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

►B REGOLAMENTO (CE) N. 1592/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 15 luglio 2002

recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 240 del 7.9.2002, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►M1	Regolamento (CE) n. 1701/2003 della Commissione del 24 settembre 2003	L 243	5	27.9.2003

▼B

REGOLAMENTO (CE) N. 1592/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 15 luglio 2002

recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione ([1]),

visto il parere del Comitato economico e sociale ([2]),

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ([3]),

considerando quanto segue:

(1) È necessario garantire un livello elevato ed uniforme di sicurezza per i cittadini europei nel settore dell'aviazione civile mediante l'adozione di regole di sicurezza comuni e mediante misure per garantire che i prodotti, le persone e le organizzazioni nella Comunità rispettino tali regole e quelle adottate in materia di protezione dell'ambiente. Ciò contribuirà ad agevolare la libera circolazione di merci, persone e organizzazioni nel mercato interno.

(2) Di conseguenza, i prodotti aeronautici dovrebbero essere soggetti a certificazione per verificare che soddisfino i requisiti essenziali di aeronavigabilità e di protezione ambientale relativi all'aviazione civile. Si dovrebbero inoltre elaborare, entro un anno a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento, appropriati requisiti essenziali concernenti le operazioni condotte con aeromobili e la certificazione degli equipaggi di condotte e l'applicazione del regolamento agli aeromobili dei paesi terzi e, successivamente, altri aspetti del settore della sicurezza dell'aviazione civile.

(3) Al fine di venire incontro alle crescenti preoccupazioni sulla salute e il benessere dei passeggeri nel corso del volo, è necessaria una progettazione degli aeromobili che protegga meglio la salute e la sicurezza dei passeggeri.

(4) I risultati delle inchieste sugli incidenti aerei dovrebbero essere utilizzati con sollecitudine, in particolare quando riguardano difetti concernenti la progettazione degli aeromobili e/o aspetti operativi, in modo da assicurare la fiducia dei consumatori nei confronti dei trasporti aerei.

(5) La convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 («convenzione di Chicago»), alla quale hanno aderito tutti gli Stati membri, prevede già norme standard per garantire la sicurezza dell'aviazione civile e la protezione ambientale ad essa relativa. I requisiti essenziali della Comunità e le regole adottate per la loro attuazione dovrebbero assicurare che gli Stati membri adempiano agli obblighi introdotti dalla convenzione di Chicago, compresi quelli relativi ai paesi terzi.

([1]) GU C 154 E del 29.5.2001, pag. 1.

([2]) GU C 221 del 7.8.2001, pag. 38.

([3]) Parere del Parlamento europeo del 5 settembre 2001 (GU C 72 E del 21.3.2002, pag. 146), posizione comune del Consiglio del 19 dicembre 2001 (GU C 58 E del 5.3.2002, pag. 44) e decisione del Parlamento europeo del 9 aprile 2002 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Consiglio del 18 giugno 2002.

▼B

(6) I prodotti aeronautici, le parti e le pertinenze dovrebbero essere certificati qualora siano giudicati conformi ai requisiti essenziali di aeronavigabilità e di protezione ambientale stabiliti dalla Comunità in linea con le norme standard stabilite dalla convenzione di Chicago. La Commissione dovrebbe essere autorizzata ad elaborare le necessarie regole di attuazione.

(7) Per conseguire gli obiettivi comunitari di libera circolazione di merci, persone e servizi e quelli della politica comune dei trasporti, gli Stati membri dovrebbero, senza ulteriori requisiti o valutazioni, accettare i prodotti, le parti e le pertinenze, le organizzazioni o le persone certificati conformemente al presente regolamento e alle sue regole di attuazione.

(8) Dovrebbe essere prevista una sufficiente flessibilità per far fronte a circostanze speciali, come misure urgenti di sicurezza, necessità operative impreviste o di portata limitata, e dovrebbero essere adottate disposizioni per conseguire con altri mezzi un livello di sicurezza equivalente. Gli Stati membri dovrebbero poter concedere deroghe ai requisiti del presente regolamento e delle sue regole di attuazione, a condizione che l'ambito di applicazione di tali deroghe sia strettamente delimitato e che la loro concessione sia sottoposta ad appropriato controllo della Comunità.

(9) Gli obiettivi del presente regolamento possono essere efficacemente conseguiti attraverso la cooperazione con paesi terzi. In tal caso le disposizioni del presente regolamento e le relative regole di attuazione possono essere adattate mediante accordi conclusi dalla Comunità con detti paesi. In mancanza di tali accordi agli Stati membri tuttavia dovrebbe essere consentito riconoscere, sotto appropriato controllo della Comunità, le certificazioni concesse da un paese terzo a prodotti, parti e pertinenze, organizzazioni e personale stranieri.

(10) È necessario stabilire appropriate misure, sia per assicurare la necessaria protezione di dati sensibili che per fornire al pubblico adeguate informazioni per quanto riguarda il livello di sicurezza dell'aviazione civile e di relativa protezione ambientale tenendo conto sia del regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione [1], sia della pertinente legislazione nazionale.

(11) È ampiamente riconosciuta la necessità di migliori soluzioni in tutti i settori considerati dal presente regolamento, con la conseguenza che determinati compiti attualmente svolti dalla Commissione o a livello nazionale dovrebbero essere espletati da un singolo organismo specializzato. Occorre pertanto, nell'ambito della struttura istituzionale della Comunità e dell'equilibrio dei poteri esistenti, creare un'Agenzia europea della sicurezza aerea che sia indipendente per le questioni tecniche e sia dotata di autonomia giuridica, amministrativa e finanziaria. A questo scopo è necessario e opportuno che tale Agenzia sia un organismo della Comunità dotato di personalità giuridica e che eserciti i poteri esecutivi conferitigli dal presente regolamento.

(12) Per assistere opportunamente la Comunità, l'Agenzia dovrebbe essere autorizzata a sviluppare la sua competenza in tutti gli aspetti della sicurezza dell'aviazione civile e della protezione ambientale disciplinati dal presente regolamento. Essa dovrebbe assistere la Commissione nell'elaborazione della necessaria legislazione e assistere gli Stati membri e l'industria nella relativa esecuzione. Essa dovrebbe poter predisporre specifiche di certificazione e materiale esplicativo, effettuare accertamenti tecnici e rilasciare certificati come richiesto, dovrebbe assistere la Commissione nel controllo dell'applicazione del presente regola-

[1] GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

▼B

mento e delle relative regole di attuazione adottate per la sua applicazione e dovrebbe disporre dell'autorità necessaria allo svolgimento dei suoi compiti.

(13) La Commissione e gli Stati membri dovrebbero essere rappresentati in un consiglio di amministrazione per controllare efficacemente le funzioni dell'Agenzia. Questo consiglio di amministrazione dovrebbe essere dotato dei poteri necessari per formare il bilancio, controllarne l'esecuzione, adottare le regole finanziarie adeguate, istituire procedure di lavoro trasparenti per le decisioni dell'Agenzia e nominare il direttore esecutivo. È altresì opportuno che l'Agenzia sia autorizzata a svolgere ricerca e a organizzare un adeguato coordinamento con la Commissione e con gli Stati membri. È auspicabile che l'Agenzia assista la Comunità e gli Stati membri nel campo delle relazioni internazionali, ivi compresi l'armonizzazione delle regole, il mutuo riconoscimento delle approvazioni e la cooperazione tecnica, e che sia autorizzata a stabilire le opportune relazioni con le autorità aeronautiche di paesi terzi e con organizzazioni internazionali competenti nella materia disciplinata dal presente regolamento.

(14) Il pubblico interesse richiede che l'Agenzia basi la sua azione in materia di sicurezza esclusivamente su competenze indipendenti, nel rigoroso rispetto del presente regolamento e delle regole adottate dalla Commissione per la sua applicazione. A tal fine, tutte le decisioni dell'Agenzia in materia di sicurezza dovrebbero essere di competenza del direttore esecutivo, al quale dovrebbe essere lasciato un ampio grado di flessibilità nella ricerca di consulenza e nell'organizzazione interna dell'Agenzia. Tuttavia, quando l'Agenzia deve elaborare progetti di regole di natura generale che devono essere attuate dalle autorità nazionali, gli Stati membri dovrebbero partecipare alla loro elaborazione ed adozione.

(15) È necessario che le parti sulle quali le decisioni dell'Agenzia hanno un'incidenza dispongano dei mezzi di tutela necessari e adatti alla particolare natura del settore dell'aviazione. Dovrebbe essere istituito un apposito sistema di ricorso che consenta di impugnare le decisioni del direttore esecutivo dinanzi ad una commissione speciale di ricorso, contro le cui decisioni può essere adita la Corte di giustizia.

(16) Per garantire la piena autonomia e indipendenza dell'Agenzia, è necessario dotarla di un bilancio autonomo le cui entrate provengano fondamentalmente da un contributo della Comunità e dai diritti versati dagli utenti del sistema. La procedura comunitaria di bilancio dovrebbe applicarsi a qualsiasi contributo comunitario e ad altre sovvenzioni a carico del bilancio generale dell'Unione europea. La revisione contabile dovrebbe essere effettuata dalla Corte dei conti.

(17) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ([1]).

(18) Poiché gli scopi dell'intervento prospettato, vale a dire l'adozione e l'applicazione uniforme di regole comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile e sulla protezione ambientale, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa dell'ambito di applicazione a livello europeo del presente regolamento, essere realizzati meglio a livello comunitario la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà enunciato all'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

([1]) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

▼B

(19) Prima di istituire uffici locali dell'agenzia dovrebbero essere definite norme generali per chiarire le condizioni che devono essere soddisfatte e il contributo che deve essere erogato dallo Stato membro interessato.

(20) È riconosciuta la necessità della partecipazione dei paesi europei non membri dell'Unione europea per garantire una dimensione sufficientemente paneuropea che faciliti il miglioramento della sicurezza aerea in tutta l'Europa. I paesi europei che hanno concluso accordi con la Comunità per l'adozione e l'applicazione dell'acquis comunitario nella materia disciplinata dal presente regolamento dovrebbero essere associati ai lavori della Comunità, sulla base di condizioni da stabilirsi nel quadro di tali accordi.

(21) È obiettivo generale che il trasferimento all'Agenzia di funzioni e compiti dagli Stati membri, compresi quelli derivanti dalla loro cooperazione attraverso le Autorità aeronautiche comuni (in prosieguo: Joint Aviation Authorities), venga effettuato in modo efficace, senza riduzioni degli attuali livelli di sicurezza e senza impatti negativi sulle procedure di certificazione. È necessario adottare misure adeguate per prevedere la necessaria transizione.

(22) Il presente regolamento stabilisce un contesto adeguato ed esaustivo per la certificazione ambientale dei prodotti aeronautici nonché per la definizione ed attuazione di requisiti tecnici comuni e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile. La direttiva 80/51/CEE del Consiglio, del 20 dicembre 1979, per la limitazione delle emissioni sonore degli aeromobili subsonici ([1]) e l'allegato II del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di requisiti tecnici e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile ([2]) dovrebbero pertanto essere abrogati a tempo debito, ferme restando le certificazioni di prodotti, persone ed organizzazioni già rilasciate in forza di questi atti legislativi.

(23) Il presente regolamento sarà applicabile a qualsiasi altro settore collegato alla sicurezza dell'aviazione civile, sulla base di una futura proposta ai sensi del trattato,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

PRINCIPI

Articolo 1

Campo di applicazione

1. Il presente regolamento si applica a:

a) progettazione, produzione, manutenzione e aspetti operativi di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché al personale e alle organizzazioni interessati alla progettazione, alla produzione e alla manutenzione di detti prodotti, parti e pertinenze;

b) personale ed organizzazioni interessati alle operazioni di volo di aeromobili.

2. Il presente regolamento non si applica quando prodotti, parti e pertinenze, personale e organizzazioni di cui al paragrafo 1 siano impegnati in operazioni militari, doganali, di polizia o servizi analoghi. Gli Stati membri si adoperano per assicurare che tali servizi tengano nella

([1]) GU L 18 del 24.1.1980, pag. 26. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 83/206/CEE (GU L 117 del 4.5.1983, pag. 15).

([2]) GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2871/2000 della Commissione (GU L 333 del 29.12.2000, pag. 47).

▼B

debita considerazione gli obiettivi del presente regolamento, nella misura del possibile.

Articolo 2

Obiettivi

1. L'obiettivo principale del presente regolamento è stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme della sicurezza dell'aviazione civile in Europa.

2. Nella materia da esso disciplinata, il presente regolamento persegue inoltre gli obiettivi seguenti:

a) assicurare un livello elevato ed uniforme di protezione ambientale;

b) agevolare la libera circolazione di merci, persone e servizi;

c) promuovere il rapporto costi-efficienza nei processi di regolamentazione e di certificazione ed evitare una sovrapposizione di compiti a livello nazionale ed europeo;

d) assistere gli Stati membri nell'adempimento degli obblighi ai quali questi sono soggetti ai sensi della convenzione di Chicago, fornendo una base per un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della medesima nonché assicurando che di dette disposizioni sia tenuto debito conto nel presente regolamento e nelle regole adottate per la sua attuazione;

e) promuovere in tutto il mondo le posizioni comunitarie in materia di norme e regole di sicurezza dell'aviazione civile, instaurando un'opportuna cooperazione con paesi terzi e con organizzazioni internazionali.

3. Gli strumenti per conseguire gli obiettivi di cui ai paragrafi 1 e 2 sono i seguenti:

a) preparazione, adozione e applicazione uniforme di tutti gli atti necessari;

b) riconoscimento, senza requisiti supplementari, di certificati, licenze, omologazioni o altri documenti, concessi a prodotti, personale e organizzazioni secondo il presente regolamento e le relative regole di attuazione;

c) costituzione di un'Agenzia europea della sicurezza aerea indipendente;

d) applicazione uniforme di tutti gli atti necessari da parte delle autorità aeronautiche nazionali e dall'Agenzia entro i limiti delle rispettive competenze.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento valgono le seguenti definizioni:

a) «sorveglianza continua», i compiti da svolgere per verificare che le condizioni in base alle quali è stato emesso un certificato siano soddisfatte durante tutto il suo periodo di validità, nonché l'adozione di qualsiasi misura di salvaguardia;

b) «convenzione di Chicago», la convenzione sull'aviazione civile internazionale e i relativi annessi, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944;

c) «prodotto», un aeromobile, un motore o un'elica;

d) «parti e pertinenze», qualsiasi strumento, equipaggiamento, meccanismo, parte, apparato, annesso o accessorio, comprese gli apparati di comunicazione, impiegato o destinato all'impiego o al controllo di un aeromobile in volo e installato su un aeromobile o collegato a esso. Comprende parti di una cellula, di un motore o di un'elica;

e) «certificazione», qualsiasi forma di riconoscimento attestante che un prodotto, parte o pertinenza, un'organizzazione o una persona sono conformi ai requisiti applicabili, comprese le disposizioni del

▼B

presente regolamento e le relative regole di attuazione, nonché il rilascio di un certificato che attesta tale conformità;

f) «ente qualificato», un organismo atto a svolgere compiti di certificazione, sotto il controllo e la responsabilità dell'Agenzia;

g) «certificato», qualsiasi approvazione, licenza o altro documento rilasciato a seguito di certificazione.

CAPO II

REQUISITI DI SOSTANZA

Articolo 4

Principi fondamentali e applicabilità

1. Gli aeromobili, inclusi i prodotti, le parti e le pertinenze installati, che sono

a) progettati o prodotti da un'organizzazione per la quale l'Agenzia o uno Stato membro assicuri il controllo di sicurezza; o

b) registrati in uno Stato membro; o

c) registrati in un paese terzo e gestiti da operatori per i quali uno Stato membro assicuri la sorveglianza delle operazioni

sono conformi al presente regolamento, a meno che la sorveglianza regolamentare di sicurezza su di essi sia stato delegato ad un paese terzo ed essi non siano utilizzati da un operatore comunitario.

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

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

Articolo 5

Aeronavigabilità

1. Gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, sono conformi ai requisiti essenziali in materia di aeronavigabilità fissati nell'allegato I.

2. La conformità degli aeromobili registrati in uno Stato membro e dei prodotti, delle parti e delle pertinenze montati sugli stessi è dimostrata in linea con le seguenti disposizioni:

a) i prodotti devono essere dotati di un certificato di omologazione del tipo. Il certificato di omologazione del tipo e la certificazione delle modifiche di tale certificato, compresi i certificati di omologazione del tipo supplementari, sono rilasciati quando il richiedente abbia dimostrato che il prodotto è conforme alla base di certificazione di tipo come specificata all'articolo 15, stabilita per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1, e quando non presenti nessun elemento o caratteristica che lo renda insicuro per la conduzione di operazioni di volo. Il certificato di omologazione del tipo copre il prodotto, comprese le parti e le pertinenze degli stessi.

b) Alle parti e alle pertinenze possono essere rilasciati appositi certificati specifici quando si dimostri che ottemperano alle specifiche dettagliate di aeronavigabilità stabilite per garantire la conformità con i requisiti essenziali di cui al paragrafo 1.

c) Ogni aeromobile è accompagnato da un certificato individuale di aeronavigabilità, quando si dimostri che è conforme al progetto del tipo approvato nel suo certificato di omologazione del tipo e che la pertinente documentazione, le ispezioni e le prove dimostrino che l'aeromobile è in condizioni condurre in sicurezza le operazioni di volo. Tale certificato di aeronavigabilità resta valido fino alla data di sospensione, revoca o scadenza e finché l'aeromobile è sottoposto a manutenzione in conformità dei requisiti essenziali in materia di aeronavigabilità continua di cui al paragrafo 1.d. dell'allegato I e delle regole di attuazione di cui al paragrafo 4.

▼B

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

Inoltre:

e) Al personale responsabile della consegna di un prodotto, parte o pertinenza dopo la manutenzione può essere richiesto il possesso di un appropriato certificato («certificato personale»).

f) La capacità delle organizzazioni di formazione in materia di manutenzione di ottemperare agli obblighi associati ai loro privilegi in relazione al rilascio dei certificati di cui alla lettera e) può essere riconosciuta attraverso il rilascio di un'approvazione.

3. In deroga ai paragrafi 1 e 2:

a) Un permesso di volo può essere rilasciato quando sia dimostrato che l'aeromobile è in grado di eseguire in sicurezza le normali manovre di volo. Esso è rilasciato con appropriate limitazioni, volte segnatamente a tutelare la sicurezza dei terzi.

b) Un certificato ristretto di aeronavigabilità può essere rilasciato all'aeromobile per il quale non sia stato rilasciato un certificato di omologazione del tipo ai sensi del paragrafo 2, lettera a). In tal caso, è necessario dimostrare che l'aeromobile è conforme ad apposite specifiche di aeronavigabilità e le eventuali deviazioni rispetto ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1 assicurano nondimeno una sicurezza adeguata allo scopo. Gli aeromobili che possono ottenere siffatti certificati limitati e le limitazioni per l'impiego degli stessi sono definiti secondo le regole d'attuazione di cui al paragrafo 4.

c) Qualora il numero di aeromobili del medesimo tipo che possono ottenere un certificato ristretto di aeronavigabilità lo giustifichi, può essere rilasciato un certificato ristretto di omologazione del tipo ed è stabilita una base di certificazione del tipo appropriata.

4. La Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3, le regole per l'attuazione del presente articolo specificando in particolare:

a) le condizioni per stabilire e notificare a un richiedente la base di certificazione del tipo applicabile a un prodotto;

b) le condizioni per stabilire e per notificare a un richiedente le apposite specifiche di aeronavigabilità applicabili alle parti e alle pertinenze;

c) le condizioni per stabilire e per notificare a un richiedente le apposite specifiche di aeronavigabilità applicabili agli aeromobili che possono ottenere un certificato ristretto di aeronavigabilità;

d) le condizioni per emettere e diffondere informazioni obbligatorie al fine di assicurare la aeronavigabilità continua dei prodotti;

e) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione e revoca dei certificati di omologazione del tipo, dei certificati ristretti di omologazione di omologazione del tipo, l'approvazione di modifica dei certificati di omologazione del tipo, dei certificati individuali di aeronavigabilità, dei certificati ristretti di aeronavigabilità, dei permessi di volo e dei certificati per prodotti, parti o pertinenze, ivi comprese:

   i) le condizioni per la durata di detti certificati, e le condizioni per il rinnovo degli stessi quando è stabilita una durata limitata;

   ii) le limitazioni applicabili per il rilascio di permessi di volo. Tali limitazioni dovrebbero, segnatamente, riguardare i seguenti elementi:

      — scopo del volo,

▼B

— spazio aereo utilizzato per il volo,

— qualificazioni dell'equipaggio di condotta,

— trasporto di persone diverse dall'equipaggio;

iii) gli aeromobili che possono ottenere certificati ristretti di aeronavigabilità, e limitazioni connesse;

f) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca dell'approvazione delle organizzazioni, richiesta in conformità del paragrafo 2, lettere d) e f), e le condizioni in presenza delle quali non è necessario richiedere una siffatta approvazione;

g) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca dei certificati per il personale richiesti in conformità del paragrafo 2, lettera e);

h) le responsabilità dei detentori di certificati;

i) le modalità secondo le quali gli aeromobili di cui al paragrafo 1 che non rientrano nel paragrafo 2 o 3 dimostrano la conformità ai requisiti essenziali.

5. Stabilendo le regole d'attuazione di cui al paragrafo 4 la Commissione farà particolare attenzione a che le stesse:

a) rispecchino lo stato dell'arte e le migliori pratiche nel settore dell'aeronavigabilità;

b) tengano conto delle esperienze di servizio su scala mondiale degli aeromobili, nonché del progresso scientifico e tecnico;

c) consentano una reazione immediata alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi.

Articolo 6

Requisiti essenziali per la protezione ambientale

▼M1

1. I prodotti, le parti e le pertinenze sono conformi ai requisiti per la protezione ambientale previsti nell'allegato 16 della convenzione di Chicago, del marzo 2002 per il volume I e del novembre 1999 per il volume II, fatte salve le appendici all'allegato 16.

▼B

2. La disposizione del paragrafo 1 può essere adattata, secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3, al fine di allinearla con le eventuali modifiche della convenzione di Chicago e relativi annessi che entrassero in vigore successivamente all'adozione del presente regolamento e diventassero applicabili in tutti gli Stati membri, purché detti adattamenti non comportino un ampliamento del campo d'applicazione del presente regolamento.

3. La Commissione prescrive le regole per l'attuazione del paragrafo 1, avvalendosi se necessario del contenuto delle appendici di cui al paragrafo 1, secondo la procedura stabilita all'articolo 54, paragrafo 3.

Articolo 7

Operazioni di volo e certificazione degli equipaggi di condotta

Con riferimento ai principi fondamentali, all'applicabilità e ai requisiti essenziali per i settori di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b), la Commissione presenta quanto prima proposte in materia al Parlamento europeo e al Consiglio.

Articolo 8

Riconoscimento dei certificati

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

▼B

2. Nelle more dell'adozione delle regole di attuazione di cui all'articolo 5, paragrafo 4, e fatto salvo l'articolo 57, paragrafo 2, i certificati che non possono essere rilasciati conformemente al presente regolamento possono essere rilasciati sulla base delle normative nazionali vigenti.

Articolo 9

Riconoscimento dei certificati di paesi terzi

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

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

b) Se la Commissione ritiene:

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

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

essa può, conformemente alla proceduta stabilita all'articolo 54, paragrafo 2, invitare lo Stato membro interessato a modificare l'accordo, a sospenderne l'applicazione o a denunciarlo, a norma dell'articolo 307 del trattato.

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

Articolo 10

Misure di flessibilità

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

Se il problema della sicurezza deriva da:

a) un inadeguato livello di sicurezza derivante dall'applicazione del presente regolamento; ovvero

b) una lacuna nel presente regolamento o nelle relative regole di attuazione

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

2. La Commissione decide, secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3, se un livello di sicurezza inadeguato o eventuali lacune nel presente regolamento e nelle relative regole di attuazione giustifichino il mantenimento delle misure adottate in forza del paragrafo 1.

▼B

In questo caso, essa prende le iniziative necessarie per modificare la regola in questione. Se le misure dello Stato membro vengono considerate non giustificate, lo Stato membro le revoca o le modifica.

3. Uno Stato membro può concedere deroghe ai requisiti sostanziali specificati dal presente regolamento e dalle relative regole di attuazione in presenza di circostanze o di esigenze operative urgenti e impreviste di durata limitata, purché tali deroghe non pregiudichino il livello di sicurezza. L'Agenzia, la Commissione e gli altri Stati membri sono informati di dette deroghe non appena esse diventano frequenti o se sono concesse per periodi di oltre due mesi.

4. Ove le misure decise da uno Stato membro siano meno restrittive delle disposizioni comunitarie applicabili, la Commissione valuta se le deroghe sono conformi agli obiettivi generali di sicurezza del presente regolamento o di qualsiasi altra norma del diritto comunitario. Se le deroghe non sono conformi agli obiettivi generali di sicurezza del presente regolamento o di un'altra norma di diritto comunitario, la Commissione decide in conformità della procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 4. In tal caso lo Stato membro revoca la deroga.

5. Quando è possibile raggiungere con altri mezzi un livello di protezione equivalente a quello conseguito mediante le regole di attuazione relative agli articoli da 5 e 6, gli Stati membri possono rilasciare un'approvazione in deroga a tali regole di attuazione, senza discriminazioni a motivo della nazionalità. In questi casi, lo Stato membro interessato notifica alla Commissione la sua intenzione di rilasciare tale approvazione indicando i motivi che dimostrano la necessità della deroga alla regola in questione e le condizioni fissate per garantire il raggiungimento di un livello di protezione equivalente.

6. Entro tre mesi dalla notifica ricevuta da uno Stato membro, a norma del paragrafo 5, la Commissione avvia la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3, per decidere se l'approvazione proposta a norma del paragrafo 5 assolve le condizioni fissate in detto paragrafo e può essere concessa. In tal caso, notifica la sua decisione a tutti gli Stati membri, che hanno anche facoltà di applicare detta misura. Alla misura in questione si applicano le disposizioni dell'articolo 8. Le pertinenti regole di attuazione possono anche essere modificate per riflettere detta misura, ricorrendo a procedure trasparenti a norma dell'articolo 43.

Articolo 11

Rete delle informazioni

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

2. Fatto salvo il diritto del pubblico all'accesso ai documenti della Commissione di cui al regolamento (CE) n. 1049/2001 la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3, adotta le misure per la diffusione ad iniziativa della stessa Commissione delle informazioni di cui al paragrafo 1 alle parti interessate. Queste misure, che possono essere generali o individuali, si basano sull'esigenza di:

a) fornire alle persone e alle organizzazioni le informazioni di cui hanno bisogno per migliorare la sicurezza aerea;

b) limitare la diffusione delle informazioni allo stretto necessario per gli scopi di chi le usa, per garantire la debita riservatezza delle informazioni.

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

4. Per informare il pubblico sul livello generale di sicurezza, l'Agenzia pubblica ogni anno un'analisi della sicurezza.

▼B

CAPO III

AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

SEZIONE I

COMPITI

Articolo 12

Istituzione e compiti dell'Agenzia

1. Ai fini dell'attuazione del presente regolamento è istituita l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in prosieguo: «l'Agenzia»).

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

a) svolge qualsiasi compito ed esprime pareri su tutte le questioni disciplinate dall'articolo 1, paragrafo 1;

b) assiste la Commissione nella preparazione delle misure da prendere per l'attuazione del presente regolamento. Qualora si tratti di norme tecniche, in particolare concernenti la costruzione, il progetto e aspetti operativi, la Commissione non può modificare il loro contenuto senza previa coordinazione con l'Agenzia. L'Agenzia fornisce inoltre alla Commissione il sostegno tecnico, scientifico e amministrativo necessario per l'espletamento dei suoi compiti;

c) prende le misure necessarie nell'ambito dei poteri ad essa conferiti dal presente regolamento o da altra legislazione comunitaria;

d) esegue le ispezioni e le indagini necessarie all'espletamento dei suoi compiti;

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

Articolo 13

Misure dell'Agenzia

L'Agenzia, ove necessario:

a) emette pareri destinati alla Commissione;

b) emette specifiche di certificazione, tra cui codici di aeronavigabilità e metodi accettabili di conformità, e qualsiasi materiale esplicativo per l'applicazione del presente regolamento e delle relative regole d'attuazione;

c) prende le appropriate decisioni per l'applicazione degli articoli 15, 45 e 46.

Articolo 14

Pareri, specifiche di certificazione e materiale esplicativo

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

2. L'Agenzia, in conformità dell'articolo 43 e delle relative regole di attuazione adottate dalla Commissione, elabora:

a) specifiche di certificazione, tra cui codici di aeronavigabilità e metodi accettabili di conformità; e

b) materiale esplicativo

da usare nel processo di certificazione.

Detti documenti rispecchiano lo stato dell'arte e le migliori pratiche nei settori in questione e sono aggiornati per tener conto delle esperienze

▼B

mondiali di servizio degli aeromobili, e del progresso scientifico e tecnico.

Articolo 15

Certificazione di aeronavigabilità e certificazione ambientale

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

a) per ogni prodotto per cui è richiesto un certificato del tipo o una modifica del certificato di omologazione del tipo, stabilisce e notifica la base di certificazione del tipo. Detta base di certificazione consiste nel codice di aeronavigabilità applicabile, nelle disposizioni per cui è stato accettato un equivalente livello di sicurezza e nelle specifiche tecniche particolareggiate speciali necessarie quando le caratteristiche di progettazione di un particolare prodotto o l'esperienza operativa rendono una qualsiasi disposizione del codice di aeronavigabilità inadeguata o inappropriata a garantire la conformità ai requisiti essenziali;

b) per ogni prodotto per il quale è richiesto un certificato di aeronavigabilità ristretto, stabilisce e notifica le pertinenti specifiche di aeronavigabilità;

c) per ogni parte o pertinenza per cui è richiesto un certificato, stabilisce e notifica le dettagliate specifiche di aeronavigabilità;

d) per ogni prodotto per cui, a norma dell'articolo 6, sia richiesta una certificazione ambientale, stabilisce e notifica gli appropriati requisiti ambientali;

e) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o enti qualificati, le ispezioni tecniche associate alla certificazione di prodotti, parti e pertinenze;

f) rilascia gli appropriati certificati di omologazione del tipo o cambiamenti associati;

g) rilascia certificati per le parti e le pertinenze;

h) rilascia gli appropriati certificati ambientali;

i) modifica, sospende o revoca il certificato in causa allorquando le condizioni in base a cui era stato rilasciato non sono più soddisfatte o qualora constati che una persona fisica o giuridica che detiene il certificato non adempia agli obblighi previsti dal presente regolamento o dalle relative regole di attuazione;

j) assicura le funzioni connesse all'aeronavigabilità continua per i prodotti, le parti e le pertinenze che ha certificato e reagisce senza inutili indugi ad un problema di sicurezza, emettendo e diffondendo le informazioni vincolanti applicabili.

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

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

b) rilascia e rinnova i certificati:

   i) delle organizzazioni di progettazione; o

   ii) delle organizzazioni di produzione situate nel territorio degli Stati membri, su richiesta dello Stato membro interessato; o

   iii) delle organizzazioni di produzione e manutenzione situate al di fuori del territorio degli Stati membri;

c) modifica, sospende o revoca il certificato della pertinente organizzazione, allorquando le condizioni in base a cui era stato rilasciato non sono più soddisfatte o se l'organizzazione in questione non adempie gli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative regole di attuazione.

▼B

Articolo 16

Controllo dell'applicazione delle regole

1. L'Agenzia esegue ispezioni in materia di standardizzazione nei settori contemplati dall'articolo 1, paragrafo 1, per verificare l'applicazione, da parte delle autorità aeronautiche nazionali, del presente regolamento e delle relative regole di attuazione e ne comunica l'esito alla Commissione stessa.

2. L'Agenzia esegue indagini tecniche per controllare l'effettiva applicazione del presente regolamento e delle relative regole di attuazione, con riguardo agli obiettivi di cui all'articolo 2.

3. L'Agenzia è consultata e presenta un parere alla Commissione riguardo all'applicazione dell'articolo 10.

4. I metodi di lavoro dell'Agenzia applicati nell'adempimento dei compiti di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 saranno soggetti ai requisiti da adottare secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 2 e tenuto conto dei principi stabiliti agli articoli 43 e 44.

Articolo 17

Ricerca

1. L'Agenzia può predisporre e finanziare la ricerca nella misura in cui essa è strettamente connessa al miglioramento di attività nel suo settore di competenza, fermo restando il diritto comunitario.

2. L'Agenzia coordina le sue attività di ricerca e sviluppo con quelle della Commissione e degli Stati membri, in modo da garantire la coerenza reciproca delle politiche e delle azioni.

3. I risultati della ricerca finanziata dall'Agenzia sono pubblicati, a meno che essa non li classifichi come riservati.

Articolo 18

Relazioni internazionali

1. L'Agenzia assiste la Comunità e i suoi Stati membri nelle loro relazioni con paesi terzi conformemente al diritto comunitario in materia. In particolare essa presta assistenza nell'armonizzazione delle regole e nel riconoscimento reciproco delle approvazioni che attestano la soddisfacente applicazione delle regole.

2. L'Agenzia può cooperare con le autorità aeronautiche di paesi terzi e le organizzazioni internazionali competenti nelle materie disciplinate dal presente regolamento, nell'ambito degli accordi di lavoro conclusi con questi organismi, a norma delle pertinenti disposizioni del trattato.

3. L'Agenzia assiste gli Stati membri nel rispettare gli obblighi internazionali da essi assunti, in particolare nel quadro della convenzione di Chicago.

SEZIONE II

STRUTTURA INTERNA

Articolo 19

Stato giuridico, ubicazione, uffici locali

1. L'Agenzia è un organismo della Comunità. Essa è dotata di personalità giuridica.

2. L'Agenzia gode in tutti gli Stati membri della più ampia capacità giuridica riconosciuta alle persone giuridiche dalle rispettive legislazioni. In particolare può acquistare od alienare beni mobili e immobili e stare in giudizio.

3. L'Agenzia ha facoltà di istituire uffici locali negli Stati membri, se questi lo consentono.

▼B

4. L'Agenzia è rappresentata dal suo direttore esecutivo.

Articolo 20

Personale

1. Al personale dell'Agenzia si applicano lo statuto dei funzionari delle Comunità europee, il regime applicabile agli altri agenti delle Comunità europee e le regole adottate congiuntamente dalle istituzioni delle Comunità europee per l'applicazione di detti statuto e regime, ferma restando l'applicazione dell'articolo 33 del presente regolamento ai membri della commissione di ricorso.

2. Salvo il disposto dell'articolo 30 del presente regolamento, i poteri conferiti dallo statuto dei funzionari e dal regime applicabile agli altri agenti all'autorità che ha il potere di nomina sono esercitati dall'Agenzia nei confronti del suo personale.

3. Il personale dell'Agenzia è composto da un numero strettamente limitato di funzionari, effettivi o distaccati dalla Commissione o dagli Stati membri per lo svolgimento di compiti di gestione. Il rimanente personale è costituito da altri dipendenti assunti dall'Agenzia per quanto necessario all'adempimento dei suoi compiti.

Articolo 21

Privilegi e immunità

All'Agenzia si applica il protocollo sui privilegi e sulle immunità delle Comunità europee.

Articolo 22

Responsabilità

1. La responsabilità contrattuale dell'Agenzia è disciplinata dalla legge applicabile al contratto di cui trattasi.

2. La Corte di giustizia delle Comunità europee è competente a giudicare in virtù di clausole compromissorie contenute in contratti conclusi dall'Agenzia.

3. In materia di responsabilità extracontrattuale l'Agenzia risarcisce, secondo i principi generali comuni alle legislazioni degli Stati membri, i danni causati dai suoi servizi o dai suoi agenti nell'esercizio delle loro funzioni.

4. La Corte di giustizia è competente a conoscere delle controversie relative al risarcimento dei danni di cui al paragrafo 3.

5. La responsabilità personale degli agenti verso l'Agenzia è disciplinata dalle disposizioni dello statuto del personale o dal regime ad essi applicabile.

Articolo 23

Pubblicazione di documenti

1. Fatte salve le decisioni prese a norma dell'articolo 290 del trattato, i seguenti documenti sono prodotti in tutte le lingue della Comunità:

a) l'analisi della sicurezza di cui all'articolo 11, paragrafo 4;

b) i pareri indirizzati alla Commissione a norma dell'articolo 14, paragrafo 1;

c) la relazione generale annuale e il programma di lavoro di cui all'articolo 24, paragrafo 2, lettere b) e c).

2. I servizi di traduzione necessari per il funzionamento dell'Agenzia sono forniti dal Centro di traduzione degli organismi dell'Unione europea.

▼B

Articolo 24

Poteri del consiglio di amministrazione

1. L'Agenzia ha un consiglio di amministrazione.

2. Il consiglio di amministrazione ha i seguenti poteri:

a) nomina il direttore esecutivo e, su proposta di quest'ultimo, i direttori a norma dell'articolo 30;

b) adotta entro il 31 marzo di ogni anno la relazione generale dell'Agenzia relativa all'anno precedente e la trasmette al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e agli Stati membri;

c) adotta, entro il 30 settembre di ogni anno e dopo aver ricevuto il parere della Commissione, il programma di lavoro dell'Agenzia per l'anno seguente e lo trasmette al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e agli Stati membri; tale programma di lavoro è adottato nel rispetto della procedura annuale di bilancio della Comunità e del programma legislativo comunitario nei settori pertinenti della sicurezza aerea;

d) adotta gli orientamenti per l'assegnazione di compiti di certificazione alle autorità aeronautiche nazionali o a enti qualificati, di concerto con la Commissione;

e) elabora procedure relative alle decisioni del direttore esecutivo, secondo il disposto degli articoli 43 e 44;

f) svolge le sue funzioni riguardanti il bilancio dell'Agenzia conformemente agli articoli 48, 49 e 52;

g) nomina i membri delle commissioni di ricorso conformemente all'articolo 32;

h) esercita l'autorità disciplinare sul direttore esecutivo, nonché sui direttori di concerto con il direttore esecutivo;

i) esprime un parere circa il regolamento sui diritti e sugli oneri di cui all'articolo 53, paragrafo 1;

j) stabilisce il proprio regolamento interno;

k) decide in merito ai metodi di lavoro sotto il profilo linguistico per l'Agenzia;

l) completa, se del caso, l'elenco dei documenti di cui all'articolo 23, paragrafo 1;

m) stabilisce la struttura organizzativa dell'Agenzia e adotta la politica dell'Agenzia relativa al personale.

3. Il consiglio di amministrazione può consigliare il direttore esecutivo su tutte le questioni strettamente connesse con lo sviluppo strategico della sicurezza aerea, inclusa la ricerca di cui all'articolo 17.

4. Il consiglio di amministrazione istituisce un organo consultivo delle parti interessate il cui parere preventivo è richiesto per le decisioni nelle materie di cui al paragrafo 2, lettere c), e), f) 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 vincolato al parere dell'organo consultivo.

Articolo 25

Composizione del consiglio di amministrazione

1. Il consiglio di amministrazione è composto da un rappresentante di ogni Stato membro e da un rappresentante della Commissione. A tal fine ciascuno Stato membro e la Commissione nominano un membro del consiglio di amministrazione nonché un supplente che rappresenterà tale membro in sua assenza. La durata del mandato è di cinque anni. Il mandato può essere rinnovato.

2. Laddove appropriato, la partecipazione di rappresentanti dei paesi terzi europei e le relative condizioni sono stabilite dalle disposizioni di cui all'articolo 55.

▼B

Articolo 26

Presidenza del consiglio di amministrazione

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

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

Articolo 27

Riunioni

1. Il consiglio di amministrazione si riunisce su convocazione del presidente.

2. Il direttore esecutivo dell'Agenzia partecipa alle deliberazioni del consiglio di amministrazione.

3. Il consiglio di amministrazione tiene almeno due riunioni ordinarie all'anno. Si riunisce inoltre su iniziativa del presidente o su richiesta di almeno un terzo dei suoi membri.

4. Il consiglio di amministrazione può invitare qualsiasi persona, il cui parere possa essere interessante, a partecipare alle sue riunioni in veste di osservatore.

5. I membri del consiglio di amministrazione possono essere assistiti da consiglieri o esperti, fatte salve le disposizioni del regolamento interno.

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

Articolo 28

Votazione

1. Fatto salvo l'articolo 30, paragrafo 1, il consiglio di amministrazione adotta le decisioni a maggioranza di due terzi dei suoi membri. Su richiesta di un membro del consiglio di amministrazione, la decisione di cui all'articolo 24, paragrafo 2, lettera k) è adottata all'unanimità.

2. Ciascun membro dispone di un solo voto. Il direttore esecutivo dell'Agenzia non ha diritto di voto. In assenza di un membro il suo supplente può esercitare il diritto di voto.

3. Il regolamento interno stabilisce le disposizioni più dettagliate di voto, in particolare le condizioni in cui un membro può agire a nome di un altro nonché i requisiti circa il quorum, ove opportuno.

Articolo 29

Funzioni e poteri del direttore esecutivo

1. L'Agenzia è diretta dal suo direttore esecutivo che è completamente indipendente nell'espletamento delle sue funzioni. Nel rispetto delle rispettive competenze della Commissione e del consiglio di amministrazione il direttore esecutivo non sollecita né prende istruzioni da alcun governo o altro organismo.

2. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono invitare il direttore esecutivo dell'Agenzia a riferire sull'espletamento delle sue funzioni.

3. Il direttore esecutivo ha le funzioni e i poteri seguenti:

a) approva le misure adottate dall'Agenzia come definito agli articoli 13 e 15 entro i limiti specificati dal presente regolamento, dalle relative regole d'attuazione e da qualsiasi legge applicabile;

▼B

b) decide in merito a ispezioni e indagini previste dagli articoli 45 e 46;

c) assegna compiti di certificazione alle autorità aeronautiche nazionali o a enti qualificati, sulla base degli orientamenti decisi dal consiglio di amministrazione;

d) assicura qualsiasi funzione internazionale e cooperazione tecnica con paesi terzi ai sensi dell'articolo 18;

e) prende tutte le iniziative opportune, comprese l'adozione di istruzioni amministrative interne e la pubblicazione di comunicazioni, per garantire il funzionamento dell'Agenzia, secondo il disposto del presente regolamento;

f) prepara ogni anno un progetto di relazione generale che sottopone al consiglio di amministrazione;

g) esercita nei confronti del personale le competenze di cui all'articolo 20, paragrafo 2;

h) elabora il preventivo delle entrate e delle spese dell'Agenzia conformemente all'articolo 48 ed esegue il bilancio sulla base dell'articolo 49;

i) delega i suoi poteri ad altri membri del personale dell'Agenzia, nel rispetto delle regole da adottare secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 2;

j) con l'accordo del consiglio di amministrazione decide l'istituzione di uffici locali negli Stati membri in conformità dell'articolo 19, paragrafo 3.

Articolo 30

Nomina di alti funzionari

1. Il direttore esecutivo dell'Agenzia è nominato in base al merito, alle competenze professionali documentate nonché all'esperienza pertinente in materia di aviazione civile o revocato dal consiglio di amministrazione su proposta della Commissione. Il consiglio di amministrazione decide con la maggioranza dei tre quarti dei suoi membri.

2. Il direttore esecutivo può farsi assistere da uno o più direttori. In caso di assenza o impedimento del direttore esecutivo, uno dei direttori ne fa le veci.

3. I direttori dell'Agenzia sono nominati, sulla base delle competenze professionali pertinenti in materia di aviazione civile, o revocati dal consiglio di amministrazione, su proposta del direttore esecutivo.

4. Il mandato del direttore esecutivo e dei direttori è di cinque anni. Tale mandato è rinnovabile.

Articolo 31

Poteri delle commissioni di ricorso

1. Sono istituite una o più commissioni di ricorso presso l'Agenzia.

2. La commissione o le commissioni di ricorso decidono sui ricorsi contro le decisioni di cui all'articolo 35.

3. La commissione o le commissioni di ricorso si riuniscono quando necessario. Il numero delle commissioni e la ripartizione del lavoro sono decisi dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3.

Articolo 32

Composizione delle commissioni di ricorso

1. Una commissione di ricorso è composta da un presidente e altri due membri.

2. Il presidente e i due membri saranno rappresentati in loro assenza da supplenti.

▼B

3. Il presidente, gli altri membri e i rispettivi supplenti sono scelti dal consiglio di amministrazione da un elenco di persone qualificate adottato dalla Commissione.

4. Qualora la commissione di ricorso ne ravvisi la necessità per la natura stessa del ricorso, essa può avvalersi di altri due membri scelti a tal fine dall'elenco sopramenzionato.

5. Le qualifiche richieste per i membri di ciascuna commissione, i poteri di ciascun membro nella fase preparatoria delle decisioni e le modalità di voto sono decise dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3.

Articolo 33

Membri delle commissioni di ricorso

1. Il mandato dei membri delle commissioni di ricorso, compresi i loro presidenti e i rispettivi supplenti è di cinque anni. Tale mandato è rinnovabile.

2. I membri delle commissioni di ricorso sono indipendenti. Nelle loro decisioni non sono vincolati da alcuna istruzione.

3. I membri delle commissioni di ricorso non possono esercitare altre funzioni in seno all'Agenzia. Le funzioni di membri delle commissioni di ricorso possono essere esercitate a tempo parziale.

4. Durante il loro mandato i membri delle commissioni di ricorso possono essere esonerati dalle loro funzioni o rimossi dall'elenco solo per motivi gravi e se la Commissione decide in tal senso previo parere del consiglio di amministrazione.

Articolo 34

Esclusione e ricusazione

1. I membri della commissione di ricorso non possono partecipare al procedimento se vi hanno un interesse personale, se vi sono precedentemente intervenuti in veste di rappresentanti di una delle parti, o se hanno partecipato alla decisione impugnata.

2. Se, per uno dei motivi di cui al paragrafo 1 o per qualsivoglia altro motivo, un membro della commissione di ricorso ritiene di doversi astenere dal partecipare ad un procedimento di ricorso, ne informa la commissione stessa.

3. I membri della commissione di ricorso possono essere ricusati da una delle parti del procedimento per uno dei motivi di cui al paragrafo 1 ovvero per sospetta parzialità. La ricusazione non è ammessa qualora una delle parti nel 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, le commissioni di ricorso decidono come procedere senza la partecipazione del membro interessato. Ai fini della decisione, il membro interessato è sostituito dal suo supplente.

Articolo 35

Decisioni soggette a ricorso

1. Si può presentare ricorso contro le decisioni dell'Agenzia prese ai sensi degli articoli 15, 46 o 53.

2. Il ricorso proposto conformemente al paragrafo 1 non ha effetto sospensivo. L'Agenzia può tuttavia sospendere l'esecuzione della decisione impugnata se ritiene che le circostanze lo consentano.

3. Un ricorso contro una decisione che non conclude il procedimento nei confronti di una delle parti può essere proposto solo in connessione con un ricorso contro la decisione finale, a meno che la decisione stessa preveda un ricorso autonomo.

▼B

Articolo 36

Legittimazione a presentare ricorso

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

Articolo 37

Termini di decadenza e forma

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

Articolo 38

Revisione precontenziosa

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

2. Se la decisione non è rettificata entro un mese dal ricevimento della memoria contenente i motivi di ricorso, l'Agenzia decide senza indugio se sospendere l'applicazione della decisione, a norma dell'articolo 35, paragrafo 2, seconda frase, e deferisce il ricorso in oggetto alla commissione di ricorso.

Articolo 39

Esame dei ricorsi

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

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

Articolo 40

Decisioni sul ricorso

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

Articolo 41

Ricorso dinanzi alla Corte di giustizia

1. Le decisioni delle commissioni di ricorso possono essere impugnate dinanzi alla Corte di giustizia secondo i termini e alle condizioni stabiliti dall'articolo 230 del trattato.

2. Qualora l'Agenzia si astenga dal pronunciarsi può essere avviato dinanzi alla Corte di giustizia un procedimento per carenza secondo i termini e alle condizioni stabiliti dall'articolo 232 del trattato.

3. L'Agenzia è tenuta a prendere i provvedimenti necessari per conformarsi alla sentenza della Corte di giustizia.

▼B

Articolo 42

Ricorso diretto

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

SEZIONE III

METODI DI LAVORO

Articolo 43

Procedure di elaborazione di pareri, specifiche di certificazione e materiale esplicativo

1. Dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, il consiglio di amministrazione stabilisce senza indugio procedure trasparenti per l'adozione di pareri, specifiche di certificazione e materiale esplicativo di cui all'articolo 13, lettere a) e b).

Dette procedure si conformano a quanto segue:

a) attingono alle competenze disponibili presso le autorità aeronautiche di regolamentazione degli Stati membri;

b) ogniqualvolta necessario, fanno partecipare esperti del ramo delle parti interessate;

c) garantiscono che l'Agenzia renda pubblici i documenti ed effettui ampie consultazioni delle parti interessate secondo un calendario e una procedura che comprenda l'obbligo per l'Agenzia di rispondere per iscritto al processo di consultazione.

2. Quando elabora, conformemente all'articolo 14, pareri, specifiche di certificazione e materiale esplicativo che gli Stati membri devono applicare, l'Agenzia stabilisce una procedura di consultazione degli Stati membri. A tal fine essa può creare un gruppo di lavoro per il quale ciascuno Stato membro ha diritto di designare un esperto.

3. Le misure di cui all'articolo 13, lettere a) e b) e le procedure stabilite in applicazione del paragrafo 1 del presente articolo sono pubblicate in una pubblicazione ufficiale dell'Agenzia.

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

Articolo 44

Procedura per l'adozione di decisioni

1. Il consiglio di amministrazione stabilisce procedure trasparenti per l'adozione delle decisioni individuali, previste dall'articolo 13, lettera c).

Dette procedure:

a) garantiscono l'audizione della persona fisica o giuridica destinataria della decisione e di qualsiasi altra parte interessata direttamente e individualmente;

b) predispongono la notificazione della decisione alla persona fisica o giuridica e la relativa pubblicazione;

c) predispongono l'informazione della persona fisica o giuridica cui è indirizzata la decisione, e qualsiasi altra parte del procedimento, dei mezzi di tutela di cui dispone in forza del presente regolamento;

d) garantiscono che la decisione sia motivata.

2. Il consiglio di amministrazione stabilisce inoltre procedure che specificano le condizioni di notificazione delle decisioni, nel rispetto del procedimento di ricorso.

▼B

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

Articolo 45

Ispezioni concernenti gli Stati membri

1. Nel rispetto delle competenze di esecuzione conferite dal trattato alla Commissione, l'Agenzia assiste la Commissione nel controllo dell'applicazione del presente regolamento e delle relative regole di attuazione, effettuando ispezioni in materia di standardizzazione presso le autorità competenti negli Stati membri come specificato all'articolo 16, paragrafo 1. A tal fine i funzionari autorizzati dal presente regolamento hanno il potere, in coordinamento con le autorità nazionali e nel rispetto delle disposizioni giuridiche dello Stato membro interessato, di:

a) esaminare registri, dati, procedure e qualsiasi altro materiale pertinente per il raggiungimento di livelli di sicurezza aerea conformi al presente regolamento;

b) ottenere copia o estratti da tali registri, dati, procedure e altro materiale;

c) chiedere chiarimenti a voce sul posto;

d) accedere a qualsiasi locale, terreno o mezzo di trasporto pertinente.

2. I funzionari dell'Agenzia autorizzati ad effettuare le ispezioni esercitano i loro poteri dietro esibizione di un'autorizzazione scritta che indichi l'oggetto e le finalità dell'ispezione e la data in cui essa ha inizio. L'Agenzia informa con debito anticipo lo Stato membro interessato dell'ispezione e dell'identità dei funzionari autorizzati.

3. Lo Stato membro interessato si sottopone a tali ispezioni e garantisce che anche gli organismi o le persone interessate vi si sottopongano.

4. Se un'ispezione ai termini del presente articolo comporta l'ispezione di un'impresa o di un'associazione di imprese si applicano le disposizioni dell'articolo 46. Se un'impresa si oppone a tale ispezione, lo Stato membro interessato fornisce ai funzionari autorizzati dall'Agenzia l'assistenza necessaria ai fini dell'ispezione.

5. I rapporti stesi in applicazione del presente articolo sono messi a disposizione nella o nelle lingue ufficiali dello Stato membro in cui è stata effettuata l'ispezione.

Articolo 46

Indagini concernenti imprese

1. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 15, l'Agenzia può direttamente o attraverso le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, effettuare tutte le indagini necessarie concernenti le imprese. Le indagini sono effettuate nel rispetto delle disposizioni legali vigenti negli Stati membri in cui vengono svolte. A tal fine le persone autorizzate ai sensi del presente regolamento dispongono dei seguenti poteri:

a) esaminare registri, dati, procedure e qualsiasi altro materiale pertinente per l'esecuzione dei compiti dell'Agenzia;

b) ottenere copia o estratti da tali registri, dati, procedure e altro materiale;

c) chiedere chiarimenti a voce sul posto;

d) accedere a locali, terreni o mezzi di trasporto delle imprese di interesse per l'indagine.

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

3. L'Agenzia informa con debito anticipo lo Stato membro interessato sul cui territorio si deve svolgere l'indagine, dello svolgimento

▼B

della stessa e dell'identità delle persone autorizzate. Le autorità dello Stato membro interessato, su richiesta dell'Agenzia, assistono le persone autorizzate nello svolgimento dei loro compiti.

Articolo 47

Trasparenza e comunicazione

1. Per l'esame delle domande di accesso ai documenti in suo possesso l'Agenzia è soggetta al regolamento (CE) n. 1049/2001.

2. L'Agenzia può comunicare informazioni di propria iniziativa nell'ambito dei settori contemplati dal suo mandato. In particolare fa si che, oltre alla pubblicazione menzionata all'articolo 43, paragrafo 3, il pubblico e qualsiasi parte interessata possano disporre rapidamente di informazioni obiettive, affidabili e facilmente comprensibili riguardanti la sua attività.

3. Il consiglio di amministrazione stabilisce le disposizioni pratiche per l'applicazione dei paragrafi 1 e 2.

4. Ogni persona fisica o giuridica ha il diritto di comunicare per iscritto con l'Agenzia in una delle lingue di cui all'articolo 314 del trattato e ha il diritto di ricevere una risposta nella stessa lingua.

SEZIONE IV

DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Articolo 48

Bilancio

1. Le entrate dell'Agenzia sono costituite da quanto segue:

a) un contributo della Comunità e di paesi terzi europei con cui la Comunità abbia concluso gli accordi di cui all'articolo 55;

b) tasse versate da richiedenti e titolari di certificati e certificazioni rilasciate dall'Agenzia;

c) oneri per pubblicazioni, corsi di formazione e altri servizi prestati dall'Agenzia.

2. Le spese dell'Agenzia comprendono le spese di personale, amministrative, di infrastruttura e d'esercizio.

3. Il direttore esecutivo prepara una stima delle entrate e delle spese dell'Agenzia per l'esercizio successivo e la trasmette al consiglio di amministrazione insieme ad un organigramma.

4. Le entrate e le spese devono risultare in pareggio.

5. Entro il 31 marzo al più tardi il consiglio di amministrazione adotta il progetto di stato di previsione, comprendente l'organigramma provvisorio unitamente al programma preliminare di lavoro, e li trasmette alla Commissione e agli Stati con cui la Comunità ha concluso gli accordi di cui all'articolo 55.

Sulla base di tale progetto la Commissione forma stime corrispondenti nel progetto preliminare di bilancio generale dell'Unione europea, da sottoporre al Consiglio a norma dell'articolo 272 del trattato. Deve essere rispettato il massimale delle prospettive finanziarie della Comunità approvate per gli anni a venire.

Dopo aver ricevuto il progetto di bilancio gli Stati di cui al primo comma formeranno il loro progetto preliminare di bilancio.

6. Dopo l'adozione del bilancio generale da parte dell'autorità di bilancio, il consiglio di amministrazione adotta il bilancio definitivo ed il programma di lavoro dell'agenzia, apportando gli eventuali aggiustamenti necessari per adeguarli al contributo della Comunità. Li trasmette senza indugio alla Commissione ed all'autorità di bilancio.

7. Eventuali modifiche del bilancio, compreso l'organigramma, seguono la procedura di cui al paragrafo 5.

▼B

Articolo 49

Esecuzione e controllo del bilancio

1. Il direttore esecutivo esegue il bilancio dell'Agenzia.

2. Il controllo degli impegni e del pagamento di tutte le spese nonché il controllo dell'esistenza e del recupero di tutte le entrate dell'Agenzia sono effettuati dal controllore finanziario della Commissione.

3. Entro il 31 marzo di ogni anno, il direttore esecutivo trasmette alla Commissione, al consiglio di amministrazione e alla Corte dei conti la contabilità dettagliata di tutte le entrate e le spese relative al precedente esercizio.

La Corte dei conti esamina tale contabilità conformemente all'articolo 248 del trattato. Essa pubblica ogni anno una relazione sulle attività dell'Agenzia.

4. Il Parlamento europeo, su raccomandazione del Consiglio, dà atto dell'esecuzione del bilancio al direttore esecutivo dell'Agenzia.

Articolo 50

Lotta antifrode

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

2. L'Agenzia aderisce all'accordo interistituzionale del 25 maggio 1999, relativo alle indagini interne dell'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) ([2]), e adotta immediatamente le disposizioni corrispondenti valide per l'insieme dei collaboratori dell'Agenzia.

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

Articolo 51

Valutazione

1. Entro tre anni dalla data in cui l'Agenzia ha assunto le proprie funzioni, e in seguito ogni cinque anni, il Consiglio di amministrazione commissiona una valutazione esterna indipendente dell'attuazione del presente regolamento.

2. La valutazione esamina il modo in cui l'Agenzia ottempera efficacemente ai suoi compiti. La valutazione è volta inoltre a stabilire quale impatto il presente regolamento, l'Agenzia ed i suoi metodi di lavoro hanno avuto nel garantire un elevato livello di sicurezza dell'aviazione civile. La valutazione tiene conto del punto di vista delle parti interessate, a livello sia comunitario che nazionale.

3. I risultati sono comunicati al consiglio di amministrazione, che presenta alla Commissione raccomandazioni in merito alle possibili modifiche da apportare al presente regolamento, all'Agenzia ed ai suoi metodi di lavoro, la quale a sua volta può trasmetterle, corredate del suo parere e delle proposte appropriate, al Parlamento europeo e al Consiglio. A tali raccomandazioni, se del caso, è allegato un piano d'azione corredato di un calendario. Sia i risultati che le raccomandazioni della valutazione sono pubblicati.

([1]) GU L 136 del 31.5.1999, pag. 1.
([2]) GU L 136 del 31.5.1999, pag. 15.

▼B

Articolo 52

Disposizioni finanziarie

Il consiglio di amministrazione, previo accordo della Commissione e parere della Corte dei conti, adotta il regolamento finanziario dell'Agenzia, che specifica in particolare la procedura da seguire per l'elaborazione e l'esecuzione del bilancio dell'Agenzia, conformemente all'articolo 142 del regolamento finanziario applicabile al bilancio generale delle Comunità europee.

Articolo 53

Regolamento sui diritti e sugli oneri

1. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3 e previa consultazione del consiglio di amministrazione, adotta un regolamento sui diritti e sugli oneri.

2. Il regolamento sui diritti e sugli oneri fissa in particolare le prestazioni per le quali i diritti e gli oneri sono dovuti a norma dell'articolo 48, paragrafo 1, l'importo degli stessi e le modalità di riscossione.

3. Sono riscossi diritti e oneri per:

a) il rilascio e il rinnovo di certificati nonché le correlate funzioni di controllo continuo;

b) la fornitura di servizi; essi rispecchiano i costi effettivi di ciascuna prestazione;

c) il trattamento dei ricorsi.

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

4. L'importo dei diritti e degli oneri è determinato ad un livello che assicuri entrate di massima sufficienti a coprire l'intero costo dei servizi forniti.

Il contributo di cui all'articolo 48, paragrafo 1, può coprire, per un periodo transitorio che si conclude il 31 dicembre del quarto anno dall'entrata in vigore del presente regolamento, le spese relative alla fase di avviamento dell'Agenzia. Se necessario, questo periodo può essere prorogato al massimo di un anno, secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3.

CAPO IV

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 54

Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.

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

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

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

4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 6 della decisione 1999/468/CE.

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

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

▼B

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

5. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 55

Partecipazione di paesi terzi europei

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

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

Articolo 56

Inizio dell'attività dell'Agenzia

1. L'Agenzia assume i compiti di certificazione che le incombono in forza dell'articolo 15 a decorrere dal 28 settembre 2003. Sino a tale data gli Stati membri continuano ad attuare le disposizioni legislative e regolamentari applicabili.

2. Durante un ulteriore periodo transitorio di 42 mesi successivi alla data di cui al paragrafo 1 gli Stati membri possono continuare a rilasciare i certificati e le certificazioni in deroga agli articoli 5, 6, 9 e 15 alle condizioni specificate dalla Commissione nelle regole di attuazione adottate per la loro applicazione. Quando gli Stati membri rilasciano in tale contesto certificati sulla base di certificati rilasciati da paesi terzi, le regole di attuazione adottate dalla Commissione tengono debitamente conto dei principi di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettere b) e c).

3. In deroga all'articolo 43, in attesa dell'adozione dei requisiti essenziali ai sensi dell'articolo 7, l'esercizio dei compiti corrispondenti da parte dell'Agenzia può essere soggetto a procedure operative concordate con le Joint Aviation Authorities.

Articolo 57

Abrogazione

1. La direttiva 80/51/CEE e l'allegato II del regolamento (CEE) n. 3922/91 sono abrogati con efficacia dal 28 settembre 2003.

2. Le disposizioni dell'articolo 8 si applicano a prodotti, parti, pertinenze, organizzazioni e persone che sono stati certificati conformemente alla normativa di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

Articolo 58

Entrata in vigore

Il presente regolamento e le relative regole di attuazione entrano in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Gli articoli 5 e 6 si applicano a decorrere dalle date specificate dalle regole di attuazione.

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

▼B

ALLEGATO I

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

1. Integrità del prodotto : deve essere garantita l'integrità del prodotto in tutte le condizioni di volo previste per la vita operativa dell'aeromobile. La conformità a tutte le prescrizioni deve essere certificata da una valutazione o analisi corredate, se necessario, da prove.

1.a. Strutture e materiali : l'integrità della struttura dev'essere garantita con un adeguato margine di sicurezza per l'intero inviluppo operativo dell'aeromobile, compreso il sistema di propulsione, e mantenuta per la vita operativa dell'aeromobile.

1.a.1. Tutte le parti dell'aeromobile, il cui mancato funzionamento potrebbe ridurre l'integrità della struttura, devono soddisfare le seguenti condizioni senza deformazioni pericolose o avarie. Ciò comprende tutti gli elementi aventi massa significativa e i rispettivi sistemi di vincolo.

1.a.1.a. Sono considerate tutte le combinazioni di carico che possono verificarsi, entro i limiti dei pesi, dell'esecuzione del baricentro, dell'inviluppo operativo e della vita operativa dell'aeromobile e con adeguato margine di sicurezza. Ciò include carichi dovuti a raffiche, manovre, pressurizzazione, superfici mobili, sistemi di controllo e propulsione sia in volo che a terra.

1.a.1.b. Sono considerati i carichi e le eventuali avarie causate da atterraggi di emergenza sia terrestri che sull'acqua.

1.a.1.c. Nella risposta strutturale a questi carichi sono compresi tutti gli effetti dinamici.

1.a.2. L'aeromobile deve essere esente da qualsiasi instabilità aeroelastica e vibrazione eccessiva.

1.a.3. La fabbricazione, i procedimenti e i materiali utilizzati per la costruzione dell'aeromobile devono dar luogo a proprietà strutturali note e riproducibili. Si deve tener conto di qualsiasi modifica delle prestazioni dei materiali collegata con l'ambiente operativo.

1.a.4. Gli effetti di carichi ciclici, degrado ambientale, fonte puntuale e accidentale di danneggiamento non devono ridurre l'integrità della struttura al di sotto di un livello di forza residua accettabile. Sono predisposte tutte le istruzioni necessarie per garantire a questo proposito l'aeronavigabilità continua.

1.b. Propulsione : l'integrità del sistema di propulsione (cioè del motore e, se del caso, dell'elica) deve essere dimostrata per l'intero inviluppo operativo del sistema di propulsione e deve essere mantenuta per tutta la vita operativa del sistema stesso.

1.b.1. Il sistema di propulsione deve produrre, entro i limiti dichiarati, la spinta o la potenza necessarie in tutte le condizioni di volo richieste, tenuto conto degli effetti e delle condizioni ambientali.

1.b.2. Il processo di fabbricazione ed i materiali utilizzati nella costruzione del sistema di propulsione devono dar luogo ad un comportamento strutturale noto e riproducibile. Si deve tener conto di qualsiasi modifica delle prestazioni dei materiali collegata con l'ambiente operativo.

1.b.3. Gli effetti di carichi ciclici, degrado ambientale e operativo e altre avarie eventuali delle parti non devono ridurre l'integrità del sistema di propulsione al di sotto di un livello accettabile. Sono predisposte tutte le istruzioni necessarie per garantire a questo proposito l'aeronavigabilità continua.

1.b.4. Sono predisposte tutte le istruzioni, informazioni e prescrizioni necessarie per l'interfaccia sicura e corretta tra sistema di propulsione e aeromobile.

1.c. Impianti e equipaggiamento

1.c.1. L'aeromobile non deve avere caratteristiche o dettagli di progettazione che l'esperienza indica essere pericolosi.

1.c.2. L'aeromobile, compresi gli impianti, l'equipaggiamento e le pertinenze necessarie per la certificazione del tipo, o richieste dalle norme operative, deve funzionare come previsto alle condizioni d'impiego prevedibili per l'intero inviluppo operativo dell'aeromobile stesso, con un sufficiente margine di sicurezza, tenuto conto dell'ambiente operativo degli impianti, dell'equipaggiamento o della pertinenza. Altri

▼B

impianti, equipaggiamento e pertinenze non necessarie per la certificazione del tipo o non richieste dalle norme operative, indipendentemente dal loro corretto funzionamento, non devono ridurre la sicurezza e non devono ostacolare il corretto funzionamento di qualsiasi altro impianto, equipaggiamento o pertinenza. Gli impianti, l'equipaggiamento e le pertinenze devono poter essere messi in funzione senza richiedere abilità o vigore eccezionali.

1.c.3. Gli impianti, equipaggiamento e pertinenze dell'aeromobile, singolarmente presi e in relazione reciproca, devono essere progettati in modo che una condizione di avaria catastrofica non possa risultare da un'unica avaria, a meno che non ne sia provata l'estrema improbabilità, e deve esistere una relazione inversa tra la probabilità di una condizione di avaria e la gravità del suo effetto sull'aeromobile e i suoi occupanti. Per il criterio dell'unica avaria di cui sopra, si accetta che sia tenuto il debito conto delle dimensioni e dell'ampia configurazione dell'aeromobile e che in tal modo si possa essere dispensati dal rispetto del criterio dell'unica avaria per talune parti e sistemi di elicotteri e piccoli aerei.

1.c.4. Le informazioni necessarie per lo svolgimento sicuro del volo e le informazioni sulle condizioni suscettibili di compromettere la sicurezza devono essere fornite all'equipaggio, o al personale incaricato della manutenzione, ove opportuno, in modo chiaro, coerente e non ambiguo. Gli impianti, l'equipaggiamento e i dispositivi di comando, comprese indicazioni e annunci, devono essere progettati e disposti in modo da ridurre al minimo gli errori che potrebbero contribuire a creare situazioni di pericolo.

1.c.5. Devono essere prese le necessarie precauzioni nella progettazione per ridurre al minimo i rischi per l'aeromobile e gli occupanti derivanti da minacce ragionevolmente prevedibili, sia all'esterno che all'interno dell'aeromobile, ivi compresa la protezione contro la possibilità di un'avaria importante, o rottura di una pertinenza dell'aeromobile.

1.d. Mantenimento dell'aeronavigabilità continua

1.d.1. Sono stabilite istruzioni per l'aeronavigabilità continua per garantire che lo standard di aeronavigabilità dell'aeromobile previsto dalla certificazione del tipo sia mantenuto durante tutta la vita operativa dell'aeromobile stesso.

1.d.2. Devono essere forniti i mezzi per l'ispezione, regolazione, lubrificazione, rimozione o sostituzione di parti e pertinenze, necessarie per l'aeronavigabilità continua.

1.d.3. Le istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità devono essere sotto forma di manuale, o manuali, a seconda della quantità di dati da fornire. I manuali devono comprendere manutenzione e istruzioni per le riparazioni, informazioni sull'assistenza, procedure da seguire in caso di non corretto funzionamento e procedure di ispezione, in un formato che fornisce un approccio pratico.

1.d.4. Le istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità devono contenere limitazioni dell'aeronavigabilità che stabiliscano le date per le sostituzioni obbligatorie, i ritmi delle ispezioni e la relativa procedura di ispezione.

2. Aspetti del funzionamento di un prodotto relativi all'aeronavigabilità

2.a. Deve essere dimostrato che sono state attuate le disposizioni necessarie per garantire un livello di sicurezza soddisfacente per le persone a bordo e a terra durante l'utilizzo del prodotto.

2.a.1. Devono essere definite le utilizzazioni per cui l'aeromobile è approvato, nonché le limitazioni e le necessarie informazioni per il suo impiego in condizioni di sicurezza, comprese limitazioni ambientali e prestazioni.

2.a.2. L'aeromobile deve essere manovrabile e controllabile con sicurezza in tutte le condizioni d'impiego previste, anche in caso di avaria di uno o, eventualmente, più sistemi propulsori. Si deve tenere in debito conto il vigore del pilota, l'ambiente della cabina di pilotaggio, il carico di lavoro del pilota, altri fattori umani, nonché la fase di volo e la sua durata.

2.a.3. Si deve poter passare progressivamente da una fase di volo ad un'altra senza che al pilota siano richiesti abilità, attenzione, vigore eccezionali e senza un eccessivo carico di lavoro in qualsiasi condizione d'impiego prevedibile.

▼B

2.a.4. L'aeromobile deve possedere la stabilità necessaria per garantire che l'impegno richiesto da parte del pilota non sia eccessivo, tenuto conto della fase di volo e della sua durata.

2.a.5. Devono essere elaborate le procedure di esercizio normale, in caso di avaria e di condizioni di emergenza.

2.a.6. Devono essere predisposti, a seconda del tipo, sistemi di allerta o altri dispositivi intesi a prevenire il superamento del normale inviluppo di volo.

2.a.7. Le caratteristiche dell'aeromobile e dei suoi sistemi devono consentire un recupero in condizioni di sicurezza dei valori estremi dell'inviluppo di volo che possono verificarsi.

2.b. I limiti operativi e le altre informazioni necessarie per l'impiego in condizioni di sicurezza devono essere portati a conoscenza dei membri dell'equipaggio.

2.c. L'uso dei prodotti deve essere protetto dai rischi derivanti da condizioni ambientali esterne o interne sfavorevoli, comprese le condizioni ambientali.

2.c.1. In particolare, fenomeni come — elenco non esaustivo — condizioni climatiche sfavorevoli, fulmini, collisioni con volatili, campi elettromagnetici ad alta intensità, ozono, che è probabile si verifichino durante il funzionamento del prodotto, non devono dar luogo a condizioni suscettibili di compromettere la sicurezza.

2.c.2. La cabina passeggeri deve offrire condizioni di trasporto accettabili e un'adeguata protezione da eventuali prevedibili rischi riscontrabili durante le operazioni di volo o che portino a situazioni di emergenza, compresi incendi, fumi, gas tossici e rischi legati alla decompressione rapida. Devono essere attuate le disposizioni necessarie per dare agli occupanti la massima garanzia possibile di evitare lesioni gravi ed evacuare rapidamente l'aeromobile e proteggerli dagli effetti della decelerazione in caso di atterraggio o ammaraggio di emergenza. Segnali e annunci chiari e univoci devono essere forniti, secondo la necessità, per istruire gli occupanti circa il corretto comportamento sicuro e l'ubicazione e l'uso corretto dell'equipaggiamento di sicurezza. L'equipaggiamento di sicurezza necessario deve essere facilmente accessibile.

2.c.3. I vani per il personale di volo devono essere predisposti in modo da facilitare le operazioni di volo, essere quindi forniti di mezzi che sviluppino la consapevolezza della situazione e la gestione di qualsiasi situazione prevedibile o emergenza. L'ambiente di tali vani non deve creare ostacoli alla capacità del personale di volo di eseguire le proprie mansioni e dev'essere progettato in modo da evitare interferenze durante le operazioni ed errori nell'uso dei mezzi di controllo.

3. Organizzazioni (comprese persone fisiche che esercitino un'attività di progettista, costruttore o addetto alla manutenzione)

3.a. Le approvazioni delle organizzazioni sono rilasciate allorché sono rispettate le condizioni in appresso.

3.a.1. L'organizzazione ha tutti i mezzi necessari per eseguire i compiti che le sono affidati. Tali mezzi comprendono — elenco non esaustivo — infrastrutture, personale, equipaggiamento; strumenti e materiale; documentazione delle mansioni, responsabilità e procedure; accesso ai dati pertinenti e registrazione.

3.a.2. L'organizzazione realizza e mantiene un sistema di gestione per garantire la conformità a questi requisiti essenziali in materia di aeronavigabilità e cerca di migliorare costantemente tale sistema.

3.a.3. L'organizzazione definisce con altre pertinenti organizzazioni gli accordi necessari a garantire il permanere della conformità a questi requisiti essenziali in materia di aeronavigabilità.

3.a.4. L'organizzazione stabilisce un sistema di segnalazione e analisi di eventi che deve essere tenuto in conto dal sistema di gestione di cui al punto 3.a.2 e dagli accordi di cui al punto 3.a.3, per contribuire all'obiettivo di un miglioramento costante della sicurezza dei prodotti.

3.b. Le condizioni di cui ai punti 3.a.3 e 3.a.4 non si applicano alle organizzazioni di formazione in materia di manutenzione.

▼B

ALLEGATO II

Aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 2

Gli aeromobili cui non si applica l'articolo 4, paragrafo 1, sono quelli per i quali non sono stati emessi certificati del tipo o certificati di aeronavigabilità ai sensi del presente regolamento e delle relative regole di attuazione, e che rientrano in una delle seguenti categorie:

a) aeromobile di interesse storico, in ragione di uno dei seguenti elementi:

   i) partecipazione a un evento storico degno di nota; o

   ii) significativo contributo nello sviluppo dell'aviazione; o

   iii) ruolo di primo piano svolto nell'ambito delle forze armate di uno Stato membro;

   e che risponde ad uno o più dei seguenti criteri:

   i) la sua progettazione iniziale ha più di 40 anni;

   ii) la sua produzione è cessata da almeno 25 anni;

   iii) meno di 50 aeromobili progettati in base ad uno stesso progetto sono tuttora registrati negli Stati membri;

b) aeromobili specificatamente progettati o modificati per scopi di ricerca, sperimentazione o scientifici e verosimilmente da produrre in un numero molto ristretto;

c) aeromobili costruiti per lo meno al 51 % da non professionisti o da associazioni senza scopo di lucro di non professionisti a fini di uso proprio e senza alcun obiettivo commerciale;

d) aeromobili il cui progetto iniziale era inteso unicamente a scopi militari;

e) aeromobili con 2 posti al massimo, la cui velocità di stallo o la velocità costante di volo minima in fase di atterraggio non supera 35 nodi di velocità calibrata nell'aria (CAS) ed una massa di decollo massima (MTOM) non superiore a:

   i) 300 kg per aerei monoposto; o

   ii) 450 kg per aerei biposto; o

   iii) 330 kg per aerei anfibi o idrovolanti monoposto; o

   iv) 495 kg per anfibi o idrovolanti biposto, purché in entrambe le funzioni di aerei e di idrovolanti rientrino al di sotto dei limiti di massa di decollo (MTOM) come del caso;

f) «alianti» con una massa strutturale inferiore a 80 kg se monoposto o a 100 kg se biposto, compresi quelli con decollo mediante rincorsa;

g) aeromobili non pilotati con massa operativa inferiore a 150 kg;

h) qualsiasi altro aeromobile con una massa totale, escluso il pilota, inferiore a 70 kg.