo non pregiudicano i diritti e gli obblighi degli Stati membri in applicazione della convenzione di Chicago.

Se, a norma del presente articolo, uno Stato membro riassegna le competenze per i compiti attribuitegli dalla convenzione di Chicago, esso notifica all'ICAO che l'Agenzia o un altro Stato membro svolge per suo conto le funzioni e i doveri assegnatigli dalla convenzione di Chicago.

8. Uno Stato membro che ha riassegnato all'Agenzia o a un altro Stato membro le competenze per i compiti ai sensi dei paragrafi 1 o 2, può decidere in ogni momento di revocare la riassegnazione. In tal caso, si applicano *mutatis mutandis* le disposizioni dei paragrafi 4, 5 e 6 e del paragrafo 7, secondo comma.

*Articolo 65*

**Riassegnazione di competenze su richiesta delle organizzazioni che operano in più di uno Stato membro**

1. Un'organizzazione può chiedere che l'Agenzia agisca in qualità di autorità competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in relazione a se medesima, in deroga all'articolo 62, paragrafo 4, qualora essa sia titolare di un certificato o abbia titolo di richiederlo in virtù del 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 situati in un altro o in diversi Stati membri.

Una tale richiesta può essere presentata anche da due o più organizzazioni appartenenti al medesimo raggruppamento di imprese, purché ognuna abbia il luogo principale delle attività in uno Stato membro diverso e sia titolare di un certificato, o abbia titolo per richiederlo in virtù del capo III, per lo stesso tipo di attività aeronautica.

2. La richiesta di cui al paragrafo 1 è inviata dalle organizzazioni interessate all'Agenzia e alle autorità nazionali competenti degli Stati membri in cui hanno il luogo principale delle attività.

Una volta ricevuta tale richiesta, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti in questione si consultano senza ritardo e, se necessario, chiedono ulteriori pareri alle organizzazioni che hanno formulato la richiesta. Nel corso di tali consultazioni, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti prendono in considerazione il ricorso agli ispettori e ad altro personale a disposizione delle autorità nazionali competenti interessate, in caso di accordo sulla riassegnazione.

▼B

Se, a seguito di tali consultazioni, l'Agenzia o una delle autorità nazionali competenti in questione ritiene che la richiesta avrebbe un effetto negativo sulla sua capacità di svolgere efficacemente i compiti di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme ai sensi del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo, o che altrimenti si ripercuoterebbe sull'efficace funzionamento dell'autorità, essa informa, entro il termine massimo di 180 giorni dalla data di ricevimento di tale richiesta, le organizzazioni interessate del fatto di ritenere che detta richiesta avrebbe tale effetto, fornendo la sua giustificazione. Tale lettera di informazione è trasmessa anche all'altra parte. In tal caso, la richiesta è considerata respinta.

3. A meno che la richiesta sia stata respinta in conformità del paragrafo 2, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti interessate concludono accordi dettagliati riguardanti la riassegnazione delle competenze per i compiti in questione. Le organizzazioni che hanno chiesto all'Agenzia di agire in qualità di autorità competente sono consultate in merito a tali accordi dettagliati prima della loro finalizzazione. Tali accordi dettagliati identificano chiaramente almeno i compiti riassegnati e comprendono le disposizioni giuridiche, pratiche ed amministrative necessarie a garantire un ordinato trasferimento e la prosecuzione efficace e continuativa dei compiti in questione, in conformità del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base, nonché il prosieguo ininterrotto delle attività delle organizzazioni interessate. Gli accordi dettagliati comprendono anche disposizioni relative al trasferimento dei dati tecnici e della documentazione pertinenti.

L'Agenzia e lo Stato membro o gli Stati membri interessati, a seconda del caso, assicurano che la riassegnazione delle competenze per i compiti avvenga conformemente a detti accordi dettagliati. Nell'attuare tali accordi l'Agenzia ricorre, nella misura del possibile, agli ispettori e ad altro personale disponibile negli Stati membri.

4. All'atto della conclusione degli accordi dettagliati ai sensi del paragrafo 3, l'Agenzia diventa l'autorità competente per i compiti inclusi nella richiesta e lo Stato membro o gli Stati membri interessati sono esonerati dalla competenza per tali compiti. Per quanto riguarda l'esercizio delle competenze per i compiti riassegnati da parte dell'Agenzia, si applicano i capi IV e V.

5. L'articolo 64, paragrafi 3, 6 e 7, si applica *mutatis mutandis* a ogni riassegnazione di competenze per i compiti ai sensi del presente articolo.

6. Le organizzazioni rispetto alle quali l'Agenzia agisce in qualità di autorità competente a norma del presente articolo possono chiedere che gli Stati membri in cui tali organizzazioni hanno il luogo principale delle attività riassumano le competenze per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme nei confronti di tali organizzazioni. In tal caso si applica *mutatis mutandis* l'articolo 64, paragrafi da 4 a 7.

*Articolo 66*

**Meccanismo di sostegno alla sorveglianza**

1. Qualora siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:

▼B

a) i risultati delle ispezioni e delle altre attività di monitoraggio eseguite dall'Agenzia indicano, a norma dell'articolo 85, l'incapacità grave e persistente di uno Stato membro di svolgere 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 in conformità della 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,

gli Stati membri interessati e l'Agenzia definiscono congiuntamente, su richiesta della Commissione, un programma temporaneo di assistenza tecnica allo scopo di rimediare alle carenze riscontrate e di assistere lo Stato membro in questione nel ripristino della sua capacità di eseguire i compiti di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme contemplati dal presente regolamento prima del termine della fase di sostegno. Tale programma di assistenza tecnica comprende, in particolare, il calendario del programma, la pianificazione e l'esecuzione dei compiti di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme nel caso in cui si siano riscontrate carenze, la formazione e le qualificazioni degli ispettori e del personale in questione e l'organizzazione del lavoro dell'autorità nazionale competente dello Stato membro interessato, qualora incida direttamente sulle carenze riscontrate.

2. Lo Stato membro interessato è responsabile dell'attuazione del programma di assistenza tecnica volto a rimediare alle carenze riscontrate. A tal fine, lo Stato membro interessato collabora con l'Agenzia all'attuazione di tale programma di assistenza tecnica, anche impartendo all'autorità nazionale competente tutte le istruzioni necessarie e predisponendo tutte le strutture materiali necessarie all'efficace svolgimento del programma di assistenza.

Nel corso dell'attuazione del programma di assistenza tecnica, lo Stato membro interessato rimane competente per i compiti di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme, in conformità dell'articolo 62, paragrafo 2. L'Agenzia sostiene i propri costi qualora fornisca assistenza allo Stato membro interessato.

Al momento di attuare il programma di assistenza tecnica, lo Stato membro interessato fa ricorso, se opportuno, considerata la natura delle carenze, al pool di ispettori europei dell'aviazione istituito a norma dell'articolo 63, ai soggetti riconosciuti di cui all'articolo 69, e alle possibilità di addestramento previste all'articolo 92.

3. L'Agenzia aggiorna la Commissione e gli altri Stati membri sui progressi realizzati nell'attuazione del programma di assistenza tecnica.

4. Lo Stato membro interessato compie tutti gli sforzi possibili per ripristinare la propria capacità di eseguire i compiti di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme ai sensi del presente regolamento. Se riconosce che il programma di assistenza tecnica non può essere attuato come previsto, lo Stato membro interessato ne informa la Commissione e riassegna le proprie competenze per i compiti di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme all'Agenzia o a un altro Stato membro in conformità dell'articolo 64 oppure adotta ulteriori misure volte a colmare le carenze. L'entità della riassegnazione si limita a quanto strettamente necessario a rimediare alle carenze riscontrate. L'Agenzia include nel repertorio istituito a norma dell'articolo 74 le informazioni sui compiti che sono stati riassegnati e le rende pubbliche.

▼B

5. Il presente articolo non pregiudica l'applicazione di altre misure, compreso l'articolo 67 del presente regolamento e il regolamento (CE) n. 2111/2005.

*Articolo 67*

**Validità e riconoscimento dei certificati e delle dichiarazioni**

1. I certificati rilasciati dall'Agenzia o dalle autorità nazionali competenti e le dichiarazioni rese dalle persone fisiche e giuridiche in virtù del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base sono soggetti unicamente alle norme, alle condizioni e alle procedure stabilite nel presente regolamento e ai requisiti amministrativi nazionali e sono validi e riconosciuti 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 degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo, 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 limitazione o la sospensione del certificato. La Commissione adotta atti di esecuzione recanti tale decisione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 127, 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 127, paragrafo 4.

In deroga al paragrafo 1, a decorrere dalla data in cui l'atto di esecuzione prende effetto, il certificato o la dichiarazione in questione non è più valido né riconosciuto in tutti gli Stati membri.

3. Qualora ritenga che lo Stato membro di cui al paragrafo 2 abbia adottato le azioni correttive e le misure di salvaguardia opportune, la Commissione decide, sulla base di una raccomandazione dell'Agenzia, che il certificato o la dichiarazione in questione è di nuovo valido e riconosciuto in tutti gli Stati membri in conformità del paragrafo 1.

La Commissione adotta atti di esecuzione recanti tale decisione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 127, 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 127, paragrafo 4.

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

▼B

*Articolo 68*

**Riconoscimento dei certificati di paesi terzi**

1. L'Agenzia e le autorità nazionali competenti possono rilasciare i certificati di cui al presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo sulla scorta di certificati rilasciati ai sensi della normativa di un paese terzo oppure accettare i certificati e altri documenti pertinenti attestanti la conformità alle norme dell'aviazione civile rilasciati conformemente alla normativa 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;

b) negli atti delegati adottati sulla base del paragrafo 3; o

c) in mancanza di un accordo internazionale e di atti delegati pertinenti di cui alle lettere a) e b) del presente paragrafo rispettivamente, e fatto salvo l'articolo 140, paragrafo 6, del presente regolamento, in un accordo relativo al riconoscimento dei certificati concluso tra uno Stato membro e un paese terzo prima dell'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 1592/2002 e notificato alla Commissione e agli altri Stati membri in conformità dell'articolo 9, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1592/2002 o dell'articolo 12, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 216/2008.

2. Al fine di ottenere e mantenere la fiducia nei sistemi normativi dei paesi terzi, l'Agenzia è autorizzata a eseguire le necessarie verifiche e valutazioni di natura tecnica della normativa dei paesi terzi e delle autorità aeronautiche straniere. Al fine di eseguire tali verifiche e valutazioni, l'Agenzia può concludere accordi di lavoro a norma dell'articolo 90, paragrafo 2.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 128 che stabiliscano norme dettagliate per quanto riguarda il riconoscimento di certificati e altri documenti che attestano la conformità alle norme dell'aviazione civile e sono rilasciati conformemente alla normativa di un paese terzo, e che garantiscono un livello di sicurezza equivalente a quello previsto dal presente regolamento, comprese le condizioni e le procedure per ottenere e mantenere la necessaria fiducia nei sistemi normativi dei paesi terzi.

*Articolo 69*

**Soggetti qualificati**

1. L'Agenzia e le autorità nazionali competenti possono assegnare i loro compiti di certificazione e sorveglianza di cui al presente regolamento a soggetti qualificati che siano stati accreditati in conformità degli atti delegati di cui all'articolo 62, paragrafo 13, lettera f), e degli atti di esecuzione di cui all'articolo 62, paragrafo 14, primo comma, lettera e), in quanto soddisfano i criteri di cui all'allegato VI.

Fatto salvo il paragrafo 4, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti che si avvalgono dei soggetti qualificati istituiscono un sistema per tale accreditamento e per la valutazione della conformità di tali soggetti ai suddetti criteri, sia al momento dell'accreditamento sia successivamente in modo continuativo.

▼B

Un soggetto qualificato è accreditato individualmente dall'Agenzia o da un'autorità nazionale competente, oppure congiuntamente da due o più autorità nazionali competenti 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, modificano, limitano, sospendono o revocano l'accreditamento che hanno concesso a un soggetto qualificato, se tale soggetto non soddisfa più i criteri di cui all'allegato VI.

3. L'Agenzia o l'autorità o le autorità nazionali competenti che accreditano un soggetto qualificato possono concedergli il privilegio di rilasciare, rinnovare, modificare, limitare, sospendere e revocare i certificati o di ricevere dichiarazioni per conto dell'Agenzia o dell'autorità nazionale competente. Tale privilegio è incluso nell'ambito dell'accreditamento.

4. L'Agenzia e le autorità nazionali competenti riconoscono, senza ulteriori prescrizioni o valutazioni di natura tecnica, gli accreditamenti dei soggetti qualificati 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 l'intero ambito di applicazione dell'accreditamento concesso da un'altra autorità nazionale competente o dall'Agenzia, né l'intero ambito dei privilegi concessi a tale soggetto riconosciuto da un'altra autorità nazionale competente o dall'Agenzia in conformità del paragrafo 3.

5. L'Agenzia e le autorità nazionali competenti si scambiano informazioni riguardanti gli accreditamenti concessi, limitati, sospesi e revocati, comprese informazioni sull'ambito dell'accreditamento e dei privilegi concessi. L'Agenzia mette a disposizione tali informazioni mediante il repertorio di cui all'articolo 74.

*Articolo 70*

**Disposizioni di salvaguardia**

1. Il presente regolamento e gli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base 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 azioni immediate dello Stato membro per affrontarlo;

b) non è possibile per uno Stato membro affrontare adeguatamente il problema in conformità del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo;

c) le azioni 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, la loro durata e le relative motivazioni mediante il repertorio istituito a norma dell'articolo 74.

▼B

2. Una volta ricevuta la notifica di cui al paragrafo 1 del presente articolo, l'Agenzia valuta senza ritardo se le condizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo sono state soddisfatte. I risultati di tale valutazione sono inclusi dall'Agenzia nel repertorio istituito a norma dell'articolo 74.

Se ritiene che dette condizioni siano state soddisfatte, l'Agenzia valuta senza ritardo se le è possibile affrontare il problema riscontrato dallo Stato membro adottando le decisioni di cui all'articolo 76, paragrafo 4, primo comma, evitando in tal modo il ricorso alle misure adottate dallo Stato membro. Se ritiene di poter affrontare il problema in tal modo, l'Agenzia adotta la decisione appropriata a tal fine e ne informa gli Stati membri attraverso il repertorio istituito a norma dell'articolo 74. Se ritiene che il problema non possa essere affrontato in tal modo, essa raccomanda alla Commissione di modificare qualsiasi atto delegato o di esecuzione adottato sulla base del presente regolamento secondo quanto essa ritiene necessario alla luce dell'applicazione del paragrafo 1 del presente articolo.

Se ritiene che dette condizioni non siano state soddisfatte, l'Agenzia indirizza senza ritardo alla Commissione una raccomandazione riguardante l'esito di tale valutazione. L'Agenzia include tale raccomandazione nel repertorio istituito a norma dell'articolo 74.

3. La Commissione valuta, tenendo conto della raccomandazione dell'Agenzia di cui al paragrafo 2, terzo comma, se le condizioni di cui al paragrafo 1 sono state soddisfatte.

4. Se ritiene che tali condizioni non siano state soddisfatte o se la sua valutazione è difforme dall'esito della valutazione dell'Agenzia, la Commissione adotta senza indebito ritardo atti di esecuzione recanti le sue conclusioni a tal fine. Tali atti di esecuzione sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e inseriti dall'Agenzia nel repertorio istituito a norma dell'articolo 74.

Non appena ricevuta notifica di un atto di esecuzione che conferma che tali condizioni non sono state soddisfatte, lo Stato membro interessato revoca immediatamente la misura adottata a norma del paragrafo 1.

*Articolo 71*

**Disposizioni 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 del capo III, esclusi i requisiti essenziali stabiliti in tali disposizioni, o degli atti delegati o di esecuzione adottati sulla base di tale capo, purché siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:

a) non è possibile affrontare adeguatamente le circostanze o esigenze conformemente ai requisiti applicabili;

b) sono garantite sicurezza, protezione dell'ambiente e conformità ai requisiti essenziali applicabili, ove necessario mediante l'applicazione di misure di attenuazione;

▼B

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 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 74, lo Stato membro interessato notifica immediatamente alla Commissione, all'Agenzia e agli altri Stati membri l'esenzione concessa, la sua durata, la relativa motivazione e, se del caso, le necessarie misure di attenuazione applicate.

2. Se l'esenzione di cui al paragrafo 1 del presente articolo è stata concessa per una durata superiore a otto mesi consecutivi o se uno Stato membro ha concesso ripetutamente la stessa esenzione e la sua durata complessiva è superiore a otto mesi, l'Agenzia valuta se le condizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo sono state soddisfatte e, entro tre mesi dalla data di ricevimento dell'ultima notifica di cui al paragrafo 1 del presente articolo, indirizza alla Commissione una raccomandazione riguardante l'esito di tale valutazione. L'Agenzia include tale raccomandazione nel repertorio istituito a norma dell'articolo 74.

In tal caso, la Commissione valuta, tenendo conto di tale raccomandazione, se le condizioni sono state soddisfatte. Se ritiene che tali condizioni non siano state soddisfatte o se la sua valutazione è difforme dall'esito della valutazione dell'Agenzia, la Commissione adotta, entro 3 mesi dalla data di ricevimento di tale raccomandazione, un atto di esecuzione recante la sua decisone a tal fine. Tali atti di esecuzione sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e inseriti dall'Agenzia nel repertorio istituito a norma dell'articolo 74.

Non appena ricevuta la notifica dell'atto di esecuzione che conferma che tali condizioni non sono state soddisfatte, lo Stato membro interessato revoca immediatamente l'esenzione concessa a norma del paragrafo 1 del presente articolo.

3. Qualora uno Stato membro ritenga che la conformità ai requisiti essenziali applicabili di cui agli allegati possa essere dimostrata con strumenti diversi da quelli stabiliti 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 74, una richiesta motivata di modifica dell'atto delegato o di esecuzione in questione, al fine di consentire l'uso di tali altri strumenti.

In tal caso, l'Agenzia indirizza senza indebito ritardo alla Commissione una raccomandazione che indica se la richiesta dello Stato membro soddisfa le condizioni di cui al primo comma. Ove necessario, in seguito all'applicazione del presente paragrafo, la Commissione esamina senza ritardo e tenendo conto della raccomandazione, la modifica dell'atto delegato o di esecuzione in questione.

▼B

*Articolo 72*

**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 degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo, 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 di esecuzione di cui al paragrafo 5.

2. Fatti salvi i regolamenti (UE) n. 996/2010 e (UE) n. 376/2014, l'Agenzia coordina a livello dell'Unione la raccolta, lo scambio e l'analisi di informazioni su questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, compresi i dati operativi di volo. A tal fine, l'Agenzia può concludere accordi 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. Al momento di raccogliere, scambiare e analizzare le informazioni e di concludere e attuare tali accordi, l'Agenzia limita per quanto possibile gli oneri amministrativi a carico delle persone interessate e garantisce la protezione adeguata delle informazioni, nonché di eventuali dati personali ivi contenuti, in conformità del paragrafo 6 del presente articolo, dell'articolo 73, paragrafo 1, e degli articoli 123 e 132 del presente regolamento.

3. L'Agenzia presta, su richiesta, assistenza alla Commissione nella gestione del repertorio centrale europeo di cui all'articolo 8 del regolamento (UE) n. 376/2014.

4. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia analizza le questioni urgenti o importanti che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento. Se del caso, le autorità nazionali competenti cooperano con l'Agenzia al fine di condurre tale analisi.

5. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscano norme dettagliate per lo scambio delle informazioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo tra la Commissione, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti e sulla diffusione di tali informazioni alle parti interessate. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

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

a) fornire alle persone fisiche e giuridiche soggette al presente regolamento le informazioni di cui necessitano per garantire la conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1 e la loro promozione;

▼B

b) limitare la diffusione e l'uso delle informazioni a quanto strettamente necessario per il conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 1;

c) evitare che la disponibilità o l'uso di tali informazioni serva ad attribuire colpe o responsabilità, fatto salvo il diritto penale nazionale applicabile.

6. 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 del presente articolo adottano, conformemente al diritto nazionale e dell'Unione, le misure necessarie per garantire l'opportuna riservatezza delle informazioni da esse ricevute ai sensi del presente articolo. Il presente paragrafo non pregiudica eventuali obblighi più rigorosi di riservatezza previsti dai regolamenti (UE) n. 996/2010 e (UE) n. 376/2014, oppure da altra legislazione dell'Unione.

7. Ogni anno e in circostanze particolari, l'Agenzia pubblica un rapporto sulla sicurezza per informare il pubblico sul livello complessivo 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 73*

**Protezione delle fonti di informazione**

1. Se le informazioni di cui all'articolo 72, paragrafi 1 e 2, sono fornite a un'autorità nazionale competente, la fonte di dette informazioni è protetta in conformità del diritto applicabile dell'Unione e del diritto nazionale 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 degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo.

Il primo comma non si applica nei casi di comportamento doloso o nei casi in cui vi sia stata una manifesta e grave sottovalutazione di un rischio ovvio e una profonda 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 dell'aviazione civile.

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 degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo 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.

▼B

Il primo comma non si applica 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. Il presente articolo non impedisce alla Commissione, all'Agenzia e agli Stati membri di intraprendere ogni azione necessaria per mantenere o migliorare la sicurezza dell'aviazione civile.

6. Il presente articolo non pregiudica le norme sulla protezione delle fonti di informazione di cui ai regolamenti (UE) n. 996/2010 e (UE) n. 376/2014.

*Articolo 74*

**Repertorio di informazioni**

1. In collaborazione con la Commissione e le autorità nazionali competenti, l'Agenzia istituisce 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 connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù del presente regolamento.

Il repertorio include le informazioni relative a:

a) i certificati rilasciati e le dichiarazioni ricevute dall'Agenzia e dalle autorità nazionali competenti in conformità del capo III e degli articoli 64 e 65 e degli articoli da 77 a 82;

b) i certificati rilasciati e le dichiarazioni ricevute dai soggetti qualificati per conto dell'Agenzia e delle autorità nazionali competenti in conformità dell'articolo 69, paragrafo 3;

c) gli accreditamenti concessi dall'Agenzia e dalle autorità nazionali competenti ai soggetti qualificati in conformità dell'articolo 69, comprese le informazioni sull' ambito dell'accreditamento e dei privilegi concessi;

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 degli Stati membri adottate a norma dell'articolo 2, paragrafo 8;

f) le decisioni degli Stati membri adottate a norma dell'articolo 41, paragrafo 5;

g) la riassegnazione, da parte degli Stati membri, delle competenze per i compiti all'Agenzia o a un altro Stato membro in applicazione degli articoli 64 e 65 compresi i dettagli sui compiti riassegnati;

h) le decisioni della Commissione adottate in applicazione dell'articolo 67;

i) 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 32, paragrafo 1, lettera b), e i corrispondenti pareri dell'Agenzia emessi in conformità dell'articolo 76, paragrafo 7;

▼B

j) 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 70, paragrafo 1, e dell'articolo 71, paragrafo 1;

k) le richieste degli Stati membri riguardanti altri mezzi di conformità ai requisiti essenziali e le raccomandazioni corrispondenti dell'Agenzia a norma dell'articolo 71, paragrafo 3;

l) le notifiche da parte dell'Agenzia e le decisioni corrispondenti della Commissione a norma dell'articolo 76, paragrafo 4;

m) le informazioni a disposizione delle autorità nazionali competenti e relative alle attività degli aeromobili che partecipano a operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale;

▼C1

n) le informazioni relative all'attuazione degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali di cui all'articolo 90, paragrafo 4;

▼B

o) le decisioni degli Stati membri e della Commissione che sono state notificate ai sensi dell'articolo 62, paragrafo 5, comprese le informazioni sui compiti che sono svolti congiuntamente;

p) le esenzioni concesse dagli Stati membri a norma dell'articolo 41, paragrafo 6, e le decisioni corrispondenti della Commissione;

q) le misure dell'Agenzia riguardanti i voli sulle zone di conflitto, applicate in conformità dell'articolo 88, paragrafo 3;

r) altre informazioni che possano essere necessarie per garantire una cooperazione efficace tra l'Agenzia e le autorità nazionali competenti in ordine all'esecuzione dei loro compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme ai sensi del presente regolamento.

2. Le autorità nazionali competenti, gli esaminatori aeromedici ed i centri aeromedici condividono anche mediante il repertorio le informazioni riguardanti l'idoneità sanitaria 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 21.

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 previamente le persone interessate i cui dati personali sono trattati nel repertorio.

5. Gli Stati membri e l'Agenzia possono limitare i 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 23 del regolamento (UE) 2016/679 e all'articolo 20 del regolamento (CE) n. 45/2001.

▼B

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 e 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.

L'Agenzia rende disponibili al pubblico, in qualsiasi caso, le informazioni riguardanti:

a) i certificati rilasciati e le dichiarazioni ricevute in conformità dell'articolo 2, paragrafo 4;

b) le decisioni della Commissione o di uno Stato membro che le sono state notificate ai sensi dell'articolo 2, paragrafi 6 e 7;

c) le decisioni di uno Stato membro che le sono state notificate ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 11, secondo comma.

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 sanitaria 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 atti di esecuzione che stabiliscano le norme necessarie per il funzionamento e la gestione del repertorio e requisiti dettagliati in relazione a:

a) gli aspetti tecnici dell'istituzione e della manutenzione del repertorio;

b) la 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) gli aggiornamenti periodici e standardizzati delle informazioni incluse nel repertorio;

d) le modalità dettagliate di diffusione e pubblicazione di determinate informazioni incluse nel repertorio conformemente al paragrafo 6 del presente articolo;

e) la classificazione delle informazioni riguardanti l'idoneità sanitaria dei piloti che le autorità nazionali competenti, gli esaminatori aeromedici e i centri aeromedici devono trasmettere per l'iscrizione nel repertorio, incluse la forma e le modalità di trasmissione di tali informazioni;

▼B

f) le modalità dettagliate di protezione delle informazioni incluse nel repertorio contro l'accesso non autorizzato, di limitazione dell'accesso alle informazioni e di protezione dei dati personali inclusi nel repertorio conformemente al diritto 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 sanitaria dei piloti che costituiscono dati personali;

h) alle condizioni dettagliate in conformità 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 del presente articolo.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

CAPO V

## L'AGENZIA DELL'UNIONE EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

*SEZIONE I*

### *Compiti*

*Articolo 75*

### 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 e formula 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 i suoi compiti in applicazione del presente regolamento o su richiesta della Commissione;

▼B

f) nei settori di sua competenza, svolge, 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 nell'espletamento dei loro compiti, in particolare quale forum per lo scambio di informazioni e conoscenze;

h) con riferimento alle materie disciplinate dal presente regolamento, contribuisce, su richiesta della Commissione, all'istituzione, alla misurazione, alla rendicontazione e all'analisi di indicatori di prestazione, qualora il diritto dell'Unione stabilisca sistemi di prestazioni relativi all'aviazione civile;

i) promuove a livello internazionale gli standard e le norme dell'Unione nel settore dell'aviazione istituendo una cooperazione appropriata con le autorità competenti dei paesi terzi e con le organizzazioni internazionali;

j) coopera con le altre istituzioni, gli altri organi o organismi dell'Unione in settori in cui le loro attività si riferiscono ad aspetti tecnici dell'aviazione civile.

*Articolo 76*

**Misure dell'Agenzia**

1. L'Agenzia, su richiesta, assiste la Commissione nella preparazione di proposte di modifica del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione da adottare sulla base del presente regolamento, in conformità dei principi stabiliti all'articolo 4. I documenti che l'Agenzia sottopone alla Commissione a tale fine assumono la forma di pareri.

2. L'Agenzia emette raccomandazioni indirizzate alla Commissione per l'applicazione degli articoli 70 e 71.

3. In conformità dell'articolo 115 e degli atti delegati e di esecuzione applicabili adottati sulla base del presente regolamento, l'Agenzia pubblica specifiche di certificazione e altre specifiche dettagliate, metodi accettabili di conformità e materiale esplicativo per l'applicazione del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo.

4. L'Agenzia adotta le decisioni appropriate per l'applicazione del paragrafo 6 del presente articolo, degli articoli da 77 a 83, 85 e 126 e qualora le siano stati assegnati compiti ai sensi degli articoli 64 e 65.

Nelle situazioni e alle condizioni di cui all'articolo 71, 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 74, alla Commissione e agli Stati membri le esenzioni concesse, le relative motivazioni e, se del caso, le misure di attenuazione necessarie applicate.

▼B

Se un'esenzione è stata concessa per una durata superiore a otto mesi consecutivi o se l'Agenzia ha concesso ripetutamente la stessa esenzione e la sua durata complessiva è superiore a otto mesi, la Commissione valuta se le condizioni di cui all'articolo 71, paragrafo 1, sono state soddisfatte. Qualora ritenga che tali condizioni non siano state soddisfatte, la Commissione adotta atti di esecuzione recanti la sua decisione a tal fine. Tali atti di esecuzione sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e iscritti dall'Agenzia nel repertorio istituito a norma dell'articolo 74.

Non appena ricevuta la notifica dell'atto 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 85.

6. L'Agenzia reagisce senza indebito ritardo a un problema urgente di sicurezza che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento:

a) indicando le misure correttive da adottare da parte delle persone fisiche e giuridiche in merito alle quali agisce in veste di autorità competente e diffondendo le relative informazioni a tali persone, comprese le direttive o le raccomandazioni, ove ciò sia necessario per salvaguardare gli obiettivi di cui all'articolo 1; l'Agenzia può anche rilasciare bollettini di sicurezza contenenti informazioni non vincolanti o raccomandazioni rivolte ad altre persone fisiche e giuridiche che partecipano ad attività aeronautiche;

b) indicando gli obiettivi di sicurezza da conseguire e raccomandando le misure correttive da adottare da parte delle autorità nazionali competenti e diffondendo le relative informazioni a tali autorità nazionali competenti ove ciò sia necessario per salvaguardare gli obiettivi di cui all'articolo 1.

Per quanto riguarda la lettera b), le autorità nazionali competenti informano senza indebito ritardo l'Agenzia sulle misure adottate per conseguire tali obiettivi di sicurezza stabiliti dall'Agenzia. Inoltre, qualora il problema interessi più di uno Stato membro, le autorità nazionali competenti in questione collaborano con l'Agenzia per garantire che le misure necessarie a conseguire tali obiettivi di sicurezza siano adottate in modo coordinato.

7. L'Agenzia emette pareri sugli schemi individuali dei tempi di volo proposti dagli Stati membri in applicazione degli atti delegati adottati in conformità dell'articolo 32, paragrafo 1, lettera b), quando tali schemi si discostano dalle specifiche di certificazione adottate dall'Agenzia.

*Articolo 77*

**Certificazione di aeronavigabilità e certificazione ambientale**

1. Con riferimento ai prodotti, alle parti, agli equipaggiamenti non installati e ai dispositivi di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a) e lettera b), punto i), l'Agenzia, se del caso e a norma della convenzione di Chicago o dei suoi allegati, svolge 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:

▼B

a) stabilisce e notifica al richiedente la base di certificazione per ogni progettazione di un prodotto e di un dispositivo di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio per cui siano stati richiesti, in conformità dell'articolo 11 o dell'articolo 56, paragrafo 1, un certificato di omologazione, un certificato ristretto di omologazione, una modifica di un certificato di omologazione o di un certificato ristretto di omologazione, compresi i certificati di omologazione supplementari, l'approvazione di un progetto di riparazione o l'approvazione dei dati di idoneità operativa;

b) stabilisce e notifica al richiedente la base di certificazione per ogni progettazione di una parte o di un equipaggiamento non installato per i quali è stato richiesto un certificato in conformità degli articoli 12, 13 o dell'articolo 56, paragrafo 1, rispettivamente;

c) rilascia l'approvazione per le condizioni di volo associate alla progettazione per ogni aeromobile per il quale sia stato richiesto, in conformità dell'articolo 18, paragrafo 2, lettera b), o dell'articolo 56, paragrafo 1, primo comma, un permesso di volo;

d) stabilisce e rende disponibili le specifiche di aeronavigabilità e di compatibilità ambientale applicabili alla progettazione di prodotti, parti, equipaggiamenti non installati se dispositivi di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio che sono soggetti a una dichiarazione in conformità dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), o dell'articolo 56, paragrafo 5;

e) è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù dell'articolo 62, paragrafo 2, per quanto riguarda i certificati di omologazione, i certificati ristretti di omologazione, i certificati di approvazione delle modifiche, compresi i certificati di omologazione supplementari, nonché le approvazioni dei progetti di riparazione e le approvazioni dei dati di idoneità operativa in relazione alla progettazione di prodotti in conformità dell'articolo 11, dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera b) o dell'articolo 56, paragrafo 1;

f) è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in conformità dell'articolo 62, paragrafo 2, per quanto riguarda i certificati per la progettazione di parti, per equipaggiamenti non installati e per dispositivi di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio in conformità degli articoli 12 e 13 e dell'articolo 56, paragrafo 1;

g) rilascia le appropriate schede di dati ambientali sulla progettazione dei prodotti che certifica in conformità dell'articolo 11 e dell'articolo 56, paragrafo 1;

h) assicura le funzioni connesse al mantenimento dell'aeronavigabilità per la progettazione di prodotti, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivi di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio che ha certificato e per i quali esegue la sorveglianza, reagendo senza indebito ritardo a un problema di sicurezza o di *security*, nonché rilasciando e diffondendo le informazioni obbligatorie applicabili.

2. L'Agenzia è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù dell'articolo 62, paragrafo 2, per quanto riguarda:

a) le approvazioni e le dichiarazioni rese dalle organizzazioni responsabili della progettazione di prodotti, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivi di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio, in conformità dell'articolo 15, paragrafo 1, dell'articolo 19, paragrafo 1, lettera g) e dell'articolo 56, paragrafi 1 e 5;

▼B

b) le approvazioni e le dichiarazioni rese dalle organizzazioni responsabili della produzione, della manutenzione e della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità di prodotti, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivi di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio e dalle organizzazioni coinvolte nella formazione del personale responsabile della rimessa in servizio di un prodotto, di una parte, di un equipaggiamento non installato o di un dispositivo di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio conformemente all'articolo 15, all'articolo 19, paragrafo 1, lettera g) e all'articolo 56, paragrafi 1 e 5, se tali organizzazioni hanno il luogo principale delle attività al di fuori dei territori per i quali gli Stati membri sono competenti in applicazione della convenzione di Chicago.

3. L'Agenzia è competente per i compiti connessi alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù dell'articolo 62, paragrafo 2, per quanto riguarda le dichiarazioni rilasciate dalle organizzazioni, conformemente all'articolo 18, paragrafo 1, lettera a) e all'articolo 56, paragrafo 5, e riguardanti la conformità della progettazione di un prodotto, di una parte, di un equipaggiamento non installato o di un dispositivo di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio alle specifiche tecniche dettagliate.

*Articolo 78*

**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 62, paragrafo 2, per quanto riguarda le approvazioni e le dichiarazioni rese dalle organizzazioni di addestramento dei piloti, dalle organizzazioni di addestramento degli equipaggi di cabina nonché dai centri aeromedici di cui all'articolo 24 e all'articolo 56, paragrafi 1 e 5, se tali organizzazioni e centri hanno il luogo principale delle attività al di fuori dei territori per i quali gli Stati membri sono competenti 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 62, paragrafo 2, per quanto riguarda i certificati e le dichiarazioni per i dispositivi di addestramento al volo simulato conformemente all'articolo 25 e all'articolo 56, paragrafi 1 e 5, in ognuno dei casi seguenti:

a) il dispositivo è gestito da un'organizzazione avente luogo principale delle attività al di fuori dei territori per i quali gli Stati membri sono competenti in applicazione della convenzione di Chicago;

b) il dispositivo è ubicato al di fuori dei territori per i quali gli Stati membri sono competenti in applicazione della convenzione di Chicago.

*Articolo 79*

**Certificazione degli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza**

Per quanto riguarda gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza di cui all'articolo 35, l'Agenzia:

a) stabilisce e notifica al richiedente le specifiche dettagliate per gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza che sono soggetti a certificazione conformemente all'articolo 35;

b) stabilisce e mette a disposizione le specifiche dettagliate per gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza che sono oggetto di una dichiarazione conformemente all'articolo 35;

▼B

c) è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione conformemente all'articolo 62, paragrafo 2, per quanto riguarda i certificati per gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza e le dichiarazioni rese in relazione ad essi conformemente all'articolo 35.

*Articolo 80*

**ATM/ANS**

1. L'Agenzia è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù dell'articolo 62, paragrafo 2, per quanto riguarda:

a) i certificati per i fornitori di ATM/ANS di cui all'articolo 41, nei casi in cui tali fornitori abbiano il luogo principale delle attività al di fuori dei territori per i quali gli Stati membri sono competenti in applicazione della convenzione di Chicago e siano responsabili della fornitura di servizi ATM/ANS nello spazio aereo sovrastante il territorio cui si applicano i trattati;

b) i certificati per i fornitori di ATM/ANS di cui all'articolo 41, nei casi in cui essi forniscano ATM/ANS paneuropei;

c) i certificati per le organizzazioni di cui all'articolo 42 e le dichiarazioni rese dalle stesse, nei casi in cui tali organizzazioni siano coinvolte nella progettazione, produzione o manutenzione di sistemi ATM/ANS e di componenti ATM/ANS, anche quando contribuiscono all'attuazione del programma di ricerca ATM nel cielo unico europeo (SESAR), utilizzati per la fornitura dei servizi di cui alla lettera b) del presente paragrafo;

d) le dichiarazioni rese dai fornitori di ATM/ANS ai quali l'Agenzia ha rilasciato un certificato conformemente alle lettere a) e b) del presente paragrafo, in relazione a sistemi ATM/ANS e a componenti ATM/ANS messi in servizio da tali fornitori in conformità dell'articolo 45, paragrafo 1.

2. Per quanto riguarda i sistemi ATM/ANS e i componenti ATM/ANS di cui all'articolo 45, anche quando contribuiscono all'attuazione del programma SESAR, l'Agenzia, se previsto dagli atti delegati di cui all'articolo 47:

a) stabilisce e notifica al richiedente le specifiche dettagliate per sistemi ATM/ANS e componenti ATM/ANS, che sono soggetti a certificazione in conformità dell'articolo 45, paragrafo 2;

b) stabilisce e mette a disposizione le specifiche dettagliate per sistemi ATM/ANS e componenti ATM/ANS che sono oggetto di una dichiarazione in conformità dell'articolo 45, paragrafo 2;

c) è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù dell'articolo 62, paragrafo 2, per quanto riguarda i certificati e le dichiarazioni rese per i sistemi ATM/ANS e componenti ATM/ANS in conformità dell'articolo 45, paragrafo 2.

▼B

*Articolo 81*

**Certificazione delle organizzazioni di addestramento 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 62, paragrafo 2, per quanto riguarda i certificati per le organizzazioni e, se del caso, il loro personale, di addestramento dei controllori del traffico aereo di cui all'articolo 51, se tali organizzazioni hanno il luogo principale delle attività al di fuori dei territori per i quali sono competenti gli Stati membri in applicazione della convenzione di Chicago.

*Articolo 82*

**Operatori di aeromobile 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 62, paragrafo 2, in relazione alle autorizzazioni e alle dichiarazioni per l'esercizio di aeromobili e per gli operatori di aeromobili di cui all'articolo 60, salvo il caso in cui uno Stato membro adempia le funzioni e gli obblighi dello Stato dell'operatore nei confronti degli operatori di aeromobili interessati.

2. L'Agenzia è competente per i compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù dell'articolo 62, paragrafo 2, per quanto riguarda le autorizzazioni di aeromobili e piloti di cui all'articolo 61, paragrafo 1, lettera a).

3. L'Agenzia assiste, su richiesta, la Commissione nell'attuazione del regolamento (CE) n. 2111/2005, eseguendo tutte le necessarie valutazioni di sicurezza, 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 83*

**Indagini dell'Agenzia**

1. L'Agenzia esegue, per proprio conto o tramite le autorità nazionali competenti o i soggetti qualificati, le indagini necessarie per l'assolvimento dei propri compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme in virtù dell'articolo 62, paragrafo 2.

2. Ai fini dell'esecuzione delle indagini di cui al paragrafo 1, all'Agenzia è conferito il potere di:

a) chiedere alle persone fisiche o giuridiche alle quali ha rilasciato un certificato, o che le hanno reso una dichiarazione, di fornire all'Agenzia 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 al presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo;

▼B

c) accedere ai locali, terreni e mezzi di trasporto pertinenti di tali persone;

d) esaminare qualsiasi documento, registro o dato pertinente detenuto da o accessibile a tali persone, estrarre copie o prelevare stralci, indipendentemente dal supporto sul quale le informazioni sono archiviate.

Se necessario per determinare se una persona alla quale ha rilasciato un certificato o che le ha reso una dichiarazione ottempera al presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo, l'Agenzia è inoltre abilitata ad esercitare i poteri di cui al primo comma in relazione a qualsiasi altra persona fisica o giuridica di cui si può ragionevolmente presumere che possieda informazioni pertinenti per tale scopo o che può accedervi. 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 pertinenti di cui alla lettera c) è necessaria, conformemente al diritto nazionale applicabile, un'autorizzazione preventiva dell'autorità giudiziaria o amministrativa dello Stato membro o del paese terzo in questione, tali poteri sono esercitati soltanto una volta ottenuta l'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 deve essere 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 84*

**Sanzioni pecuniarie e sanzioni pecuniarie periodiche**

1. La Commissione può, su richiesta dell'Agenzia, irrogare a una persona fisica o giuridica alla quale l'Agenzia ha rilasciato un certificato, o che le ha reso una dichiarazione in conformità del presente regolamento, una o entrambe le seguenti:

a) una sanzione pecuniaria, qualora tale persona abbia violato intenzionalmente o per negligenza una delle disposizioni del presente regolamento o degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo;

b) una sanzione pecuniaria periodica nel caso in cui tale persona continui a violare una di dette disposizioni, in modo da obbligare la persona ad ottemperare a tali disposizioni.

▼B

2. Le sanzioni pecuniarie e le sanzioni pecuniarie periodiche di cui al paragrafo 1 sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Esse sono stabilite tenendo conto della gravità del caso e, in particolare, della misura in cui la sicurezza o la protezione dell'ambiente è stata compromessa, dell'attività a cui si riferisce la violazione e della capacità economica della persona fisica o giuridica in questione.

L'importo delle sanzioni pecuniarie non supera il 4 % del reddito o del volume d'affari annuale della persona fisica o giuridica in questione. L'importo delle sanzioni pecuniarie periodiche non supera il 2,5 % del reddito o del volume d'affari giornaliero della persona fisica o giuridica in questione.

3. La Commissione irroga sanzioni pecuniarie e sanzioni pecuniarie periodiche a norma del paragrafo 1 solo se le altre misure previste nel presente regolamento e negli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo per far fronte a tali violazioni sono inadeguate o sproporzionate.

4. Per quanto riguarda l'irrogazione di sanzioni pecuniarie e sanzioni pecuniarie periodiche ai sensi del presente articolo, la Commissione adotta atti delegati in conformità dell'articolo 128, che stabiliscano:

a) criteri dettagliati e una metodologia dettagliata per fissare l'importo della sanzione pecuniaria o della sanzione pecuniaria periodica;

b) norme dettagliate relative alle richieste di informazioni, alle misure associate e alla rendicontazione, nonché al processo decisionale, incluse norme sui diritti della difesa, sull'accesso al fascicolo, sulla rappresentanza legale, sulla riservatezza e le disposizioni temporanee; e

c) procedure per la riscossione delle sanzioni pecuniarie e delle sanzioni pecuniarie periodiche.

5. La Corte di giustizia ha competenza giurisdizionale anche di merito per decidere sui ricorsi presentati avverso le decisioni della Commissione adottate a norma del paragrafo 1. Essa può annullare, ridurre o aumentare la sanzione pecuniaria o la sanzione pecuniaria periodica irrogata.

6. Le decisioni della Commissione adottate a norma del paragrafo 1 non sono di natura penale.

*Articolo 85*

**Monitoraggio degli Stati membri**

1. L'Agenzia assiste la Commissione nel monitoraggio dell'applicazione da parte degli Stati membri del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base, 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 del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo delle disposizioni e nel condividere le migliori prassi.

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

▼B

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 a ogni persona fisica e giuridica soggetta al presente regolamento di fornire all'Agenzia 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 al presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo;

c) accedere ai locali, terreni e mezzi di trasporto pertinenti di tali autorità e persone;

d) esaminare qualsiasi documento, registro o dato pertinente detenuto da tali persone o accessibile alle medesime, estrarre copie o stralci, indipendentemente dal supporto sul quale le informazioni sono archiviate.

Se necessario per determinare se lo Stato membro ottempera al presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo, l'Agenzia è abilitata a esercitare i poteri di cui al primo comma in relazione a qualsiasi altra persona fisica o giuridica di cui si può ragionevolmente presumere che possieda informazioni pertinenti per tale scopo o che può accedervi.

I poteri di cui al presente paragrafo sono esercitati nel rispetto del diritto nazionale dello Stato membro in cui si esegue l'ispezione o 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 pertinenti di cui alla lettera c) del primo comma è necessaria, conformemente al diritto nazionale applicabile, un'autorizzazione preventiva dell'autorità giudiziaria o amministrativa dello Stato membro in questione, tali poteri sono esercitati soltanto una volta ottenuta l'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 e ricevano istruzioni appropriate. Per quanto riguarda le ispezioni, tali persone esercitano i loro poteri su presentazione di un'autorizzazione scritta.

L'Agenzia informa, con debito anticipo prima dell'ispezione, lo Stato membro interessato dell'oggetto, dello scopo dell'attività prevista, della data d'inizio 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 altra attività di monitoraggio e garantisce che le autorità e le persone interessate collaborino 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 altra attività di monitoraggio.

▼B

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 applica l'articolo 83, paragrafi 2, 3 e 4.

6. I rapporti elaborati dall'Agenzia conformemente al paragrafo 1 sono messi a disposizione dello Stato membro, su sua richiesta, 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 del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base. Tali informazioni sono incluse nel rapporto annuale sulla sicurezza di cui all'articolo 72, paragrafo 7.

8. L'Agenzia contribuisce alla valutazione dell'impatto dell'attuazione del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base in relazione agli obiettivi di cui all'articolo 1, fatta salva la valutazione della Commissione di cui all'articolo 124.

9. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscano norme dettagliate concernenti i metodi di lavoro dell'Agenzia per lo svolgimento dei compiti di cui al presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

*Articolo 86*

**Ricerca e innovazione**

1. L'Agenzia assiste la Commissione e gli Stati membri 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 nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

2. L'Agenzia sostiene la Commissione nella definizione e realizzazione dei programmi quadro pertinenti per le attività di ricerca e innovazione dell'Unione e dei programmi di lavoro annuali e pluriennali, nonché nello svolgimento di procedure di valutazione, nell'analisi dei progetti finanziati e nell'utilizzo dei risultati dei progetti di ricerca e innovazione.

L'Agenzia attua le parti relative all'aviazione civile del programma quadro di ricerca e innovazione qualora la Commissione le abbia delegato i poteri pertinenti.

3. L'Agenzia può sviluppare e finanziare la ricerca nella misura in cui sia 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 *security* dell'Agenzia di cui all'articolo 123 non precludano tale pubblicazione.

▼B

5. Oltre a svolgere i compiti di cui ai paragrafi da 1 a 4 del presente articolo e all'articolo 75, 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 87*

**Protezione dell'ambiente**

▼C1

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 il clima, l'ambiente e la salute umana dovuti ai prodotti dell'aviazione civile in questione, tenendo in debita considerazione gli standard e le pratiche raccomandate internazionali, i benefici per l'ambiente, la fattibilità tecnologica e l'impatto economico.

2. La Commissione, l'Agenzia, le altre istituzioni, gli altri organi, uffici e agenzie dell'Unione e gli Stati membri, cooperano, nell'ambito delle rispettive competenze, sulle questioni ambientali, comprese quelle definite nella direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) e nel regolamento (CE) n. 1907/2006, in modo che si tenga conto delle interdipendenze tra il clima e la protezione dell'ambiente, la salute umana e altri ambiti, tecnici, dell'aviazione civile, tenendo in debita considerazione gli standard e le pratiche raccomandate internazionali, i benefici per l'ambiente, la fattibilità tecnologica e l'impatto economico.

▼B

3. L'Agenzia, qualora abbia le competenze pertinenti, 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, tenendo conto delle interdipendenze tra la protezione del clima e dell'ambiente, la salute umana e altri ambiti, tecnici, dell'aviazione civile.

4. Al fine di informare le parti interessate e il pubblico, almeno 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.

Nella preparazione di tale analisi, l'Agenzia si basa principalmente sulle informazioni già disponibili alle istituzioni e agli organi dell'Unione, come pure su informazioni disponibili al pubblico.

L'Agenzia coinvolge gli Stati membri e consulta le parti e le organizzazioni interessate nello sviluppo di tale analisi.

L'analisi contiene inoltre raccomandazioni volte a migliorare il livello di protezione dell'ambiente nel settore dell'aviazione civile nell'Unione.

([1]) Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

▼B

*Articolo 88*

**Interdipendenze tra sicurezza e security nell'aviazione civile**

1. La Commissione e l'Agenzia e gli Stati membri cooperano in materia di *security* dell'aviazione civile, compresa la cibersicurezza, quando vi siano interdipendenze tra sicurezza e *security* nell'aviazione civile.

2. Quando vi sono interdipendenze tra sicurezza e *security* nell'aviazione civile, l'Agenzia, nel caso in cui possieda le pertinenti competenze in materia di sicurezza, presta su richiesta assistenza tecnica alla Commissione per l'attuazione del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) e di altre disposizioni pertinenti del diritto dell'Unione.

3. Per contribuire alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita laddove vi siano interdipendenze tra sicurezza e *security* nell'aviazione civile, l'Agenzia, se necessario, reagisce senza indebito ritardo a un problema urgente di interesse comune per gli Stati membri e che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento:

a) adottando le misure a norma dell'articolo 77, paragrafo 1, lettera h) per far fronte alle carenze nella progettazione degli aeromobili;

b) raccomandando le misure correttive da adottare da parte delle autorità nazionali competenti o delle persone fisiche e giuridiche soggette al presente regolamento e/o diffondendo le informazioni pertinenti a tali autorità e persone, nel caso in cui il problema riguardi l'esercizio degli aeromobili, comprese le informazioni connesse ai rischi per l'aviazione civile derivanti dalle zone di conflitto.

Prima di adottare le misure di cui alle lettere a) e b) del primo comma, l'Agenzia ottiene l'accordo della Commissione e consulta gli Stati membri. L'Agenzia deve basare tali misure, ove possibile, sulle valutazioni dei rischi comuni all'Unione e tenere conto della necessità di una risposta rapida in caso di emergenza.

*Articolo 89*

**Interdipendenze tra la sicurezza nell'aviazione civile e i fattori socioeconomici**

1. La Commissione, l'Agenzia e le altre istituzioni, gli altri organi, uffici e agenzie dell'Unione e gli Stati membri, cooperano, nell'ambito delle rispettive competenze, al fine di garantire che le interdipendenze tra la sicurezza nell'aviazione civile e i fattori socioeconomici siano prese in considerazione anche nelle procedure normative, nella sorveglianza e nell'attuazione della «cultura giusta», quale definita all'articolo 2 del regolamento (UE) n. 376/2014, per affrontare i rischi socioeconomici per la sicurezza aerea.

2. Nell'affrontare tali interdipendenze, l'Agenzia consulta le pertinenti parti interessate.

([1]) 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).

▼B

3. Ogni tre anni l'Agenzia pubblica un'analisi che fornisce un resoconto oggettivo delle azioni e delle misure intraprese, in particolare di quelle volte ad affrontare le interdipendenze tra la sicurezza dell'aviazione civile e i fattori socioeconomici.

*Articolo 90*

**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, al riconoscimento reciproco dei certificati nell'interesse dell'industria europea, e della promozione delle norme europee di sicurezza dell'aviazione.

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, previa consultazione della Commissione, può concludere accordi di lavoro con tali autorità e organizzazioni internazionali. Tali accordi di lavoro non creano obblighi giuridici per l'Unione e gli Stati membri.

3. L'Agenzia assiste gli Stati membri nell'esercizio dei diritti e nell'adempimento degli obblighi assunti nel quadro di accordi internazionali nelle materie disciplinate dal presente regolamento, in particolare i diritti e gli obblighi previsti dalla convenzione di Chicago.

L'Agenzia può agire in qualità di organizzazione regionale di vigilanza sulla sicurezza nel quadro dell'ICAO.

4. In collaborazione con la Commissione e con gli Stati membri, l'Agenzia, ove necessario, include e aggiorna nel repertorio di cui all'articolo 74 le informazioni seguenti:

▼C1

a) informazioni sulla conformità del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo e delle misure adottate dall'Agenzia a norma del presente regolamento agli standard e alle pratiche raccomandate internazionali;

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 degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali.

▼B

Gli Stati membri utilizzano tali informazioni 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 (*Universal Safety Oversight Audit Programme*) dell'ICAO.

5. Fatte salve le disposizioni pertinenti del trattato, la Commissione, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti coinvolte nelle attività dell'ICAO collaborano, mediante una rete di esperti, su questioni tecniche che rientrano nell'ambito 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.

▼B

6. Oltre a svolgere i compiti di cui ai paragrafi da 1 a 5 del presente articolo e all'articolo 75, 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 91*

**Gestione delle crisi nel settore dell'aviazione**

1. Nell'ambito delle sue competenze, l'Agenzia contribuisce a una risposta tempestiva e all'attenuazione delle crisi nel settore dell'aviazione in coordinamento con altre parti pertinenti.

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 Commissione ([1]).

*Articolo 92*

**Addestramento aeronautico**

1. Al fine di promuovere le migliori prassi e l'uniformità nell'applicazione del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base, l'Agenzia può, su richiesta di un fornitore di addestramento aeronautico, valutare la conformità di tale fornitore e dei suoi corsi di addestramento alle prescrizioni stabilite dall'Agenzia e pubblicate nella sua pubblicazione ufficiale. Una volta accertata tale conformità, il fornitore è autorizzato a fornire all'Agenzia i corsi di addestramento approvati.

2. L'Agenzia può fornire servizi di addestramento in primo luogo rivolti al suo personale e a quello delle autorità nazionali competenti, ma anche alle autorità competenti dei paesi terzi, alle organizzazioni internazionali, alle persone fisiche e giuridiche soggette al presente regolamento e ad altre parti interessate attraverso le proprie risorse per la formazione o, se necessario, ricorrendo a fornitori esterni di servizi di addestramento.

▼M3

*Articolo 93*

**Attuazione del cielo unico europeo**

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

a) eseguendo ispezioni e indagini tecniche, e studi;

b) contribuendo, nelle materie disciplinate dal presente regolamento e in cooperazione con il comitato per la valutazione delle prestazioni (PRB) di cui all'articolo 13 del regolamento (UE) 2024/2803, alla realizzazione di un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete;

([1]) 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).

▼M3

c) contribuendo all'attuazione del piano generale ATM europeo, compresi lo sviluppo e la realizzazione del programma SESAR.

▼B

*SEZIONE II*

***Struttura interna***

*Articolo 94*

**Status giuridico, sede e uffici locali**

1. L'Agenzia è un organismo dell'Unione dotato 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 o di assegnare il personale alle sedi delle delegazioni dell'Unione nei paesi terzi, conformemente all'articolo 104, paragrafo 4.

5. L'Agenzia è legalmente rappresentata dal suo direttore esecutivo.

*Articolo 95*

**Personale**

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

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 regole relative al distacco di esperti nazionali all'Agenzia.

*Articolo 96*

**Privilegi e immunità**

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

([1]) 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).

▼B

*Articolo 97*

**Responsabilità**

1. La responsabilità contrattuale dell'Agenzia è disciplinata dalla legge applicabile al contratto in questione.

2. La Corte di giustizia 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 da essa o dal suo personale nell'esercizio delle loro funzioni.

4. La Corte di giustizia 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 98*

**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 103;

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 1º 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 117, il documento di programmazione dell'Agenzia;

d) adotta, a maggioranza di due terzi dei membri con diritto di voto e in conformità dell'articolo 120, paragrafo 11, il bilancio annuale dell'Agenzia;

e) stabilisce le procedure per l'adozione delle decisioni del direttore esecutivo di cui agli articoli 115 e 116;

f) svolge le proprie funzioni riguardanti il bilancio dell'Agenzia a norma degli articoli 120, 121 e 125;

g) nomina i membri della commissione di ricorso a norma dell'articolo 106;

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 126;

j) adotta il proprio regolamento interno;

k) decide in merito al regime linguistico dell'Agenzia;

▼B

l) adotta decisioni relative alla creazione e, se necessario, alla modifica delle strutture interne dell'Agenzia a livello di direttori;

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 regole di applicazione dello statuto dei funzionari e del regime applicabile agli altri agenti in conformità dell'articolo 110 dello statuto dei funzionari;

o) adotta regole per la prevenzione e la gestione dei conflitti di interesse in relazione ai suoi membri nonché ai membri della commissione di ricorso;

p) 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») ([1]);

q) adotta le regole finanziarie applicabili all'Agenzia in conformità dell'articolo 125;

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;

v) adotta decisioni debitamente motivate relativamente alla revoca dell'immunità ai sensi dell'articolo 17 del protocollo n. 7 sui privilegi e sulle immunità dell'Unione europea, allegato al TUE e al TFUE;

w) definisce le procedure in termini di opportuna cooperazione dell'Agenzia con le autorità giudiziarie nazionali, fatti salvi i regolamenti (UE) n. 996/2010 e (UE) n. 376/2014.

3. Il consiglio di amministrazione può consigliare il direttore esecutivo su qualsiasi questione legata agli ambiti disciplinati dal presente regolamento.

([1]) 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).

▼B

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 alcun 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 99*

**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 due supplenti. Un supplente rappresenta il membro solo in caso di assenza di quest'ultimo. La Commissione nomina due rappresentanti e i loro supplenti. Il mandato dei membri 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 in ragione 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. I membri hanno la responsabilità complessiva 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 129.

▼B

5. L'organo consultivo di cui all'articolo 98, 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 iniziale ha una durata di 48 mesi ed è prorogabile.

*Articolo 100*

**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 101*

**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. I membri del consiglio di amministrazione possono, in conformità del proprio regolamento interno, essere assistiti dai loro consiglieri o esperti.

5. Il consiglio di amministrazione può invitare qualsiasi persona il cui parere possa essere rilevante a partecipare alle riunioni in qualità di osservatore.

6. L'Agenzia provvede al segretariato del consiglio di amministrazione.

*Articolo 102*

**Modalità di votazione del consiglio di amministrazione**

1. Fatti salvi l'articolo 98, paragrafo 2, lettere c) e d), e l'articolo 103, 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 98, paragrafo 2, lettera k), è adottata all'unanimità.

2. Ogni membro nominato a norma dell'articolo 99, 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.

▼B

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, nonché le prescrizioni relative ai quorum, ove opportuno.

4. Per essere adottate, le decisioni in materia di risorse finanziarie o umane, in particolare l'articolo 98, paragrafo 2, lettere d), f), h), m), n), o), e q), richiedono un voto favorevole della Commissione.

*Articolo 103*

**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 è 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. A metà mandato il direttore esecutivo può essere invitato a rendere una dichiarazione dinanzi alla commissione competente del Parlamento europeo e a rispondere alle domande poste dai membri di tale commissione in merito ai risultati che ha ottenuto.

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 della sua intenzione di prorogarlo. 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 adottata su proposta della Commissione.

▼B

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 104*

**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 e del consiglio di amministrazione, 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 di tali 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 76 entro i limiti specificati dal presente regolamento e dagli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo;

b) decide in merito a indagini, ispezioni e altre attività di monitoraggio conformemente a quanto previsto dagli articoli 83 e 85;

c) decide in merito all'assegnazione di compiti a soggetti qualificati in conformità dell'articolo 69, paragrafo 1, e allo svolgimento di indagini per conto dell'Agenzia da parte di autorità nazionali competenti o soggetti qualificati in conformità dell'articolo 83, paragrafo 1;

d) adotta le misure necessarie riguardanti le attività dell'Agenzia connesse alla cooperazione internazionale in conformità dell'articolo 90;

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) predispone la relazione annuale di attività consolidata dell'Agenzia e la sottopone al consiglio di amministrazione per l'adozione;

▼B

h) predispone il progetto di stato di previsione delle entrate e delle spese dell'Agenzia a norma dell'articolo 120 ed esegue il bilancio a norma dell'articolo 121;

i) delega i poteri di direttore esecutivo ad altri membri del personale dell'Agenzia. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscano le norme applicabili a tali deleghe. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 127, paragrafo 2;

j) predispone il documento di programmazione di cui all'articolo 117, paragrafo 1, e lo sottopone al consiglio di amministrazione per l'adozione previo parere della Commissione;

k) attua il documento di programmazione di cui all'articolo 117, 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;

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) predispone la strategia antifrode dell'Agenzia e la presenta al consiglio di amministrazione per l'adozione;

o) predispone il progetto di regole finanziarie applicabili all'Agenzia;

p) predispone 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 la riassegnazione di competenze all'Agenzia a norma degli articoli 64 e 65;

t) è responsabile della gestione corrente dell'Agenzia;

u) adotta tutte le decisioni relative alla creazione e, se necessario, alla modifica delle strutture interne dell'Agenzia, tranne quelle a livello di direttori, che saranno approvate dal consiglio di amministrazione;

▼B

v) adotta regole per la prevenzione e la gestione dei conflitti di interesse in relazione ai partecipanti ai gruppi di lavoro e ai gruppi di esperti e ad altri membri del personale non disciplinati dallo statuto dei funzionari, ivi comprese disposizioni sulle dichiarazioni di interesse e, se del caso, sulle attività professionali posteriori alla situazione di impiego;

4. Il direttore esecutivo è inoltre competente a decidere 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 o paesi terzi o di assegnare il personale alle sedi delle delegazioni dell'Unione nei paesi terzi, previa conclusione di opportuni accordi con il Servizio europeo per l'azione esterna. Tale decisione richiede l'accordo preventivo della Commissione, del consiglio di amministrazione e, se del caso, dello Stato membro in cui si intende istituire l'ufficio locale. La decisione precisa l'ambito delle attività che devono essere espletate presso detto ufficio locale o dal personale assegnato alla stessa sede in modo da evitare costi inutili e duplicazioni delle funzioni amministrative dell'Agenzia.

*Articolo 105*

**Poteri della commissione di ricorso**

1. È istituita una commissione di ricorso nell'ambito della struttura amministrativa dell'Agenzia. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 128, per determinare l'organizzazione e la composizione della commissione di ricorso.

2. La commissione di ricorso è competente a decidere sui ricorsi contro le decisioni di cui all'articolo 108. La commissione di ricorso si riunisce quando necessario.

*Articolo 106*

**Membri della commissione di ricorso**

1. I membri e i supplenti sono nominati dal consiglio di amministrazione sulla base di un elenco di candidati qualificati compilato dalla Commissione.

2. 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.

3. I membri della commissione di ricorso sono indipendenti. Nelle loro decisioni non sollecitano né accettano istruzioni da alcun governo o altro organismo.

4. 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.

5. 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 ha deciso in tal senso dopo aver ricevuto il parere del consiglio di amministrazione.

▼B

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità dell'articolo 128, per stabilire le qualifiche richieste ai membri della 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 nonché le norme e le procedure di voto.

*Articolo 107*

**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 108*

**Decisioni soggette a ricorso**

1. È ammesso il ricorso contro le decisioni adottate dall'Agenzia in applicazione degli articoli 64, 65, dell'articolo 76, paragrafo 6, degli articoli da 77 a 83, dell'articolo 85 o dell'articolo 126.

2. Il ricorso presentato conformemente al paragrafo 1 non ha effetto sospensivo. Se ritiene che le circostanze lo consentano, il direttore esecutivo può sospendere l'esecuzione della decisione impugnata.

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 109*

**Legittimazione a ricorrere**

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

▼B

*Articolo 110*

**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 avuto conoscenza, a seconda dei casi.

*Articolo 111*

**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 da parte della commissione di ricorso. 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 ritardo se sospendere o meno l'esecuzione della decisione, a norma dell'articolo 108, paragrafo 2.

*Articolo 112*

**Esame dei ricorsi**

1. La commissione di ricorso esamina l'ammissibilità e la fondatezza del ricorso.

2. 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 un dato termine, 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 113*

**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 114*

**Ricorsi dinanzi alla Corte di giustizia**

1. È possibile presentare alla Corte di giustizia ricorsi per l'annullamento di atti dell'Agenzia intesi a produrre effetti giuridici nei confronti di terzi, come pure per omissione e, a norma dell'articolo 97, per responsabilità extracontrattuale nonché, in forza di una clausola compromissoria, per responsabilità contrattuale per danni causati da atti dell'Agenzia.

▼B

2. I ricorsi per l'annullamento di decisioni dell'Agenzia adottate a norma degli articoli 64, 65, 76, paragrafo 6, degli articoli da 77 a 85 o dell'articolo 126 possono essere presentati alla Corte di giustizia solo dopo che siano state esperite tutte le possibili procedure di ricorso all'interno dell'Agenzia.

3. Le istituzioni dell'Unione e gli Stati membri possono presentare ricorso contro decisioni dell'Agenzia direttamente dinanzi alla Corte di giustizia, 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.

*SEZIONE III*

***Metodi di lavoro***

*Articolo 115*

**Procedure per l'elaborazione di pareri, specifiche di certificazione e altre specifiche dettagliate, metodi accettabili di rispondenza e materiale esplicativo**

1. Il consiglio di amministrazione stabilisce procedure trasparenti per l'emanazione dei pareri, delle specifiche di certificazione e di altre specifiche dettagliate, dei metodi accettabili di rispondenza e del materiale esplicativo di cui all'articolo 76, paragrafi 1 e 3. Dette procedure:

a) attingono alle competenze delle autorità aeronautiche civili e, se del caso, militari degli Stati membri;

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 e consulti ampiamente le 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, a norma dell'articolo 76, paragrafi 1 e 3, elabora pareri, specifiche di certificazione e altre specifiche dettagliate, 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. Qualora sia necessaria una consultazione su aspetti militari, oltre agli Stati membri l'Agenzia consulta l'Agenzia europea per la difesa e altri esperti militari competenti designati dagli Stati membri. Quando è richiesta una consultazione relativa al possibile impatto sociale di tali misure dell'Agenzia, l'Agenzia coinvolge le parti sociali dell'Unione e altre parti interessate.

3. L'Agenzia pubblica i pareri, le specifiche di certificazione e altre specifiche dettagliate, i metodi accettabili di conformità e il materiale esplicativo elaborati a norma dell'articolo 76, paragrafi 1 e 3, e le procedure stabilite a norma del paragrafo 1 del presente articolo nella pubblicazione ufficiale dell'Agenzia.

▼B

*Articolo 116*

**Procedure per l'adozione di decisioni**

1. Il consiglio di amministrazione stabilisce procedure trasparenti per l'adozione delle decisioni individuali di cui all'articolo 76, 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 123 e all'articolo 132, 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 ricorso 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 117*

**Programmazione annuale e pluriennale**

1. Entro il 31 dicembre di ogni anno, in conformità all'articolo 98, paragrafo 2, lettera c), il consiglio di amministrazione adotta un documento di programmazione, recante una programmazione pluriennale ed annuale e basato su un progetto presentato dal direttore esecutivo sei settimane prima dell'adozione, tenendo conto del parere della Commissione e, per quanto riguarda la programmazione pluriennale, previa consultazione il Parlamento europeo. Il consiglio di amministrazione 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, e tiene conto degli obiettivi del piano europeo per la sicurezza aerea. Esso reca inoltre una descrizione delle azioni da finanziare e l'indicazione delle risorse finanziarie e umane assegnate 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 tramite diritti e gli oneri percepiti dall'Agenzia. Il programma di lavoro annuale è coerente con il programma di lavoro pluriennale di cui al paragrafo 4 del presente articolo. Esso indica chiaramente i compiti aggiunti, modificati o soppressi rispetto all'esercizio finanziario precedente. La programmazione annuale comprende la strategia dell'Agenzia riguardante le sue attività connesse alla cooperazione internazionale a norma dell'articolo 90 e le azioni dell'Agenzia collegate a tale strategia.

▼B

3. Quando all'Agenzia è 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 complessiva, compresi gli obiettivi, i risultati attesi e gli indicatori di prestazione. 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 124.

*Articolo 118*

**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 tramite diritti e onori percepiti dall'Agenzia.

*Articolo 119*

**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 72, paragrafo 5, e dell'articolo 74, paragrafo 8 del presente regolamento.

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 115, paragrafo 3, il pubblico e qualsiasi parte interessata possano disporre rapidamente di informazioni obiettive, affidabili e facilmente comprensibili riguardanti la sua attività. L'Agenzia provvede affinché l'assegnazione delle sue risorse ad attività di comunicazione non pregiudichi l'assolvimento efficace dei compiti di cui all'articolo 75.

▼B

3. L'Agenzia traduce il materiale di promozione sulla sicurezza, se del caso, nelle lingue ufficiali dell'Unione.

4. Le autorità nazionali competenti assistono l'Agenzia comunicando efficacemente le informazioni pertinenti in materia di sicurezza nei rispettivi ordinamenti giuridici.

5. Ogni persona fisica o giuridica ha il diritto di comunicare per iscritto con l'Agenzia in una delle lingue ufficiali dell'Unione e di ricevere una risposta nella stessa lingua.

6. 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 120*

**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 129;

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) gli oneri 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) sovvenzioni.

2. Le spese dell'Agenzia comprendono le spese per il personale, amministrative, di infrastruttura e operative. Per quanto riguarda 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 oneri riscossi dall'Agenzia sono trattati separatamente nei conti dell'Agenzia.

5. L'Agenzia adegua, nel corso dell'esercizio finanziario, la programmazione del personale e la gestione delle attività finanziate con risorse relative a diritti e oneri in modo tale da consentire una risposta rapida al carico di lavoro e alle variazioni di tali entrate.

▼B

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 insieme con il materiale esplicativo sulla situazione di bilancio. Tale progetto di tabella dell'organico, in relazione ai posti finanziati da diritti e oneri, si basa su una serie limitata 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 riassegnazioni di competenza a norma degli articoli 64 e 65.

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 129 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 al Parlamento europeo e al Consiglio 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 riguarda 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 al Parlamento europeo e al Consiglio a norma degli articoli 313 e 314 TFUE.

10. Il Parlamento europeo e il Consiglio autorizzano gli stanziamenti a titolo del contributo destinato all'Agenzia e adotta la tabella dell'organico dell'Agenzia, tenendo conto degli indicatori relativi al carico di lavoro e all'efficienza dell'Agenzia di cui al paragrafo 6.

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

12. Il consiglio di amministrazione comunica quanto prima al Parlamento europeo e al Consiglio 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 applica il regolamento delegato (UE) n. 1271/2013 della Commissione ([1]).

([1]) 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).

▼B

Qualora il Parlamento europeo e il Consiglio abbia comunicato l'intenzione di emettere un parere, lo trasmette al consiglio di amministrazione entro sei settimane a decorrere dalla notifica del progetto.

*Articolo 121*

**Esecuzione e controllo del bilancio**

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

2. Entro il 1º 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 1º 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 Consiglio ([1]).

3. Entro il 31 marzo successivo alla chiusura di ciascun esercizio, il direttore esecutivo trasmette al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e alla Corte dei conti, 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 emette un parere sui conti definitivi dell'Agenzia.

6. Entro il 1º luglio successivo alla chiusura di ciascun esercizio, il contabile dell'Agenzia 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 successivo alla chiusura di ciascun esercizio.

8. Entro il 30 settembre successivo alla chiusura di ciascun esercizio, il direttore esecutivo invia alla Corte dei conti una risposta alle osservazioni di quest'ultima. Trasmette inoltre copia della risposta al consiglio di amministrazione e alla Commissione.

([1]) 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 e che abroga il regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2012 (GU L 298 del 26.10.2012, pag. 1).

▼B

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 questione.

10. Il Parlamento europeo, su raccomandazione del Consiglio che delibera a maggioranza qualificata, decide sul discarico al direttore esecutivo, entro il 15 maggio dell'anno n + 2, dell'esecuzione del bilancio dell'esercizio n.

*Articolo 122*

**Lotta contro la frode**

1. Ai fini della lotta contro la frode, la corruzione e altre attività illecite si applica senza limitazioni il regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

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) ([2]) entro sei mesi a decorrere dall'11 settembre 2018, e adotta le opportune disposizioni applicabili al suo personale utilizzando il modello di cui all'allegato di tale accordo.

3. La Corte dei conti ha il potere di sottoporre ad audit, sulla base di documenti e di ispezioni 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, conformemente alle disposizioni e alle procedure previste dal regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 e dal regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio ([3]), 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.

5. Fatti salvi i paragrafi da 1 a 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 Corte dei conti e l'OLAF a procedere a tali audit e indagini in base alle rispettive competenze.

([1]) 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).

([2]) GU L 136 del 31.5.1999, pag. 15.

([3]) 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).

▼B

*Articolo 123*

**Norme di security per la protezione delle informazioni classificate e delle informazioni sensibili non classificate**

L'Agenzia adotta le proprie norme di *security* 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) 2015/443 ([1]) e (UE, Euratom) 2015/444 ([2]) della Commissione. Le norme di *security* dell'Agenzia comprendono, tra l'altro, disposizioni per lo scambio, il trattamento e la conservazione di tali informazioni.

*Articolo 124*

**Valutazione**

1. Entro il 12 settembre 2023, e successivamente ogni cinque anni, la Commissione effettua 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 è volta a stabilire quale impatto il presente regolamento, l'Agenzia e i suoi metodi di lavoro hanno avuto nel garantire un elevato livello di sicurezza dell'aviazione civile. La valutazione affronta altresì l'eventuale necessità di modificare il mandato dell'Agenzia e le implicazioni finanziarie di tale modifica. La valutazione tiene conto del parere del consiglio di amministrazione e delle parti interessate, a livello sia di Unione che nazionale.

2. Qualora ritenga che l'esistenza dell'Agenzia non sia più giustificata rispetto agli obiettivi, al mandato e ai compiti che le sono stati assegnati, la Commissione 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. Se del caso, è allegato un piano d'azione corredato di un calendario. I risultati della valutazione e le raccomandazioni sono resi pubblici.

*Articolo 125*

**Norme finanziarie**

Le norme 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.

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

([2]) 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).

▼B

*Articolo 126*

**Diritti e oneri**

1. Sono riscossi diritti e oneri 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 riguardanti le attività cui tali certificati e dichiarazioni si riferiscono;

b) pubblicazioni, corsi di formazione e altri servizi prestati dall'Agenzia. Tali diritti e oneri riflettono il costo effettivo di ogni servizio prestato;

c) il trattamento dei ricorsi.

I diritti e gli oneri sono espressi e devono essere pagati in euro.

2. L'importo dei diritti e degli oneri 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 1, in particolare i contributi del datore di lavoro al regime pensionistico, concorrono alla formazione di tale costo. I diritti e gli oneri costituiscono entrate con destinazione specifica dell'Agenzia per le attività correlate ai servizi per cui i diritti e gli oneri sono dovuti.

3. Gli avanzi di bilancio generati dai diritti e dagli oneri finanziano le attività future correlate a diritti e oneri o compensano le perdite. Se un risultato di bilancio significativamente positivo o negativo diviene ricorrente, è rivisto il livello dei diritti e degli oneri.

4. La Commissione, previa consultazione dell'Agenzia in conformità dell'articolo 98, paragrafo 2, lettera i), adotta atti di esecuzione che stabiliscano norme dettagliate relative a diritti e oneri riscossi dall'Agenzia, che specifichino in particolare le prestazioni per le quali i diritti e gli oneri sono dovuti a norma dell'articolo 120, paragrafo 1, lettere c) e d) e l'importo degli stessi e le modalità di riscossione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

CAPO VI

**DISPOSIZIONI FINALI**

*Articolo 127*

**Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita da un comitato, che 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.

▼B

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 128*

**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 agli articoli 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, all'articolo 62, paragrafo 13, all'articolo 68, paragrafo 3, all'articolo 84, paragrafo 4, e agli articoli 105 e 106, è conferito alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere dall'11 settembre 2018. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui agli articoli 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, all'articolo 62, paragrafo 13, all'articolo 68, paragrafo 3, all'articolo 84, paragrafo 4 e agli articoli 105 e 106, 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 stessa 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. Prima dell'adozione di un atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato di cui agli articoli 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, all'articolo 62, paragrafo 13, all'articolo 68, paragrafo 3, all'articolo 84, paragrafo 4 e agli articoli 105 e 106 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 129*

**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 hanno adottato e applicano il diritto dell'Unione nelle materie disciplinate dal presente regolamento.

▼B

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 90, paragrafo 2, concludere accordi di lavoro con l'autorità competente del paese terzo europeo in questione al fine di dare applicazione a tali disposizioni.

*Articolo 130*

**Accordo di 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, nonché 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 stabilite in un accordo di sede concluso tra l'Agenzia e lo Stato membro in cui si trova la sede.

2. Lo Stato membro ospitante garantisce le condizioni necessarie per il corretto funzionamento dell'Agenzia, offrendo anche una scolarizzazione multilingue appropriata e adeguati collegamenti di trasporto.

*Articolo 131*

**Sanzioni**

Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo e adottano tutte le misure necessarie per garantire che siano attuate. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

*Articolo 132*

**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 in conformità del regolamento (UE) 2016/679.

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 133*

**Modifiche del regolamento (CE) n. 2111/2005**

All'articolo 15 del regolamento (CE) n. 2111/2005, i paragrafi da 1 a 3 sono sostituiti dai seguenti:

«1. La Commissione è assistita da un comitato (“comitato per la sicurezza aerea dell'UE”), che è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

▼B

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.».

*Articolo 134*

**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 conformemente al regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) da un'autorità nazionale di uno Stato membro, da più autorità nazionali degli Stati membri che agiscono congiuntamente in conformità dell'articolo 62, paragrafo 5, di tale regolamento o dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea.

_____

(*) Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).»;

2) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

*«Articolo 6*

**Certificato di operatore aereo**

1. Il rilascio e la validità di una licenza d'esercizio sono subordinati al possesso di un COA valido che specifichi le attività contemplate da tale licenza d'esercizio.

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

L'autorità competente per il COA informa, non appena possibile, l'autorità competente per il rilascio delle licenze di ogni pertinente modifica proposta del COA.

3. L'autorità competente per il COA e l'autorità competente per il rilascio delle licenze convengono misure per lo scambio proattivo di informazioni attinenti alla valutazione e al mantenimento del COA e della licenza d'esercizio.

▼B

Possono rientrare tra il suddetto scambio, senza esservi limitate, le informazioni relative alle disposizioni finanziarie, di proprietà o organizzative del vettore aereo comunitario che possono pregiudicare la sicurezza o la solvibilità delle sue operazioni o assistere l'autorità competente per il COA nello svolgimento delle sue attività di sorveglianza in materia di sicurezza Se le informazioni sono fornite in via riservata, sono adottate misure per garantire che siano adeguatamente protette.

3 *bis*. Se è probabile che occorra un provvedimento di esecuzione, l'autorità competente per il COA e l'autorità competente per il rilascio delle licenze si consultano al più presto prima di adottare tale provvedimento e collaborano per cercare di risolvere la questione prima dell'adozione del provvedimento. Se il provvedimento è adottato, l'autorità competente per il COA e l'autorità competente per il rilascio delle licenze si notificano reciprocamente quanto prima.»;

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

«1. 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 nel registro nazionale di un altro Stato membro. Tuttavia, se utilizzati nell'ambito di un contratto di noleggio senza equipaggio (*dry lease*) o di noleggio con equipaggio (*wet lease*) in conformità dell'articolo 13, tali aeromobili possono essere immatricolati nel registro nazionale di uno Stato membro o di un paese terzo.».

*Articolo 135*

**Modifiche del regolamento (UE) n. 996/2010**

L'articolo 5 del regolamento (UE) n. 996/2010 è sostituito dal seguente:

*«Articolo 5*

**Obbligo di svolgere un'inchiesta**

1. Ogni incidente o inconveniente grave che coinvolge aeromobili cui si applica il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) è sottoposto a un'inchiesta di sicurezza nello Stato membro nel cui territorio è avvenuto l'incidente o l'inconveniente grave.

2. Quando un aeromobile cui si applica il regolamento (UE) 2018/1139 e che è 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 specifico, 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 delle conseguenze dell'incidente o dell'inconveniente grave e degli insegnamenti che essa prevede di trarre da tali inchieste per il miglioramento della sicurezza aerea.

▼B

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 prevedono di trarne insegnamenti sul piano della sicurezza.

5. In deroga ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo, 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 56, paragrafi 1 e 5, del regolamento (UE) 2018/1139, 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'accertamento di colpe o responsabilità. Esse sono condotte indipendentemente e separatamente da eventuali procedimenti giudiziari o amministrativi finalizzati all'accertamento di colpe o responsabilità e li lasciano impregiudicati.

---

(*) Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).».

*Articolo 136*

**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 (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

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 56, paragrafi 1 e 5, del regolamento (UE) 2018/1139, 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.

▼B

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 (UE) 2018/1139.

---

(*) Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).».

*Articolo 137*

**Modifica alla direttive 2014/30/UE**

All'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva 2014/30/CE, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Le apparecchiature dell'aviazione seguenti, qualora rientrino nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) e siano destinati esclusivamente all'uso in volo:

i) aeromobili diversi dagli aeromobili senza equipaggio e relativi motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati;

ii) aeromobili senza equipaggio e relativi motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati, la cui progettazione è certificata in conformità dell'articolo 56, paragrafo 1, di tale regolamento e che sono destinati a funzionare solo su frequenze assegnate dal regolamento radio dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni ai fini di un uso aeronautico protetto.

---

(*) Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).».

▼B

*Articolo 138*

**Modifiche alla direttiva 2014/53/UE**

Nell'allegato I della direttiva 2014/53/UE, il punto 3) è sostituito dal seguente:

«3. Le apparecchiature dell'aviazione seguenti, qualora rientrino nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) e siano destinati esclusivamente all'uso in volo:

a) aeromobili diversi dagli aeromobili senza equipaggio e relativi motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati;

b) aeromobili senza equipaggio e relativi motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati, la cui progettazione è stata già certificata in conformità dell'articolo 56, paragrafo 1, di tale regolamento e che sono destinati a funzionare solo su frequenze assegnate dal regolamento radio dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni ai fini di un uso aeronautico protetto.

(*) Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).».

*Articolo 139*

**Abrogazione**

1. Il regolamento (CE) n. 216/2008 è abrogato con effetto a decorrere dall'11 settembre 2018.

2. Il regolamento (CE) n. 552/2004 è abrogato con effetto a decorrere dall'11 settembre 2018. Tuttavia, gli articoli 4, 5, 6, 6 *bis* e 7 di tale regolamento e i suoi allegati III e IV continuano ad applicarsi fino alla data di applicazione degli atti delegati di cui all'articolo 47 del presente regolamento e a condizione che tali atti disciplinino la materia delle disposizioni pertinenti del regolamento (CE) n. 552/2004 e, in qualsiasi caso, non più tardi del 12 settembre 2023.

3. Il regolamento (CEE) n. 3922/91 è abrogato a decorrere dalla data di applicazione delle norme dettagliate adottate ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1, lettera a) sui limiti dei tempi di volo e di servizio nonché sui requisiti relativi ai tempi di riposo per quanto riguarda gli aerotaxi, i servizi medici di emergenza e le operazioni di trasporto aereo commerciale a pilotaggio singolo.

▼B

4. I riferimenti ai regolamenti abrogati di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, si intendono fatti al presente regolamento e, se del caso, vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato X.

*Articolo 140*

**Disposizioni transitorie**

1. I certificati e le apposite specifiche di aeronavigabilità rilasciati o riconosciuti e le dichiarazioni rese o riconosciute a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 e le relative norme di attuazione 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 67.

2. Entro il 12 settembre 2023 le norme di attuazione adottate sulla base del regolamento (CE) n. 216/2008 e del regolamento (CE) n. 552/2004 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 29), 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.

3. Al più tardi due anni dopo l'11 settembre 2018 l'Agenzia rilascia, in conformità dell'articolo 76, paragrafi 1 e 3, pareri riguardanti proposte di modifica dei regolamenti (UE) n. 748/2012 ([1]), (UE) n. 1321/2014 ([2]), (UE) n. 1178/2011 ([3]) e (UE) n. 965/2012 ([4]) della Commissione e le specifiche di certificazione applicabili al fine di adeguarle alle disposizioni del presente regolamento per quanto riguarda gli aeromobili destinati principalmente all'uso nell'aviazione sportiva e da diporto.

([1]) Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1).

([2]) Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 362 del 17.12.2014, pag. 1).

([3]) Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1).

([4]) 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).

▼B

4. Entro il 12 settembre 2021, l'Agenzia può pubblicare materiale di orientamento ad uso volontario degli Stati membri per sostenere lo sviluppo di norme nazionali proporzionate in materia di progettazione, produzione, manutenzione ed esercizio degli aeromobili di cui all'allegato I.

5. In deroga agli articoli 55 e 56 le pertinenti disposizioni del regolamento (CE) n. 216/2008 continuano ad applicarsi fino all'entrata in vigore degli atti delegati di cui all'articolo 58 e degli atti di esecuzione di cui all'articolo 57 del presente regolamento.

6. 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 12 settembre 2021.

*Articolo 141*

**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.

▼B

*ALLEGATO I*

**Aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera d)**

1. Categorie di aeromobili con equipaggio ai quali il presente regolamento non si applica:

a) aeromobili storici che rispondono ai criteri seguenti:

i) aeromobili:

— la cui progettazione iniziale è avvenuta anteriormente al 1º gennaio 1955, e

— la cui produzione è cessata anteriormente al 1º gennaio 1975;

oppure

ii) aeromobili di chiaro interesse storico, in ragione di uno dei motivi seguenti:

— partecipazione a un evento storico degno di nota,

— significativo contributo allo sviluppo dell'aviazione, oppure

— ruolo di primo piano svolto nell'ambito delle forze armate di uno Stato membro;

oppure

b) aeromobili specificatamente progettati o modificati per scopi di ricerca, sperimentazione o scientifici e suscettibili di essere prodotti in un numero molto limitato;

c) aeromobili, compresi quelli forniti in kit, per i quali almeno il 51 % dei compiti di fabbricazione e di assemblaggio è svolto da non professionisti o da associazioni senza scopo di lucro di non professionisti a fini di uso proprio e senza alcun obiettivo commerciale;

d) aeromobili che sono stati in servizio presso le forze armate, a meno che non siano di un tipo per il quale l'Agenzia ha adottato una norma di progettazione;

e) aeroplani la cui velocità misurabile di stallo o la velocità costante di volo minima in configurazione di atterraggio non supera i 35 nodi di velocità calibrata (CAS) nonché elicotteri, paracadute a motore, alianti e motoalianti, al massimo biposto e con una massa massima al decollo (MTOM), registrata dagli Stati membri, non superiore a:

| | Aeroplano/elicottero/ paracadute a motore/ motoaliante | Aliante | Aereo anfibio o idrovolante/elicottero | Sistema di recupero totale con paracadute montato sulla cellula |
|---|---|---|---|---|
| Monoposto | 300 kg di MTOM | 250 kg di MTOM | 30 kg di MTOM supplementari | 15 kg di MTOM supplementari |
| Biposto | 450 kg di MTOM | 400 kg di MTOM | 45 kg di MTOM supplementari | 25 kg di MTOM supplementari |
| Se un aereo anfibio o un idrovolante/elicottero è utilizzato sia come idrovolante/elicottero che come aeroplano terrestre/elicottero, la sua MTOM non deve superare il relativo limite applicabile. | | | | |

f) autogiro monoposto e biposto con una MTOM non superiore a 600 kg;

▼B

g) riproduzioni di aeromobili che soddisfano i criteri di cui alla lettera a) o d), il cui progetto strutturale è analogo a quello dell'aeromobile originale;

h) aerostati e dirigibili monoposto o biposto aventi un volume massimo di progetto non superiore a 1 200 $m^3$ in caso di aria calda, e non superiore a 400 $m^3$ in caso di altro gas di sollevamento;

i) qualsiasi altro aeromobile con equipaggio con una massa a vuoto massima, compreso il combustibile, non superiore a 70 kg.

2. Inoltre, il presente regolamento non si applica:

a) agli aeromobili a volo vincolato privi di sistema di propulsione, nei quali la lunghezza massima del cavo è pari a 50 m, e:

i) la MTOM dell'aeromobile, incluso il suo carico, è inferiore a 25 kg, o

ii) nel caso di un aerostato, il volume massimo di progetto dell'aeromobile è inferiore a 40 $m^3$;

b) agli aeromobili a volo vincolato con una MTOM non superiore a 1 kg.

▼B

*ALLEGATO II*

**Requisiti essenziali di aeronavigabilità**

1. INTEGRITÀ DEL PRODOTTO

Deve essere garantita l'integrità del prodotto, compresa la protezione dalle minacce alla *security* delle informazioni, in tutte le condizioni di volo previste per tutta la vita operativa dell'aeromobile. La conformità a tutti i requisiti deve essere dimostrata mediante una valutazione o un'analisi corredata, laddove necessario, da prove.

1.1. Strutture e materiali

1.1.1. L'integrità della struttura deve essere garantita per l'intero inviluppo operativo dell'aeromobile, e al di là di tale limite con adeguato margine di sicurezza, compreso il sistema di propulsione, e deve essere mantenuta per tutta la vita operativa dell'aeromobile.

1.1.2. Tutte le parti dell'aeromobile il cui mancato funzionamento potrebbe compromettere l'integrità della struttura devono soddisfare le condizioni seguenti senza presentare deformazioni pericolose o avarie. Ciò comprende tutti gli elementi aventi massa significativa e i rispettivi sistemi di vincolo.

a) Si deve tenere conto di tutte le combinazioni di carico che possono verificarsi entro i limiti dei pesi, dell'escursione baricentrica, dell'inviluppo operativo e della vita operativa dell'aeromobile e al di là di tali limiti con adeguato margine di sicurezza. Ciò comprende carichi dovuti a raffiche, manovre, pressurizzazione, superfici mobili, sistemi di controllo e di propulsione sia in volo che a terra;

b) si deve tenere debito conto dei carichi e dei possibili cedimenti causati da atterraggi o ammaraggi di emergenza;

c) in funzione del tipo di esercizio, nella risposta strutturale a tali carichi si devono considerare gli effetti dinamici, tenendo conto delle dimensioni e della configurazione dell'aeromobile.

1.1.3. L'aeromobile deve essere esente da instabilità aeroelastica e vibrazioni eccessive di qualsiasi tipo.

1.1.4. I processi di produzione e i materiali impiegati nella costruzione dell'aeromobile devono assicurare proprietà strutturali note e riproducibili. È necessario tenere conto di qualsiasi variazione delle prestazioni dei materiali collegata con l'ambiente operativo.

1.1.5. Deve essere garantito, per quanto possibile, che gli effetti dei carichi ciclici, del degrado ambientale, dei danni accidentali e da fonte puntuale non riducano l'integrità strutturale al di sotto di un livello di resistenza residua accettabile. A tale riguardo devono essere predisposte tutte le istruzioni atte a garantire il mantenimento dell'aeronavigabilità.

1.2. Propulsione

1.2.1. L'integrità del sistema di propulsione (ovvero del motore e, se del caso, dell'elica) deve essere dimostrata con un adeguato margine di sicurezza per l'intero inviluppo operativo del sistema di propulsione e deve essere mantenuta per tutta la vita operativa del sistema stesso, tenendo conto del ruolo svolto dal sistema di propulsione nell'ambito del principio generale di sicurezza dell'aeromobile.

1.2.2. Il sistema di propulsione deve produrre, entro i limiti dichiarati, la spinta o la potenza necessarie in ogni determinata condizione di volo, tenendo conto dell'impatto sull'ambiente e delle condizioni dello stesso.

▼B

1.2.3. Il processo di produzione e i materiali utilizzati nella costruzione del sistema di propulsione devono assicurare un comportamento strutturale noto e riproducibile. È necessario tenere conto di qualsiasi variazione delle prestazioni dei materiali collegata con l'ambiente operativo.

1.2.4. Gli effetti dei carichi ciclici, del degrado ambientale e operativo e di possibili conseguenti cedimenti delle parti non devono ridurre l'integrità del sistema di propulsione al di sotto di un livello accettabile. A tale riguardo devono essere predisposte tutte le istruzioni atte a garantire il mantenimento dell'aeronavigabilità.

1.2.5. Devono essere predisposte tutte le istruzioni, informazioni e prescrizioni necessarie per l'interfaccia sicura e corretta tra sistema di propulsione e aeromobile.

1.3. Impianti ed equipaggiamenti (diversi dagli equipaggiamenti non installati)

1.3.1. L'aeromobile non deve presentare caratteristiche o dettagli di progetto di cui l'esperienza ha dimostrato la pericolosità.

1.3.2. L'aeromobile, compresi gli impianti e gli equipaggiamenti necessari alla valutazione del progetto di tipo o richiesti dalle regole operative, deve funzionare nel modo designato in tutte le condizioni operative prevedibili per l'intero inviluppo operativo dell'aeromobile stesso, e al di là di tali limiti con adeguato margine di sicurezza, tenuto conto dell'ambiente operativo degli impianti o degli equipaggiamenti. Altri impianti o equipaggiamenti non necessari alla certificazione del tipo o non richiesti dalle regole operative, indipendentemente dal loro corretto funzionamento, non devono ridurre la sicurezza e non devono incidere negativamente sul corretto funzionamento di qualsiasi altro impianto o equipaggiamento. Gli impianti e gli equipaggiamenti devono poter essere utilizzabili senza richiedere abilità o sforzi eccezionali.

1.3.3. Gli impianti e gli equipaggiamenti dell'aeromobile, considerati singolarmente e in relazione reciproca, devono essere progettati in modo tale che nessuna singola avaria che non si dimostri estremamente improbabile possa determinare una condizione di avaria catastrofica; deve inoltre esistere un rapporto inverso tra la probabilità di una condizione di avaria e la gravità del suo effetto sull'aeromobile e sui suoi occupanti. Per quanto riguarda il criterio della singola avaria di cui sopra, è ammesso che si debba concedere un margine di tolleranza in funzione delle dimensioni e della generale configurazione dell'aeromobile, fino all'esenzione dall'obbligo di rispettare tale criterio per alcune parti e alcuni impianti di elicotteri e piccoli aeroplani.

1.3.4. Le informazioni necessarie alla condotta sicura del volo e le informazioni relative alle condizioni di non sicurezza devono essere fornite, a seconda dei casi, all'equipaggio o al personale incaricato della manutenzione in modo chiaro, coerente e non ambiguo. Gli impianti, gli equipaggiamenti e i dispositivi di comando, compresi pannelli segnaletici e annunci, devono essere progettati e disposti in modo da ridurre al minimo gli errori che potrebbero contribuire a creare situazioni di pericolo.

1.3.5. Nella progettazione devono essere adottate le necessarie precauzioni per ridurre al minimo i rischi per l'aeromobile e i suoi occupanti derivanti da minacce ragionevolmente prevedibili, incluse le minacce alla *security* delle informazioni, sia esterne sia interne all'aeromobile, compresa la protezione dalla possibilità di un'avaria importante o di interruzioni nel funzionamento di equipaggiamenti non installati dell'aeromobile.

1.4. Equipaggiamenti non installati

1.4.1. Gli equipaggiamenti non installati devono svolgere la propria funzione di sicurezza ovvero la propria funzione rilevante ai fini della sicurezza nel modo designato in tutte le condizioni operative prevedibili, a meno che tale funzione possa essere svolta anche con altri mezzi.

▼B

1.4.2. Gli equipaggiamenti non installati devono poter essere messi in funzione senza richiedere abilità o sforzi eccezionali.

1.4.3. Gli equipaggiamenti non installati, indipendentemente dal loro corretto funzionamento, non devono ridurre la sicurezza e non devono incidere negativamente sul corretto funzionamento di qualsiasi altro equipaggiamento, impianto o pertinenza.

1.5. Mantenimento dell'aeronavigabilità

1.5.1. Deve essere stabilita e resa disponibile tutta la documentazione necessaria, comprese le istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità, al fine di garantire che lo standard di aeronavigabilità previsto per il tipo di aeromobile e per ogni parte ad esso associata sia mantenuto durante tutta la sua vita operativa.

1.5.2. Devono essere messi a disposizione strumenti per l'ispezione, regolazione, lubrificazione, rimozione o sostituzione di parti ed equipaggiamenti non installati necessari al mantenimento dell'aeronavigabilità.

1.5.3. Le istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità devono essere fornite sotto forma di manuale o manuali, a seconda della quantità di dati da fornire. I manuali devono contenere istruzioni di manutenzione e riparazione, informazioni sull'assistenza, procedure di ricerca guasti e di ispezione e avere un formato di uso pratico.

1.5.4. Le istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità devono comprendere le limitazioni della stessa stabilendo il calendario delle sostituzioni obbligatorie nonché la frequenza delle ispezioni e la relativa procedura.

2. ASPETTI DELL'ESERCIZIO DEI PRODOTTI RELATIVI ALL'AERONAVIGABILITÀ

2.1. Deve essere dimostrato che, al fine di garantire la sicurezza per le persone a bordo e a terra durante l'esercizio del prodotto, sono stati considerati i seguenti aspetti:

a) devono essere definiti i tipi di esercizio per i quali l'aeromobile è omologato, nonché le limitazioni e le informazioni necessarie al suo esercizio in condizioni di sicurezza, comprese limitazioni e prestazioni ambientali;

b) l'aeromobile deve essere manovrabile e controllabile in sicurezza in tutte le condizioni operative previste, anche in caso di avaria di uno o, eventualmente, più sistemi di propulsione, tenendo conto delle dimensioni e della configurazione dell'aeromobile. È necessario tenere in debito conto la forza fisica del pilota, l'ambiente della cabina di pilotaggio, il carico di lavoro del pilota e altri fattori umani, nonché la fase di volo e la sua durata;

c) deve essere possibile effettuare transizioni dolci da una fase di volo a un'altra senza che al pilota siano richiesti abilità, attenzione, sforzi eccezionali e senza un eccessivo carico di lavoro in qualsiasi condizione d'esercizio prevedibile;

d) l'aeromobile deve possedere la stabilità necessaria a garantire che l'impegno richiesto da parte del pilota non sia eccessivo, tenuto conto della fase di volo e della sua durata;

e) devono essere stabilite procedure applicabili in caso di condizioni di esercizio normali, di avaria e di emergenza;

f) devono essere predisposti, a seconda del tipo di aeromobile, sistemi di allerta o altri dispositivi intesi a prevenire il superamento del normale inviluppo di volo;

g) le caratteristiche dell'aeromobile e dei suoi impianti devono consentire un recupero in condizioni di sicurezza dai limiti estremi dell'inviluppo di volo che possono occorrere.

▼B

2.2. I limiti operativi e altre informazioni necessarie all'impiego in condizioni di sicurezza devono essere portati a conoscenza dei membri dell'equipaggio.

2.3. L'esercizio del prodotto deve essere protetto dai rischi derivanti da condizioni esterne e interne avverse, comprese le condizioni ambientali.

a) In particolare, e a seconda del tipo di esercizio, l'esposizione a fenomeni come condizioni meteorologiche avverse, fulmini, collisioni con volatili, campi elettromagnetici ad alta intensità, ozono ecc., che è probabile si verifichino durante l'esercizio del prodotto, non deve dar luogo a condizioni di non sicurezza, tenendo conto delle dimensioni e della configurazione dell'aeromobile;

b) La cabina passeggeri, a seconda del tipo di esercizio, deve offrire condizioni di trasporto idonee e un'adeguata protezione da eventuali rischi prevedibili che possono verificarsi durante le operazioni di volo o in situazioni di emergenza, compresi incendi, fumi, gas tossici e rischi legati alla decompressione rapida, tenendo conto delle dimensioni e della configurazione dell'aeromobile. Devono essere attuate le disposizioni necessarie a dare agli occupanti ogni ragionevole possibilità di evitare lesioni gravi e di evacuare rapidamente l'aeromobile e a proteggerli dagli effetti della decelerazione in caso di atterraggio o ammaraggio di emergenza. Devono essere forniti, secondo necessità, pannelli segnaletici e annunci chiari e non ambigui per dare istruzioni agli occupanti circa il comportamento corretto e sicuro da tenere e l'ubicazione e l'uso corretto degli equipaggiamenti di sicurezza. L'equipaggiamento di sicurezza necessario deve essere facilmente accessibile;

c) I vani dell'equipaggio, a seconda del tipo di esercizio, devono essere predisposti in modo da facilitare le operazioni di volo, essere quindi forniti di strumenti che consentano di acquisire una coscienza situazionale e di gestire qualsiasi situazione ed emergenza prevedibile. L'ambiente di tali vani non deve ostacolare la capacità dell'equipaggio di eseguire i propri compiti e deve essere progettato in modo da evitare interferenze durante le operazioni ed errori nell'uso dei dispositivi di comando:

3. ORGANIZZAZIONI (COMPRESE PERSONE FISICHE CHE ESERCITANO UN'ATTIVITÀ DI PROGETTAZIONE, PRODUZIONE, MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ O MANUTENZIONE)

3.1. In funzione del tipo di attività, un'organizzazione deve essere approvata quando sono soddisfatte le condizioni seguenti:

a) l'organizzazione deve disporre di tutti i mezzi necessari nell'ambito delle sue attività. Tali mezzi comprendono, ma non sono limitati a, quanto segue: infrastrutture, personale, equipaggiamenti, strumenti e materiali, documentazione dei compiti, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e un sistema di archiviazione dei documenti;

b) in funzione del tipo di attività svolta e delle sue dimensioni, l'organizzazione deve realizzare e mantenere un sistema di gestione per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui al presente allegato, gestire i rischi in materia di sicurezza e migliorare costantemente tale sistema;

c) l'organizzazione stipula con altre organizzazioni competenti gli accordi necessari a garantire il mantenimento della conformità ai requisiti essenziali di aeronavigabilità di cui al presente allegato;

▼B

d) l'organizzazione istituisce un sistema di segnalazione di eventi nel quadro del sistema di gestione di cui alla lettera b) e conclude gli accordi di cui alla lettera c), al fine di contribuire all'obiettivo di un costante miglioramento della sicurezza. Il sistema di segnalazione di eventi è conforme al diritto applicabile dell'Unione.

3.2. Le condizioni di cui ai punti 3.1 lettera c), e 3.1., lettera d) non si applicano alle organizzazioni di addestramento in materia di manutenzione.

3.3. Le persone fisiche che esercitano un'attività di manutenzione devono acquisire e mantenere un livello di conoscenze teoriche, abilità pratiche ed esperienza, in funzione del tipo di attività.

▼B

*ALLEGATO III*

**Requisiti essenziali in materia di compatibilità ambientale relativa ai prodotti**

1. I prodotti devono essere progettati per ridurre al minimo possibile il rumore, in considerazione del punto 4.

2. I prodotti devono essere progettati per ridurre per quanto possibile le emissioni, in considerazione del punto 4.

3. I prodotti devono essere progettati per ridurre al minimo le emissioni derivanti dall'evaporazione o dallo scarico di fluidi, in considerazione del punto 4.

4. Devono essere considerati eventuali compromessi tra misure di progettazione volte a ridurre al minimo il rumore, le emissioni di varia natura e lo scarico di liquidi.

5. Nel ridurre al minimo i livelli di rumore e di emissioni dell'aeromobile sono presi in considerazione l'intero intervallo delle normali condizioni operative e le zone geografiche in cui tali livelli destano preoccupazione.

6. Gli impianti ed equipaggiamenti dell'aeromobile necessari per motivi di protezione dell'ambiente devono essere progettati, prodotti e sottoposti a manutenzione in modo da funzionare nel modo designato in qualsiasi condizione operativa prevedibile. La loro affidabilità deve essere adeguata all'effetto atteso sulla compatibilità ambientale del prodotto.

7. Eventuali istruzioni, procedure, strumenti, manuali, limitazioni e ispezioni necessari a garantire il mantenimento della conformità di un prodotto aeronautico ai requisiti essenziali di cui al presente allegato devono essere stabiliti e comunicati in modo chiaro agli utilizzatori cui sono destinati.

8. Le organizzazioni che partecipano alla progettazione, produzione e manutenzione di prodotti aeronautici devono:

   a) disporre di tutti i mezzi necessari a garantire la conformità di un prodotto aeronautico ai requisiti essenziali di cui al presente allegato; e

   b) stipulare con altre organizzazioni competenti gli accordi necessari a garantire il mantenimento della conformità di un prodotto aeronautico ai requisiti essenziali di cui al presente allegato.

▼B

*ALLEGATO IV*

**Requisiti essenziali dell'equipaggio**

1. ADDESTRAMENTO DEI PILOTI

1.1. Considerazioni generali

Le persone che seguono un addestramento per pilotare un aeromobile devono possedere un adeguato grado di maturità in termini di istruzione e di condizioni fisiche e mentali, tale da permettere loro di acquisire, conservare e dimostrare le conoscenze teoriche e le abilità pratiche necessarie.

1.2. Conoscenze teoriche

I piloti devono acquisire e mantenere un livello di conoscenze idoneo alle funzioni esercitate sull'aeromobile e proporzionato ai rischi associati al tipo di attività. Tali conoscenze devono comprendere almeno le materie seguenti:

a) diritto aeronautico;

b) conoscenze generali sugli aeromobili;

c) aspetti tecnici riguardanti la categoria dell'aeromobile;

d) prestazioni in volo e pianificazione del volo;

e) comportamenti e limiti umani;

f) meteorologia;

g) navigazione;

h) procedure operative, compresa la gestione delle risorse;

i) principi del volo;

j) comunicazioni; e

k) abilità non tecniche, compresi il riconoscimento e la gestione delle minacce e degli errori.

1.3. Dimostrazione e mantenimento delle conoscenze teoriche

1.3.1. L'acquisizione e il mantenimento delle conoscenze teoriche devono essere dimostrati per mezzo di una valutazione continua durante l'addestramento e, se del caso, mediante esami.

1.3.2. Deve essere mantenuto un livello adeguato di conoscenze teoriche. La conformità deve essere dimostrata tramite valutazioni, esami, prove o controlli regolari. La frequenza di esami, prove o controlli deve essere proporzionata al livello di rischio associato all'attività.

1.4. Abilità pratiche

I piloti devono acquisire e mantenere abilità pratiche adeguate ad esercitare le proprie funzioni sull'aeromobile. Tali abilità devono essere proporzionate ai rischi associati al tipo di attività e comprendere, a seconda delle funzioni esercitate sull'aeromobile, quanto segue:

a) attività pre-volo e in volo, compresi: determinazione delle prestazioni, della massa e del centraggio dell'aeromobile, ispezione e manutenzione dell'aeromobile, pianificazione del carburante/dell'energia, valutazione delle condizioni meteorologiche, pianificazione della rotta, restrizioni dello spazio aereo e disponibilità delle piste;

▼B

b) procedure aeroportuali e circuiti di traffico;

c) precauzioni e procedure anticollisione;

d) controllo dell'aeromobile tramite riferimenti visivi esterni;

e) manovre di volo, anche in situazioni critiche, e relative manovre tecnicamente realizzabili di recupero da assetti inusuali;

f) decolli e atterraggi normali e con vento al traverso;

g) volo con esclusivo riferimento alle strumentazioni, in funzione del tipo di attività;

h) procedure operative, comprese la predisposizione al lavoro di squadra e la gestione delle risorse, in funzione del tipo di esercizio, ad equipaggio singolo o plurimo;

i) navigazione e applicazione delle regole dell'aria e delle procedure associate, utilizzando, a seconda dei casi, i riferimenti visivi o gli ausili alla navigazione;

j) operazioni anomale e di emergenza, incluse le simulazioni di avarie degli impianti di bordo;

k) conformità alle procedure dei servizi del traffico aereo e di comunicazione;

l) aspetti specifici relativi al tipo o alla categoria dell'aeromobile;

m) addestramento pratico supplementare eventualmente necessario a ridurre i rischi associati ad attività specifiche; e

n) dimostrazione di abilità non tecniche, compresi il riconoscimento e la gestione delle minacce e degli errori, mediante l'uso di metodi di valutazione adeguati associati alla valutazione delle abilità tecniche.

1.5. Dimostrazione e mantenimento delle abilità pratiche

1.5.1. I piloti devono dimostrare la propria capacità di eseguire le procedure e le manovre con un livello di competenza adeguato alle funzioni esercitate sull'aeromobile nei modi seguenti:

a) pilotando l'aeromobile nell'ambito delle sue limitazioni;

b) dimostrando la propria capacità di giudizio e abilità di pilotaggio;

c) applicando le proprie conoscenze aeronautiche;

d) mantenendo il controllo dell'aeromobile in ogni fase di volo in modo da assicurare il buon esito della procedura o della manovra; e

e) dimostrando abilità non tecniche, compresi il riconoscimento e la gestione delle minacce e degli errori, mediante l'uso di metodi di valutazione adeguati associati alla valutazione delle abilità tecniche.

1.5.2. Deve essere mantenuto un livello adeguato di abilità pratiche. La conformità deve essere dimostrata tramite valutazioni, esami, prove o controlli regolari. La frequenza di esami, prove o controlli deve essere proporzionata al livello di rischio associato all'attività.

▼B

1.6. Competenze linguistiche

I piloti devono possedere un livello di competenze linguistiche adeguato alle funzioni esercitate sull'aeromobile. Tali competenze includono:

a) la capacità di comprendere i documenti di informazione meteorologica;

b) l'uso delle carte aeronautiche in rotta, partenza e avvicinamento e dei relativi documenti di informazione aeronautica; e

c) la capacità di comunicare con gli altri membri dell'equipaggio di volo e i servizi di navigazione aerea durante ogni fase di volo, compresa la preparazione del volo, nella lingua utilizzata per le comunicazioni radio durante il volo.

1.7. Dispositivi di addestramento al volo simulato

I dispositivi di addestramento al volo simulato (*flight simulation training device* - «FSTD») utilizzati per l'addestramento o per dimostrare l'acquisizione o il mantenimento delle abilità pratiche devono garantire un determinato livello di prestazioni negli ambiti che attengono all'espletamento dei compiti interessati. In particolare, la riproduzione della configurazione, delle caratteristiche di manovra, delle prestazioni dell'aeromobile e del comportamento degli impianti deve rappresentare adeguatamente l'aeromobile.

1.8. Corso di addestramento

1.8.1. L'addestramento deve essere effettuato tramite un apposito corso.

1.8.2. Il corso di addestramento deve soddisfare le condizioni seguenti:

a) avere un programma di studio specifico elaborato per ogni tipo di corso; e

b) essere suddiviso in conoscenze teoriche e istruzione pratica di volo (compreso l'addestramento), laddove applicabile.

1.9. Istruttori

1.9.1. Istruzione teorica

La formazione teorica deve essere impartita da istruttori adeguatamente qualificati. Essi devono:

a) avere una conoscenza adeguata della materia su cui deve essere impartita la formazione; e

b) essere in grado di utilizzare tecniche di istruzione adeguate.

1.9.2. Istruzione di volo e su simulatore di volo

La formazione di volo e su simulatore di volo deve essere impartita da istruttori adeguatamente qualificati, in grado di:

a) soddisfare i requisiti in materia di conoscenze teoriche ed esperienza pratica idonei all'istruzione da impartire;

b) utilizzare tecniche di istruzione adeguate;

c) applicare le tecniche di istruzione nelle manovre e procedure di volo oggetto della formazione di volo;

▼B

d) dimostrare la propria capacità di impartire istruzione nei settori oggetto della formazione di volo, compresa la formazione pre-volo, post-volo e a terra; e

e) seguire regolarmente corsi di aggiornamento per assicurare che gli standard di istruzione siano aggiornati.

Gli istruttori di volo preposti all'addestramento sull'aeromobile devono inoltre essere abilitati ad esercitare la funzione di comandante dell'aeromobile per il quale è impartita la formazione, tranne per l'addestramento su nuovi tipi di aeromobili.

1.10. Esaminatori

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

a) soddisfare i requisiti per gli istruttori di volo o su simulatori di volo; e

b) essere in grado di valutare le prestazioni dei piloti e di condurre prove e controlli in volo.

2. REQUISITI IN MATERIA DI ESPERIENZA - PILOTI

Le persone che operano in qualità di membri dell'equipaggio di condotta, istruttori o esaminatori devono acquisire e mantenere una sufficiente esperienza nelle funzioni esercitate, a meno che gli atti di esecuzione adottati sulla base del presente regolamento prevedano una dimostrazione delle competenze in conformità del punto 1.5.

3. IDONEITÀ MEDICA - PILOTI

3.1. Criteri medici

3.1.1. Tutti i piloti devono dimostrare periodicamente l'idoneità sanitaria a esercitare le loro funzioni in modo soddisfacente, tenuto conto del tipo di attività. Il possesso dell'idoneità deve essere dimostrato tramite adeguata valutazione basata sulle migliori prassi di medicina aeronautica, tenuto conto del tipo di attività e del possibile deterioramento fisico e mentale dovuto all'età.

Per idoneità sanitaria, intesa come idoneità fisica e mentale, si intende che il pilota non è affetto da malattie o disturbi che gli impediscano di:

a) eseguire i compiti necessari all'esercizio di un aeromobile;

b) svolgere in ogni circostanza le funzioni assegnate; o

c) percepire correttamente l'ambiente circostante.

3.1.2. Se l'idoneità sanitaria non è completamente dimostrata è possibile applicare misure di attenuazione che garantiscano un livello di sicurezza di volo equivalente.

3.2. Esaminatori aeromedici

Gli esaminatori aeromedici devono:

a) essere qualificati e abilitati all'esercizio della professione medica;

▼B

b) aver completato una formazione in medicina aeronautica e partecipare regolarmente a corsi di aggiornamento in medicina aeronautica per garantire standard di valutazione costanti nel tempo; e

c) aver acquisito conoscenze ed esperienze pratiche con riguardo alle condizioni nelle quali i piloti esercitano le loro funzioni.

3.3. Centri aeromedici

I centri aeromedici devono soddisfare le condizioni seguenti:

a) disporre di tutti i mezzi necessari all'adempimento delle responsabilità associate ai loro privilegi. Tali mezzi comprendono, ma non sono limitati a, i seguenti: infrastrutture, personale, equipaggiamenti, strumenti e materiale, documentazione dei compiti, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e un sistema di archiviazione dei documenti;

b) in funzione del tipo di attività svolta e delle dimensioni dell'organizzazione, realizzare e mantenere un sistema di gestione atto a garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui al presente allegato, gestire i rischi in materia di sicurezza e migliorare costantemente tale sistema; e

c) concludere con altre organizzazioni competenti gli accordi necessari a garantire il mantenimento della conformità ai predetti requisiti.

4. MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO DI CABINA

4.1. Considerazioni generali

I membri dell'equipaggio di cabina devono:

a) essere addestrati ed esaminati a intervalli regolari per conseguire e mantenere un livello di competenza adeguato a svolgere le funzioni di sicurezza loro assegnate; e

b) essere sottoposti a valutazioni periodiche dell'idoneità sanitaria ad esercitare in modo sicuro le funzioni di sicurezza loro assegnate. La conformità è dimostrata tramite adeguata valutazione, basata sulle migliori prassi di medicina aeronautica.

4.2. Corso di addestramento

4.2.1. A seconda del tipo di operazione o di privilegi, l'addestramento deve essere effettuato tramite un apposito corso.

4.2.2. Il corso di addestramento deve soddisfare le condizioni seguenti:

a) avere un programma di studio specifico elaborato per ogni tipo di corso; e

b) essere suddiviso in conoscenze teoriche e istruzione pratica di volo (compreso un addestramento sintetico), laddove applicabile.

4.3. Istruttori dell'equipaggio di cabina

La formazione deve essere impartita da istruttori adeguatamente qualificati. Tali istruttori devono:

a) avere una conoscenza adeguata della materia su cui deve essere impartita la formazione;

b) utilizzare tecniche di istruzione adeguate; e

c) seguire regolarmente corsi di aggiornamento per assicurare che gli standard di istruzione siano aggiornati.

▼B

4.4. Esaminatori dell'equipaggio di cabina

Le persone responsabili di esaminare l'equipaggio di cabina devono:

a) soddisfare i requisiti previsti per gli istruttori dell'equipaggio di cabina; e

b) essere in grado di valutare le prestazioni dell'equipaggio di cabina e di svolgere gli esami.

5. ORGANIZZAZIONI DI ADDESTRAMENTO

Le organizzazioni di addestramento che offrono corsi di addestramento per piloti o per gli equipaggi di cabina devono soddisfare i requisiti:

a) disporre di tutti i mezzi necessari all'adempimento delle responsabilità associate alla loro attività. Tali mezzi comprendono, a non sono limitati a, i seguenti: infrastrutture, personale, equipaggiamenti, strumenti e materiale, documentazione dei compiti, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e un sistema di archiviazione dei documenti;

b) in funzione del tipo di addestramento offerto e delle dimensioni dell'organizzazione, realizzare e mantenere un sistema di gestione atto a garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui al presente allegato, gestire detti rischi in materia di sicurezza, compresi i rischi relativi al deterioramento nel livello di addestramento, e migliorare costantemente tale sistema; e

c) concludere con altre organizzazioni competenti gli accordi necessari a garantire il mantenimento della conformità a tali requisiti.

▼B

*ALLEGATO V*

**Requisiti essenziali relativi alle operazioni di volo**

1. CONSIDERAZIONI GENERALI

1.1. Il volo non deve essere effettuato se i membri dell'equipaggio e, se del caso, tutti gli altri membri del personale operativo impegnati nella sua preparazione ed esecuzione, non hanno familiarità con le leggi, i regolamenti e le procedure applicabili, relativi allo svolgimento delle loro funzioni, prescritti per le zone da attraversare, gli aeroporti che si prevede di utilizzare e i relativi apparati di navigazione aerea.

1.2. Il volo deve essere effettuato in modo che siano osservate le procedure operative specificate nel manuale di volo o, se richiesto, nel manuale operativo, per la preparazione e l'esecuzione del volo.

1.3. Prima di ogni volo, devono essere definiti i ruoli e le funzioni di ogni membro dell'equipaggio. Il comandante deve essere responsabile dell'esercizio e della sicurezza dell'aeromobile nonché della sicurezza dei membri dell'equipaggio, dei passeggeri e del carico a bordo.

1.4. Articoli e sostanze che possono costituire un rischio significativo per la salute, la sicurezza, le cose o l'ambiente, quali merci pericolose, armi e munizioni, non devono essere trasportati su alcun aeromobile, a meno che non siano osservate specifiche procedure e istruzioni di sicurezza per ridurre i relativi rischi.

1.5. Tutti i dati, i documenti, i registri e le informazioni necessari a documentare l'osservanza delle condizioni di cui al punto 5.3 devono essere conservati per ogni volo e tenuti a disposizione e protetti da modifiche non autorizzate per un periodo minimo compatibile con il tipo di esercizio.

2. PREPARAZIONE DEL VOLO

Il volo non deve avere inizio se non è stato accertato con ragionevoli mezzi a disposizione che sono soddisfatte tutte le condizioni seguenti;

a) Devono essere disponibili adeguate installazioni direttamente necessarie per il volo e per l'esercizio in sicurezza dell'aeromobile, compresi i sistemi di comunicazione e gli ausili alla navigazione, tenuto conto della documentazione disponibile del servizio di informazioni aeronautiche;

b) L'equipaggio deve avere familiarità con l'ubicazione e l'uso degli equipaggiamenti di emergenza e i passeggeri devono esserne adeguatamente informati. L'equipaggio e i passeggeri devono disporre di sufficienti informazioni specifiche relative all'operazione e agli equipaggiamenti installati, in particolare in merito alle procedure di emergenza e all'uso degli equipaggiamenti di sicurezza presenti nella cabina;

c) Il comandante deve accertare che:

i) l'aeromobile sia aeronavigabile secondo quanto indicato al punto 6;

ii) se prescritto, l'aeromobile sia debitamente immatricolato e i pertinenti certificati siano disponibili a bordo;

iii) gli strumenti e gli equipaggiamenti specificati al punto 5 e necessari per il volo in questione siano installati sull'aeromobile e siano operativi, salvo deroga del MEL applicabile o a un documento equivalente;

▼B

iv) la massa e il baricentro dell'aeromobile siano tali da permettere l'esecuzione del volo entro i limiti prescritti nel documento di aeronavigabilità;

v) tutti i bagagli in cabina, i bagagli nella stiva e il carico siano sistemati correttamente e fissati in modo sicuro; e

vi) le limitazioni operative dell'aeromobile di cui al punto 4 non siano superate in alcuna fase di volo;

d) L'equipaggio di volo deve disporre di informazioni riguardanti le condizioni meteorologiche relative all'aeroporto di partenza, di destinazione e, se del caso, di aeroporti alternativi, nonché le condizioni in rotta. Occorre prestare particolare attenzione alle condizioni atmosferiche potenzialmente pericolose.

e) Devono essere approntate misure di protezione o piani di contingenza appropriati per far fronte a condizioni atmosferiche potenzialmente pericolose prevedibili durante il volo;

f) Per i voli basati sulle norme del volo a vista, le condizioni meteorologiche lungo la rotta da percorrere devono essere tali da consentire l'osservanza di dette regole. Per i voli basati sulle regole di volo strumentale deve essere selezionato un aeroporto di destinazione e, se necessario, uno o più aeroporti alternativi su cui l'aeromobile possa atterrare, tenendo conto in particolare delle condizioni meteorologiche previste, della disponibilità di servizi di navigazione aerea e di installazioni a terra e delle procedure di volo strumentale approvate dallo Stato in cui è situato l'aeroporto di destinazione e/o l'aeroporto alternativo;

g) La quantità di carburante/energia di propulsione e dei materiali di consumo a bordo deve essere sufficiente ad assicurare che il volo previsto possa essere portato a termine in sicurezza, tenendo conto delle condizioni meteorologiche, di qualsiasi elemento che possa influire sulle prestazioni dell'aeromobile e di eventuali ritardi previsti in volo. Deve inoltre essere presente una riserva di carburante/energia per far fronte a imprevisti. Se del caso, devono essere definite procedure di gestione del carburante/dell'energia in volo.

3. OPERAZIONI DI VOLO

Per quanto riguarda le operazioni di volo, devono essere rispettate tutte le condizioni seguenti:

a) ove pertinente per il tipo di aeromobile, durante il decollo e l'atterraggio e ogniqualvolta il comandante lo ritenga necessario ai fini della sicurezza, tutti i membri dell'equipaggio devono essere seduti alla propria postazione e devono utilizzare i dispositivi di ritenuta previsti;

b) ove pertinente per il tipo di aeromobile, tutti i membri dell'equipaggio di volo la cui presenza è necessaria nella cabina di pilotaggio devono trovarsi e rimanere alla propria postazione con la cintura di sicurezza allacciata, eccetto in rotta per esigenze fisiologiche od operative;

c) ove pertinente per il tipo di aeromobile e il tipo di esercizio, prima del decollo e dell'atterraggio, durante il rullaggio e ogniqualvolta ritenuto necessario ai fini della sicurezza, il comandante deve accertarsi che ogni passeggero sia seduto correttamente e con la cintura di sicurezza allacciata;

▼B

d) il volo deve essere condotto in modo da mantenere l'opportuna distanza dagli altri aeromobili e un'adeguata separazione dagli ostacoli durante tutte le fasi di volo. Tale distanza di separazione deve essere almeno pari a quella prescritta dalle regole dell'aria applicabili per il tipo di esercizio;

e) il volo non può proseguire qualora le condizioni note non si mantengano a un livello almeno equivalente a quello descritto al punto 2. Inoltre, per i voli basati sulle regole del volo strumentale, l'avvicinamento a un aeroporto non può proseguire al di sotto di determinate altezze specificate o al di là di una determinata posizione se non sono soddisfatti i criteri di visibilità prescritti;

f) in caso di emergenza, il comandante deve accertarsi che tutti i passeggeri siano istruiti sul comportamento più appropriato alla situazione di emergenza;

g) il comandante deve adottare tutte le misure necessarie a ridurre al minimo le conseguenze per il volo derivanti dal comportamento perturbatore dei passeggeri;

h) l'aeromobile non deve rullare sull'area di movimento di un aeroporto e il suo rotore non può essere messo in funzione se la persona al comando non dispone della competenza adeguata;

i) se del caso, devono essere impiegate le procedure applicabili di gestione del carburante/dell'energia in volo.

4. PRESTAZIONI DEGLI AEROMOBILI E LIMITAZIONI OPERATIVE

4.1. L'aeromobile deve essere impiegato conformemente a quanto indicato nella documentazione di aeronavigabilità e a tutte le procedure e limitazioni operative indicate nel relativo manuale di volo approvato o documento equivalente, a seconda dei casi. Per ogni aeromobile il manuale di volo o la documentazione equivalente deve essere a disposizione dell'equipaggio nella versione aggiornata.

4.2. In deroga al punto 4.1., per le operazioni con elicotteri può essere consentito il volo momentaneo al di sopra dei valori limite dell'inviluppo altezza-velocità a condizione che sia garantita la sicurezza.

4.3. L'aeromobile deve essere impiegato conformemente alla documentazione ambientale applicabile.

4.4. Un volo non deve iniziare o proseguire a meno che le prestazioni previste dell'aeromobile, considerati tutti i fattori che influenzano in modo significativo il livello delle prestazioni, non permettano di eseguire tutte le fasi del volo alla massa operativa pianificata entro le distanze/aree e le separazioni dagli ostacoli applicabili. I fattori delle prestazioni che influenzano in modo significativo le fasi di decollo, volo in rotta e avvicinamento/atterraggio sono in particolare:

a) le procedure operative;

b) l'altitudine-pressione dell'aeroporto;

c) le condizioni atmosferiche (temperatura, vento, precipitazioni e portata visiva);

d) la dimensione, la pendenza e lo stato dell'area di decollo/atterraggio; e

e) lo stato della cellula, dell'impianto motopropulsore o degli impianti, tenuto conto del loro possibile deterioramento.

▼B

4.5. Tali fattori devono essere presi in considerazione direttamente come parametri operativi o indirettamente mediante tolleranze o margini prevedibili nella programmazione dei dati sulle prestazioni in funzione del tipo di esercizio.

5. STRUMENTI, DATI ED EQUIPAGGIAMENTI

5.1. L'aeromobile deve essere dotato di tutti gli equipaggiamenti di navigazione, di comunicazione e degli altri apparecchi necessari per il volo previsto, tenuto conto dei regolamenti relativi al traffico aereo e delle norme dell'aria applicabili durante ogni fase di volo.

5.2. Se del caso, l'aeromobile deve essere dotato di tutti i necessari equipaggiamenti di sicurezza, medici, di evacuazione e di sopravvivenza, tenuto conto dei rischi associati alle aree operative, alle rotte da percorrere, all'altitudine di volo e alla durata del volo.

5.3. Tutti i dati necessari all'esecuzione del volo da parte dell'equipaggio devono essere aggiornati e disponibili a bordo dell'aeromobile, tenuto conto dei regolamenti relativi al traffico aereo, delle regole dell'aria, delle altitudini di volo e delle aree operative.

6. MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ E COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DEI PRODOTTI

6.1. L'aeromobile può essere impiegato solamente se:

a) risulta aeronavigabile e in condizioni di funzionamento sicure e compatibili con l'ambiente;

b) gli equipaggiamenti operativi e di emergenza necessari per il volo previsto sono efficienti;

c) il documento di aeronavigabilità e, laddove applicabile, il certificato acustico dell'aeromobile è valido; e

d) la manutenzione dell'aeromobile è effettuata in conformità ai requisiti applicabili.

6.2. Prima di ogni volo o di una serie di voli consecutivi, l'aeromobile deve essere controllato tramite ispezioni pre-volo per accertare che sia idoneo a effettuare il volo previsto.

6.3. L'aeromobile non deve essere impiegato dopo la manutenzione, a meno che non sia rimesso in servizio da persone o da organizzazioni qualificate. Il documento firmato di rimessa in servizio deve contenere, in particolare, i dati essenziali delle operazioni di manutenzione effettuate.

6.4. La documentazione necessaria a dimostrare l'aeronavigabilità e la compatibilità ambientale dell'aeromobile deve essere conservata e protetta da modifiche non autorizzate per il periodo di tempo corrispondente ai requisiti di mantenimento dell'aeronavigabilità applicabili, fintantoché le informazioni ivi contenute non saranno sostituite da nuove informazioni equivalenti in termini di portata e di dettaglio, ma in ogni caso per un periodo non inferiore a 24 mesi.

6.5. Tutte le modifiche e le riparazioni devono soddisfare i requisiti essenziali di aeronavigabilità e, se del caso, di compatibilità ambientale dei prodotti. I dati comprovanti la conformità ai requisiti di aeronavigabilità e di compatibilità ambientale dei prodotti devono essere conservati e protetti da modifiche non autorizzate.

▼B

6.6. È responsabilità dell'operatore dell'aeromobile garantire che eventuali terzi addetti alla manutenzione soddisfino i requisiti dell'operatore in materia di sicurezza e di *security*.

7. MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO

7.1. La composizione e il numero dei membri dell'equipaggio devono essere determinati tenendo conto di quanto segue:

a) i limiti di certificazione dell'aeromobile, compresa, se del caso, la relativa dimostrazione di evacuazione di emergenza;

b) la configurazione dell'aeromobile; e

c) il tipo e la durata delle operazioni.

7.2. Il comandante deve disporre dell'autorità di impartire tutti gli ordini e intraprendere tutte le azioni necessarie a garantire la sicurezza dell'esercizio, dell'aeromobile e delle persone e/o cose trasportate.

7.3. In una situazione di emergenza che costituisca un pericolo per l'esercizio o la sicurezza dell'aeromobile e/o delle persone a bordo il comandante deve intraprendere tutte le azioni che ritiene necessarie ai fini della sicurezza. Qualora tali azioni comportino una violazione dei regolamenti o delle procedure locali, il comandante ha la responsabilità di informare immediatamente l'autorità locale competente.

7.4. Fatto salvo il punto 8.12, quando altre persone sono trasportate a bordo, possono essere simulate situazioni anomale o di emergenza solo se tali persone sono state debitamente informate e sono consapevoli dei rischi associati prima dell'imbarco.

7.5. Nessun membro dell'equipaggio deve permettere che la propria capacità di svolgere i rispettivi compiti/adottare decisioni si riduca al punto di pregiudicare la sicurezza del volo a causa degli effetti dell'affaticamento, tenuto conto, fra l'altro, dell'accumulo di fatica, della privazione di sonno, del numero di tratte percorse, dei turni di notte o dei cambiamenti di fuso orario. I periodi di riposo devono essere di durata sufficiente a permettere ai membri dell'equipaggio di riprendersi dagli effetti del turno precedente e di essere ben riposati per l'inizio del periodo di servizio di volo successivo.

7.6. I membri dell'equipaggio non devono svolgere le funzioni loro assegnate a bordo di un aeromobile sotto l'effetto di sostanze psicoattive o di alcolici o se inidonei a causa di lesioni, affaticamento, cure mediche, malattie o altre cause analoghe.

8. REQUISITI SUPPLEMENTARI PER IL TRASPORTO AEREO COMMERCIALE E ALTRE OPERAZIONI SOGGETTI ALL'OBBLIGO DI CERTIFICAZIONE O DI DICHIARAZIONE ED EFFETTUATI CON AEROPLANI, ELICOTTERI O AEROMOBILI A ROTORE BASCULANTE

8.1. L'esercizio può aver luogo solo se sono soddisfatte le condizioni seguenti:

a) l'operatore dell'aeromobile deve disporre, direttamente o tramite accordi con terzi, dei mezzi adeguati alle dimensioni e alla tipologia delle operazioni. Tali mezzi comprendono, ma non sono limitati a, quanto segue: aeromobili, infrastrutture, struttura di gestione, personale, equipaggiamenti, documentazione dei compiti, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e un sistema di archiviazione dei documenti;

▼B

b) l'operatore dell'aeromobile deve avvalersi soltanto di personale adeguatamente qualificato e addestrato e attuare e mantenere i programmi di addestramento e di verifica per i membri dell'equipaggio e altro personale interessato che sono necessari per garantire la validità dei loro certificati, delle loro abilitazioni e delle loro qualifiche;

c) in funzione del tipo di attività svolta e delle dimensioni dell'organizzazione, l'operatore dell'aeromobile deve realizzare e mantenere un sistema di gestione atto a garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui al presente allegato, gestire i rischi in materia di sicurezza e migliorare costantemente tale sistema;

d) l'operatore dell'aeromobile istituisce un sistema di segnalazione di eventi nel quadro del sistema di gestione di cui alla lettera c) al fine di contribuire all'obiettivo di un costante miglioramento della sicurezza. Il sistema di segnalazione di eventi è conforme al diritto applicabile dell'Unione.

8.2. L'esercizio di un aeromobile deve essere effettuato solamente in conformità di un manuale operativo dell'operatore dell'aeromobile. Tale manuale deve contenere tutte le istruzioni, informazioni e procedure necessarie relative a tutti gli aeromobili in uso e allo svolgimento delle funzioni da parte del personale operativo. Devono esservi specificate le limitazioni applicabili a tempi di volo, periodi di servizio di volo e periodi di riposo per i membri dell'equipaggio. Il manuale operativo e le sue revisioni devono essere conformi al manuale di volo approvato ed essere modificati secondo necessità.

8.3. L'operatore dell'aeromobile stabilisce procedure adeguate per ridurre al minimo le conseguenze per la sicurezza delle operazioni di volo dovute al comportamento perturbatore dei passeggeri.

8.4. L'operatore dell'aeromobile deve elaborare e mantenere programmi di *security* estrinseca adattati all'aeromobile e al tipo di operazione riguardanti in particolare:

a) la security dei vani riservati all'equipaggio di volo;

b) la lista di controllo delle procedure di perquisizione dell'aeromobile;

c) i programmi di addestramento; e

d) la protezione degli impianti elettronici e informatici atta a prevenire interferenze e manomissioni intenzionali e non intenzionali degli impianti.

8.5. Qualora le misure di *security* possano influire negativamente sulla sicurezza delle operazioni è necessario effettuare una valutazione dei rischi e definire procedure idonee a ridurre i rischi per la sicurezza; ciò può richiedere l'uso di equipaggiamenti speciali.

8.6. L'operatore dell'aeromobile deve designare come comandante un pilota tra i membri dell'equipaggio di volo.

8.7. La prevenzione dell'affaticamento deve essere gestita tramite un apposito sistema di gestione. Per un volo o una serie di voli, tale sistema deve prendere in considerazione tempi di volo, periodi di servizio di volo, periodi di servizio e periodi di riposo adeguati. Le limitazioni stabilite nell'ambito del sistema di gestione dell'affaticamento devono tenere conto di tutti i fattori pertinenti che contribuiscono all'affaticamento tra cui, in particolare, il numero di tratte percorse, i passaggi di fuso orario, la privazione di sonno, il turbamento dei cicli circadiani, le ore di lavoro notturno, la posizione, i tempi cumulativi di servizio in determinati periodi di tempo, la suddivisione dei compiti assegnati tra diversi membri dell'equipaggio nonché la predisposizione di equipaggi più numerosi.

▼B

8.8. L'operatore dell'aeromobile deve accertarsi che i compiti di cui al punto 6.1 e quelli descritti ai punti 6.4 e 6.5 siano controllate da un'organizzazione responsabile del mantenimento dell'aeronavigabilità, la quale deve soddisfare i requisiti di cui all'allegato II, punto 3.1 e all'allegato III, punti 7 e 8.

8.9. L'operatore dell'aeromobile deve provvedere affinché la rimessa in servizio di cui al punto 6.3 sia rilasciata da un'organizzazione qualificata per la manutenzione di prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati. Tale organizzazione deve soddisfare i requisiti di cui all'allegato II, punto 3.1.

8.10. L'organizzazione di cui al punto 8.8 istituisce un proprio manuale d'uso e di riferimento, destinato al personale interessato, contenente una descrizione di tutte le sue procedure relative al mantenimento dell'aeronavigabilità.

8.11. Deve essere disponibile un sistema basato su liste di controllo utilizzabili da parte dei membri dell'equipaggio, a seconda dei casi, nelle varie fasi di esercizio dell'aeromobile in condizioni e situazioni normali, anomale e di emergenza. Devono essere stabilite procedure per ogni situazione di emergenza ragionevolmente prevedibile.

8.12. Non devono essere simulate situazioni anomale o di emergenza durante il trasporto di passeggeri o di carichi.

▼B

*ALLEGATO VI*

**Requisiti essenziali per i soggetti qualificati**

1. Il soggetto qualificato, il suo direttore e il personale responsabile dei compiti di certificazione e sorveglianza non possono partecipare, direttamente o come rappresentanti autorizzati, alla progettazione, produzione, commercializzazione o manutenzione di prodotti, parti, equipaggiamenti non installati, componenti o sistemi, né al loro esercizio, alla loro messa in servizio o al loro uso. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra le organizzazioni interessate e il soggetto qualificato.

   Il primo comma non impedisce che un'organizzazione fondata con l'obiettivo di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto sia ammissibile all'accreditamento come soggetto qualificato a condizione che essa dimostri in modo soddisfacente all'autorità di accreditamento di aver messo in atto misure adeguate per la prevenzione del conflitto di interesse.

2. Il soggetto qualificato e il personale preposto alla certificazione e alla sorveglianza devono svolgere le proprie funzioni con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica possibili e non devono subire pressioni e sollecitazioni di alcun tipo, in particolare di carattere finanziario, atte a influenzarne il giudizio e le decisioni o i risultati dei compiti di certificazione e sorveglianza, in particolare quelle provenienti da persone o associazioni di persone interessate a tali risultati.

3. Il soggetto qualificato deve avvalersi del personale e dei mezzi necessari all'adeguato espletamento dei compiti tecnici e amministrativi legati al processo di certificazione e di sorveglianza; esso deve inoltre avere accesso alle apparecchiature necessarie per controlli eccezionali.

4. Il soggetto qualificato e il personale che effettuano le indagini devono possedere:

   a) una solida formazione tecnica e professionale o una sufficiente competenza acquisita con l'esperienza nelle attività in questione;

   b) una conoscenza soddisfacente dei requisiti previsti per i compiti di certificazione e sorveglianza e un'adeguata esperienza di tali processi;

   c) la capacità di redigere dichiarazioni, verbali e relazioni atte a dimostrare che sono stati espletati i compiti di certificazione e sorveglianza.

5. Deve essere garantita l'imparzialità del personale incaricato dei compiti di certificazione e sorveglianza. La remunerazione del personale non deve dipendere dal numero o dai risultati delle indagini svolte.

6. Il soggetto qualificato deve sottoscrivere un'assicurazione di responsabilità, a meno che tale responsabilità sia coperta da uno Stato membro in base al diritto nazionale.

7. Il personale del soggetto qualificato è tenuto al segreto professionale in merito a tutte le informazioni di cui venga a conoscenza nell'ambito dello svolgimento dei propri compiti a norma del presente regolamento.

▼B

*ALLEGATO VII*

**Requisiti essenziali degli aeroporti**

1. CARATTERISTICHE FISICHE, INFRASTRUTTURE ED EQUIPAGGIAMENTI

1.1. Area di movimento

1.1.1. Gli aeroporti dispongono di un'area destinata all'atterraggio e al decollo degli aeromobili che soddisfi le condizioni seguenti:

a) dimensioni e caratteristiche idonee per gli aeromobili destinati a utilizzare la struttura;

b) se del caso, capacità portante sufficiente a sostenere l'esercizio ripetitivo da parte degli aeromobili interessati. Le aree non destinate all'esercizio ripetitivo devono soltanto essere in grado di sostenere gli aeromobili;

c) progettazione tale da garantire il drenaggio dell'acqua e da evitare che l'acqua stagnante diventi un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili;

d) pendenza e variazioni di pendenza che non producano un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili;

e) caratteristiche della superficie adeguate per gli aeromobili destinati a farne uso; e

f) essere sgombra da oggetti che potrebbero produrre un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.

1.1.2. Laddove vi siano diverse aree destinate all'atterraggio e al decollo, esse devono essere tali da non produrre un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.

1.1.3. L'area destinata all'atterraggio e al decollo è circondata da aree definite. Tali aree sono destinate a proteggere gli aeromobili che le sorvolano durante le operazioni di decollo o di atterraggio o ad attenuare le conseguenze di un atterraggio corto, di uno sconfinamento laterale oppure di un'uscita fuoripista rispetto all'area di decollo e atterraggio, e soddisfano le condizioni seguenti:

a) dimensioni adeguate alle operazioni degli aeromobili previste;

b) pendenza e variazioni di pendenza che non producano un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili;

c) essere sgombre da oggetti che potrebbero produrre un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili. Ciò non deve impedire il posizionamento in tali aree di equipaggiamenti frangibili, laddove necessario per assistere le operazioni degli aeromobili; e

d) avere individualmente una capacità portante sufficiente ad assolvere la propria funzione.

▼B

1.1.4. Dette aree di un aeroporto e le aree immediatamente adiacenti destinate al rullaggio o al parcheggio degli aeromobili sono progettate in modo da consentire l'esercizio in sicurezza degli aeromobili che utilizzeranno tale struttura in tutte le condizioni previste, e soddisfano le condizioni seguenti:

a) capacità portante sufficiente a sostenere l'impiego ripetitivo da parte degli aeromobili destinati a farne uso, fatta eccezione per le aree destinate a un uso meramente occasionale, le quali devono soltanto essere in grado di sostenere gli aeromobili;

b) progettazione tale da garantire il drenaggio dell'acqua e da evitare che l'acqua stagnante diventi un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili;

c) pendenza e variazioni di pendenza che non producano un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili;

d) superficie con caratteristiche adeguate agli aeromobili destinati a farne uso; e

e) essere sgombre da oggetti che potrebbero produrre un rischio inaccettabile per gli aeromobili. Ciò non deve tuttavia impedire che gli equipaggiamenti necessari per tali aree siano parcheggiati in posizioni o zone appositamente contrassegnate.

1.1.5. Le altre infrastrutture destinate a essere usate dagli aeromobili sono progettate in modo tale che il loro impiego non possa produrre un rischio inaccettabile per gli aeromobili che ne fanno uso.

1.1.6. Costruzioni, edifici, equipaggiamenti o aree di immagazzinamento sono posizionati e progettati in modo da non produrre un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.

1.1.7. Sono predisposti mezzi idonei per impedire l'accesso all'area di movimento a persone non autorizzate, a veicoli non autorizzati o animali che, a causa delle loro dimensioni, possano produrre un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili, fatte salve le disposizioni nazionali e internazionali in materia di protezione degli animali.

1.2. Separazione dagli ostacoli

1.2.1. Al fine di proteggere gli aeromobili nella fase di avvicinamento a un aeroporto per l'atterraggio o nella fase di partenza, sono definite apposite rotte o aree di arrivo e partenza. Tali rotte o aree garantiscono la separazione necessaria degli aeromobili dagli ostacoli situati nell'area adiacente all'aeroporto, tenendo debito conto delle caratteristiche fisiche locali.

1.2.2. La separazione dagli ostacoli è appropriata alla fase di volo e al tipo di operazione in corso. Essa tiene anche conto degli equipaggiamenti utilizzati per la determinazione della posizione degli aeromobili.

1.3. Equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza, compresi aiuti visivi e non visivi

1.3.1. Gli aiuti sono idonei allo scopo, riconoscibili e in grado di fornire agli utenti informazioni non ambigue in tutte le condizioni operative previste.

1.3.2. Nelle condizioni operative previste gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza funzionano nel modo designato. Gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza non producono un rischio inaccettabile per la sicurezza aerea né quando correttamente funzionanti né in caso di malfunzionamento.

▼B

1.3.3. Gli aiuti e il loro impianto di alimentazione elettrica sono progettati in maniera tale da evitare che un loro malfunzionamento possa provocare la comunicazione agli utenti di informazioni inadeguate, fuorvianti o insufficienti o l'interruzione di un servizio essenziale.

1.3.4. Sono previsti adeguati mezzi di protezione atti a evitare che tali aiuti subiscano danni o disturbi.

1.3.5. Le fonti di radiazioni o la presenza di oggetti in movimento o fermi non interferiscono con i sistemi di comunicazione, navigazione e sorveglianza aeronautica, né incidono negativamente sul loro funzionamento.

1.3.6. Sono messe a disposizione del personale interessato le informazioni relative all'esercizio e all'uso degli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza, comprese chiare indicazioni sulle condizioni che possono produrre rischi inaccettabili per la sicurezza aerea.

1.4. Dati aeroportuali

1.4.1. I dati relativi all'aeroporto e ai servizi disponibili predisposti e aggiornati.

1.4.2. Tali dati sono accurati, leggibili, completi e privi di ambiguità. Ne sono mantenuti l'autenticità e gli adeguati livelli di integrità.

1.4.3. I dati sono tempestivamente messi a disposizione degli utenti e dei fornitori di ANS interessati, usando un metodo sufficientemente sicuro e rapido di comunicazione.

2. OPERAZIONI E GESTIONE

2.1. Responsabilità del gestore aeroportuale

Il gestore aeroportuale è responsabile dell'esercizio dell'aeroporto. Le sue responsabilità sono le seguenti:

a) disporre, direttamente o mediante accordi con terzi, di tutti i mezzi necessari a garantire l'esercizio in sicurezza degli aeromobili nell'aeroporto. Tali mezzi comprendono, ma non sono limitati a, i seguenti: infrastrutture, personale, equipaggiamenti e materiali, documentazione dei compiti, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e un sistema di archiviazione dei documenti;

b) verificare che i requisiti di cui al punto 1 siano soddisfatti in ogni momento o adottare misure adeguate per attenuare i rischi associati alla mancata conformità ai requisiti. Sono istituite e applicate le procedure necessarie per informare tempestivamente tutti gli utenti di tali misure;

c) istituire e attuare un programma adeguato di gestione dei rischi connessi con la presenza di fauna selvatica nell'aeroporto, direttamente o mediante accordi con terzi;

d) provvedere affinché, direttamente o mediante accordi con terzi, i movimenti di veicoli e di persone nell'area di movimento e nelle altre aree operative siano coordinati con i movimenti degli aeromobili, onde evitare collisioni e danni agli stessi;

e) provvedere affinché siano state stabilite e, laddove applicabile, siano attuate, procedure volte ad attenuare i rischi collegati alle operazioni aeroportuali nella stagione invernale, in condizioni atmosferiche avverse, di visibilità ridotta o di notte;

f) concludere con altre organizzazioni competenti gli accordi necessari a garantire il mantenimento della conformità ai requisiti essenziali degli aeroporti di cui al presente allegato. Tali organizzazioni comprendono, ma non sono limitate a, quanto segue: operatori di aeromobili, fornitori di ANS, fornitori di servizi di assistenza a terra, fornitori di AMS e altre organizzazioni le cui attività o i cui prodotti possono influire sulla sicurezza degli aeromobili;

▼B

g) verificare che le organizzazioni che partecipano alle operazioni di stoccaggio e distribuzione di carburante/energia di propulsione agli aeromobili dispongano di procedure atte a garantire che gli aeromobili siano riforniti con carburante/energia di propulsione non contaminati e conformi alle specifiche;

h) mettere a disposizione manuali di funzionamento e manutenzione degli equipaggiamenti aeroportuali, il contenuto dei quali è applicato nella pratica e comprende istruzioni di manutenzione e riparazione, informazioni sull'assistenza, procedure di ricerca guasti e di ispezione;

i) istituire, direttamente o mediante accordi con terzi, e attuare un piano di emergenza per l'aeroporto, comprendente gli scenari di emergenza che possono verificarsi nell'aeroporto o nelle aree adiacenti. Questo piano è coordinato, ove opportuno, con il piano d'emergenza della collettività;

j) garantire che siano disponibili nell'aeroporto, direttamente o mediante accordi con terzi, adeguati servizi di salvataggio e antincendio. Tali servizi reagiscono a inconvenienti o incidenti con la dovuta celerità e comprendono almeno gli equipaggiamenti, le sostanze estinguenti e personale in numero sufficiente;

k) per l'esercizio e la manutenzione dell'aeroporto, avvalersi soltanto di personale adeguatamente qualificato e addestrato e, direttamente o mediante accordi con terzi, attuare e mantenere dei programmi di addestramento e di verifica al fine di assicurare il mantenimento delle competenze di tutto il personale interessato;

l) provvedere affinché tutte le persone autorizzate ad accedere non accompagnate all'area di movimento o ad altre aree operative siano adeguatamente addestrate e qualificate per tale accesso;

m) il personale addetto al servizio di salvataggio e antincendio riceve un'adeguata formazione ed è qualificato per operare nell'ambiente aeroportuale. Il gestore aeroportuale, direttamente o mediante accordi con terzi, attua e tiene aggiornati dei programmi di addestramento e di verifica al fine di assicurare il mantenimento delle competenze di detto personale; e

n) tutto il personale addetto ai servizi di salvataggio e antincendio potenzialmente chiamato a intervenire in situazioni di emergenza aerea dimostra periodicamente di possedere l'idoneità sanitaria necessaria per espletare in maniera soddisfacente le proprie funzioni, tenendo conto del tipo di attività. In questo contesto, per idoneità sanitaria, intesa come idoneità fisica e mentale, si intende l'assenza di malattie o disabilità che potrebbero impedire a detto personale di:

— eseguire i compiti necessari per operare in situazioni di emergenza aerea;

— svolgere in ogni circostanza le funzioni loro assegnate; oppure

— percepire correttamente l'ambiente circostante.

2.2. Sistemi di gestione

2.2.1. In funzione del tipo di attività svolta e delle dimensioni dell'organizzazione, il gestore aeroportuale realizza e mantiene un sistema di gestione atto a garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui al presente allegato, gestire i rischi in materia di sicurezza e migliorare costantemente tale sistema.

▼B

2.2.2. Il gestore aeroportuale istituisce un sistema di segnalazione di eventi nel quadro del sistema di gestione di cui al punto 2.2.1 al fine di contribuire all'obiettivo di un costante miglioramento della sicurezza. All'analisi delle informazioni ottenute da detto sistema di segnalazione di eventi partecipano, a seconda dei casi, le parti elencate al punto 2.1, lettera f). Il sistema di segnalazione di eventi è conforme al diritto applicabile dell'Unione.

2.2.3. Il gestore aeroportuale stila un manuale dell'aeroporto e opera in conformità a tale manuale. Il manuale contiene tutte le istruzioni, informazioni e procedure necessarie relative all'aeroporto, al sistema di gestione e allo svolgimento delle funzioni da parte del personale operativo e addetto alla manutenzione.

3. AREE ADIACENTI ALL'AEROPORTO

3.1.1. Lo spazio aereo circostante le aree di movimento degli aeroporti è mantenuto sgombro da ostacoli, in modo da permettere l'esecuzione delle operazioni designate degli aeromobili nell'area aeroportuale senza produrre un rischio inaccettabile dovuto all'insorgere di ostacoli attorno all'aeroporto. Occorre pertanto sviluppare, realizzare e tenere costantemente sotto controllo le superfici di monitoraggio degli ostacoli per rilevare eventuali infrazioni di tali superfici.

3.1.2. Qualora si verifichi un'infrazione di dette superfici occorre procedere a una valutazione intesa a stabilire se l'oggetto interessato produca o meno un rischio inaccettabile. Si procede alla rimozione di qualsiasi oggetto che costituisca un rischio inaccettabile ovvero all'adozione di un idoneo intervento di attenuazione per proteggere gli aeromobili che utilizzano l'aeroporto.

3.1.3. Qualsiasi ostacolo che non possa essere rimosso è reso pubblico e, in funzione delle necessità, contrassegnato e, all'occorrenza, reso visibile mediante impianti di illuminazione.

3.2. Sono monitorati i pericoli correlati alle attività umane e all'uso del territorio, quali quelli di cui all'elenco seguente, ma non limitati ad essi. I relativi rischi sono opportunamente valutati e attenuati:

a) qualunque sviluppo o variazione d'uso del territorio nell'area dell'aeroporto;

b) la possibilità di turbolenze indotte da ostacoli;

c) l'utilizzo di luci pericolose, ambigue o fuorvianti;

d) l'abbagliamento provocato da ampie superfici ad alto potenziale riflettente;

e) la creazione di aree che potrebbero attirare fauna selvatica nelle adiacenze dell'area di movimento degli aeroporti; o

f) le fonti di radiazioni non visibili o la presenza di oggetti in movimento o fermi che possono interferire con sistemi di comunicazione, navigazione e sorveglianza aeronautica, o incidere negativamente sul loro funzionamento.

3.3. Gli Stati membri provvedono affinché sia istituito un piano di emergenza per le situazioni d'emergenza aerea che si verificano nell'area aeroportuale.

4. SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA

4.1. Responsabilità del fornitore di servizi di assistenza a terra

Il fornitore di servizi di assistenza a terra è responsabile dello svolgimento in sicurezza delle sue attività nell'aeroporto. Le sue responsabilità sono le seguenti:

a) disporre di tutti i mezzi necessari a garantire la fornitura in sicurezza dei servizi nell'aeroporto. Tali mezzi includono, ma non sono limitati, a quanto segue: infrastrutture, personale, equipaggiamenti e materiali;

▼B

b) conformarsi alle procedure contenute nel manuale dell'aeroporto, comprese quelle relative ai movimenti dei suoi veicoli, equipaggiamenti e personale, e al rischio collegato alle operazioni aeroportuali nella stagione invernale, di notte e in condizioni atmosferiche avverse;

c) prestare servizi di assistenza a terra in conformità delle procedure e istruzioni dell'operatore dell'aeromobile a cui presta servizio;

d) provvedere affinché siano disponibili manuali per l'esercizio e la manutenzione degli equipaggiamenti per l'assistenza a terra, il contenuto dei quali è applicato nella pratica e comprende istruzioni di esercizio, manutenzione e riparazione, informazioni sull'assistenza, procedure di ricerca guasti e di ispezione;

e) avvalersi soltanto di personale adeguatamente qualificato e addestrato e garantire l'attuazione e l'aggiornamento di programmi di addestramento e di verifica al fine di assicurare il mantenimento delle competenze di tutto il personale interessato;

f) garantire che il suo personale possieda l'idoneità fisica e psichica necessaria ad eseguire in maniera soddisfacente le proprie funzioni, tenendo conto del tipo di attività e, in particolare, del suo potenziale impatto in termini di sicurezza e di *security* afferente alla sicurezza.

4.2. Sistemi di gestione

4.2.1. In funzione del tipo di attività svolta e delle dimensioni dell'organizzazione, il fornitore realizza e mantiene un sistema di gestione atto a garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui al presente allegato, gestire i rischi in materia di sicurezza e migliorare costantemente tale sistema. Tale sistema è coordinato con il sistema di gestione del gestore aeroportuale.

4.2.2. Il fornitore istituisce un sistema di segnalazione di eventi nel quadro del sistema di gestione di cui al punto 4.2.1 al fine di contribuire all'obiettivo di un costante miglioramento della sicurezza. Fatti salvi altri obblighi di segnalazione, il fornitore comunica tutti gli eventi al sistema di segnalazione del gestore aeroportuale, dell'operatore dell'aeromobile e, se del caso, a quello del fornitore di servizi del traffico aereo. Il sistema di segnalazione di eventi è conforme al diritto applicabile dell'Unione.

4.2.3. Il fornitore elabora un manuale dei servizi di assistenza a terra e opera in conformità di tale manuale. Il manuale contiene tutte le istruzioni, informazioni e procedure necessarie relative al servizio, al sistema di gestione e allo svolgimento dei compiti da parte del personale di servizio.

5. SERVIZI DI GESTIONE DEL PIAZZALE (APRON MANAGEMENT SERVICES - AMS)

5.1. Il fornitore di AMS si conforma alle procedure operative contenute nel manuale dell'aeroporto.

5.2. In funzione del tipo di attività svolta e delle dimensioni dell'organizzazione, il fornitore di AMS realizza e mantiene un sistema di gestione, anche della sicurezza, atto a garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui al presente allegato.

5.3. Il fornitore di AMS conclude accordi formali con il gestore aeroportuale e il fornitore di servizi del traffico aereo che descrivano la portata servizi da prestare.

▼B

5.4. Il fornitore di AMS istituisce un sistema di segnalazione di eventi nel quadro del sistema di gestione di cui al punto 5.2, al fine di contribuire all'obiettivo di un costante miglioramento della sicurezza. Fatti salvi altri obblighi di segnalazione, il fornitore comunica tutti gli eventi al sistema di segnalazione del gestore aeroportuale e, se del caso, a quello del fornitore di servizi del traffico aereo.

5.5. Il fornitore di AMS partecipa ai programmi di sicurezza istituiti dal gestore aeroportuale.

6. ALTRE DISPOSIZIONI

Fatte salve le responsabilità dell'operatore di aeromobili, il gestore aeroportuale provvede affinché, fatta eccezione per le situazioni di emergenza che comportino la deviazione di un aeromobile verso un aeroporto alternativo e in altre condizioni precisate caso per caso, in condizioni normali un aeroporto o parti di esso non siano utilizzati da aeromobili non contemplati nella progettazione o nelle procedure operative in uso.

▼B

*ALLEGATO VIII*

**Requisiti essenziali degli ATM/ANS e dei controllori del traffico aereo**

1. UTILIZZO DELLO SPAZIO AEREO

1.1. Tutti gli aeromobili, ad esclusione di quelli impegnati nelle attività di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera a), sono operati, in ogni fase di volo o nell'area di movimento di un aeroporto, nel rispetto delle regole operative generali comuni e delle eventuali procedure applicabili previste per l'utilizzo dello spazio aereo.

1.2. Tutti gli aeromobili, ad esclusione di quelli impegnati nelle attività di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera a), sono dotati dei componenti prescritti e operati di conseguenza. I componenti utilizzati nei sistemi ATM/ANS, sono conformi anche ai requisiti di cui al punto 3.

2. SERVIZI

2.1. Informazioni aeronautiche e dati per gli utenti dello spazio aereo ai fini della navigazione aerea

2.1.1. I dati utilizzati come fonte di informazioni aeronautiche sono di qualità sufficiente, completi, aggiornati e sono forniti tempestivamente.

2.1.2. Le informazioni aeronautiche sono precise, complete, aggiornate, non ambigue, provenienti da una fonte legittima, e della dovuta integrità e sono presentate in un formato adatto agli utenti.

2.1.3. La trasmissione delle suddette informazioni aeronautiche agli utenti dello spazio aereo avviene tempestivamente e tramite mezzi di comunicazione sufficientemente affidabili e rapidi, protetti da interferenze e manomissioni intenzionali e non intenzionali.

2.2. Informazioni meteorologiche

2.2.1. I dati utilizzati come fonte di informazioni meteorologiche aeronautiche sono di qualità sufficiente, completi e aggiornati.

2.2.2. Per quanto possibile, le informazioni meteorologiche aeronautiche sono precise, complete, aggiornate della dovuta integrità e non ambigue e adatte a soddisfare le necessità degli utenti dello spazio aereo. Le informazioni meteorologiche aeronautiche devono provenire da una fonte legittima.

2.2.3. La diffusione agli utenti dello spazio aereo di tali informazioni meteorologiche aeronautiche avviene tempestivamente e tramite mezzi di comunicazione sufficientemente affidabili e rapidi, protetti da interferenze e manomissioni.

2.3. Servizi del traffico aereo

2.3.1. I dati utilizzati come fonte per la fornitura di servizi del traffico aereo sono corretti, completi e aggiornati.

2.3.2. La fornitura di servizi del traffico aereo è sufficientemente precisa, completa, aggiornata e non ambigua, adatta a soddisfare le necessità di sicurezza degli utenti.

2.3.3. Gli strumenti automatici che forniscono informazioni o consulenza agli utenti sono adeguatamente progettati, prodotti e sottoposti a manutenzione per assicurarne l'idoneità allo scopo designato.

▼B

2.3.4. I servizi di controllo del traffico aereo e le relative procedure prevedono un'adeguata distanza di separazione tra gli aeromobili e, nell'area di manovra dell'aeroporto, prevengono collisioni tra aeromobili e ostruzioni e, se del caso, coadiuvano nella protezione da altri pericoli aerei e assicurano un coordinamento rapido e tempestivo con tutti gli utenti interessati e con i volumi di spazio aereo adiacenti.

2.3.5. La comunicazione tra i servizi del traffico aereo e gli aeromobili e tra le unità dei servizi del traffico aereo interessate è puntuale, chiara, corretta e non ambigua, protetta da interferenze e normalmente compresa da tutte le parti coinvolte che, laddove applicabile, ne confermano il ricevimento.

2.3.6. Sono approntati mezzi per individuare possibili situazioni di emergenza e, se necessario, avviare interventi efficaci di ricerca e soccorso. Tali mezzi comprendono, come minimo, adeguati meccanismi di allarme, misure e procedure di coordinamento, nonché mezzi e personale sufficienti a ricoprire efficacemente l'area di responsabilità.

▼M3

2.3*bis*. Servizi di dati sul traffico aereo

2.3*bis*.1. I dati sul traffico aereo raccolti sono di qualità sufficiente, completi, aggiornati, provenienti da una fonte legittima e forniti tempestivamente.

2.3*bis*.2. I servizi di dati sul traffico aereo raggiungono e mantengono un livello di prestazioni sufficiente per quanto riguarda la disponibilità, l'integrità, la continuità e la tempestività al fine di soddisfare le esigenze degli utenti.

2.3*bis*.3. I sistemi e gli strumenti che forniscono servizi di dati sul traffico aereo sono adeguatamente progettati, prodotti e sottoposti a manutenzione per assicurarne l'idoneità allo scopo designato.

2.3*bis*.4. La diffusione di tali dati avviene tempestivamente e tramite mezzi di comunicazione sufficientemente affidabili e rapidi, protetti da interferenze e manomissioni intenzionali e non intenzionali.

▼B

2.4. Servizi di comunicazione

I servizi di comunicazione raggiungono e mantengono un livello di prestazioni sufficiente, per quanto riguarda la disponibilità, l'integrità, la continuità e la tempestività. Essi sono rapidi e protetti da manomissioni e interferenze.

2.5. Servizi di navigazione

I servizi di navigazione raggiungono e mantengono un livello di prestazioni sufficiente per quanto riguarda le informazioni di guida, di posizionamento e, laddove previsto, di tempo. I criteri di prestazione comprendono la precisione, l'integrità, la legittimità della fonte, la disponibilità e la continuità del servizio.

2.6. Servizi di sorveglianza

I servizi di sorveglianza determinano la rispettiva posizione dell'aeromobile in volo e degli altri aeromobili e dei veicoli di terra presenti sulla superficie dell'aeroporto, con un livello di prestazioni sufficiente per quanto riguarda la precisione, l'integrità, la legittimità della fonte, la continuità e la probabilità di rilevamento.

2.7. Gestione dei flussi di traffico aereo

La gestione tattica dei flussi di traffico aereo a livello di Unione utilizza e fornisce informazioni sufficientemente precise e aggiornate relative al volume e alla natura del traffico aereo pianificato che incide sulla fornitura dei servizi e coordina e negozia le deviazioni di rotta o i ritardi nel traffico aereo al fine di ridurre il rischio di situazioni di congestione dello spazio aereo o degli aeroporti. La gestione dei flussi

▼B

è effettuata per ottimizzare la capacità d'uso disponibile dello spazio aereo e migliorare i processi di gestione dei flussi di traffico aereo. Essa si basa sui principi di sicurezza, trasparenza ed efficacia, garantendo che tale capacità sia fornita in maniera flessibile e tempestiva, coerentemente con il piano di navigazione aerea europeo.

I provvedimenti di cui all'articolo 43, relativi alla gestione dei flussi, sono alla base delle decisioni operative dei fornitori di servizi di navigazione aerea, dei gestori aeroportuali e degli utenti dello spazio aereo e riguardano i settori seguenti:

a) pianificazione del volo;

b) uso della capacità disponibile dello spazio aereo durante tutte le fasi di volo, compresa l'assegnazione delle bande orarie (slot) per la rotta;

c) uso delle rotte da parte del traffico aereo generale, comprendente:

— la realizzazione di un'unica pubblicazione per l'orientamento delle rotte e del traffico,

— le opzioni per deviare il traffico aereo generale da zone congestionate, e

— le regole di priorità nell'accesso allo spazio aereo per il traffico aereo generale, particolarmente durante periodi di congestione e crisi; e

d) coerenza tra i piani di volo e le bande orarie aeroportuali e il necessario coordinamento con le regioni adiacenti, a seconda dei casi.

▼M3

2.8. Gestione dello spazio aereo

La designazione di specifici volumi di spazio aereo destinati a un determinato uso è monitorata, coordinata e diffusa tempestivamente, in modo da ridurre il rischio che venga meno la distanza di separazione tra gli aeromobili in ogni situazione. Tenendo conto dell'organizzazione di attività militari e dei relativi aspetti che rientrano nella responsabilità degli Stati membri, la gestione dello spazio aereo sostiene inoltre l'applicazione uniforme del concetto di uso flessibile dello spazio aereo come descritto dall'ICAO e attuato a norma del regolamento (UE) 2024/2803, al fine di agevolare la gestione dello spazio aereo e la gestione del traffico aereo nel contesto della politica comune dei trasporti.

▼B

2.9. Progettazione delle procedure di volo

Le procedure di volo sono progettate in modo adeguato, esaminate e convalidate prima di essere attivate e utilizzate dagli aeromobili.

3. SISTEMI E COMPONENTI

3.1. Considerazioni generali

I sistemi ATM/ANS e i componenti ATM/ANS che permettono la trasmissione delle pertinenti informazioni da e verso gli aeromobili e a terra sono adeguatamente progettati, prodotti, installati, sottoposti a manutenzione, protetti dalle interferenze non autorizzate e impiegati in maniera tale da assicurarne l'idoneità allo scopo.

I sistemi e le procedure comprendono, in particolare, quelli necessari a sostenere le funzioni e i servizi seguenti:

a) gestione dello spazio aereo;

b) gestione dei flussi di traffico aereo;

▼B

c) servizi di traffico aereo, in particolare sistemi di trattamento dei dati di volo, sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza e sistemi di interfaccia uomo-macchina;

d) comunicazioni, comprese le comunicazioni terra-terra/spazio aereo, aria-terra e aria-aria/spazio aereo;

e) navigazione;

f) sorveglianza;

g) servizi di informazioni aeronautiche; e

h) servizi meteorologici.

3.2. Integrità, prestazioni e affidabilità di sistemi e componenti

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

I sistemi ATM/ANS e i loro componenti ATM/ANS sono progettati, costruiti, sottoposti a manutenzione e impiegati mediante appropriate procedure convalidate, in maniera tale da garantire il funzionamento omogeneo della rete europea di gestione del traffico aereo (*European air traffic management network* – «EATMN») in ogni momento e durante tutte le fasi di volo. Il funzionamento omogeneo si esprime, in particolare, mediante uno scambio di informazioni, tra cui le informazioni pertinenti relative alla situazione operativa, un'interpretazione comune delle informazioni, prestazioni di trattamento comparabili e relative procedure che consentano prestazioni operative comuni concordate per l'intera EATMN o per parti di essa.

L'EATMN, i suoi sistemi e loro componenti sostengono, su base coordinata, nuovi concetti di funzionamento concordati e convalidati che migliorano la qualità, la sostenibilità e l'efficacia dei servizi di navigazione aerea, in particolare sotto il profilo della sicurezza e della capacità.

L'EATMN, i suoi sistemi e loro componenti sostengono la progressiva attuazione del coordinamento civile/militare nella misura necessaria a una gestione efficace dello spazio aereo e del flusso del traffico aereo, e un uso efficiente e sicuro dello spazio aereo da parte di tutti gli utenti, in applicazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo.

Per conseguire tali obiettivi, l'EATMN, i suoi sistemi e loro componenti sostengono il tempestivo scambio di informazioni corrette e coerenti che coprano tutte le fasi di volo, tra parti civili e militari, fatti salvi gli interessi di *security* o di difesa, compresi i requisiti di riservatezza delle informazioni.

3.3. Progettazione di sistemi e componenti

3.3.1. Sistemi e componenti sono progettati per soddisfare i requisiti applicabili di sicurezza e di *security*.

3.3.2. Sistemi e componenti, considerati nel loro insieme, singolarmente e in relazione reciproca, sono progettati in modo tale da garantire un rapporto inverso tra la probabilità che un'avaria possa causare il collasso totale del sistema e la gravità del suo effetto sulla sicurezza dei servizi.

3.3.3. Sistemi e componenti, considerati singolarmente e in combinazione reciproca, sono progettati tenendo conto delle limitazioni inerenti alle capacità e alle prestazioni umane.

▼B

3.3.4. Sistemi e componenti sono progettati in modo tale da assicurare la protezione degli stessi e dei dati trasportati da interazioni dannose con elementi interni ed esterni.

3.3.5. Le informazioni necessarie per la produzione, l'installazione, l'esercizio e la manutenzione dei sistemi e dei componenti, nonché le informazioni riguardanti condizioni di non sicurezza sono fornite al personale in maniera chiara, coerente e priva di ambiguità.

3.4. Mantenimento del livello di servizio

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

4. QUALIFICAZIONE DEI CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO

4.1. Considerazioni generali

Le persone cui è impartito l'addestramento di controllore del traffico aereo o di allievo controllore possiedono un adeguato grado di maturità in termini di istruzione e di condizioni fisiche e psichiche tale da permettere loro di acquisire, conservare e dimostrare le conoscenze teoriche e abilità pratiche necessarie.

4.2. Conoscenze teoriche

4.2.1. I controllori del traffico aereo acquisiscono e mantengono un livello di conoscenze idoneo alle funzioni esercitate e proporzionato ai rischi associati al tipo di servizio.

4.2.2. L'acquisizione e il mantenimento delle conoscenze teoriche sono dimostrati per mezzo di una valutazione continua durante l'addestramento o mediante esami adeguati.

4.2.3. È mantenuto un livello adeguato di conoscenze teoriche. La conformità a tale requisito è dimostrata tramite valutazioni o esami periodici. La frequenza degli esami è proporzionata al livello di rischio associato al tipo di servizio.

4.3. Abilità pratiche

4.3.1. I controllori del traffico aereo acquisiscono e mantengono abilità pratiche idonee all'esercizio delle loro funzioni. Tali abilità sono proporzionate ai rischi associati al tipo di servizio e comprendono almeno, a seconda delle funzioni esercitate, quanto segue:

a) procedure operative;

b) aspetti specifici dei compiti;

c) situazioni anomale e di emergenza; e

d) fattori umani.

4.3.2. I controllori del traffico aereo dimostrano di possedere la capacità di eseguire i rispettivi compiti e procedure con un livello di competenza adeguato alle funzioni esercitate.

4.3.3. È mantenuto un livello soddisfacente di abilità pratiche. La conformità a tale requisito è verificata tramite valutazioni periodiche. La frequenza di tali valutazioni è proporzionata alla complessità e al livello di rischio associato al tipo di servizio e ai compiti svolti.

▼B

4.4. Competenze linguistiche

4.4.1. I controllori del traffico aereo dimostrano di essere in grado di parlare e comprendere l'inglese a un livello tale da poter comunicare efficacemente nelle situazioni di solo contatto vocale (telefono/radiotelefono) e nelle situazioni faccia a faccia su argomenti concreti e correlati all'attività lavorativa, anche in situazioni di emergenza.

4.4.2. Qualora necessario in un determinato volume di spazio aereo ai fini della fornitura dei servizi di traffico aereo (*Air Traffic Service* – «ATS»), i controllori del traffico aereo sono anche in grado di parlare e comprendere la lingua o le lingue nazionali al livello sopra specificato.

4.5. Dispositivi l'addestramento (*synthetic training devices* – «STD»)

Gli STD usati per impartire l'addestramento pratico in tema di coscienza situazionale e fattori umani o per dimostrare l'acquisizione o il mantenimento di abilità presentano un livello di prestazioni tale da consentire una simulazione dell'ambiente di lavoro e delle situazioni operative adeguata all'addestramento impartito.

4.6. Corso di addestramento

4.6.1. L'addestramento è impartito nel quadro di un corso che può comprendere moduli pratici e teorici, ivi compreso, se del caso, un STD.

4.6.2. Un corso è definito e approvato per ogni tipo di addestramento.

4.7. Istruttori

4.7.1. La formazione teorica è impartita da istruttori adeguatamente qualificati. Essi devono:

a) avere una conoscenza adeguata della materia su cui deve essere impartita la formazione; e

b) aver dimostrato di possedere le capacità necessarie a utilizzare tecniche di istruzione adeguate.

4.7.2. La formazione pratica è impartita da istruttori adeguatamente qualificati, in grado di:

a) soddisfare i requisiti in materia di conoscenze teoriche e di esperienza pratica idonei alla formazione da impartire;

b) dimostrare di possedere la capacità di impartire l'istruzione e di utilizzare tecniche di istruzione adeguate;

c) applicare le tecniche di istruzione nelle procedure oggetto dell'insegnamento; e

d) seguire regolarmente corsi di aggiornamento per assicurare che le competenze di insegnamento siano aggiornate.

4.7.3. Gli istruttori responsabili dell'addestramento pratico sono anche, o sono stati, abilitati a esercitare le funzioni di controllore del traffico aereo.

4.8. Valutatori

4.8.1. Le persone responsabili di valutare le abilità dei controllori del traffico aereo:

a) dimostrano di possedere la capacità di valutare le prestazioni dei controllori del traffico aereo e di sottoporli a prove e controlli; e

▼B

b) seguono regolarmente corsi di aggiornamento per assicurare che gli standard di valutazione siano aggiornati.

4.8.2. I valutatori delle abilità pratiche sono anche, o sono stati, abilitati a esercitare le funzioni di controllore del traffico aereo relativamente agli ambiti oggetto della valutazione.

4.9. Idoneità sanitaria dei controllori del traffico aereo

4.9.1. Tutti i controllori del traffico aereo dimostrano periodicamente l'idoneità sanitaria a esercitare le loro funzioni in modo soddisfacente. La conformità al presente requisito è dimostrata tramite adeguata valutazione che tenga conto del possibile deterioramento fisico e psichico dovuto all'età.

4.9.2. L'idoneità sanitaria, intesa come idoneità fisica e psichica, è dimostrata con l'assenza di malattie o disabilità che renderebbero la persona che fornisce un servizio di controllo aereo (*air traffic control* – «ATC») incapace di:

a) svolgere adeguatamente i compiti necessari per fornire un servizio ATC,

b) svolgere in ogni circostanza le funzioni assegnate, o

c) percepire correttamente l'ambiente circostante.

4.9.3. Se l'idoneità sanitaria non può essere completamente dimostrata, è possibile applicare misure di attenuazione che garantiscano un livello di sicurezza equivalente.

5. FORNITORI DI SERVIZI E ORGANIZZAZIONI DI ADDESTRAMENTO

5.1. La fornitura di servizi ha luogo solo se il fornitore di servizi soddisfa le condizioni seguenti:

a) dispone, direttamente o tramite accordi con terzi, dei mezzi adeguati alle dimensioni e alla tipologia del servizio. Tali mezzi comprendono, ma non sono limitati a quanto segue: impianti, infrastrutture, compresa la somministrazione elettrica, struttura di gestione, personale, equipaggiamenti e loro manutenzione, documentazione dei compiti, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e un sistema di archiviazione dei documenti;

b) elabora e tiene aggiornati i manuali di gestione e i manuali operativi relativi alla fornitura dei servizi e opera nel loro rispetto. Tali manuali contengono tutte le istruzioni, informazioni e procedure necessarie relative alle operazioni, al sistema di gestione e allo svolgimento delle funzioni da parte del personale operativo;

▼M3

c) in funzione del tipo di attività svolta e delle dimensioni dell'organizzazione, realizza e mantiene un sistema di gestione atto a garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui al presente allegato, gestire i rischi in materia di sicurezza e security e migliorare costantemente tale sistema;

▼B

d) si avvale soltanto di personale adeguatamente qualificato e addestrato e attua e tiene aggiornati dei programmi di addestramento e di verifica destinati al personale;

e) istituisce interfacce formali con tutte le altre parti interessate che possono incidere direttamente sulla sicurezza dei servizi, in modo da garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui al presente allegato;

▼B

f) istituisce e attua un piano di contingenza per le situazioni anomale e di emergenza che possono verificarsi in relazione ai servizi da esso forniti, anche nel caso di eventi che determinano un deterioramento significativo o l'interruzione delle loro attività;

g) istituisce un sistema di segnalazione di eventi nel quadro del sistema di gestione di cui alla lettera c) al fine di contribuire all'obiettivo di un costante miglioramento della sicurezza. Il sistema di segnalazione di eventi è conforme al diritto applicabile dell'Unione; e

h) adotta le disposizioni necessarie a verificare che i requisiti della prestazione di sicurezza di tutti i sistemi e dei componenti da esso utilizzati siano soddisfatti in ogni momento.

5.2. La fornitura di servizi ATC ha luogo solo se sono soddisfatte le condizioni seguenti:

a) la prevenzione di situazioni di affaticamento del personale addetto ai servizi ATC è gestita tramite un sistema di turni. Detto sistema prevede turni di lavoro, orari di servizio e periodi di riposo adeguati. Le limitazioni stabilite nell'ambito del sistema di turni tengono conto di tutti i fattori pertinenti che contribuiscono all'affaticamento tra cui, in particolare, la privazione di sonno, il turbamento dei cicli circadiani, le ore di lavoro notturno, i tempi cumulativi di servizio in determinati periodi di tempo, nonché la suddivisione dei compiti assegnati tra diversi membri del personale;

b) la prevenzione di situazioni di stress del personale addetto ai servizi ATC è gestita tramite appositi programmi di formazione e prevenzione;

c) il fornitore di servizi ATC dispone di procedure idonee a verificare che la capacità cognitiva di giudizio del personale addetto ai servizi ATC non sia compromessa o che non venga meno l'idoneità sanitaria; e

d) il fornitore di servizi ATC tiene conto, nella pianificazione e nello svolgimento delle proprie attività, dei vincoli tecnici e operativi nonché dei principi legati a fattori umani.

5.3. La fornitura di servizi di comunicazione, navigazione e/o sorveglianza ha luogo solo se è soddisfatta la condizione seguente:

il fornitore di servizi informa tempestivamente gli utenti dello spazio aereo e le unità ATS interessati dello stato operativo (e relative variazioni) dei servizi forniti per scopi ATS.

5.4. Organizzazioni di addestramento

Le organizzazioni di addestramento che offrono corsi rivolti al personale che fornisce servizi ATC soddisfano i requisiti seguenti:

a) disporre di tutti i mezzi necessari all'adempimento delle responsabilità associate alla loro attività. Tali mezzi comprendono, ma non sono limitati a, i seguenti: infrastrutture, personale, equipaggiamenti, metodologie, documentazione dei compiti, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e un sistema di conservazione dei documenti;

b) in funzione del tipo di addestramento offerto e delle dimensioni dell'organizzazione, realizzare e mantenere un sistema di gestione atto a garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui al presente allegato, gestire i rischi in materia di sicurezza, compresi i rischi connessi al deterioramento del livello di addestramento, e a migliorare costantemente tale sistema; e

▼B

c) concludere con altre organizzazioni competenti gli accordi necessari a garantire il mantenimento della conformità ai requisiti essenziali di cui al presente allegato.

6. ESAMINATORI AEROMEDICI E CENTRI AEROMEDICI

6.1. Esaminatori aeromedici

Gli esaminatori aeromedici devono:

a) essere qualificati e abilitati all'esercizio della professione medica;

b) aver completato una formazione in medicina aeronautica e partecipare regolarmente a corsi di aggiornamento in medicina aeronautica per garantire standard di valutazione costanti nel tempo; e

c) aver acquisito conoscenze ed esperienze pratiche con riguardo alle condizioni nelle quali i controllori del traffico aereo esercitano le loro funzioni.

6.2. Centri aeromedici

I centri aeromedici devono soddisfare le condizioni seguenti:

a) disporre di tutti i mezzi necessari in relazione alla portata delle responsabilità associate ai loro privilegi. Tali mezzi comprendono, ma non sono limitati a, i seguenti: infrastrutture, personale, equipaggiamenti, strumenti e materiale, documentazione dei compiti, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e un sistema di archiviazione dei documenti;

b) in funzione del tipo di attività svolta e delle dimensioni dell'organizzazione, realizzare e mantenere un sistema di gestione atto a garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui al presente allegato, gestire i rischi in materia di sicurezza e migliorare costantemente tale sistema; e

c) concludere con altre organizzazioni competenti gli accordi necessari a garantire il mantenimento della conformità ai requisiti di cui al presente allegato.

▼M3

7. REQUISITI IN MATERIA DI SOLIDITÀ FINANZIARIA, RESPONSABILITÀ, COPERTURA ASSICURATIVA, ASSETTO PROPRIETARIO E STRUTTURA ORGANIZZATIVA

Al fine di garantire una fornitura di servizi sicura e continua, i fornitori di ATM/ANS:

a) dimostrano una sufficiente solidità finanziaria;

b) hanno ottenuto un’adeguata copertura assicurativa e della responsabilità, tenendo conto del loro status giuridico e del livello di copertura assicurativa commerciale disponibile; e

c) si conformano ai requisiti applicabili in materia di assetto proprietario e struttura organizzativa allo scopo di prevenire conflitti di interesse, così da garantire una fornitura di servizi non discriminatoria.

▼B

*ALLEGATO IX*

**Requisiti essenziali degli aeromobili senza equipaggio**

1. REQUISITI ESSENZIALI PER LA PROGETTAZIONE, LA PRODUZIONE, LA MANUTENZIONE E L'ESERCIZIO DI AEROMOBILI SENZA EQUIPAGGIO

1.1. Gli operatori e i piloti remoti di aeromobili senza equipaggio devono essere a conoscenza delle norme nazionali e dell'Unione applicabili alle operazioni previste, in particolare in materia di sicurezza, tutela della riservatezza, protezione dei dati, responsabilità civile, assicurazione, *security* e protezione dell'ambiente. Gli operatori e i piloti remoti devono essere in grado di garantire la sicurezza delle operazioni e la distanza di separazione tra gli aeromobili senza equipaggio e le persone a terra ovvero gli altri utenti dello spazio aereo. Ciò comprende, fra l'altro, una buona conoscenza delle istruzioni operative fornite dal produttore, dell'utilizzo sicuro e rispettoso dell'ambiente degli aeromobili senza equipaggio nello spazio aereo e di tutte le pertinenti funzionalità degli aeromobili senza equipaggio, con le regole dell'aria applicabili e le procedure ATM/ANS.

1.2. Gli aeromobili senza equipaggio devono essere progettati e costruiti in modo da essere idonei alla funzione prevista e da poter essere impiegati, regolati e sottoposti a manutenzione senza esporre le persone a rischi.

1.3. Se necessario al fine di attenuare i rischi inerenti alla sicurezza, alla tutela della vita riservatezza, alla protezione dei dati personali, alla *security* o all'ambiente derivanti dal loro esercizio, gli aeromobili senza equipaggio devono possedere le relative caratteristiche e funzionalità specifiche che tengono conto dei principi della tutela della riservatezza e della protezione dei dati personali fin dalla progettazione e per impostazione predefinita. In base alle necessità, tali caratteristiche e funzionalità devono garantire una facile identificazione dell'aeromobile, come pure della natura e della finalità del suo impiego; esse devono inoltre garantire che siano rispettati le limitazioni, i divieti o le condizioni applicabili, in particolare per quanto riguarda l'esercizio in particolari zone geografiche, al di là di una certa distanza dagli operatori o a determinate altitudini.

1.4. Le organizzazioni responsabili della produzione o della commercializzazione degli aeromobili senza equipaggio devono fornire agli operatori e, se del caso, alle organizzazioni di manutenzione degli stessi aeromobili, informazioni relative al tipo di operazioni per le quali tali aeromobili senza equipaggio sono progettati, precisando limitazioni e dati necessari per il loro esercizio in sicurezza, anche per quanto riguarda le prestazioni operative e ambientali, le limitazioni di aeronavigabilità e le procedure di emergenza. Tali informazioni devono essere fornite in modo chiaro, coerente e non ambiguo. Le capacità operative degli aeromobili senza equipaggio impiegabili in operazioni che non richiedano un certificato o una dichiarazione devono consentire l'introduzione di limitazioni che rispettino le regole dello spazio aereo applicabili a tali operazioni.

2. ULTERIORI REQUISITI ESSENZIALI PER LA PROGETTAZIONE, LA PRODUZIONE, LA MANUTENZIONE E L'ESERCIZIO DI AEROMOBILI SENZA EQUIPAGGIO DI CUI ALL'ARTICOLO 56, PARAGRAFI 1 E 5

In considerazione degli obiettivi di cui all'articolo 1, al fine di garantire sicurezza per le persone a terra e per gli altri utenti dello spazio aereo, durante l'esercizio degli aeromobili senza equipaggio devono essere soddisfatti i requisiti seguenti tenendo conto del livello di rischio dell'operazione caso per caso:

▼B

2.1. Aeronavigabilità

2.1.1. Gli aeromobili senza equipaggio devono essere progettati in modo da dimostrare adeguatamente la sicurezza delle persone addette all'esercizio dell'aeromobile o dei terzi in volo o a terra, nonché dei beni, o devono presentare caratteristiche o dettagli a tale scopo.

2.1.2. Gli aeromobili senza equipaggio devono assicurare un livello di integrità del prodotto proporzionato ai rischi in tutte le condizioni di volo previste.

2.1.3. Gli aeromobili senza equipaggio devono essere controllabili e manovrabili in sicurezza, nella maniera necessaria in tutte le condizioni operative previste, anche in caso di avaria di uno o, eventualmente, più impianti. È necessario tenere in debito conto le considerazioni relative ai fattori umani, in particolare le conoscenze disponibili in tema di fattori che favoriscono l'impiego in sicurezza delle tecnologie da parte dell'uomo.

2.1.4. Gli aeromobili senza equipaggio e i loro motori, eliche, parti, equipaggiamenti non installati, nonché i dispositivi di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio, devono funzionare nel modo designato in tutte le condizioni operative prevedibili, per tutto il periodo di esercizio per cui l'aeromobile è stato progettato e al di là di tali limiti con un adeguato margine di sicurezza.

2.1.5. Gli aeromobili senza equipaggio e i loro motori, eliche, parti, equipaggiamenti non installati, nonché i dispositivi di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio, considerati singolarmente e in relazione reciproca, devono essere progettati in modo tale che la probabilità di una condizione di avaria e la gravità del suo effetto sulle persone a terra e sugli altri utenti dello spazio aereo siano attenuati in base ai principi di cui all'articolo 4, paragrafo 2.

2.1.6. Tutti i dispositivi di controllo remoto degli aeromobili senza equipaggio devono essere idonei ad agevolare le operazioni di volo, anche mediante strumenti che consentano di acquisire una coscienza situazionale, e la gestione di qualsiasi situazione prevedibile o emergenza.

2.1.7. Le organizzazioni coinvolte nella progettazione di aeromobili senza equipaggio, motori ed eliche devono adottare precauzioni mirate a ridurre al minimo i rischi derivanti da condizioni, interne o esterne all'aeromobile senza equipaggio e ai suoi impianti, che secondo quanto dimostrato dall'esperienza incidono sulla sicurezza. Vi rientra la protezione da interferenze provocate da apparecchi elettronici.

2.1.8. I processi di fabbricazione, i materiali e i componenti utilizzati nella produzione degli aeromobili senza equipaggio devono assicurare proprietà e prestazioni adeguate e riproducibili, conformi alle caratteristiche di progettazione.

2.2. Organizzazioni

Le organizzazioni coinvolte nella progettazione, nella produzione, nella manutenzione e nell'esercizio degli aeromobili senza equipaggio, nei servizi connessi e nella formazione soddisfano le condizioni seguenti:

a) le organizzazioni devono disporre di tutti i mezzi necessari a espletare i compiti compresi nel loro ambito di attività e garantire la conformità ai requisiti essenziali e agli atti delegati di cui all'articolo 58 e agli atti di esecuzione di cui all'articolo 57, pertinenti per la loro attività;

▼B

b) le organizzazioni devono realizzare e mantenere un sistema di gestione atto a garantire la conformità ai requisiti essenziali pertinenti, gestire i rischi in materia di sicurezza e migliorare costantemente il sistema. Tale sistema di gestione deve essere commisurato al tipo di attività e alle dimensioni dell'organizzazione;

c) le organizzazioni devono istituire un sistema di segnalazione di eventi nel quadro del sistema di gestione della sicurezza al fine di contribuire al costante miglioramento della sicurezza. Tale sistema di segnalazione deve essere commisurato al tipo di attività e alle dimensioni dell'organizzazione;

d) le organizzazioni devono concludere, se del caso, accordi con altre organizzazioni per garantire il mantenimento della conformità ai requisiti essenziali pertinenti.

2.3. Persone che partecipano all'esercizio di aeromobili senza equipaggio

Tutte le persone che partecipano all'esercizio di aeromobili senza equipaggio, compresi i piloti remoti, sono in possesso delle conoscenze e competenze necessarie a garantire la sicurezza dell'esercizio e proporzionate ai rischi associati al tipo di esercizio. Queste persone devono inoltre dimostrare la propria idoneità sanitaria laddove ciò sia necessario al fine di attenuare i rischi inerenti all'esercizio in questione.

2.4. Operazioni

2.4.1. Gli operatori di aeromobili senza equipaggio sono responsabili delle operazioni e sono tenuti ad adottare tutte le misure necessarie a garantirne la sicurezza.

2.4.2. Il volo deve essere eseguito in conformità alle leggi, ai regolamenti e alle procedure applicabili riguardanti lo svolgimento delle funzioni, secondo quanto prescritto per la zona, lo spazio aereo, gli aeroporti o i siti che si intende usare e, se del caso, per i relativi sistemi ATM/ANS.

2.4.3. Le operazioni con aeromobili senza equipaggio devono garantire la sicurezza dei terzi a terra e degli altri utenti dello spazio aereo e ridurre al minimo i rischi derivanti da condizioni interne ed esterne sfavorevoli, anche ambientali, attraverso il mantenimento di opportune distanze di separazione durante tutte le fasi del volo.

2.4.4. Gli aeromobili senza equipaggio devono essere impiegati solo se in condizioni di aeronavigabilità e quando gli equipaggiamenti e gli altri componenti e servizi necessari per l'operazione prevista sono disponibili ed efficienti.

2.4.5. Gli aeromobili senza equipaggio e le operazioni con aeromobili senza equipaggio devono rispettare i pertinenti diritti garantiti dal diritto dell'Unione.

2.4.6. Gli operatori di aeromobili senza equipaggio devono assicurare che gli aeromobili dispongano degli equipaggiamenti di navigazione, comunicazione, sorveglianza, anticollisione (funzione «*detect and avoid*»), nonché di qualsiasi altro equipaggiamento ritenuto necessario per la sicurezza del volo previsto, tenuto conto della natura dell'operazione, dei regolamenti relativi al traffico aereo e delle regole dell'aria applicabili durante ogni fase del volo.

▼B

2.5. Requisiti essenziali relativi alla compatibilità elettromagnetica e allo spettro radio per aeromobili senza equipaggio e relativi motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati, la cui progettazione è certificata in conformità dell'articolo 56, paragrafo 1, e che sono destinati a funzionare solo su frequenze assegnate dal regolamento radio dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni ai fini di un uso aeronautico protetto

2.5.1. Tali aeromobili senza equipaggio e relativi motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati sono progettati e prodotti tenuto conto delle attuali conoscenze in materia, in modo tale da garantire che:

a) le perturbazioni elettromagnetiche da essi prodotte non superino il livello al di sopra del quale le apparecchiature radio e di telecomunicazione o altre apparecchiature non possono funzionare normalmente; e

b) presentino un livello di immunità alle perturbazioni elettromagnetiche che ne consenta il normale funzionamento senza deterioramenti inaccettabili.

2.5.2. Tali aeromobili senza equipaggio e tali motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati sono progettati e prodotti, tenuto conto delle attuali conoscenze in materia, in modo tale da garantire che utilizzino efficacemente lo spettro radio e supportino l'uso efficiente dello spettro radio stesso al fine di evitare interferenze dannose.

3. REQUISITI AMBIENTALI ESSENZIALI DEGLI AEROMOBILI SENZA EQUIPAGGIO

Gli aeromobili senza equipaggio rispettano i requisiti di compatibilità ambientale di cui all'allegato III.

4. REQUISITI ESSENZIALI RIGUARDANTI LA REGISTRAZIONE DEGLI AEROMOBILI SENZA EQUIPAGGIO E DEI LORO OPERATORI E LA MARCATURA DEGLI AEROMOBILI SENZA EQUIPAGGIO

4.1. Fatti salvi gli obblighi degli Stati membri previsti dalla convenzione di Chicago, gli aeromobili senza equipaggio, la cui progettazione è soggetta a certificazione ai sensi dell'articolo 56, paragrafo 1, sono immatricolati in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 57.

4.2. Gli operatori degli aeromobili senza equipaggio sono immatricolati in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 57, se operano uno degli aeromobili seguenti:

a) aeromobili senza equipaggio che, in caso di impatto, possono trasferire al corpo umano un'energia cinetica superiore a 80 joule;

b) aeromobili senza equipaggio, il cui utilizzo comporta rischi per la riservatezza, la protezione dei dati personali, la *security* o l'ambiente;

c) aeromobili senza equipaggio, la cui progettazione è soggetta a certificazione ai sensi dell'articolo 56, paragrafo 1;

4.3. Se un requisito di registrazione si applica ai sensi del punto 4.1 o del punto 4.2, gli aeromobili senza equipaggio in questione sono marcati e identificati singolarmente, in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 57.

▼B

*ALLEGATO X*

**Tavola di concordanza**

| Regolamento (CE) n. 216/2008 | Presente regolamento |
|---|---|
| Articolo 1, paragrafo 1 | Articolo 2, paragrafi 1 e 2 |
| Articolo 1, paragrafo 2 | Articolo 2, paragrafo 3 |
| Articolo 1, paragrafo 3 | Articolo 2, paragrafo 5 |
| Articolo 2 | Articolo 1 |
| Articolo 3 | Articolo 3 |
| Articolo 4, paragrafo 1, lettera a) | Articolo 2, paragrafo 1, lettera a) |
| Articolo 4, paragrafo 1, lettera b) | Articolo 2, paragrafo1, lettera b), punto i) |
| Articolo 4, paragrafo 1, lettera c) | Articolo 2, paragrafo1, lettera b), punto ii) |
| — | Articolo 2, paragrafo 1, lettera b), punto iii) |
| Articolo 4, paragrafo 1, lettera d) | Articolo 2, paragrafo 1, lettera c) |
| Articolo 4, paragrafo 2 | Articolo 2, paragrafo 2 |
| Articolo 4, paragrafo 3 | Articolo 2, paragrafo 1, lettere b) e c) |
| Articolo 4, paragrafo 3 *bis* | Articolo 2, paragrafo 1, lettere d) ed e) e paragrafo 2 |
| — | Articolo 2, paragrafo 4 |
| — | Articolo 2, paragrafo 6 |
| Articolo 4, paragrafo 3 *ter* | Articolo 2, paragrafo 7 |
| Articolo 4, paragrafo 3 *quater* | Articolo 2, paragrafo 1, lettera g) e paragrafo 2 |
| Articolo 4, paragrafi 4 e 5 | Articolo 2, paragrafo 3, lettera d) |
| Articolo 4, paragrafo 6 | — |
| — | Articolo 2, paragrafi da 8 a 11 |
| — | Articolo 4 |
| — | Articolo 5 |
| — | Articolo 6 |
| — | Articolo 7 |
| — | Articolo 8 |

▼B

| Regolamento (CE) n. 216/2008 | Presente regolamento |
|---|---|
| Articolo 5, paragrafi 1, 2 e 3 | Articoli da 9 a 16 |
| Articolo 5, paragrafo 4, lettere a) e b) | Articolo 18, paragrafo 2 |
| Articolo 5, paragrafo 4, lettera c) | Articolo 18, paragrafo 1, lettera b) |
| — | Articolo 18, paragrafo 1, lettera a) |
| Articolo 5, paragrafo 5 | Articoli 17 e 19 |
| Articolo 5, paragrafo 6 | Articolo 4 |
| Articolo 6 | Articoli 9, paragrafo 2 e articolo 19, paragrafo3 |
| Articolo 7, paragrafi 1 e 2 | Articoli 20 e 21 |
| Articolo 8, paragrafo 4 | Articolo 22 |
| Articolo 7, paragrafi da 3 a 7 | Articoli da 23 a 28 |
| Articolo 8, paragrafi da 1 a 3 | Articolo 29 e articolo 30, paragrafi da 1 a 3 |
| — | Articolo 30, paragrafi da 4 a 7 |
| Articolo 8, paragrafo 5 | Articolo 31 e 32 |
| Articolo 8, paragrafo 6 | Articolo 4 |
| Articolo 8 *bis*, paragrafi da 1 a 5 | Articoli da 33 a 39 |
| Articolo 8 *bis*, paragrafo 6 | Articolo 4 |
| Articolo 8 *ter*, paragrafi da 1 a 6 | Articoli da 40 a 47 |
| Articolo 8 *ter*, paragrafo7 | Articolo 4 |
| Articolo 8 *quater*, paragrafi da 1 a 10 | Articoli da 48 a 54 |
| Articolo 8 *quater*, paragrafo 11 | Articolo 4 |
| — | Articoli da 55 a 58 |
| Articolo 9 | Articoli da 59 a 61 |
| Articolo 10, paragrafi da 1 a 3 | Articolo 62, paragrafi 1 e 2 |
| — | Articolo 62, paragrafi da 3 a 8 |
| Articolo 10, paragrafo 4 | Articolo 62, paragrafo 9 |
| — | Articolo 62, paragrafi da 10 a 12 |
| Articolo 10, paragrafo 5 | Articolo 62, paragrafi da 13 a 15 |
| — | Articolo 63 |
| — | Articolo 64 |
| — | Articolo 65 |

▼B

| Regolamento (CE) n. 216/2008 | Presente regolamento |
|---|---|
| — | Articolo 66 |
| Articolo 11, paragrafi da 1 a 3 | Articolo 67, paragrafi da 1 a 3 |
| Articolo 11, paragrafi da 4 a 5 *ter* | — |
| Articolo 11, paragrafo 6 | Articolo 67, paragrafo 4 |
| Articolo 12, paragrafo 1 | Articolo 68 |
| Articolo 12, paragrafo 2 | — |
| Articolo 13 | Articolo 69 |
| Articolo 14, paragrafi da 1 a 3 | Articolo 70 |
| Articolo 14, paragrafi da 4 a 7 | Articolo 71 |
| Articolo 15 | Articolo 72 |
| Articolo 16 | Articolo 73 |
| — | Articolo 74 |
| Articolo 17 | Articolo 75 |
| Articolo 18 | Articolo 76, paragrafi da 1 a 5 |
| Articolo 19 | Articolo 76, paragrafi da 1 a 5 |
| Articolo 20 | Articolo 77 |
| Articolo 21 | Articolo 78 |
| Articolo 22, paragrafo 1 | Articolo 76, paragrafo 6 |
| Articolo 22, paragrafo 2 | Articolo 76, paragrafo 7 |
| — | Articolo 79 |
| Articolo 22 bis | Articolo 80 |
| Articolo 22 ter | Articolo 81 |
| Articolo 23 | Articolo 82, paragrafi 1 e 2 |
| — | Articolo 82, paragrafo 3 |
| Articoli 24 e 54 | Articolo 85 |
| Articolo 25 | Articolo 84 |
| Articolo 26 | Articolo 86, paragrafi da 1 a 4 |
| — | Articolo 86, paragrafo 5 |
| — | Articolo 87 |
| — | Articolo 88 |
| — | Articolo 89 |

▼B

| Regolamento (CE) n. 216/2008 | Presente regolamento |
|---|---|
| Articolo 27, paragrafi da 1 a 3 | Articolo 90, paragrafi da 1 a 3 |
| — | Articolo 90, paragrafi da 4 a 6 |
| — | Articolo 91 |
| — | Articolo 92 |
| — | Articolo 93 |
| Articolo 28, paragrafi 1 e 2 | Articolo 94, paragrafi 1 e 2 |
| — | Articolo 94, paragrafo 3 |
| Articolo 28, paragrafi 3 e 4 | Articolo 94, paragrafi 4 e 5 |
| Articolo 29, paragrafo 1 | Articolo 95, paragrafo 1 |
| Articolo 29, paragrafo 2 | Articolo 98, paragrafo 2, lettera m) e paragrafo 6) |
| Articolo 29, paragrafo 3 | — |
| — | Articolo 95, paragrafo 2 |
| Articolo 30 | Articolo 96 |
| Articolo 31 | Articolo 97 |
| Articolo 32, paragrafo 1 | Articolo 119, paragrafo 3 |
| Articolo 32, paragrafo 2 | Articolo 119, paragrafo 6 |
| Articolo 33 | Articolo 98, paragrafi da 1 a 5 |
| Articolo 34, paragrafo 1 | Articolo 99, paragrafi 1 e 2 |
| — | Articolo 99, paragrafo 3 |
| Articolo 34, paragrafi 2 e 3 | Articolo 99, paragrafi 4 e 5 |
| Articolo 35 | Articolo 100 |
| Articolo 36 | Articolo 101 |
| Articolo 37, paragrafi da 1 a 3 | Articolo 102, paragrafi da 1 a 3 |
| — | Articolo 102, paragrafo 4 |
| Articolo 38, paragrafi da 1 a 3 | Articolo 104, paragrafi da 1 a 3 |
| — | Articolo 104, paragrafo 4 |
| Articolo 39 | — |
| — | Articolo 103 |
| Articolo 40 | Articolo 105 |

▼B

| Regolamento (CE) n. 216/2008 | Presente regolamento |
|---|---|
| Articolo 41, paragrafo 1 | — |
| Articolo 41, paragrafi 2 e 3 | Articolo 106, paragrafo 1 |
| Articolo 41, paragrafo 4 | — |
| Articolo 41, paragrafo 5 | Articolo 106, paragrafo 6 |
| Articolo 42 | Articolo 106, paragrafi da 2 a 5 |
| Articolo 43 | Articolo 107 |
| Articolo 44 | Articolo 108 |
| Articolo 45 | Articolo 109 |
| Articolo 46 | Articolo 110 |
| Articolo 47 | Articolo 111 |
| Articolo 48 | Articolo 112 |
| Articolo 49 | Articolo 113 |
| Articoli 50 | Articolo 114, paragrafi 1, 2 e 4 |
| Articolo 51 | Articolo 114, paragrafo 3 |
| Articolo 52, paragrafi da 1 a 3 | Articolo 115 |
| Articolo 52, paragrafo 4 | Articolo 76, paragrafo 6 |
| Articolo 53, paragrafi 1 e 2 | Articolo 116 |
| Articolo 53, paragrafo 3 | Articolo 76, paragrafo 6 |
| Articolo 54 | Articolo 85 |
| Articolo 55 | Articolo 83 |
| Articolo 56 | Articolo 117 |
| Articolo 57 | Articolo 118 |
| Articolo 58, paragrafi 1 e 2 | Articolo 119, paragrafi 1 e 2 |
| — | Articolo 119, paragrafo 4 |
| Articolo 58, paragrafo 3 | Articolo 119, paragrafo 5 |
| Articolo 58, paragrafo 4 | Articolo 132, paragrafo 2 |
| Articolo 59, paragrafi da 1 a 4 | Articolo 120, paragrafi da 1 a 4 |
| — | Articolo 120, paragrafo 5 |
| Articolo 59, paragrafi da 5 a 11 | Articolo 120, paragrafi da 6 a 12 |
| Articolo 60 | Articolo 121 |
| Articolo 61 | Articolo 122 |

▼B

| Regolamento (CE) n. 216/2008 | Presente regolamento |
|---|---|
| — | Articolo 123 |
| Articolo 62 | Articolo 124 |
| Articolo 63 | Articolo 125 |
| Articolo 64, paragrafi 1 e 3 | Articolo 126, paragrafo 4 |
| Articolo 64, paragrafo 2 | — |
| Articolo 64, paragrafo 4 | Articolo 126, paragrafo 1 |
| Articolo 64, paragrafo 5 | Articolo 126, paragrafo 2 |
| — | Articolo 126, paragrafo 3 |
| Articolo 65 | Articolo 127 |
| Articolo 65 bis | — |
| — | Articolo 128 |
| Articolo 66 | Articolo 129 |
| — | Articolo 130 |
| Articolo 67 | — |
| Articolo 68 | Articolo 131 |
| — | Articolo 132, paragrafo 1 |
| Articolo 58, paragrafo 4 | Articolo 132, paragrafo 2 |
| Articolo 69 | — |
| — | Articolo 133 |
| — | Articolo 134 |
| — | Articolo 135 |
| — | Articolo 136 |
| — | Articolo 137 |
| — | Articolo 138 |
| — | Articolo 139 |
| — | Articolo 140 |
| Articolo 70 | Articolo 141 |