Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►B REGULAMENTUL (CE) NR. 216/2008 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 20 februarie 2008

privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 79, 19.3.2008, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul (CE) nr. 690/2009 al Comisiei din 30 iulie 2009	L 199	6	31.7.2009
►M2	Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009	L 309	51	24.11.2009
►M3	Regulamentul (UE) nr. 6/2013 al Comisiei din 8 ianuarie 2013	L 4	34	9.1.2013

▼B

REGULAMENTUL (CE) NR. 216/2008 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 20 februarie 2008

privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European [1],

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura stabilită în articolul 251 din tratat [2],

întrucât:

(1) În aviația civilă este necesară asigurarea în permanență a unui nivel ridicat și unitar de protecție a cetățenilor europeni, prin adoptarea unor norme de siguranță comune și a unor măsuri care garantează respectarea de către produsele, persoanele și organizațiile din cadrul Comunității a acestor norme, precum și a normelor adoptate în domeniul protecției mediului. În acest fel este facilitată libera circulație a mărfurilor, a persoanelor și a organizațiilor în cadrul pieței interne.

(2) De asemenea, aeronavele din țări terțe care au ca punct de destinație sau de plecare teritoriul pe care se aplică tratatul sau care sunt operate pe acest teritoriu ar trebui să fie supuse unei supravegheri adecvate la nivel comunitar, în limitele prevăzute de Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 („Convenția de la Chicago”), la care toate statele membre sunt părți.

(3) Convenția de la Chicago prevede deja norme minime care să garanteze securitatea aviației civile și protecția mediului, precum și aspectele conexe de protecție a mediului. Cerințele esențiale ale Comunității și normele adoptate în vederea punerii în aplicare a acestora ar trebui să ofere siguranța îndeplinirii de către statele membre a obligațiilor care decurg din Convenția de la Chicago, inclusiv cele privind țări terțe.

(4) Comunitatea ar trebui să adopte, în conformitate cu standardele și practicile recomandate prevăzute de Convenția de la Chicago, cerințele esențiale aplicabile produselor, pieselor și echipamentelor aeronautice, persoanelor și organizațiilor implicate în

[1] JO C 185, 8.8.2006, p. 106.

[2] Avizul Parlamentului European din 14 martie 2007 (JO C 301 E, 13.12.2007, p. 103), Poziția comună a Consiliului din 15 octombrie 2007 (JO C 277 E, 20.11.2007, p. 8) și Poziția Parlamentului European din 12 decembrie 2007. Decizia Consiliului din 31 ianuarie 2008.

▼B

operarea aeronavelor, precum și persoanelor și produselor implicate în pregătirea și examinarea medicală a piloților. Comisia ar trebui să fie împuternicită să elaboreze normele de aplicare necesare.

(5) Nu ar fi justificată adoptarea de norme comune pentru toate aeronavele, în special pentru aeronavele de concepție simplă sau care efectuează în special curse locale și pentru cele construite de amatori, cele extrem de rare sau din care există doar puține exemplare; reglementarea unor astfel de aeronave ar trebui să rămână, prin urmare, sub controlul statelor membre, fără ca statele membre să aibă obligația, în conformitate cu prezentul regulament, să recunoască aceste reglementări naționale. Cu toate acestea, ar trebui adoptate măsuri proporționate pentru creșterea nivelului de siguranță a aviației de agrement, în general. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită avioanelor și elicopterelor a căror masă maximă la decolare este redusă și ale căror performanțe sunt în creștere, care pot circula în întreaga Comunitate și sunt produse la nivel industrial. Acestea pot fi, prin urmare, reglementate mai bine la nivel comunitar, pentru a se asigura nivelul de siguranță uniform necesar și protecția mediului.

(6) Domeniul de aplicare a acțiunii comunitare ar trebui să fie clar definit, astfel încât persoanele, organizațiile și produsele care intră sub incidența prezentului regulament și a normelor sale de aplicare să poată fi identificate fără ambiguitate. Domeniul de aplicare ar trebui să fie clar definit prin trimiterea la o listă de aeronave care nu intră sub incidența prezentului regulament.

(7) Produsele, piesele și echipamentele aeronautice, operatorii implicați în transporturile aeriene comerciale, precum și piloții și persoanele, produsele și organizațiile implicate în pregătirea și examinarea medicală a acestora ar trebui să fie certificate sau autorizate după ce s-a constatat că îndeplinesc cerințele esențiale stabilite de către Comunitate în conformitate cu standardele și practicile recomandate prevăzute de Convenția de la Chicago. Comisia ar trebui să fie autorizată să elaboreze normele de aplicare necesare pentru stabilirea condițiilor de emitere a certificatului sau a condițiilor pentru înlocuirea acestuia printr-o declarație de capacitate, luând în considerare riscurile asociate diverselor tipuri de operațiuni, cum ar fi anumite tipuri de activități aviatice și zborurile locale cu aeronave de mici dimensiuni.

(8) Pentru operațiuni necomerciale, regulile de operare și de acordare a licențelor ar trebui adaptate în funcție de complexitatea aeronavei, fiind necesară stabilirea unei definiții corespunzătoare.

(9) Privilegiile asociate licenței pentru piloții de agrement ar trebui limitate în funcție de instructajul primit pentru obținerea calificărilor aferente, în conformitate cu normele de aplicare.

(10) În vederea atingerii obiectivelor comunitare în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor, a persoanelor și a serviciilor, precum și în ceea ce privește politica comună în domeniul transporturilor, statele membre ar trebui să recunoască, fără a impune alte cerințe sau evaluări, produsele, piesele și echipamentele, organizațiile sau persoanele autorizate în conformitate cu prezentul regulament și cu normele sale de aplicare.

(11) Este necesar să se asigure suficientă flexibilitate pentru rezolvarea unor situații deosebite, cum ar fi măsuri de siguranță urgente, necesități operaționale neprevăzute sau restrânse, precum și capacitatea de a asigura atingerea unui nivel echivalent de siguranță prin alte mijloace. Statele membre ar trebui să aibă dreptul de a

▼B

acorda derogări de la cerințele prezentului regulament și ale normelor sale de aplicare, cu condiția ca acestea să aibă un domeniu de aplicare limitat și să se supună unei supravegheri comunitare corespunzătoare.

(12) Este necesară îmbunătățirea procedurilor în toate domeniile reglementate de prezentul regulament, astfel încât anumite sarcini care în prezent sunt îndeplinite la nivelul Comunității sau al statelor membre să fie executate de un organism unic specializat. Prin urmare, în cadrul structurii instituționale și modului de repartizare a puterilor în cadrul Comunității, este necesară înființarea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția") care să fie independentă cu privire la aspectele tehnice și să dispună de autonomie juridică, administrativă și financiară. În acest scop, ar fi necesar și adecvat ca agenția să fie un organism comunitar care să aibă personalitate juridică și care să-și exercite atribuțiile de punere în aplicare conferite prin prezentul regulament.

(13) În conformitate cu sistemul instituțional comunitar, statele membre sunt principalele responsabile cu aplicarea legislației comunitare. Prin urmare, atribuțiile de certificare impuse de prezentul regulament și de normele de aplicare aferente sunt aduse la îndeplinire la nivel național. Cu toate acestea, în anumite cazuri precise, agenția ar trebui autorizată să îndeplinească atribuțiile de certificare prevăzute de prezentul regulament. Din aceleași motive, agenția ar trebui autorizată să ia măsurile necesare în ceea ce privește operarea aeronavelor, calificarea echipajelor sau siguranța aeronavelor din țări terțe în cazul în care acesta este cel mai bun mijloc de a asigura uniformitatea și de a facilita funcționarea pieței interne.

(14) Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 ([1]) impune agenției obligația să comunice orice informație care ar putea fi utilă pentru actualizarea listei comunitare a transportatorilor aerieni care, din motive de securitate, fac obiectul unei interdicții de operare pe teritoriul Comunității. În cazul în care agenția refuză să acorde o autorizație unui transportator aerian în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament, aceasta ar trebui să transmită Comisiei toate informațiile pertinente pe baza cărora a fost refuzată autorizația, astfel încât numele transportatorului respectiv să fie înscris, dacă este nevoie, pe listă.

(15) Pentru funcționarea eficace a unui regim comunitar de siguranță a aviației civile în domeniile reglementate de prezentul regulament este necesară o colaborare mai strânsă între Comisie, statele membre și agenție pentru detectarea condițiilor nesigure și pentru adoptarea măsurilor adecvate de remediere a acestora.

(16) Pentru promovarea unei „culturi a siguranței" și pentru buna funcționare a sistemului de reglementare în domeniile reglementate de prezentul regulament este necesar ca incidentele și accidentele să fie semnalate spontan de martori. Semnalarea

([1]) Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de operare pe teritoriul Comunității și de informare a călătorilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv (JO L 344, 27.12.2005, p. 15).

▼B

acestora ar fi facilitată de instituirea unui mediu nepunitiv, iar statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru a asigura protecția informațiilor în cauză și a celor care le comunică.

(17) Este necesar să se ia măsuri imediate pe baza rezultatelor investigațiilor asupra accidentelor aviatice, mai ales atunci când acestea se datorează unor defecte de proiectare a aeronavelor și/sau unor aspecte legate de operare, pentru a restabili încrederea consumatorilor în transportul aerian.

(18) Pentru a contribui la îndeplinirea obiectivelor de securitate din prezentul regulament, Comunitatea ar trebui să aibă prerogative de a impune sancțiuni financiare titularilor de certificate și aprobări eliberate de agenție. În conformitate cu ordinea juridică comunitară, astfel de sancțiuni financiare ar trebui impuse de către Comunitate, la recomandarea agenției. Ar trebui subliniat faptul că, prin introducerea sancțiunilor financiare, Comisia va fi în măsură să ofere, în cazul încălcării normelor, un răspuns mai nuanțat, mai flexibil și mai diferențiat, în comparație cu retragerea certificatului.

(19) Întrucât, în conformitate cu tratatul, toate deciziile luate de Comisie în temeiul prezentului regulament fac obiectul controlului de către Curtea de Justiție a Comunităților Europene, aceasta ar trebui să beneficieze, în conformitate cu articolul 229 din tratat, de competență nelimitată în ceea ce privește deciziile prin care Comisia impune amenzi sau penalități de întârziere.

(20) Pentru a răspunde preocupărilor sporite privind sănătatea și bunăstarea călătorilor în timpul zborului, este necesar ca aeronavele să fie astfel proiectate încât să ofere o mai bună protecție a siguranței și sănătății călătorilor.

(21) Obiectivele prezentului regulament pot fi îndeplinite în mod eficient prin cooperarea cu țări terțe. În acest caz, dispozițiile prezentului regulament și ale normelor sale de aplicare se pot adapta prin intermediul unor acorduri încheiate de Comunitate cu aceste țări. În absența unor astfel de acorduri, ar trebui să se permită statelor membre să recunoască aprobările acordate produselor, pieselor și echipamentelor, organizațiilor și personalului de către o țară terță, sub rezerva unei supravegheri comunitare corespunzătoare.

(22) Pentru a putea acorda un sprijin corespunzător Comunității, ar trebui să se permită agenției să-și extindă sfera cunoștințelor de specialitate asupra tuturor aspectelor legate de siguranța aviației civile și de protecția mediului reglementate prin prezentul regulament. Agenția ar trebui să sprijine Comisia în elaborarea legislației necesare, precum și statele membre și industria în aplicarea acesteia. Agenția ar trebui să aibă competența să stabilească specificații de certificare și să elaboreze materiale îndrumătoare, să efectueze constatări tehnice și să emită certificatele necesare. De asemenea, ar trebui să sprijine Comisia în monitorizarea modului de aplicare a prezentului regulament și a normelor sale de aplicare și să dispună de autoritatea necesară pentru a-și putea îndeplini atribuțiile.

(23) Pentru a putea exercita un control eficace asupra funcționării agenției, Comisia și statele membre ar trebui să fie reprezentate în cadrul unui consiliu de administrație. Acestui consiliu ar trebui să i se încredințeze competențele necesare pentru stabilirea bugetului, verificarea execuției bugetare, adoptarea normelor financiare adecvate, instituirea unor proceduri de lucru transparente pentru luarea deciziilor de către agenție și numirea directorului executiv. Este necesar, de asemenea, ca agenția să poată

▼B

desfășura activități de cercetare și să organizeze o coordonare corespunzătoare cu Comisia și statele membre. Este de dorit ca agenția să acorde sprijin Comunității și statelor membre în domeniul relațiilor internaționale, inclusiv al armonizării dispozițiilor legale, al recunoașterii reciproce a aprobărilor și al cooperării tehnice, și să fie abilitată să stabilească relații corespunzătoare cu autoritățile aeronautice din țări terțe și cu organizațiile internaționale competente în domeniile reglementate în prezentul regulament.

(24) În scopul transparenței, ar trebui ca părțile interesate să fie reprezentate prin observatori în consiliul de administrație al agenției.

(25) Rațiuni de interes public impun ca agenția să-și desfășoare activitățile în domeniul siguranței exclusiv pe baza unei expertize independente, aplicând cu strictețe prezentul regulament și normele adoptate de Comisie pentru aplicarea acestuia. În acest scop, toate deciziile agenției privind siguranța ar trebui luate de directorul executiv, care ar trebui să dispună de un grad ridicat de flexibilitate privind obținerea de consultanță și organizarea funcționării interne a agenției. Totuși, în cazul în care agenția trebuie să elaboreze proiecte de norme cu caracter general care urmează să fie puse în aplicare de autoritățile naționale, statele membre ar trebui să fie implicate în procesul de decizie.

(26) Este necesar să se garanteze că părțile prejudiciate de deciziile luate de agenție dispun de căile de atac necesare care corespund caracterului specific al sectorului aeronautic. Ar trebui instituită o procedură administrativă de apel corespunzătoare, astfel încât deciziile directorului executiv să poată fi contestate în fața unei comisii de apel specializate, ale cărei decizii să poată fi la rândul lor atacate înaintea unei instanțe judecătorești.

(27) Pentru a se garanta deplina autonomie și independență a agenției, aceasta ar trebui să primească un buget propriu, ale cărui venituri se constituie în principal din contribuția Comunității și din taxele achitate de utilizatorii sistemului. Orice contribuție financiară pe care o primește agenția din partea statelor membre, a unor țări terțe sau a altor entități nu ar trebui să îi afecteze independența și imparțialitatea. Se aplică procedura bugetară comunitară în măsura în care sunt implicate contribuțiile comunitare și alte subvenții de la bugetul general al Uniunii Europene. Controlul conturilor ar trebui să fie asigurat de Curtea de Conturi.

(28) Înainte de înființarea unor birouri locale ale agenției este necesară elaborarea unor norme generale care să precizeze condițiile ce trebuie îndeplinite, precum și contribuția pe care trebuie să o aducă fiecare stat membru interesat.

(29) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume instituirea și aplicarea unitară a unor norme comune în domeniul siguranței aviației civile și protecției mediului, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și din acest motiv, având în vedere dimensiunea europeană a prezentului regulament, pot fi

▼B

realizate mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.

(30) Este recunoscut faptul că ar trebui urmărită implicarea unor țări europene care nu sunt membre ale Uniunii Europene, pentru a se conferi agenției o adevărată dimensiune pan-europeană în vederea facilitării îmbunătățirii siguranței aviației civile pe tot teritoriul Europei. Țările europene care au încheiat cu Comunitatea acorduri privind adoptarea și aplicarea acquis-ului comunitar în domeniul reglementat prin prezentul regulament ar trebui să se asocieze la activitatea agenției în conformitate cu anumite condiții care urmează să fie stabilite în cadrul acelor acorduri.

(31) Obiectivul general este transferul eficient către agenție al funcțiilor și sarcinilor asumate de statele membre, inclusiv al celor care rezultă din cooperarea acestora prin intermediul autorităților de aviație reunite, fără diminuarea nivelurilor ridicate de siguranță curente, precum și fără efecte negative asupra procedurilor de certificare. Este necesară adoptarea unor măsuri tranzitorii corespunzătoare.

(32) Prezentul regulament stabilește norme comune în domeniul aviației civile și instituie o Agenție Europeană de Siguranță a Aviației. Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2002 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației [1] ar trebui, prin urmare, abrogat.

(33) Prezentul regulament creează un cadru amplu și adecvat pentru definirea și aplicarea unor cerințe tehnice și proceduri administrative comune în domeniul aviației civile. Prin urmare, ar trebui abrogate, la momentul oportun, anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile [2] și Directiva 91/670/CEE din 16 decembrie 1991 privind acceptarea reciprocă a licențelor personalului pentru exercitarea funcțiilor în aviația civilă [3], fără a aduce atingere certificatelor sau licențelor deja acordate unor produse, persoane și organizații în conformitate cu actele menționate.

(34) Prezentul regulament creează un cadru adecvat și amplu privind siguranța aeronavelor provenind din țări terțe care utilizează aeroporturi comunitare. Directiva 2004/36/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 aprilie 2004 privind siguranța aeronavelor țărilor terțe care folosesc aeroporturile comunitare [4] ar trebui, prin urmare, abrogată în timp util și fără a se aduce atingere măsurilor de aplicare privind culegerea informațiilor, inspecțiile la sol și schimbul de informații.

(35) Prezentul regulament se aplică oricărui alt domeniu legat de siguranța aviației civile în baza unei viitoare propuneri, în conformitate cu tratatul.

---

[1] JO L 240, 7.9.2002, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 334/2007 al Comisiei (JO L 88, 29.3.2007, p. 39).

[2] JO L 373, 31.12.1991, p. 4. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 8/2008 al Comisiei (JO L 10, 12.1.2008, p. 1).

[3] JO L 373, 31.12.1991, p. 1.

[4] JO L 143, 30.4.2004, p. 76. Directivă modificată prin Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

▼B

(36) Este necesară instituirea unor măsuri corespunzătoare pentru a se asigura atât protecția necesară a datelor sensibile în materie de siguranță, cât și pentru a furniza publicului larg informații adecvate cu privire la nivelul siguranței aviației civile și protecția corespunzătoare a mediului având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul publicului la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei ([1]) și la legislația internă relevantă. Împotriva deciziilor luate de agenție în temeiul articolului 8 din regulamentul respectiv ar trebui să se poată introduce o plângere la Ombudsman sau o acțiune în fața Curții de Justiție, în conformitate cu articolele 195 și, respectiv, 230 din tratat.

(37) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ([2]).

(38) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să adopte măsuri de punere în aplicare privind navigabilitatea, acordarea de licențe echipajelor de zbor și aprobările aferente, operațiunile aeriene, aeronavele utilizate de operatorii din țări terțe, supravegherea și respectarea legii, precum și să adopte un regulament privind taxele și tarifele practicate de agenție. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele să-l completeze prin adăugarea de noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

(39) Din motive de eficiență, termenele care se aplică în mod normal în cadrul procedurii de reglementare cu control ar trebui să fie reduse pentru adaptarea cerințelor esențiale de protecție a mediului și a măsurilor de punere în aplicare privind protecția mediului.

(40) Din motive de urgență, este necesară aplicarea procedurii de urgență prevăzută la articolul 5a alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE pentru adoptarea de către Comisie a deciziei privind măsurile luate de către statele membre ca reacție imediată la o problemă de siguranță, precum și privind aprobările de derogare prezentate de statele membre,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

PRINCIPII

▼M2

Articolul 1

Domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică:

(a) proiectării, fabricării, întreținerii și exploatării produselor, pieselor și dispozitivelor aeronautice, precum și personalului și organizațiilor

([1]) JO L 145, 31.5.2001, p. 43.
([2]) JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

▼M2

implicate în proiectarea, fabricarea și întreținerea respectivelor produse, piese și dispozitive;

(b) personalului și organizațiilor implicate în operarea aeronavelor;

(c) proiectării, întreținerii și exploatării aerodromurilor, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități și, fără a aduce atingere legislației comunitare și naționale din domeniul mediului și al amenajării teritoriului și din domeniul protejării împrejurimilor aerodromurilor;

(d) proiectării, fabricării și întreținerii echipamentelor de aerodrom, precum și personalului și organizațiilor implicate;

(e) proiectării, fabricării și întreținerii sistemelor și componentelor pentru gestionarea traficului aerian și serviciile de navigație aeriană („ATM/ANS”), precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități;

(f) ATM/ANS, precum și personalului și organizațiilor implicate în aceste activități.

(2) Prezentul regulament nu se aplică:

(a) produselor, pieselor, dispozitivelor, personalului și organizațiilor menționate la alineatul (1) literele (a) și (b), în cazul îndeplinirii unor activități sau servicii militare, vamale, polițienești, de căutare și salvare, de stingere a incendiilor, pază de coastă sau alte activități sau servicii similare. Statele membre se angajează să întreprindă măsurile necesare pentru ca aceste activități sau servicii să se desfășoare luând în considerare în mod corespunzător, pe cât posibil, obiectivele prezentului regulament;

(b) aerodromurilor sau părților componente ale acestora, precum și echipamentelor, personalului și organizațiilor menționate la alineatul (1) literele (c) și (d), în cazul în care sunt controlate și operate de forțele militare;

(c) ATM/ANS, inclusiv sistemelor și componentelor, personalului și organizațiilor menționate la alineatul (1) literele (e) și (f), în cazul în care sunt furnizate sau puse la dispoziție de către forțele militare. Statele membre se angajează să întreprindă măsurile necesare pentru ca aeronavele menționate la litera (a) din prezentul alineat să fie disociate, acolo unde este cazul, de celelalte aeronave.

(3) Statele membre se asigură, în măsura posibilului, că toate instalațiile militare deschise publicului, menționate la alineatul (2) litera (b), sau serviciile furnizate publicului de către forțele militare, menționate la alineatul (2) litera (c), oferă un nivel de siguranță cel puțin la fel de eficient ca cel impus prin cerințele esențiale prevăzute în anexele Va și Vb.

▼B

Articolul 2

Obiective

(1) Principalul obiectiv al prezentului regulament este stabilirea și menținerea unui nivel unitar ridicat de siguranță a aviației civile în Europa.

(2) În domeniile vizate de prezentul regulament, se au în vedere și următoarele obiective suplimentare:

(a) asigurarea unui nivel unitar ridicat de protecție a mediului;

▼B

(b) facilitarea liberei circulații a mărfurilor, persoanelor și serviciilor;

(c) promovarea rentabilității în procesele de reglementare și certificare, precum și evitarea dublării activităților la nivel național și european;

(d) sprijinirea statelor membre în îndeplinirea obligațiilor care decurg din Convenția de la Chicago, prin crearea unei baze comune de interpretare și aplicare unitară a dispozițiilor acestei convenții, precum și prin asigurarea unei bune reprezentări a acestor dispoziții în prezentul regulament, precum și în normele sale de aplicare;

(e) promovarea în întreaga lume a punctelor de vedere ale Comunității cu privire la standardele și normele de siguranță a aviației civile, prin stabilirea unei cooperări corespunzătoare cu țări terțe și organizații internaționale;

(f) asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru toți actorii de pe piața internă a aviației.

(3) Mijloacele pentru realizarea obiectivelor menționate la alineatele (1) și (2) sunt următoarele:

(a) elaborarea, adoptarea și aplicarea unitară a tuturor actelor necesare;

(b) recunoașterea, fără cerințe suplimentare, a certificatelor, licențelor, aprobărilor sau a altor documente emise pentru produse, personal sau organizații în conformitate cu prezentul regulament și cu normele sale de aplicare;

(c) înființarea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației cu statut independent (denumită în continuare „agenția”);

(d) aplicarea unitară a tuturor actelor necesare de către autoritățile aeronautice naționale și agenție, în domeniile lor de competență.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament:

(a) „supravegherea continuă” înseamnă acțiunile întreprinse pentru a se verifica dacă condițiile în baza cărora a fost emis un certificat continuă să fie îndeplinite pe perioada valabilității sale, precum și adoptarea oricăror măsuri de siguranță;

(b) „Convenția de la Chicago” înseamnă Convenția privind aviația civilă internațională și anexele la aceasta, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944;

(c) „produs” înseamnă o aeronavă, un motor sau o elice;

▼M2

(d) „piese și echipamente” înseamnă orice instrumente, echipamente, mecanisme, piese, aparate, dispozitive auxiliare, programe software sau accesorii, inclusiv echipamente de comunicații, care se utilizează sau sunt destinate utilizării în operarea sau comanda unei aeronave în zbor; expresia cuprinde și părți ale unui corp de aeronavă, ale unui motor sau ale unei elice sau echipamentul utilizat în manevrarea aeronavei de la sol;

(da) „componente ATM/ANS” înseamnă orice componente, astfel cum au fost definite la articolul 2 punctul 19 din Regulamentul (CE)

▼M2

nr. 549/2004 al Parlamentului European şi al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulament-cadru) ([1]);

▼B

(e) „certificare” înseamnă orice formă de recunoaştere care atestă că un produs, piesă sau echipament, organizaţie sau persoană respectă cerinţele aplicabile, inclusiv dispoziţiile prezentului regulament şi normele sale de aplicare, precum şi eliberarea unui certificat corespunzător care atestă conformitatea;

(f) „entitate calificată” înseamnă un organism căruia îi poate fi conferit o anumită atribuţie de certificare de către agenţie sau de către o autoritate naţională în domeniul aviaţiei, sub controlul şi responsabilitatea acestora;

(g) „certificat” înseamnă orice aprobare, licenţă sau alt document eliberat ca rezultat al certificării;

▼M2

(h) „operator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave sau a unuia sau mai multor aerodromuri;

▼B

(i) „operare comercială” înseamnă orice operare a unei aeronave, contra cost sau în schimbul altor valori, la dispoziţia publicului sau, când nu este la dispoziţia publicului, care face obiectul unui contract între un operator şi un client, acesta din urmă neexercitând nici un control asupra operatorului;

(j) „aeronave complexe motorizate” înseamnă:

(i) un avion:

— cu o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg; sau

— care a fost certificat pentru o configuraţie maximă a locurilor pentru călători de peste nouăsprezece; sau

— certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puţin doi piloţi; sau

— echipat cu unul sau mai multe turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; sau

(ii) un elicopter certificat:

— pentru o masă maximă la decolare ce depăşeşte 3 175 kg; sau

— pentru o configuraţie maximă a locurilor pentru călători de peste nouă; sau

— pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puţin 2 piloţi; sau

(iii) o aeronavă cu rotor basculant;

(k) „simulator de zbor” înseamnă orice tip de aparat care simulează, la sol, condiţiile de zbor; sunt incluse simulatoarele de zbor, aparatele de instruire pentru zbor, pentru proceduri de zbor şi navigaţie şi aparatele de instruire pentru zbor instrumental;

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

▼B

(l) „calificare” înseamnă o mențiune cuprinsă într-o licență care precizează privilegiile, condițiile speciale și restricțiile aplicabile licenței în cauză;

▼M2

(m) „aerodrom” înseamnă orice suprafață definită (inclusiv orice clădiri, instalații și echipament) de teren sau apă sau aflată pe o structură fixă, structură fixă off-shore sau structură plutitoare, destinată a fi utilizată fie integral, fie parțial în scopul sosirii, plecării și mișcărilor la suprafață ale unei aeronave;

(n) „echipamente de aerodrom” înseamnă orice echipamente, aparate, dispozitive auxiliare, programe software sau accesorii care se utilizează sau sunt destinate utilizării, astfel încât să contribuie la operarea unei aeronave pe un aerodrom;

(o) „platformă” înseamnă o zonă definită care este destinată staționării aeronavelor în scopul îmbarcării sau debarcării pasagerilor, corespondenței sau mărfurilor, alimentării cu combustibil, staționării sau întreținerii;

(p) „servicii de gestionare a platformei” înseamnă serviciile furnizate pentru a gestiona activitățile și deplasarea aeronavelor și a vehiculelor pe platformă;

(q) „ATM/ANS” înseamnă funcțiile din domeniul managementului traficului aerian, astfel cum au fost definite la articolul 2 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, serviciile de navigație aeriană definite la articolul 2 punctul 4 din regulamentul respectiv și serviciile care constau în generarea, prelucrarea, formatarea și furnizarea de date către traficul aerian general în scopul navigației aeriene critice pentru siguranță;

(r) „sistem ATM/ANS” înseamnă orice combinație de echipamente și sisteme care privesc siguranța, astfel cum au fost definite la articolul 2 punctul 39 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004;

(s) „serviciul de informare privind zborurile” înseamnă un serviciu prestat în scopul furnizării de consiliere și informații utile pentru siguranța și eficiența zborurilor.

▼B

CAPITOLUL II

CERINȚE DE FOND

Articolul 4

Principii fundamentale și aplicabilitate

(1) Aeronavele, inclusiv orice produs, piesă și echipament instalat, care sunt:

(a) proiectate sau fabricate de o organizație pentru care agenția sau un stat membru asigură controlul siguranței; sau

(b) înmatriculate într-un stat membru, în afară de situația în care activitatea reglementată de supraveghere a siguranței a fost delegată unei țări terțe și nu sunt operate de către un operator comunitar; sau

(c) înmatriculate într-o țară terță și operate de un operator pentru care supravegherea operațiunilor este asigurată de orice stat membru sau utilizate în interiorul Comunității sau cu punct de destinație sau de plecare pe teritoriul Comunității de către un operator stabilit sau rezident în Comunitate; sau

▼B

(d) înmatriculate într-o țară terță sau înmatriculate într-un stat membru care a delegat activitatea reglementată de supraveghere a siguranței unei țări terțe și utilizate de către un operator dintr-o țară terță spre, în interiorul sau în afara Comunității,

respectă dispozițiile prezentului regulament.

(2) Personalul implicat în operațiunile aeronavelor menționate la alineatul (1) litera (b), (c) sau (d) respectă dispozițiile prezentului regulament.

(3) Operațiunile aeronavelor menționate la alineatul (1) litera (b), (c) sau (d) respectă dispozițiile prezentului regulament.

▼M2

(3a) Aerodromurile, inclusiv echipamentele acestora, amplasate pe teritoriul care face obiectul dispozițiilor tratatului, deschise publicului și care deservesc transportul aerian comercial și unde sunt asigurate proceduri de apropiere sau decolare instrumentală, și care:

(a) dețin o pistă pavată de cel puțin 800 de metri; sau

(b) deservesc exclusiv elicoptere,

respectă dispozițiile prezentului regulament. Personalul și organizațiile implicate în operarea acestor aerodromuri respectă dispozițiile prezentului regulament.

(3b) Prin derogare de la alineatul (3a), statele membre pot decide să exonereze de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament un aerodrom:

— prin care trec mai puțin de 10 000 de pasageri pe an; și

— pe care se desfășoară mai puțin de 850 de operațiuni legate de transportul cu mărfuri pe an.

Dacă o astfel de derogare aplicată de un stat membru nu se conformează obiectivelor generale de siguranță ale prezentului regulament sau ale oricărei alte norme din dreptul comunitar, Comisia hotărăște respingerea derogării respective, în conformitate cu procedura de salvgardare menționată la articolul 65 alineatul (7). În acest caz, statul membru în cauză revocă derogarea.

(3c) ATM/ANS furnizate în spațiul aerian al teritoriului care face obiectul dispozițiilor tratatului, precum și în oricare alt spațiu aerian în care statele membre aplică Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (Regulamentul privind spațiul aerian) ([1]) în conformitate cu articolul 1 alineatul (3) din respectivul regulament respectă dispozițiile prezentului regulament. Sistemele și componentele, personalul și organizațiile implicate în furnizarea acestor ATM/ANS respectă dispozițiile prezentului regulament.

▼B

(4) Dispozițiile de la alineatul (1) nu se aplică aeronavelor menționate în anexa II.

(5) Alineatele (2) și (3) nu se aplică aeronavelor prevăzute în anexa II, cu excepția aeronavelor prevăzute la litera (a) punctul (ii), literele (d) și (h) din respectiva anexă utilizate pentru transporturi aeriene comerciale.

(6) Prezentul regulament nu aduce atingere drepturilor unor țări terțe, astfel cum sunt specificate în convențiile internaționale, în special în Convenția de la Chicago.

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 20.

▼B

Articolul 5

Navigabilitate

(1) Aeronavele menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (a), (b) și (c) se conformează cerințelor esențiale de navigabilitate formulate în anexa I.

(2) Conformarea aeronavelor prevăzute la articolul 4 alineatul (1) litera (b), precum și a produselor, pieselor și echipamentelor instalate pe acestea se stabilește în conformitate cu următoarele dispoziții:

(a) Produsele dețin un certificat de tip. Certificatul de tip și certificarea modificărilor aduse la respectivul certificat de tip, inclusiv certificatele de tip suplimentare, se eliberează în cazul în care solicitantul demonstrează că produsul se conformează unei baze de certificare de tip, după cum se precizează la articolul 20, stabilită pentru asigurarea conformării cu cerințele esențiale menționate la alineatul (1), și că produsul nu prezintă trăsături sau caracteristici care să îi afecteze siguranța în operare. Certificatul de tip se referă la produs, precum și la toate piesele și echipamentele instalate pe acesta.

▼M2

(b) Măsurile prevăzute la alineatul (5) pot defini o cerință de certificare în domeniul pieselor și al echipamentelor. Certificatele pentru piese și echipamente se eliberează atunci când solicitantul a demonstrat că piesele și echipamentele sunt conforme cu specificațiile detaliate în materie de navigabilitate instituite pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale menționate la alineatul (1).

(c) O aeronavă este operată doar dacă posedă un certificat de navigabilitate valid. Certificatul se eliberează atunci când solicitantul demonstrează că aeronava este conformă cu proiectul de tip aprobat în certificatul său de tip și că documentele, inspecțiile și încercările relevante demonstrează că aeronava este în condiție de operare în siguranță. Acest certificat de navigabilitate rămâne valabil atât timp cât nu este suspendat, revocat sau anulat și atât timp cât aeronava este întreținută în conformitate cu cerințele esențiale privind continuitatea navigabilității, menționate la punctul 1d din anexa I, precum și cu măsurile adoptate în temeiul alineatului (5).

▼B

(d) Organizațiile responsabile pentru întreținerea produselor, a pieselor și a echipamentelor demonstrează că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de privilegiile de care dispun. În afara unor dispoziții contrare, aceste capacități și mijloace sunt recunoscute prin emiterea unei aprobări organizației. În cadrul aprobării se specifică privilegiile acordate organizației autorizate și domeniul de aplicare al respectivei aprobări.

(e) Organizațiile responsabile pentru proiectarea și fabricarea produselor, pieselor și echipamentelor demonstrează că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de privilegiile de care dispun. În afara unor dispoziții contrare, aceste capacități și mijloace sunt recunoscute prin emiterea unei aprobări organizației. În cadrul aprobării se specifică privilegiile acordate organizației autorizate și domeniul de aplicare al respectivei aprobări.

▼B

În plus:

(f) Personalului responsabil cu punerea în serviciu a unui produs, a unei piese sau a unui echipament după întreținere i se poate solicita să dețină un certificat adecvat (denumit în continuare „certificat de personal”).

(g) Capacitatea organizațiilor însărcinate cu instruirea personalului de întreținere de a-și asuma răspunderea legată de privilegiile de care dispun în privința eliberării certificatelor menționate la litera (f) poate fi recunoscută prin emiterea unei aprobări.

(3) Aeronavele menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (a) și produsele, piesele și echipamentele montate în cadrul acestora respectă dispozițiile alineatului (2) literele (a), (b) și (e) din prezentul articol.

(4) Prin derogare de la alineatele (1) și (2):

(a) se poate elibera un permis de zbor dacă se demonstrează că aeronava este în măsură să efectueze un zbor normal în condiții de siguranță deplină. Permisul de zbor se eliberează cu restricțiile corespunzătoare, în special pentru garantarea siguranței terților;

(b) se poate elibera un certificat de navigabilitate restrictiv unei aeronave căreia nu i s-a eliberat un certificat de tip în conformitate cu dispozițiile de la alineatul (2) litera (a). În acest caz, se demonstrează că aeronava se conformează specificațiilor de navigabilitate specifice, iar existența unor abateri de la cerințele esențiale prevăzute la alineatul (1) nu afectează siguranța utilizării aeronavei pentru scopul vizat. Aeronavele care sunt eligibile pentru a obține astfel de certificate restrictive, precum și restricțiile privind utilizarea acestora se definesc conform măsurilor prevăzute la alineatul (5);

(c) dacă numărul de aeronave de același tip care beneficiază de certificate de navigabilitate restrictive justifică acest lucru, se poate elibera un certificat de tip restrictiv și se poate stabili o bază de certificare de tip corespunzătoare.

(5) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale din acest articol, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 65 alineatul (4). Acele măsuri specifică în special următoarele:

(a) condițiile în care se stabilește și se notifică unui solicitant baza de certificare de tip aplicabilă unui produs;

(b) condițiile în care se stabilesc și se notifică unui solicitant specificațiile de navigabilitate detaliate aplicabile la piese și echipamente;

(c) condițiile în care se stabilesc și se aduc la cunoștința unui solicitant specificațiile de navigabilitate specifice aplicabile aeronavelor eligibile pentru a obține certificate de navigabilitate restrictive;

(d) condițiile de publicare și de difuzare a informațiilor obligatorii pentru a se asigura continuitatea navigabilității produselor;

▼B

(e) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a certificatelor de tip, a certificatelor de tip restrictive, de aprobare a modificărilor aduse certificatelor de tip, certificatelor individuale de navigabilitate, certificatelor de navigabilitate restrictive, permiselor de zbor și certificatelor pentru produse, piese sau echipamente, inclusiv:

(i) condițiile privind perioada de valabilitate a acestor certificate și condițiile de prelungire a valabilității acestor certificate, dacă au o perioadă de valabilitate limitată;

(ii) restricțiile aplicabile la eliberarea permiselor de zbor. Aceste restricții se referă mai ales la următoarele aspecte:

— scopul zborului;

— spațiul aerian utilizat pentru zbor;

— calificarea echipajului;

— transportul la bord al altor persoane în afara membrilor echipajului;

(iii) aeronavele eligibile pentru a obține certificate de navigabilitate restrictive și restricțiile asociate acestora;

(iv) programa minimă de instruire pentru calificarea pe tipuri de aeronave a personalului de certificare a întreținerii, pentru a asigura conformarea cu alineatul (2) litera (f);

(v) programa minimă de instruire pentru calificarea pe tipuri de aeronave a piloților și calificarea simulatoarelor asociate, pentru a asigura conformarea cu articolul 7;

(vi) lista master a echipamentului minim, după caz, și specificații suplimentare de navigabilitate pentru un anumit tip de operare pentru a asigura conformarea cu articolul 8;

(f) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a aprobărilor pentru organizații, solicitate în conformitate cu dispozițiile de la alineatul (2) literele (d), (e) și (g) și condițiile în care nu este necesară solicitarea unor astfel de aprobări;

(g) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a certificatelor de personal solicitate în conformitate cu alineatul (2) litera (f);

(h) responsabilitățile titularilor de certificate;

(i) modalitățile în care aeronavele menționate la alineatul (1), care nu sunt acoperite de dispozițiile de la alineatul (2) sau (4), urmează să demonstreze că îndeplinesc cerințele esențiale;

(j) modalitățile prin care aeronavele menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (c) urmează să demonstreze că îndeplinesc cerințele esențiale.

(6) Cu ocazia adoptării măsurilor menționate la alineatul (5), Comisia se asigură în mod deosebit că acestea:

(a) reflectă stadiul actual al tehnicii și cele mai bune practici în domeniul navigabilității;

(b) țin cont de experiența acumulată la nivel mondial în operarea aeronavelor, precum și de progresele tehnico-științifice;

(c) permit să se ia măsuri imediate în legătură cu cauzele constatate ale accidentelor și ale incidentelor grave;

▼B

(d) nu impun aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (c) cerințe care ar fi incompatibile cu obligațiile care revin statelor membre în cadrul Organizației Internaționale a Aviației Civile („OIAC”).

Articolul 6

Cerințe esențiale privind protecția mediului

▼M3

(1) Produsele, piesele și echipamentele se conformează cerințelor de protecția mediului prevăzute în amendamentul 10 la volumul I și în amendamentul 7 la volumul II din anexa 16 la Convenția de la Chicago, în vigoare la 17 noiembrie 2011, cu excepția apendicelor la anexa 16.

▼B

(2) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale din cadrul cerințelor menționate la alineatul (1) pentru a le alinia la modificările ulterioare ale Convenției de la Chicago și ale anexelor sale, care intră în vigoare după adoptarea prezentului regulament și care devin aplicabile în toate statele membre, în măsura în care aceste adaptări nu extind domeniul de aplicare a prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 65 alineatul (5).

(3) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale din cadrul cerințelor menționate la alineatul (1), prin completarea acestora, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 65 alineatul (5), utilizându-se la nevoie conținutul apendicelor menționate la alineatul (1).

Articolul 7

Piloții

(1) Piloții implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c), precum și simulatoarele de zbor, persoanele și organizațiile implicate în instruirea, testarea, verificarea și evaluarea medicală a piloților îndeplinesc „cerințele esențiale” relevante prevăzute în anexa III.

(2) Cu excepția perioadei de instruire, o persoană poate acționa în calitate de pilot doar dacă deține o licență și un certificat medical adecvate pentru operațiunea care trebuie efectuată.

Unei persoane i se acordă o licență numai atunci când demonstrează că respectă normele stabilite pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale privind cunoștințele teoretice, abilitățile practice și lingvistice și experiența, prevăzute în anexa III.

Unei persoane i se acordă un certificat medical doar atunci când aceasta respectă normele stabilite pentru a se asigura conformarea cu cerințele esențiale privind aptitudinea medicală, prevăzute în anexa III. Certificatul medical poate fi emis de examinatori de medicină aeronautică sau de centre de medicină aeronautică.

▼B

Fără a aduce atingere celui de-al treilea paragraf, în cazul licenței de pilot de agrement, un medic generalist, care are cunoștințe suficient de detaliate privind antecedentele medicale ale solicitantului, poate îndeplini funcția de examinator de medicină aeronautică, dacă legislația națională permite acest lucru, în conformitate cu normele de aplicare detaliate adoptate conform procedurii menționate la articolul 65 alineatul (3); aceste norme de aplicare asigură menținerea nivelului de siguranță.

Licența și certificatul medical precizează privilegiile acordate pilotului și domeniul de aplicare a licenței și a certificatului respectiv.

Cerințele din al doilea și al treilea paragraf pot fi îndeplinite prin acceptarea licențelor și a certificatelor medicale emise de sau în numele unei țări terțe pentru piloții implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (c).

(3) Capacitatea organizațiilor de instruire a piloților și a centrelor de medicină aeronautică de a-și îndeplini răspunderile legate de privilegiile de care dispun în privința eliberării licențelor și certificatelor medicale este recunoscută prin emiterea unei aprobări.

Aprobarea pentru organizațiile de instruire a piloților sau pentru centrele de medicină aeronautică se emite atunci când acestea respectă normele stabilite pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale relevante prevăzute în anexa III.

Aprobarea precizează privilegiile acordate organizației în cauză.

▼M2

(4) Se solicită un certificat pentru fiecare simulator de zbor utilizat pentru instruirea piloților. Certificatul este emis atunci când solicitantul a demonstrat că dispozitivul este conform cu normele stabilite pentru a se asigura respectarea cerințelor esențiale relevante prevăzute în anexa III.

▼B

(5) Persoanele responsabile cu instruirea piloților sau cu instruirea în cadrul unui simulator de zbor sau pentru evaluarea competenței piloților și examinatorii de medicină aeronautică trebuie să dețină un certificat adecvat. Acest certificat este emis atunci când se demonstrează că persoana în cauză respectă normele stabilite pentru a se asigura conformarea cu cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa III.

Certificatul precizează privilegiile acordate persoanei în cauză.

(6) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale acestui articol, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 65 alineatul (4). Acele măsuri specifică în special:

(a) diversele calificări pentru licențele de pilot și certificatele medicale adecvate pentru diversele tipuri de activități desfășurate;

(b) condițiile pentru emiterea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea licențelor, a calificărilor pentru licențe, a certificatelor medicale, a aprobărilor și certificatelor prevăzute în alineatele (2), (3), (4) și (5) și condițiile în care nu este necesară solicitarea acestor certificate și aprobări;

(c) privilegiile și responsabilitățile titularilor de licențe, calificările pentru licențe, certificatele medicale, aprobările și certificatele prevăzute la alineatele (2), (3), (4) și (5);

(d) condițiile pentru conversia licențelor naționale de pilot existente și a licențelor naționale ale mecanicilor naviganți în licențe de pilot, precum și condițiile pentru conversia certificatelor medicale naționale în certificate medicale general recunoscute;

▼B

(e) fără a aduce atingere dispozițiilor acordurilor bilaterale încheiate în conformitate cu articolul 12, condițiile pentru acceptarea licențelor din țări terțe;

(f) modalitatea prin care piloții aeronavelor prevăzute la litera (a) punctul (ii) și literele (d) și (f) din anexa II, atunci când sunt utilizate pentru transporturi aeriene comerciale, respectă cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa III.

(7) Cu ocazia adoptării normelor de aplicare menționate la alineatul (6), Comisia veghează ca acestea să reflecte stadiul actual al tehnicii, incluzând cele mai bune practici și progresele științifice și tehnice în domeniul instruirii piloților.

Aceste măsuri includ, de asemenea, dispozițiile pentru emiterea tuturor tipurilor de licențe de pilot și calificările prevăzute de Convenția de la Chicago, precum și a licențelor de pilot de agrement care acoperă activitățile necomerciale cu aeronave având o masă maximă certificată la decolare de cel mult 2 000 kg și care nu întrunesc criteriile prevăzute la articolul 3 litera (j).

Articolul 8

Operațiuni aeriene

▼M2

(1) Operarea aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) îndeplinește cerințele esențiale prevăzute în anexa IV și, dacă este cazul, în anexa Vb.

▼B

(2) Cu excepția unor dispoziții contrare prevăzute în normele de aplicare, operatorii implicați în operațiuni comerciale demonstrează capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de privilegiile de care dispun. Aceste capacități și mijloace se recunosc prin eliberarea unui certificat. Certificatul specifică privilegiile acordate operatorului și sfera operațiunilor.

(3) Cu excepția unor dispoziții contrarii prevăzute în normele de aplicare, operatorii implicați în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate demonstrează capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de operarea aeronavelor în cauză.

(4) Membrii echipajului de cabină implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) îndeplinesc cerințele esențiale prevăzute în anexa IV. Cei implicați în operațiuni comerciale dețin un atestat prevăzut inițial în anexa III secțiunea O litera (d) din OPS 1.1005 conform Regulamentului (CE) nr. 1899/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 decembrie 2006 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 ([1]); la libera alegere a statului membru, acest atestat poate fi emis de operatori autorizați sau de organizații de instruire autorizate.

(5) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale acestui articol, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 65 alineatul (4). Aceste măsuri specifică în special:

([1]) JO L 377, 27.12.2006, p. 1.

▼M2

(a) condițiile de operare ale unei aeronave, în conformitate cu cerințele esențiale prevăzute în anexa IV și, dacă este cazul, în anexa Vb;

▼B

(b) condițiile pentru emiterea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor prevăzute la alineatul (2) și condițiile în care un certificat este înlocuit printr-o declarație privind capacitatea și mijloacele prin care operatorul își poate asuma responsabilitățile legate de operarea aeronavei;

(c) privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate;

(d) condițiile și procedurile pentru emiterea declarațiilor operatorilor, conform alineatului (3) și pentru supravegherea acestora și condițiile în care o declarație este înlocuită printr-o demonstrare a capacității și a mijloacelor de asumare a responsabilităților legate de privilegiile operatorului recunoscute prin eliberarea unui certificat;

(e) condițiile pentru eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea atestatului membrilor echipajului de cabină, menționat la alineatul (4);

(f) condițiile în care operațiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță;

▼M2

(g) modalitatea prin care operarea aeronavelor prevăzute la litera (a) punctul (ii), literele (d) și (h) din anexa II, atunci când sunt utilizate pentru transporturi aeriene comerciale, respectă cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa IV și, dacă este cazul, în anexa Vb.

▼B

(6) Măsurile prevăzute la alineatul (5):

— reflectă stadiul actual al tehnicii și bunele practici în domeniul operațiunilor aeriene;

— definesc diversele tipuri de operațiuni și iau în considerare cerințele aferente și demonstrațiile de conformitate proporțional cu complexitatea operațiunilor și cu riscul respectiv;

— țin cont de experiența acumulată la nivel mondial în operarea aeronavelor, precum și de progresele tehnico-științifice;

— referitor la transporturile comerciale cu avionul și fără a aduce atingere liniuței anterioare, sunt elaborate inițial pe baza cerințelor tehnice și a procedurilor administrative comune prevăzute în anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91;

— se bazează pe o evaluare a riscului și sunt proporționale cu amploarea și domeniul operațiunii;

— permit să se ia măsuri imediate cu privire la cauzele dovedite ale accidentelor și incidentelor grave;

▼B

— nu impun aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (c) cerințe care ar fi incompatibile cu obligațiile ce le revin statelor membre în cadrul OIAC;

▼M2

— iau în considerare aspectele privind siguranța referitoare la ATM/ANS.

Articolul 8a

Aerodromuri

(1) Aerodromurile și echipamentele de aerodrom, precum și operarea aerodromurilor respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa Va și, dacă este cazul, în anexa Vb.

(2) Aerodromurile, echipamentele de aerodrom și operarea aerodromurilor respectă cerințele esențiale, conformitatea cu acestea stabilindu-se în conformitate cu următoarele dispoziții:

(a) se solicită un certificat pentru fiecare aerodrom. Certificatul și certificarea modificărilor aduse certificatului respectiv se eliberează atunci când solicitantul a demonstrat că aerodromul respectă baza certificării de aerodrom prevăzută la litera (b) și că aerodromul nu prezintă trăsături sau caracteristici care să îi afecteze siguranța în operare. Certificatul se referă la aerodrom, la operarea acestuia și la echipamentele de siguranță ale acestuia;

(b) baza certificării unui aerodrom constă în următoarele elemente:

(i) specificațiile de certificare aplicabile tipului de aerodromuri;

(ii) dispozițiile pentru care a fost acceptat un nivel echivalent de securitate; și

(iii) specificațiile tehnice detaliate necesare atunci când caracteristicile de proiectare ale unui anumit aerodrom sau experiența în operare fac ca oricare dispoziție prevăzută la punctul (i) să fie inadecvată sau necorespunzătoare pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale prevăzute în anexa Va;

(c) măsurile menționate la alineatul (5) pot defini o cerință de certificare în domeniul echipamentelor de aerodrom esențiale pentru siguranță. Certificatul pentru astfel de echipamente se eliberează atunci când solicitantul a demonstrat că echipamentele sunt conforme cu specificațiile detaliate definite pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la alineatul (1);

(d) organizațiile responsabile pentru operarea aerodromurilor demonstrează că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile asociate privilegiilor pe care le dețin. Aceste capacități și mijloace sunt recunoscute prin eliberarea certificatului menționat la litera (a). Ele pot fi recunoscute, de asemenea, prin eliberarea unui certificat separat, în cazul în care statul membru pe teritoriul căruia se află aerodromul decide acest lucru. În certificat se specifică privilegiile acordate organizației certificate și domeniul de aplicare al certificării, inclusiv lista aerodromurilor care fac obiectul operării;

(e) prin derogare de la litera (d), statele membre pot decide ca prestatorilor de servicii de gestionare a platformei să li se permită să declare că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile asociate serviciilor pe care le prestează.

▼M2

(3) Statele membre se asigură că sunt în vigoare dispoziții pentru a proteja aerodromurile împotriva activităților și evenimentelor din vecinătatea acestora, care pot provoca riscuri inacceptabile pentru aeronavele care folosesc aerodromul.

(4) Operatorii aerodromurilor monitorizează activitățile și evenimentele care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației în vecinătatea aerodromurilor și, în limita competențelor lor, adoptă măsurile de atenuare corespunzătoare.

(5) Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale cerințelor menționate în prezentul articol, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 65 alineatul (4).

Aceste măsuri precizează în special:

(a) condițiile în care se stabilește și se notifică unui solicitant baza de certificare a unui aerodrom;

(b) condițiile în care se stabilește și se notifică unui solicitant specificațiile detaliate ale echipamentelor de aerodrom;

(c) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a certificatelor pentru aerodromuri și a certificatelor pentru echipamentele de aerodrom, inclusiv restricțiile de operare privind proiectarea specifică a aerodromului;

(d) condițiile de operare ale unui aerodrom, în conformitate cu cerințele esențiale prevăzute în anexa Va și, dacă este cazul, în anexa Vb;

(e) condițiile pentru eliberarea, menținerea, modificarea, suspendarea sau revocarea certificatelor menționate la alineatul (2) litera (d);

(f) responsabilitățile titularilor de certificate;

(g) condițiile pentru acceptarea și conversia certificatelor pentru aerodromuri, eliberate de statele membre, inclusiv măsurile care sunt deja autorizate de statul membru în cauză în temeiul derogărilor notificate de la dispozițiile anexei 14 din Convenția de la Chicago, înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament;

(h) condițiile referitoare la decizia de a respinge derogările menționate la alineatul (4) litera (3b), inclusiv criteriile referitoare la aerodromurile comerciale, la notificarea aerodromurilor care beneficiază de derogări și la revizuirea derogărilor acordate;

(i) condițiile în care operațiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță;

(j) condițiile și procedurile privind declarațiile date de furnizorii de servicii menționați la alineatul (2) litera (e) și supravegherea acestora.

(6) Măsurile menționate la alineatul (5):

(a) reflectă stadiul actual al tehnicii și bunele practici în domeniul aerodromurilor și ia în considerare standardele și practicile recomandate aplicabile ale OACI;

(b) sunt proporționale cu dimensiunea, traficul, categoria și complexitatea aerodromului și cu natura și volumul de operațiuni care se desfășoară pe acesta;

▼M2

(c) ţin cont de experienţa acumulată la nivel mondial în operarea aerodromurilor, precum şi de progresele tehnico-ştiinţifice;

(d) permit o reacţie rapidă faţă de cauzele dovedite ale accidentelor şi incidentelor grave;

(e) asigură flexibilitatea necesară pentru o conformitate adaptată.

Articolul 8b

ATM/ANS

(1) Furnizarea de ATM/ANS este conformă cu cerinţele esenţiale prevăzute în anexa Vb şi, în măsura posibilului, în anexa Va.

(2) Furnizorii de ATM/ANS trebuie să fie titularii unui certificat. Certificatul se eliberează atunci când furnizorul a demonstrat că dispune de capacitatea şi mijloacele necesare pentru a-şi asuma responsabilităţile asociate privilegiilor furnizorului. Certificatul specifică privilegiile acordate operatorului şi domeniul serviciilor furnizate.

(3) Prin derogare de la alineatul (2), statele membre pot decide ca furnizorilor de servicii de informare cu privire la zbor să li se permită să declare că dispun de capacitatea şi mijloacele necesare pentru a-şi asuma responsabilităţile asociate serviciilor pe care le prestează.

(4) Măsurile prevăzute la alineatul (6) pot defini o cerinţă de certificare pentru organizaţiile implicate în proiectarea, fabricarea şi întreţinerea sistemelor şi componentelor ATM/ANS esenţiale pentru siguranţă. Certificatul pentru organizaţiile respective se eliberează atunci când acestea au demonstrat că dispun de capacitatea şi mijloacele necesare pentru a-şi asuma responsabilităţile asociate privilegiilor pe care le deţin. Certificatul precizează privilegiile acordate.

(5) Măsurile prevăzute la alineatul (6) pot defini o cerinţă de certificare sau, alternativ, de validare de către furnizorul de ATM/ANS pentru sistemele şi componentele ATM/ANS esenţiale pentru siguranţă. Certificatele pentru sistemele şi componentele respective se eliberează sau validarea se acordă atunci când solicitantul a demonstrat că sistemele şi componentele sunt conforme cu specificaţiile detaliate instituite pentru a garanta respectarea cerinţelor esenţiale menţionate la alineatul (1).

(6) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului articol se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare menţionată la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

Aceste măsuri precizează în special:

(a) condiţiile de furnizare de ATM/ANS în conformitate cu cerinţele esenţiale prevăzute în anexa Vb şi, dacă este cazul, în anexa Va;

(b) condiţiile în care se stabilesc şi se notifică unui solicitant specificaţiile detaliate care se aplică sistemelor şi componentelor ATM/ANS;

(c) condiţiile pentru eliberarea, menţinerea, modificarea, suspendarea sau revocarea certificatelor menţionate la alineatele (2) şi (4);

(d) responsabilităţile titularilor de certificate;

▼M2

(e) condițiile și procedurile privind declarațiile date de furnizorii de servicii menționați la alineatul (3) și supravegherea acestora;

(f) condițiile în care operațiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță.

(7) Măsurile menționate la alineatul (6):

(a) reflectă stadiul actual al tehnicii și bunele practici în domeniul ATM/ANS;

(b) sunt proporționale cu tipul și complexitatea serviciilor furnizate;

(c) țin cont de experiența acumulată la nivel mondial în operarea în domeniul ATM/ANS, precum și de progresele tehnico-științifice;

(d) sunt elaborate, în măsura posibilului, pe baza dispozițiilor relevante ale Regulamentului (CE) nr. 549/2004 și ale Regulamentului (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (Regulamentul privind prestarea de servicii) ([1]), Regulamentului (CE) nr. 551/2004 și Regulamentului (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (Regulamentul privind interoperabilitatea) ([2]) și asigură mecanisme de tranziție pentru a asigura continuitatea certificatelor deja acordate în temeiul acestor regulamente; includ inițial dispozițiile referitoare la siguranță cuprinse în regulamentele respective și, dacă este cazul, în eventualitatea unor viitoare modificări, țin seama de cele mai recente progrese tehnico-științifice;

(e) permit o reacție rapidă față de cauzele dovedite ale accidentelor și incidentelor grave.

Articolul 8c

Controlorii de trafic aerian

(1) Controlorii de trafic aerian, precum și persoanele și organizațiile implicate în instruirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a controlorilor de trafic aerian se conformează cerințelor esențiale prevăzute în anexa Vb.

(2) Controlorii de trafic aerian trebuie să dețină o licență și un certificat medical corespunzător serviciului furnizat.

(3) Licența menționată la alineatul (2) se eliberează numai atunci când solicitantul demonstrează că respectă normele stabilite în vederea asigurării conformității cu cerințele esențiale privind cunoștințele teoretice, competențele practice și lingvistice și experiența, astfel cum sunt prevăzute în anexa Vb.

(4) Certificatul medical menționat la alineatul (2) se eliberează numai atunci când controlorul de trafic aerian respectă normele stabilite pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale privind aptitudinea medicală, astfel cum sunt prevăzute în anexa Vb. Certificatul medical poate fi emis de examinatori aeromedicali sau de centre aeromedicale.

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 10.
([2]) JO L 96, 31.3.2004, p. 26.

▼M2

(5) Licența și certificatul medical precizează privilegiile acordate controlorului de trafic aerian și domeniul de aplicare al licenței și al certificatului medical respectiv.

(6) Capacitatea organismelor de instruire a controlorilor de trafic aerian, a examinatorilor de medicină aeronautică sau a centrelor de medicină aeronautică de a-și asuma responsabilitățile care sunt asociate privilegiilor pe care le dețin cu privire la eliberarea licențelor și a certificatelor medicale este recunoscută prin eliberarea unui certificat.

(7) Certificatul se eliberează organismelor de instruire, examinatorilor de medicină aeronautică și centrelor de medicină aeronautică pentru controlorii de trafic aerian care au demonstrat că respectă normele stabilite pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa Vb. Certificatul precizează privilegiile acordate.

(8) Persoanele responsabile de instruirea practică sau de evaluarea aptitudinilor controlorilor de trafic aerian sunt titularele unui certificat. Certificatul se eliberează atunci când persoana respectivă a demonstrat că respectă normele stabilite în vederea asigurării conformității cu cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa Vb. Certificatul precizează privilegiile acordate.

(9) Dispozitivele pentru instruirea de zbor sintetic respectă cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa Vb.

(10) Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului articol, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 65 alineatul (4).

Aceste măsuri precizează în special:

(a) diferitele calificări și mențiuni pentru licențele controlorilor de trafic aerian;

(b) condițiile pentru eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea licențelor, a calificărilor și mențiunilor pentru licențe, a certificatelor medicale, a acreditărilor și certificatelor, precum și condițiile în care nu este necesară solicitarea unor astfel de certificate și acreditări, instituindu-se în același timp mecanisme de tranziție pentru a asigura continuitatea acreditărilor și a certificatelor deja acordate;

(c) privilegiile și responsabilitățile titularilor de licențe, calificări și mențiuni, certificate medicale, acreditări și certificate;

(d) condițiile pentru acceptarea și pentru conversia licențelor controlorilor de trafic aerian, precum și condițiile pentru acceptarea și pentru conversia certificatelor medicale naționale în certificate medicale general recunoscute.

(11) Măsurile prevăzute la alineatul (10) reflectă stadiul actual al tehnicii, incluzând bunele practici și progresele științifice și tehnice în domeniul instruirii controlorilor de trafic aerian. Inițial, aceste măsuri se elaborează pe baza dispozițiilor Directivei 2006/23/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 aprilie 2006 privind licența comunitară de controlor de trafic aerian ([1]).

([1]) JO L 114, 27.4.2006, p. 22.

▼B

Articolul 9

Aeronave utilizate de un operator dintr-o țară terță în interiorul Comunității sau cu punct de destinație sau de plecare în Comunitate

▼M2

(1) Aeronavele menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (d), precum și echipajul și operațiunile acestora respectă standardele OACI. În lipsa acestor standarde, aeronavele și operațiunile aferente respectă cerințele prevăzute în anexele I, III și IV, precum și, dacă este cazul, pe cele prevăzute în anexa Vb, cu condiția ca cerințele respective să nu încalce drepturile țărilor terțe prevăzute de convențiile internaționale.

▼B

(2) Operatorii implicați în operațiuni comerciale care utilizează aeronavele prevăzute la alineatul (1) își demonstrează capacitatea și mijloacele pentru a se conforma cerințelor prevăzute la alineatul (1).

Această cerință, prevăzută în primul paragraf, poate fi îndeplinită prin acceptarea certificatelor emise de sau în numele unei țări terțe.

Aceste capacități și mijloace prevăzute în primul paragraf se recunosc prin eliberarea unei autorizații. Autorizația specifică privilegiile acordate operatorului și sfera operațiunilor.

(3) Operatorii implicați în operarea necomercială a aeronavelor complexe motorizate care utilizează aeronavele prevăzute la alineatul (1) pot fi obligați să declare că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de operarea aeronavelor.

(4) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale acestui articol, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 65 alineatul (4). Aceste măsuri specifică în special:

(a) metodele prin care aeronavele prevăzute la articolul 4 alineatul (1) litera (d) sau echipajele care nu dețin un certificat de navigabilitate sau o licență standard conforme cerințelor OIAC pot fi autorizate să opereze în interiorul Comunității sau având punctul de destinație sau de plecare în Comunitate;

(b) condițiile de operare a unei aeronave în conformitate cu dispozițiile alineatului (1);

(c) condițiile pentru emiterea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea autorizației de operator menționată la alineatul (2), ținând cont de certificatele emise de statul de înmatriculare sau de statul operatorului, fără a aduce atingere dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și normelor sale de aplicare;

(d) privilegiile și responsabilitățile titularilor de autorizații;

(e) condițiile și procedurile pentru emiterea declarațiilor operatorilor prevăzuți la alineatul (3) și pentru supravegherea acestora;

(f) condițiile în care operațiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță, în conformitate cu articolul 22 alineatul (1).

▼B

(5) Cu ocazia adoptării măsurilor menționate la alineatul (4), Comisia veghează în mod deosebit ca:

(a) practicile recomandate și documentele de îndrumare OIAC să fie utilizate, după caz;

(b) nicio cerință să nu depășească cerințele prevăzute pentru aeronavele menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (b) și pentru operatorii unor astfel de aeronave;

(c) măsurile emise în conformitate cu articolul 5 alineatul (5) și cu articolul 8 alineatul (5) să fie utilizate, după caz;

(d) procedura de obținere a autorizațiilor să fie simplă, proporțională, rentabilă financiar și eficientă în toate cazurile, permițând ca cerințele și demonstrațiile de conformitate să fie proporționale cu complexitatea operațiunilor și a riscului respectiv. Procedura ia în considerare în special:

(i) rezultatele Programului universal de evaluare a supravegherii siguranței OIAC;

(ii) informațiile obținute în urma inspecțiilor la platformă și a registrelor din cadrul Programului privind evaluarea siguranței aeronavelor străine (SAFA); și

(iii) alte informații recunoscute privind siguranța, referitoare la operatorul în cauză;

▼M2

(e) aspectele privind siguranța referitoare la ATM/ANS sunt luate în considerare.

▼B

Articolul 10

Supraveghere și execuție

▼M2

(1) Statele membre, Comisia și agenția cooperează pentru a asigura conformitatea cu prezentul regulament și cu normele sale de punere în aplicare.

▼B

(2) În vederea aplicării alineatului (1), statele membre, pe lângă supravegherea exercitată asupra certificatelor pe care le-au emis, desfășoară investigații, inclusiv inspecții la sol, și iau orice fel de măsuri, inclusiv reținerea la sol, pentru a pune capăt încălcării legii.

(3) În vederea aplicării alineatului (1), agenția desfășoară investigații în conformitate cu articolul 24 alineatul (2) și cu articolul 55.

(4) Pentru a facilita luarea de către autoritățile competente a unor măsuri corespunzătoare de aplicare, statele membre, Comisia și agenția fac schimb de informații privind încălcările identificate.

(5) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale acestui articol, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 65 alineatul (4). Aceste măsuri precizează în special:

(a) condițiile pentru culegerea, schimbul și diseminarea de informații;

(b) condițiile pentru realizarea inspecțiilor la platformă, inclusiv a inspecțiilor sistematice;

▼B

(c) condițiile pentru reținerea la sol a aeronavelor care nu îndeplinesc cerințele din prezentul regulament sau din normele sale de aplicare.

Articolul 11

Recunoașterea certificatelor

(1) Statele membre recunosc, fără alte cerințe sau evaluări tehnice, certificatele eliberate conform prezentului regulament. Atunci când recunoașterea inițială corespunde unui anume scop sau anumitor scopuri, orice recunoaștere ulterioară se referă doar la același scop sau aceleași scopuri.

(2) Din proprie inițiativă sau la solicitarea unui stat membru sau a agenției, Comisia poate iniția procedura menționată la articolul 65 alineatul (7) pentru a decide dacă un certificat eliberat în conformitate cu prezentul regulament respectă în mod efectiv dispozițiile acestuia din urmă și ale normelor sale de aplicare.

În cazul neconformării sau al conformării necorespunzătoare, Comisia solicită emitentului certificatului luarea de măsuri corective și de salvgardare corespunzătoare, cum ar fi limitarea sau suspendarea certificatului în cauză. De asemenea, dispozițiile alineatului (1) încetează să se aplice certificatului de la data notificării deciziei Comisiei către statele membre.

(3) În momentul în care dispune de suficiente dovezi că emitentul menționat la alineatul (2) a luat măsurile corective corespunzătoare pentru a remedia situația de nerespectare sau de respectare necorespunzătoare și că măsurile de salvgardare nu mai sunt necesare, Comisia decide că dispozițiile alineatului (1) se aplică din nou certificatului respectiv. Dispozițiile respective se aplică de la data notificării deciziei către statele membre.

▼M2

(4) Până la momentul în care măsurile prevăzute la articolul 5 alineatul (5), articolul 7 alineatul (6) și articolul 9 alineatul (4) devin aplicabile și până la expirarea tuturor perioadelor de tranziție prevăzute de măsurile respective și fără a aduce atingere articolului 69 alineatul (4), certificatele care nu pot fi eliberate în conformitate cu prezentul regulament se pot elibera în temeiul reglementărilor naționale aplicabile.

(5) Până la momentul în care măsurile prevăzute la articolul 8 alineatul (5) devin aplicabile și până la expirarea tuturor perioadelor de tranziție prevăzute de măsurile respective și fără a aduce atingere articolului 69 alineatul (4), certificatele care nu pot fi eliberate în conformitate cu prezentul regulament se pot elibera pe baza reglementărilor naționale aplicabile.

(5a) Până la momentul în care măsurile prevăzute la articolul 8a alineatul (5) și la articolul 8c alineatul (10) devin aplicabile și până la expirarea tuturor perioadelor de tranziție prevăzute de măsurile respective și fără a aduce atingere articolului 69 alineatul (4), certificatele care nu pot fi eliberate în conformitate cu prezentul regulament se pot elibera pe baza reglementărilor naționale aplicabile.

(5b) Până la momentul în care măsurile prevăzute la articolul 8b alineatul (6) devin aplicabile și până la expirarea tuturor perioadelor de tranziție prevăzute de măsurile respective și fără a aduce atingere articolului 69 alineatul (4), certificatele care nu pot fi eliberate în

▼M2

conformitate cu prezentul regulament se pot elibera pe baza reglementărilor naționale aplicabile sau, atunci când este cazul, pe baza cerințelor relevante ale Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 al Comisiei din 20 decembrie 2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană ([1]).

▼B

(6) Dispozițiile prezentului articol nu aduc atingere Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 sau normelor de aplicare ale acestuia.

Articolul 12

Acceptarea certificatelor eliberate de țări terțe

(1) Prin derogare de la dispozițiile prezentului regulament și de la normele de punere în aplicare a acestuia, agenția sau autoritățile aeronautice dintr-un stat membru pot elibera certificate în baza certificatelor eliberate de autoritățile aeronautice competente ale unei țări terțe, după cum se prevede în acordurile de recunoaștere încheiate între Comunitate și țara terță respectivă.

(2) (a) În absența unui acord încheiat de Comunitate, un stat membru sau agenția pot elibera certificate pe baza certificatelor eliberate de autoritățile competente ale unei țări terțe, în aplicarea unui acord încheiat de respectivul stat membru cu țara terță în cauză înainte de intrarea în vigoare a dispozițiilor corespunzătoare din prezentul regulament, care este adus la cunoștința Comisiei și a celorlalte state membre. De asemenea, agenția poate elibera certificate în numele oricărui stat membru, în conformitate cu un acord încheiat de unul dintre statele membre cu țara terță în cauză.

(b) În cazul în care Comisia consideră că:

— dispozițiile unui acord încheiat între un stat membru și o țară terță nu ar garanta un nivel de siguranță echivalent cu cel specificat în prezentul regulament și în normele sale de aplicare; și/sau

— un astfel de acord ar avea un caracter discriminatoriu între statele membre, fără ca aceasta să fie justificată din rațiuni imperioase de siguranță, sau dacă acordul nu se află în concordanță cu politica externă a Comunității față de o țară terță,

aceasta poate solicita statului membru în cauză, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 65 alineatul (2), să modifice acordul, să suspende aplicarea acestuia sau să-l denunțe, potrivit dispozițiilor articolului 307 din tratat.

(c) Statele membre iau măsurile necesare pentru a denunța astfel de acorduri într-un termen cât mai scurt de la intrarea în vigoare a unui acord între Comunitate și țara terță în cauză, pentru domeniile reglementate de acest din urmă acord.

Articolul 13

Entități calificate

Atunci când alocă o sarcină specifică de certificare unei entități calificate, agenția sau autoritatea aeronautică națională competentă se asigură că această entitate respectă criteriile prevăzute în anexa V.

▼M2

Entitățile calificate nu eliberează certificate.

([1]) JO L 335, 21.12.2005, p. 13.

▼B

Articolul 14

Măsuri derogatorii

(1) Dispozițiile din prezentul regulament și normele de punere în aplicare a acestuia nu împiedică un stat membru să reacționeze imediat la o problemă de siguranță care apare în legătură cu un produs, o persoană sau o organizație la care se aplică dispozițiile prezentului regulament.

Statul membru comunică fără întârziere agenției, Comisiei și celorlalte state membre măsurile luate și justificarea acestor măsuri.

(2) (a) Agenția evaluează dacă problema de siguranță poate fi abordată în limitele competențelor care îi sunt conferite, în conformitate cu articolul 18 litera (d). În acest caz, agenția ia deciziile corespunzătoare în termen de o lună de la data la care este notificată, în conformitate cu alineatul (1).

(b) În cazul în care stabilește că problema de siguranță nu poate fi abordată în conformitate cu litera (a), agenția emite o recomandare în conformitate cu articolul 18 litera (b), în termenul prevăzut la litera respectivă, privind atât o eventuală modificare a prezentului regulament sau a normelor sale de aplicare, cât și retragerea sau menținerea măsurilor notificate.

(3) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale acestui regulament, inclusiv prin completarea acestuia, referitoare la faptul dacă un nivel de siguranță necorespunzător sau o lacună din prezentul regulament sau din normele de aplicare justifică inițierea unei modificări și dacă măsurile adoptate în temeiul alineatului (1) pot fi menținute sau nu, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 65 alineatul (6). În acest caz măsurile intră sub incidența articolului 11 și sunt puse în aplicare de către toate statele membre conform necesităților. Statul membru în cauză revocă măsurile, în cazul în care consideră că acestea nu sunt justificate.

(4) Statele membre pot acorda derogări de la cerințele esențiale formulate în prezentul regulament și în normele sale de aplicare, în cazul unor circumstanțe operaționale sau necesități operaționale neprevăzute sau urgente cu o durată limitată, cu condiția ca aceste derogări să nu prejudicieze nivelul de siguranță. Derogările se aduc la cunoștința agenției, Comisiei și a celorlalte state membre atunci când dobândesc un caracter repetitiv sau se acordă pentru perioade mai mari de două luni.

(5) Agenția analizează dacă derogările notificate de către un stat membru sunt mai puțin restrictive decât dispozițiile comunitare în vigoare și emite, în termen de o lună de la data notificării, o recomandare, în conformitate cu articolul 18 litera (b), privind măsura în care aceste derogări respectă obiectivele generale de siguranță ale prezentului regulament sau orice altă normă din dreptul comunitar.

Dacă o derogare nu se conformează obiectivelor generale de siguranță ale prezentului regulament sau oricărei alte norme din dreptul comunitar, Comisia hotărăște respingerea derogării, în conformitate cu procedura menționată la articolul 65 alineatul (7). În acest caz, statul membru în cauză revocă derogarea.

▼B

(6) În cazul în care un nivel de protecție echivalent cu cel atins prin punerea în practică a normelor de aplicare a prezentului regulament poate fi realizat prin alte mijloace, statele membre pot acorda aprobări de derogare de la normele de aplicare în cauză, fără discriminări pe motive de naționalitate.

În astfel de cazuri, statul membru în cauză notifică agenția și Comisia cu privire la intenția sa de a acorda o astfel de aprobare și indică motivele care justifică necesitatea derogării de la norma în cauză, precum și condițiile prevăzute pentru asigurarea unui nivel echivalent de protecție.

(7) În conformitate cu articolul 18 litera (b), agenția emite, în termen de două luni de la data la care este notificată în conformitate cu alineatul (6), o recomandare prin care precizează dacă aprobarea propusă în temeiul alineatului (6) îndeplinește condițiile prevăzute la alineatul în cauză.

Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale acestui regulament, prin completarea acestuia, referitoare la faptul dacă aprobarea propusă poate fi acordată, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 65 alineatul (6) în termen de o lună de la primirea recomandării din partea agenției. În acest caz, Comisia notifică decizia sa statelor membre, care sunt îndreptățite să aplice respectiva măsură. Dispozițiile articolului 15 se aplică măsurii în cauză.

Articolul 15

Rețeaua de informare

(1) Comisia, agenția și autoritățile aeronautice naționale își comunică reciproc toate informațiile de care dispun în contextul aplicării prezentului regulament și a normelor sale de aplicare. Organismele împuternicite cu investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă sau cu analiza evenimentelor pot avea acces la aceste informații.

(2) Fără a aduce atingere dreptului de acces al publicului la documentele Comisiei, astfel cum este definit în Regulamentul (CE) nr. 1049/2001, Comisia adoptă, în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 65 alineatul (3), măsuri privind difuzarea către părțile interesate, din proprie inițiativă, a informațiilor cuprinse la alineatul (1) din prezentul articol. Măsurile, care pot avea caracter general sau individual, se bazează pe necesitatea:

(a) de a furniza persoanelor și organizațiilor informațiile de care au nevoie pentru a îmbunătăți siguranța aviației civile;

(b) de a limita difuzarea informațiilor la nivelul celor strict necesare pentru scopurile utilizatorilor acestora, pentru a se garanta un nivel corespunzător de confidențialitate pentru informațiile în cauză.

(3) Autoritățile aeronautice naționale, în conformitate cu legislațiile lor naționale, iau măsurile necesare pentru a asigura un nivel corespunzător de confidențialitate în legătură cu informațiile pe care le primesc în temeiul alineatului (1).

(4) În vederea informării publicului larg cu privire la nivelul general de siguranță, agenția publică un raport anual privind siguranța. De la intrarea în vigoare a măsurilor prevăzute la articolul 10 alineatul (5), raportul privind siguranța conține o analiză a tuturor informațiilor primite în conformitate cu articolul 10. Această analiză trebuie să fie simplă și ușor de înțeles și să indice dacă există riscuri sporite în ceea ce privește siguranța. În analiza respectivă, sursele de informare nu sunt dezvăluite.

▼B

Articolul 16

Protejarea surselor de informații

(1) În cazul în care informațiile prevăzute la articolul 15 alineatul (1) sunt furnizate voluntar agenției sau Comisiei de către o persoană fizică, sursa informațiilor în cauză nu este dezvăluită. În cazul în care informațiile sunt furnizate unei autorități naționale, sursa informațiilor în cauză este protejată în conformitate cu legislația națională.

(2) Fără a aduce atingere normelor aplicabile de drept penal, statele membre nu introduc acțiuni în justiție pentru încălcări ale legii săvârșite nepremeditat sau fără intenție despre care au cunoștință doar pentru că au fost raportate în conformitate cu prezentul regulament și cu normele sale de aplicare.

Prezenta dispoziție nu se aplică în cazurile de neglijență gravă.

(3) Fără a aduce atingere normelor aplicabile de drept penal, statele membre se asigură, în conformitate cu procedurile prevăzute în legislația și practicile lor naționale, că angajații care furnizează informații în temeiul prezentului regulament și al normelor sale de aplicare nu suferă nici un fel de prejudicii din partea angajatorului lor.

Prezenta dispoziție nu se aplică în cazurile de neglijență gravă.

(4) Prezentul articol se aplică fără a aduce atingere normelor naționale privind accesul la informații al autorităților judiciare.

CAPITOLUL III

AGENȚIA EUROPEANĂ DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

SECȚIUNEA 1

Sarcini

Articolul 17

Înființarea și funcțiile agenției

(1) În vederea aplicării prezentului regulament, se înființează Agenția Europeană de Siguranță a Aviației („agenția”).

(2) În vederea garantării funcționării și dezvoltării corespunzătoare a siguranței aviației civile, agenția:

(a) îndeplinește atribuțiile și formulează avizele necesare cu privire la toate aspectele prevăzute la articolul 1 alineatul (1);

(b) sprijină Comisia prin pregătirea măsurilor care urmează să fie luate în vederea aplicării prezentului regulament. Dacă acestea se referă la prevederi tehnice sau în mod deosebit la norme referitoare la construcție, proiectare sau la aspecte operaționale, Comisia nu poate să modifice conținutul acestora fără o coordonare prealabilă cu agenția. De asemenea, agenția oferă Comisiei sprijinul tehnic, științific și administrativ necesar pentru îndeplinirea atribuțiilor sale;

(c) ia măsurile necesare în limitele competențelor care îi sunt conferite de prezentul regulament sau de orice alt act comunitar;

(d) efectuează inspecțiile și investigațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale;

▼B

(e) în domeniul său de competență, îndeplinește, în numele statelor membre, funcțiile și atribuțiile ce le revin în temeiul convențiilor internaționale în vigoare, în special în temeiul Convenției de la Chicago.

Articolul 18

Măsuri adoptate de agenție

După caz, agenția:

(a) emite avize adresate Comisiei;

(b) emite recomandări adresate Comisiei în vederea aplicării articolului 14;

▼M2

(c) eliberează specificații de certificare și mijloace acceptabile de punere în conformitate, precum și orice alte documente îndrumătoare privind punerea în aplicare a prezentului regulament și a normelor sale de aplicare;

(d) ia decizii corespunzătoare privind aplicarea articolelor 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 54 și 55, inclusiv privind acordarea, deținătorilor de certificate pe care le-a eliberat, de derogări de la cerințele de fond stabilite în prezentul regulament și în normele sale de punere în aplicare, în cazul unor circumstanțe operaționale urgente sau necesități operaționale neprevăzute cu o durată limitată, cu condiția ca aceste derogări să nu prejudicieze nivelul de siguranță, să fie acordate pentru o perioadă de maximum două luni și să nu fie reînnoite;

▼B

(e) emite rapoarte ca urmare a inspecțiilor de standardizare efectuate în conformitate cu articolul 24 alineatul (1) și cu articolul 54.

Articolul 19

Avize, specificații de certificare și materiale de îndrumare

(1) Pentru a veni în ajutorul Comisiei la elaborarea propunerilor privind principiile fundamentale, aplicabilitatea și cerințele esențiale care urmează să fie înaintate Parlamentului European și Consiliului și la adoptarea normelor de aplicare, agenția elaborează o serie de propuneri de astfel de proiecte. Agenția înaintează aceste propuneri Comisiei sub forma unor avize.

(2) Conform articolului 52 și normelor de aplicare adoptate de Comisie, agenția elaborează:

▼M2

(a) specificații de certificare și mijloace acceptabile de punere în conformitate; și

▼B

(b) materiale de îndrumare,

pentru a fi utilizate în procesul de certificare.

Aceste documente reflectă stadiul actual al tehnicii și cele mai bune practici din domeniile vizate și se actualizează ținând seama de experiența acumulată la nivel mondial în operarea aeronavelor, precum și de progresele tehnico-științifice.

▼B

Articolul 20

Certificarea în materie de navigabilitate și de mediu

(1) În privința produselor, pieselor și echipamentelor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (a) și (b) și în conformitate cu specificațiile din Convenția de la Chicago sau din anexele sale, agenția îndeplinește, după caz, în numele statelor membre, funcțiile și sarcinile statului de proiectare, fabricație sau înmatriculare atunci când este vorba de aprobarea proiectului. În acest scop, agenția, în special:

(a) stabilește și notifică baza certificării de tip pentru fiecare produs pentru care se solicită un certificat de tip sau modificarea unui certificat de tip. Baza certificării de tip este constituită din codul de navigabilitate aplicabil, dispozițiile pentru care a fost acceptat un nivel echivalent de siguranță și specificațiile tehnice detaliate necesare atunci când parametrii proiectului ai unui anumit produs sau experiența în operare fac vreo dispoziție a codului de navigabilitate să fie necorespunzătoare sau inadecvată pentru a se asigura conformarea cu cerințele esențiale;

(b) stabilește și notifică specificațiile de navigabilitate specifice pentru fiecare produs pentru care se solicită un certificat de navigabilitate restrictiv;

(c) stabilește și notifică specificațiile de navigabilitate detaliate pentru fiecare piesă sau echipament pentru care se solicită un certificat;

(d) stabilește și notifică cerințele de mediu corespunzătoare pentru fiecare produs pentru care se solicită certificare de mediu, în conformitate cu articolul 6;

(e) efectuează, în mod direct sau prin intermediul autorităților aeronautice naționale sau a entităților calificate, inspecții privind certificarea produselor, a pieselor și a echipamentelor;

(f) eliberează certificatele de tip corespunzătoare sau modificările asociate acestora;

(g) eliberează certificate pentru piese și echipamente;

(h) eliberează certificatele de mediu corespunzătoare;

(i) modifică, suspendă sau revocă certificatul în cauză atunci când nu mai sunt îndeplinite condițiile în baza cărora au fost eliberate sau când persoana fizică sau juridică titulară a certificatului nu îndeplinește obligațiile care îi sunt impuse prin prezentul regulament sau prin normele de aplicare a acestuia;

(j) asigură funcțiile de continuitate a navigabilității pentru produsele, piesele și echipamentele care se află sub supravegherea sa, inclusiv reacția fără întârzieri nejustificate la problemele de siguranță, emiterea și difuzarea informațiilor obligatorii relevante;

(k) stabilește norme și proceduri de navigabilitate, în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) litera (a), în cazul aeronavelor pentru care urmează sa fie eliberat un permis de zbor;

(l) eliberează permise de zbor aeronavelor în vederea certificării sub controlul agenției, în acord cu statul membru în care este înmatriculată sau urmează să fie înmatriculată aeronava.

(2) În ceea ce privește organizațiile, agenția:

(a) efectuează în mod direct sau prin intermediul autorităților aeronautice naționale sau al entităților calificate, inspecții și audituri ale organizațiilor pe care le certifică;

▼B

(b) eliberează și reînnoiește certificatele:

(i) organizațiilor de proiectare; sau

(ii) organizațiilor de producție amplasate pe teritoriul statelor membre, dacă acest lucru a fost solicitat de statul membru în cauză; sau

(iii) organizațiilor de producție și întreținere amplasate în afara teritoriului statelor membre;

(c) modifică, suspendă sau revocă certificatul organizației atunci când nu mai sunt îndeplinite condițiile în baza cărora a fost eliberat sau când organizația respectivă nu îndeplinește obligațiile care îi sunt impuse prin prezentul regulament sau prin normele sale de aplicare.

Articolul 21

Certificarea piloților

(1) În ceea ce privește personalul și organizațiile menționate la articolul 7 alineatul (1), agenția:

(a) efectuează în mod direct sau prin intermediul autorităților aeronautice naționale sau al entităților calificate, inspecții și audituri ale organizațiilor pe care le certifică, și, după caz, ale personalului acestora;

(b) eliberează și reînnoiește certificatele organizațiilor de instruire a piloților, ale centrelor de medicină aeronautică amplasate în afara teritoriului statelor membre, și, după caz, ale personalului acestora;

(c) modifică, limitează, suspendă sau revocă certificatul corespunzător atunci când nu mai sunt îndeplinite condițiile în baza cărora a fost eliberat de către agenție sau când persoana fizică sau juridică titulară a certificatului nu îndeplinește obligațiile care îi sunt impuse prin prezentul regulament sau prin normele de aplicare a acestuia.

(2) În ceea ce privește simulatoarele de zbor menționate la articolul 7 alineatul (1), agenția:

(a) efectuează în mod direct sau prin intermediul autorităților aeronautice naționale sau al entităților calificate, inspecțiile tehnice ale dispozitivelor pe care le certifică;

(b) eliberează și reînnoiește certificatele:

(i) simulatoarelor de zbor utilizate de organizațiile de instruire certificate de către agenție;

(ii) simulatoarelor de zbor amplasate pe teritoriul statelor membre, dacă acest lucru a fost solicitat de statul membru în cauză; și

(iii) simulatoarelor de zbor amplasate în afara teritoriului statelor membre;

(c) modifică, suspendă sau revocă certificatele atunci când nu mai sunt îndeplinite condițiile în baza cărora au fost eliberate sau când persoana fizică sau juridică titulară a certificatului nu îndeplinește obligațiile care îi sunt impuse prin prezentul regulament sau prin normele de aplicare a acestuia.

▼B

Articolul 22

Certificarea operatorilor aerieni

(1) Agenția reacționează fără întârzieri nejustificate la problemele care afectează siguranța operațiunilor aeriene, stabilind măsuri corective și difuzând informațiile relevante, inclusiv statelor membre.

(2) În ceea ce privește limitarea timpului de zbor:

(a) agenția emite specificațiile de certificare aplicabile, pentru a garanta conformarea cu cerințele esențiale și, după caz, cu normele de aplicare conexe. Inițial, normele de aplicare includ toate dispozițiile de fond cuprinse în subpartea Q din anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91, luând în considerare ultimele progrese științifice și tehnice;

(b) un stat membru poate aproba regimuri individuale de specificare a timpului de zbor care se abat de la specificațiile de certificare menționate la litera (a). În acest caz, statul membru comunică în cel mai scurt timp agenției, Comisiei și celorlalte state membre că intenționează să aprobe un astfel de regim individual;

(c) în urma notificării, agenția analizează, în termen de o lună, regimul individual, în temeiul unei evaluări științifice și medicale. Ulterior, statul membru respectiv poate aproba regimul individual în forma notificată numai dacă agenția nu a discutat cu statul membru respectiv în ceea ce privește regimul și nu a propus modificarea acestuia. În cazul în care este de acord cu aceste schimbări, statul membru poate acorda aprobarea în consecință;

(d) în cazul unor circumstanțe sau necesități operaționale neprevăzute și urgente, cu o durată limitată și care nu sunt de natură repetitivă, se pot aplica provizoriu derogări de la specificațiile de certificare, până când agenția își dă avizul;

(e) în cazul în care un stat membru nu este de acord cu concluziile agenției privind un regim individual, acesta transmite dosarul Comisiei pentru ca aceasta să decidă dacă regimul individual respectiv este compatibil cu obiectivele generale de siguranță ale prezentului regulament, în conformitate cu procedura menționată la articolul 65 alineatul (3);

(f) regimurile individuale acceptate de agenție sau referitor la care Comisia a luat o decizie favorabilă, în conformitate cu litera (e), se publică.

▼M2

Articolul 22a

ATM/ANS

În ceea ce privește ATM/ANS menționate la articolul 4 alineatul (3), agenția:

(a) efectuează, în mod direct sau prin intermediul autorităților aeronautice naționale sau al entităților calificate, inspecții și audituri ale organizațiilor pe care le certifică;

(b) eliberează și reînnoiește certificatele organizațiilor cu sediul în afara teritoriului care intră sub incidența dispozițiilor tratatului, care răspund de furnizarea de servicii în spațiul aerian al teritoriului căruia i se aplică tratatul;

(c) eliberează și reînnoiește certificatele organizațiilor care furnizează servicii paneuropene;

▼M2

(d) modifică, suspendă sau revocă certificatul respectiv, atunci când nu mai sunt îndeplinite condițiile în baza cărora acesta a fost eliberat sau când titularul certificatului nu îndeplinește obligațiile care îi sunt impuse prin prezentul regulament sau prin normele de aplicare ale acestuia.

Articolul 22b

Certificările pentru controlorii de trafic aerian

În ceea ce privește persoanele și organizațiile menționate la articolul 8c alineatul (1), agenția:

(a) efectuează, în mod direct sau prin intermediul autorităților aeronautice naționale sau al entităților calificate, inspecții și audituri ale organizațiilor pe care le certifică și, după caz, ale personalului acestora;

(b) eliberează și reînnoiește certificatele organizațiilor de instruire a controlorilor de trafic aerian care au sediul în afara teritoriului statelor membre și, după caz, ale personalului acestora;

(c) modifică, suspendă sau revocă certificatul respectiv atunci când nu mai sunt îndeplinite condițiile în baza cărora a fost eliberat sau când persoana fizică sau juridică titulară a certificatului nu îndeplinește obligațiile care îi sunt impuse prin prezentul regulament sau prin normele sale de punere în aplicare.

▼B

Articolul 23

Operatorii din țări terțe

(1) În ceea ce privește operatorii de aeronave menționați la articolul 4 alineatul (1) litera (d) care sunt implicați în operațiuni comerciale, agenția:

(a) efectuează în mod direct sau prin intermediul autorităților aeronautice naționale sau al entităților calificate, inspecții și audituri;

(b) eliberează și reînnoiește autorizațiile menționate la articolul 9 alineatul (2), cu condiția ca niciun stat membru să nu îndeplinească funcțiile și sarcinile statului operatorului în privința operatorilor în cauză;

(c) modifică, limitează, suspendă sau revocă certificatul corespunzător atunci când nu mai sunt îndeplinite condițiile în baza cărora a fost eliberat de către agenție sau când organizația respectivă nu îndeplinește obligațiile care îi sunt impuse prin prezentul regulament sau prin normele sale de aplicare.

(2) În ceea ce privește operatorii de aeronave menționați la articolul 4 alineatul (1) litera (d) care nu sunt implicați în operațiuni comerciale, agenția:

(a) primește declarațiile menționate la articolul 9 alineatul (3); și

(b) supraveghează în mod direct sau prin intermediul autorităților aeronautice naționale sau al entităților calificate, operatorii de la care a primit declarații.

(3) În ceea ce privește aeronavele menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (d), agenția emite autorizații, în conformitate cu articolul 9 alineatul (4) litera (a).

▼B

Articolul 24

Monitorizarea aplicării normelor

(1) Agenția efectuează inspecții de standardizare în domeniile reglementate de articolul 1 alineatul (1), pentru a verifica modul în care autoritățile naționale competente aplică prezentul regulament și normele sale de aplicare, înaintând un raport Comisiei în acest sens.

(2) Agenția efectuează investigații privind acțiunile întreprinse în vederea monitorizării aplicării prezentului regulament și a normelor sale de aplicare.

(3) Agenția evaluează impactul punerii în aplicare a prezentului regulament și a normelor sale de aplicare, având în vedere obiectivele menționate la articolul 2.

(4) Agenția este consultată de către Comisie și formulează recomandări cu privire la aplicarea articolului 14.

(5) Metodele de lucru utilizate de agenție pentru îndeplinirea atribuțiilor menționate la alineatele (1), (3) și (4) fac obiectul unor cerințe ce urmează să fie adoptate în conformitate cu procedura menționată la articolul 65 alineatul (2), luând în considerare principiile enunțate la articolele 52 și 53.

Articolul 25

Amenzi și penalități de întârziere

(1) Fără a aduce atingere articolelor 20 și 55, la cererea agenției, Comisia poate:

(a) impune amenzi persoanelor și întreprinderilor cărora agenția le-a eliberat certificate în cazul în care, în mod intenționat sau din neglijență, acestea au încălcat dispozițiile prezentului regulament și normele sale de aplicare;

(b) impune penalități de întârziere persoanelor și întreprinderilor cărora agenția le-a eliberat certificate, calculate de la data stabilită în decizie, pentru a le obliga să respecte dispozițiile prezentului regulament și normele sale de aplicare.

(2) Amenzile și penalitățile de întârziere menționate la alineatul (1) au efect de descurajare și sunt direct proporționale atât cu gravitatea situației, cât și cu capacitatea economică a titularului de certificat respectiv, ținându-se seama, în special, de gradul de punere în pericol a siguranței. Valoarea amenzii nu depășește 4 % din venitul anual sau din cifra de afaceri a titularului de certificat. Valoarea penalităților de întârziere nu depășește 2,5 % din venitul zilnic mediu sau din cifra de afaceri zilnică medie a titularului de certificat.

(3) Comisia adoptă, în conformitate cu procedura menționată la articolul 65 alineatul (3), normele detaliate de aplicare a prezentului articol. În acest scop, Comisia specifică mai ales:

(a) criterii detaliate pentru stabilirea valorii amenzii sau a penalităților de întârziere; și

(b) procedurile referitoare la investigații, măsurile asociate și raportare, precum și normele de procedură pentru luarea deciziilor, inclusiv dispozițiile privind dreptul la apărare, accesul la dosare, reprezentarea juridică, confidențialitatea și prevederile temporale, cuantificarea și încasarea amenzilor și a penalităților de întârziere.

▼B

(4) Curtea de Justiție a Comunităților Europene are competență nelimitată cu privire la acțiunile introduse împotriva deciziilor prin care Comisia stabilește o amendă sau o penalitate de întârziere. Curtea poate anula, reduce sau mări amenda sau penalitățile aplicate.

(5) Deciziile luate în aplicarea alineatului (1) nu au caracter de drept penal.

Articolul 26

Cercetare

(1) Agenția poate desfășura și finanța activități de cercetare în măsura în care acestea sunt strict legate de îmbunătățirea activităților care țin de competența sa, fără a aduce atingere dreptului comunitar.

(2) Agenția își coordonează activitățile de cercetare și dezvoltare cu cele ale Comisiei și ale statelor membre pentru a asigura convergența politicilor și acțiunilor desfășurate.

(3) Rezultatele cercetărilor finanțate de agenție sunt publicate, doar dacă agenția nu le consideră confidențiale.

Articolul 27

Relații internaționale

(1) Agenția sprijină Comunitatea și statele membre în relațiile acestora cu țări terțe, în conformitate cu dreptul comunitar. Aceasta contribuie în special la armonizarea normelor și la recunoașterea reciprocă a aprobărilor care atestă aplicarea adecvată a normelor.

(2) Agenția poate coopera cu autoritățile aeronautice din țări terțe și cu organizațiile internaționale competente în domeniile reglementate prin prezentul regulament, în cadrul acordurilor de lucru încheiate între acestea, în conformitate cu dispozițiile relevante ale tratatului. Este necesară aprobarea prealabilă a acestor acorduri de către Comisie.

(3) Agenția sprijină statele membre în respectarea obligațiilor internaționale ale acestora, în special a celor care decurg din Convenția de la Chicago.

SECȚIUNEA II

Structura internă

Articolul 28

Statutul juridic, sediul, birourile locale

(1) Agenția este un organism comunitar. Aceasta are personalitate juridică.

(2) În fiecare stat membru, agenția dispune de cea mai extinsă capacitate juridică recunoscută persoanelor juridice în temeiul legislației interne. În mod concret, agenția poate dobândi sau înstrăina bunuri mobile și imobile și se poate constitui ca parte în acțiuni în justiție.

(3) Agenția își poate înființa birouri proprii în statele membre, cu consimțământul acestora.

(4) Agenția este reprezentată de un director executiv.

▼B

Articolul 29

Personalul

(1) La angajarea personalului agenției se aplică Statutul funcționarilor Comunităților Europene, Regimul aplicabil agenților și celorlalte categorii de angajați ai Comunităților Europene, precum și normele de aplicare ale statutului și ale condițiilor de angajare adoptate în comun de instituțiile Comunităților Europene, fără a aduce atingere aplicării articolului 39 din prezentul regulament membrilor comisiei de apel.

(2) Fără a aduce atingere articolului 42, agenția exercită asupra propriului personal competențele conferite autorității care efectuează numirile prin Statutul funcționarilor și prin condițiile de angajare a altor categorii de angajați.

(3) Personalul agenției este format dintr-un număr strict limitat de funcționari numiți sau detașați de Comisie sau de statele membre pentru a gestiona activitatea acesteia. Restul personalului se compune din alți angajați recrutați de agenție în funcție de cerințele impuse de îndeplinirea sarcinilor sale.

Articolul 30

Privilegii și imunități

Protocolul cu privire la privilegiile și imunitățile Comunităților Europene, anexat la tratatele de instituire a Comunității Economice Europene și a Comunității Europene a Energiei Atomice, se aplică agenției.

Articolul 31

Răspunderea

(1) Răspunderea contractuală a agenției intră sub incidența legii contractului în cauză.

(2) Curtea de Justiție a Comunităților Europene este competentă să se pronunțe în temeiul oricărei clauze de arbitraj cuprinse în contractele încheiate de agenție.

(3) În cazul răspunderii extracontractuale, în conformitate cu principiile generale comune sistemelor de drept ale statelor membre, agenția acordă despăgubiri pentru toate prejudiciile provocate de serviciile sau angajații săi în executarea îndatoririlor lor.

(4) Curtea de Justiție a Comunităților Europene este competentă în litigiile privind repararea oricăror prejudicii potrivit alineatului (3).

(5) Răspunderea individuală a angajaților față de agenție intră sub incidența dispozițiilor în materie cuprinse în Statutul funcționarilor sau în condițiile de angajare aplicabile acestora.

▼B

Articolul 32

Publicarea documentelor

(1) Fără a aduce atingere deciziilor luate în baza articolului 290 din tratat, următoarele documente se elaborează în toate limbile oficiale ale Comunității:

(a) raportul de siguranță menționat la articolul 15 alineatul (4);

(b) avizele înaintate Comisiei în conformitate cu articolul 19 alineatul (1);

(c) raportul general anual și programul de activitate menționate la articolul 33 alineatul (2) literele (b) și (c).

(2) Serviciile de traducere necesare funcționării agenției se asigură de Centrul de Traduceri pentru Organismele Uniunii Europene.

Articolul 33

Atribuțiile consiliului de administrație

(1) Agenția are un consiliu de administrație.

(2) Consiliul de administrație:

(a) numește directorul executiv și, la propunerea acestuia, directorii, în conformitate cu articolul 39;

(b) adoptă raportul anual general privind activitățile agenției și îl transmite, până la 15 iunie, Parlamentului European, Consiliului, Comisiei, Curții de Conturi și statelor membre; transmite în fiecare an Parlamentului European și Consiliului (denumite în continuare „autoritatea bugetară”), în numele agenției, orice informație relevantă privind rezultatul procedurilor de evaluare, mai ales informații cu privire la efectele sau consecințele modificărilor atribuțiilor agenției;

(c) până la data de ►M2 30 noiembrie ◄ și după obținerea avizului Comisiei, adoptă programul de activitate al agenției pentru anul următor și îl înaintează Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și statelor membre; programul de activitate se adoptă fără a aduce atingere procedurii bugetare anuale a Comunității și programului legislativ al Comunității în domenii care țin de siguranța aviației; avizul Comisiei se anexează la programul de lucru;

(d) adoptă, cu acordul Comisiei, orientări privind repartizarea atribuțiilor de certificare autorităților aeronautice naționale și entităților calificate;

(e) stabilește procedurile de luare a deciziilor de către directorul executiv, menționate la articolele 52 și 53;

(f) își exercită funcțiile cu privire la bugetul agenției, în conformitate cu dispozițiile articolelor 59, 60 și 63;

(g) numește membrii comisiei de apel în conformitate cu articolul 41;

(h) exercită autoritate disciplinară asupra directorului executiv, precum și, cu acordul acestuia, asupra directorilor;

(i) își dă avizul cu privire la măsurile privind taxele și onorariile menționate la articolul 64 alineatul (1);

▼B

(j) elaborează propriul regulament de ordine interioară;

(k) stabilește regimul lingvistic al agenției;

(l) completează, dacă este cazul, lista documentelor menționate la articolul 32 alineatul (1);

(m) stabilește structura organizatorică a agenției și adoptă politica de personal a acesteia.

(3) Consiliul de administrație poate consilia directorul executiv cu privire la toate aspectele aflate în legătură directă cu dezvoltarea strategică a siguranței aviației, inclusiv activitatea de cercetare, așa cum este definită la articolul 26.

(4) Consiliul de administrație înființează un organ consultativ format din părțile interesate cu care se consultă înainte de a lua decizii în domeniile menționate la alineatul (2) literele (c), (e), (f) și (i). Consiliul de administrație poate hotărî, de asemenea, consultarea acestui organ consultativ asupra altor probleme menționate la alineatele (2) și (3). Avizul organului consultativ nu are un caracter obligatoriu pentru consiliul de administrație.

(5) Consiliul de administrație poate înființa grupuri de lucru care să îl asiste în îndeplinirea funcțiilor, inclusiv în pregătirea deciziilor și în monitorizarea aplicării acestora.

Articolul 34

Componența consiliului de administrație

(1) Consiliul de administrație este format din câte un reprezentant al fiecărui stat membru și un reprezentant al Comisiei. Membrii sunt selectați în funcție de experiența recunoscută și de angajamentul în domeniul aviației civile, de capacitatea managerială și de competențe, pentru a contribui la îndeplinirea obiectivelor prevăzute în prezentul regulament. Comisia competentă a Parlamentului European primește informații complete în acest sens.

Fiecare stat membru numește câte un membru în consiliul de administrație, precum și câte un membru supleant, care îl înlocuiește pe membrul titular în absența acestuia. Comisia numește, de asemenea, un membru titular și un supleant. Durata mandatului este de cinci ani. Mandatul poate fi reînnoit.

(2) După caz, se stabilește și participarea unor reprezentanți ai unor țări terțe europene, precum și condițiile participării acestora, prin procedurile menționate la articolul 66.

(3) Organul consultativ menționat la articolul 33 alineatul (4) desemnează patru membri care urmează să participe în consiliul de administrație ca observatori. Aceștia reprezintă, în cea mai mare măsură posibilă, diferitele poziții exprimate în cadrul organului consultativ. Mandatul are o durată de treizeci de luni și poate fi reînnoit o singură dată.

Articolul 35

Președinția consiliului de administrație

(1) Consiliul de administrație alege un președinte și un vicepreședinte dintre membrii săi. Vicepreședintele îl înlocuiește pe președinte din oficiu atunci când acesta este împiedicat să-și exercite atribuțiile.

▼B

(2) Mandatul președintelui și al vicepreședintelui expiră în momentul în care aceștia încetează să mai fie membri ai consiliului de administrație. Sub rezerva prezentei dispoziții, durata mandatelor președintelui și vicepreședintelui este de trei ani. Mandatele acestora pot fi reînnoite o singură dată.

Articolul 36

Ședințe

(1) Ședințele consiliului de administrație se convoacă de către președinte.

(2) Directorul executiv al agenției participă la dezbateri.

(3) Consiliul de administrație se reunește în cel puțin două ședințe ordinare pe an. În plus, se poate reuni la inițiativa președintelui sau la solicitarea a cel puțin o treime din membri.

(4) Consiliul de administrație poate invita orice persoană ale cărei opinii prezintă interes să participe la ședințe în calitate de observator.

(5) Membrii consiliului de administrație pot fi asistați de consilieri sau experți, sub rezerva dispozițiilor regulamentului de ordine interioară.

(6) Secretariatul consiliului de administrație este asigurat de agenție.

Articolul 37

Procedura de vot

(1) Consiliul de administrație ia decizii cu o majoritate de două treimi din membrii săi, fără a aduce atingere articolului 39 alineatul (1). La solicitarea unui membru al consiliului de administrație, decizia menționată la articolul 33 alineatul (2) litera (k) se ia în unanimitate.

(2) Fiecare membru desemnat în conformitate cu articolul 34 alineatul (1) dispune de un singur vot. În absența unui membru, dreptul său de vot poate fi exercitat de membrul supleant. Observatorii și directorul executiv al agenției nu au drept de vot.

(3) Regulamentul de ordine interioară al consiliului de administrație stabilește în detaliu procedura de vot, îndeosebi condițiile în care un membru poate acționa în numele altui membru, precum și cerințele privind cvorumul, după caz.

Articolul 38

Atribuțiile și competențele directorului executiv

(1) Agenția este coordonată de directorul executiv, care dispune de o independență totală în executarea sarcinilor sale. Fără a aduce atingere competențelor Comisiei și, respectiv, ale consiliului de administrație, directorul executiv nu solicită și nu acceptă niciun fel de instrucțiuni de la vreun guvern sau orice alt organism.

(2) Parlamentul European sau Consiliul pot invita directorul executiv al agenției să raporteze cu privire la executarea sarcinilor sale.

▼B

(3) Directorul executiv are următoarele atribuții și competențe:

(a) aprobă măsurile adoptate de agenție, definite la articolul 18, în limitele stabilite de prezentul regulament, normele sale de aplicare și orice act cu putere de lege aplicabil;

(b) decide cu privire la inspecțiile și investigațiile prevăzute la articolele 54 și 55;

(c) repartizează atribuțiile de certificare autorităților aeronautice naționale sau entităților calificate în conformitate cu liniile directoare stabilite de consiliul de administrație;

(d) asigură toate funcțiile internaționale și acțiunile de cooperare tehnică cu țări terțe în conformitate cu articolul 27;

(e) întreprinde toate măsurile necesare, inclusiv adoptarea unor instrucțiuni administrative interne și publicarea înștiințărilor, pentru a asigura funcționarea agenției în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament;

(f) întocmește în fiecare an un proiect de raport general pe care îl înaintează consiliului de administrație;

(g) exercită, cu privire la personalul agenției, competențele prevăzute la articolul 29 alineatul (2);

(h) realizează estimări privind veniturile și cheltuielile agenției în conformitate cu articolul 59 și execută bugetul agenției în conformitate cu articolul 60;

(i) își deleagă competențele altor membri din personalul agenției, respectând normele care urmează să fie adoptate în conformitate cu procedura consultativă prevăzută la articolul 65 alineatul (2);

(j) cu aprobarea consiliului de administrație, ia decizii cu privire la înființarea birourilor locale în statele membre, în conformitate cu articolul 28 alineatul (3);

(k) elaborează și pune în aplicare programul anual de lucru;

(l) răspunde la solicitările de asistență ale Comisiei.

Articolul 39

Numirea de funcționari superiori

(1) Directorul executiv este numit pe baza meritelor proprii, precum și a competenței și experienței sale profesionale dovedite și relevante în domeniul aviației civile. Directorul executiv este numit sau eliberat din funcție de consiliul de administrație la propunerea Comisiei. Decizia în acest sens a consiliului de administrație se ia cu o majoritate de trei sferturi din membri. Înainte de numire, candidatului ales de consiliul de administrație i se poate cere să facă o declarație în fața comitetului sau comitetelor competente din cadrul Parlamentului European și să răspundă la întrebările membrilor comitetelor în cauză.

(2) Directorul executiv poate fi asistat de unul sau mai mulți directori. Dacă directorul executiv este absent sau bolnav, acesta este înlocuit de unul dintre directori.

(3) Directorii agenției sunt numiți pe baza competenței lor profesionale relevante pentru aviația civilă. Directorii sunt numiți sau eliberați din funcție de consiliul de administrație, la propunerea directorului executiv.

(4) Durata mandatelor directorului executiv și ale directorilor este de cinci ani. Mandatul directorilor poate fi reînnoit iar mandatul directorului executiv poate fi reînnoit o singură dată.

▼B

Articolul 40

Atribuțiile comisiilor de apel

(1) În cadrul agenției, se constituie una sau mai multe comisii de apel.

(2) Comisia sau comisiile de apel se pronunță cu privire la căile de atac formulate împotriva deciziilor menționate la articolul 44.

(3) Comisia sau comisiile de apel se reunesc ori de câte ori este necesar. Numărul comisiilor de apel și repartizarea sarcinilor de lucru între acestea sunt determinate de Comisie în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 65 alineatul (3).

Articolul 41

Componența comisiilor de apel

(1) O comisie de apel este compusă dintr-un președinte și doi membri.

(2) Președintele și ceilalți membri sunt reprezentați în caz de absență de membrii supleanți.

(3) Președintele, membrii, precum și supleanții acestora sunt desemnați de consiliul de administrație de pe o listă de candidați calificați adoptată de Comisie.

(4) În cazul în care comisia de apel consideră că natura cauzei impune acest lucru, ea poate alege cel mult alți doi membri de pe lista menționată la alineatul (3) pentru a participa la judecarea cauzei respective.

(5) Calificările necesare pentru membrii fiecărei comisii de apel, atribuțiile fiecărui membru în parte în etapa de elaborare a deciziilor și condițiile de vot sunt stabilite de către Comisie în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 65 alineatul (3).

Articolul 42

Membrii comisiilor de apel

(1) Mandatul membrilor comisiilor de apel, inclusiv al președinților și al membrilor supleanți, este de cinci ani. Acest mandat poate fi reînnoit.

(2) Membrii comisiilor de apel sunt independenți. Aceștia nu se supun niciunor instrucțiuni în luarea deciziilor lor.

(3) Membrii comisiilor de apel nu pot exercita nicio altă sarcină în cadrul agenției. Funcția membrilor comisiilor de apel poate fi exercitată și cu program redus.

(4) Membrii comisiilor de apel nu pot fi demiși din funcție sau retrași de pe lista cu candidați calificați pe durata mandatului lor, decât în cazul în care există motive temeinice care să justifice o astfel de măsură și Comisia, după obținerea avizului consiliului de administrație, ia o decizie în acest sens.

▼B

Articolul 43

Abținere și recuzare

(1) Membrii comisiilor de apel nu pot lua parte la judecarea apelurilor în legătură cu care au un interes personal, dacă au fost anterior reprezentanții uneia dintre părțile la procedură sau dacă au participat la luarea deciziei care face obiectul apelului.

(2) Dacă, pentru unul dintre motivele menționate la alineatul (1) sau pentru orice alt motiv, un membru al unei comisii de apel consideră că nu trebuie să participe la judecarea unui apel, acesta informează comisia de apel în mod corespunzător.

(3) Membrii comisiilor de apel pot fi recuzați de oricare dintre părțile implicate într-o procedură de apel pe baza oricăruia dintre motivele menționate la alineatul (1) sau dacă oricare dintre aceștia este suspectat de lipsă de imparțialitate. O recuzare nu se poate admite dacă, deși a luat cunoștință de un motiv de recuzare, partea implicată în procedura de apel a angajat o etapă procedurală. Recuzarea nu se poate baza în niciun caz pe naționalitatea membrilor.

(4) Comisiile de apel hotărăsc măsurile aplicabile în cazurile menționate la alineatele (2) și (3) fără participarea membrului în cauză. Pentru a se putea lua această decizie, respectivul membru este înlocuit în comisia de apel cu membrul său supleant.

Articolul 44

Decizii care pot face obiectul unei căi administrative de atac

▼M2

(1) Împotriva oricărei decizii luate de agenție în temeiul articolelor 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 sau 64 poate fi formulată o cale de atac.

▼B

(2) O cale de atac formulată în temeiul alineatului (1) nu are efect suspensiv. Cu toate acestea, atunci când consideră că împrejurările o permit, agenția poate dispune suspendarea aplicării deciziei contestate.

(3) O cale administrativă de atac împotriva unei decizii care nu pune capăt unei proceduri în ceea ce privește una dintre părți poate fi formulată numai în conexiune cu o cale de atac împotriva deciziei finale, cu excepția cazului în care decizia prevede o cale de atac individuală.

Articolul 45

Persoane îndreptățite la o cale administrativă de atac

Orice persoană fizică sau juridică poate formula o cale administrativă de atac împotriva unei decizii care îi este adresată sau împotriva unei decizii care, deși este o decizie adresată unei alte persoane, o privește în mod direct și personal. Părțile la procedură se pot constitui ca părți la procedura de atac.

▼B

Articolul 46

Termenul și forma

Calea de atac, precum și motivarea acesteia se depun în scris la agenție în termen de două luni de la data la care măsura este comunicată persoanei în cauză sau, în absența acesteia, de la data la care persoana ia cunoștință de măsura respectivă, după caz.

Articolul 47

Revizuire preliminară

(1) În cazul în care consideră calea administrativă de atac admisibilă și întemeiată, directorul executiv revine asupra hotărârii. Prezenta dispoziție nu se aplică în situația în care intimatul este opus altei părți în procedura de atac.

(2) Dacă decizia nu este revizuită în termen de o lună de la data primirii motivării căii de atac, agenția decide imediat dacă suspendă sau nu aplicarea deciziei în conformitate cu articolul 44 alineatul (2) teza a doua și înaintează acțiunea comisiei de apel.

Articolul 48

Examinarea căii administrative de atac

(1) În cazul în care calea de atac este admisibilă, comisia de apel verifică dacă aceasta este întemeiată.

(2) Comisia de apel acționează cu promptitudine atunci când examinează calea de atac în conformitate cu alineatul (1). Comisia invită părțile, ori de câte ori este necesar, să prezinte, în termenele stabilite, observațiile pe care le au cu privire la înștiințările făcute de comisia de apel sau comunicările altor părți din cadrul procedurii. Părțile din cadrul procedurii au dreptul de a face susțineri verbale.

Articolul 49

Decizii privind calea administrativă de atac

Comisia de apel poate fie să exercite toate atribuțiile care țin de competența agenției, fie să trimită cazul organului competent din cadrul agenției. Decizia comisiei de apel este obligatorie pentru acest organ competent.

Articolul 50

Acțiuni în fața Curții de Justiție

(1) Se pot intenta în fața Curții de Justiție a Comunităților Europene acțiuni în anulare împotriva actelor agenției care sunt obligatorii pentru terți, acțiuni în constatarea abținerii de a acționa sau acțiuni în despăgubire pentru daunele cauzate de agenție în cursul activităților sale.

▼M2

(2) Acțiunile în anulare împotriva deciziilor luate de agenție în temeiul articolelor 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 sau 64 pot fi intentate la Curtea de Justiție a Comunităților Europene doar după epuizarea tuturor căilor de atac în cadrul agenției.

▼B

(3) Agenția ia toate măsurile necesare pentru a aduce la îndeplinire hotărârea Curții de Justiție a Comunităților Europene.

Articolul 51

Cale directă de atac

Statele membre și instituțiile comunitare pot formula o cale directă de atac în fața Curții de Justiție a Comunităților Europene împotriva deciziilor agenției.

SECȚIUNEA III

Metode de lucru

Articolul 52

Proceduri pentru elaborarea unor avize, specificații de certificare și documente orientative

(1) ►M2 Imediat după intrarea în vigoare a prezentului regulament, consiliul de administrație elaborează proceduri transparente pentru eliberarea avizelor, a specificațiilor privind certificarea, a mijloacelor acceptabile de punere în conformitate și a documentelor orientative prevăzute la articolul 18 literele (a) și (c). ◄

Aceste proceduri:

(a) se bazează pe cunoștințele de specialitate de care dispun autoritățile aeronautice de reglementare din statele membre;

(b) când este necesar, fac apel la experți calificați din partea părților interesate;

(c) asigură publicarea documentelor de către agenție și consultarea largă a părților interesate, în conformitate cu un calendar și cu o procedură care include obligația agenției de a reacționa în scris cu privire la procesul de consultare.

▼M2

(2) În cazul în care, în conformitate cu articolul 19, agenția elaborează avize, specificații de certificare, mijloace acceptabile de punere în conformitate și documente orientative care trebuie să fie aplicate de statele membre, aceasta instituie o procedură pentru consultarea statelor membre. În acest scop, agenția poate crea un grup de lucru, iar fiecare stat membru are dreptul de a numi un expert în acest grup.

▼B

(3) Măsurile prevăzute la articolul 18 literele (a) și (c) și procedurile instituite în temeiul alineatului (1) din prezentul articol se publică într-o publicație oficială a agenției.

(4) Se instituie proceduri speciale privind aplicarea unor măsuri imediate de către agenție pentru a reacționa la o problemă de siguranță și pentru a informa părțile interesate despre măsurile pe care trebuie să le aplice.

Articolul 53

Proceduri pentru luarea deciziilor

(1) Consiliul de administrație instituie proceduri transparente pentru luarea deciziilor individuale, conform prevederilor articolului 18 litera (d).

▼B

Aceste proceduri:

(a) asigură audierea persoanei fizice sau juridice căreia i se adresează decizia, precum și a oricărei alte părți pe care decizia o privește în mod direct și personal;

(b) prevăd comunicarea deciziei către persoane fizice sau juridice implicată și publicarea acestei decizii;

(c) prevăd informarea persoanei fizice sau juridice căreia i se adresează o decizie, precum și a tuturor celorlalte părți la procedură, cu privire la căile de atac de care dispun în temeiul prezentului regulament;

(d) asigură motivarea corespunzătoare a deciziei.

(2) Consiliul de administrație instituie proceduri prin care se specifică condițiile în care sunt notificate deciziile, ținând seama și de procedura de apel.

(3) Se instituie proceduri speciale privind aplicarea unor măsuri imediate de către agenție pentru a reacționa la o problemă de siguranță și pentru a informa părțile interesate despre măsurile pe care trebuie să le aplice.

Articolul 54

Inspecții în statele membre

(1) Fără a aduce atingere competențelor executorii conferite Comisiei prin tratat, agenția oferă asistență Comisiei în monitorizarea aplicării prezentului regulament și a normelor sale de aplicare, prin efectuarea unor inspecții de standardizare la autoritățile competente din statele membre, în conformitate cu articolul 24 alineatul (1). Funcționarii mandatați în acest scop conform prezentului regulament, împreună cu cei detașați de autoritățile naționale care iau parte la aceste inspecții, sunt abilitați în conformitate cu dispozițiile legale ale statului membru în cauză:

(a) să examineze dosarele, datele, procedurile și orice alte documente relevante privind realizarea nivelurilor de siguranță aeriană în conformitate cu prezentul regulament;

(b) să facă copii după toate sau după o parte din aceste dosare, date, proceduri și alte documente;

(c) să solicite explicații verbale la fața locului;

(d) să aibă acces la toate clădirile, terenurile și mijloacele de transport necesare.

(2) Funcționarii agenției mandatați să efectueze astfel de inspecții menționate la alineatul (1) își exercită atribuțiile pe baza prezentării unei autorizații scrise în care se specifică obiectul și scopul inspecției, precum și data la care trebuie să înceapă. Cu suficient timp înainte de începerea inspecției, agenția informează statul membru vizat despre inspecția preconizată și identitatea funcționarilor mandatați.

(3) Statul membru vizat se supune acestor inspecții și garantează că organismele sau persoanele vizate se supun la rândul lor acestor inspecții.

(4) Atunci când o inspecție efectuată în conformitate cu prezentul articol presupune și inspectarea unei întreprinderi sau asociații de întreprinderi, se aplică dispozițiile articolului 55. În cazul în care o întreprindere se opune unei astfel de inspecții, statul membru vizat asigură asistența necesară funcționarilor mandatați ai agenției pentru ca aceștia să-și poată duce la bun sfârșit misiunea.

▼B

(5) Rapoartele întocmite în aplicarea prezentului articol se redactează în limba sau limbile oficiale ale statului membru unde a avut loc inspecția.

Articolul 55

Investigarea întreprinderilor

(1) ►M2 Agenția poate efectua în mod direct sau poate atribui autorităților aeronautice naționale sau entităților calificate sarcina de a realiza toate investigațiile necesare asupra întreprinderilor în conformitate cu articolele 7, 20, 21, 22, 22a, 22b, 23 și cu articolul 24 alineatul (2). ◄ Aceste investigații se vor efectua cu respectarea dispozițiilor legale în vigoare în statele membre în care se desfășoară. În acest scop, persoanele mandatate în temeiul prezentului regulament sunt abilitate:

(a) să examineze dosarele, datele, procedurile și orice alte documente relevante privind executarea atribuțiilor agenției;

(b) să facă copii după toate sau după o parte din aceste dosare, date, proceduri și alte documente;

(c) să solicite explicații verbale la fața locului;

(d) să aibă accesul necesar la clădirile, terenurile și mijloacele de transport ale întreprinderilor;

(e) să efectueze inspecții ale aeronavelor în cooperare cu statele membre.

(2) Persoanele mandatate pentru efectuarea acestor investigații menționate la alineatul (1) își pot exercita atribuțiile pe baza prezentării unei autorizații scrise în care se specifică obiectul și scopul investigației.

(3) Cu suficient timp înainte de începerea inspecției, agenția informează statul membru pe al cărui teritoriu urmează să se desfășoare investigația despre investigația preconizată și despre identitatea persoanelor mandatate. Funcționari ai statului membru în cauză oferă asistență persoanelor mandatate în îndeplinirea misiunii lor, la solicitarea agenției.

Articolul 56

Programul anual de lucru

Programul anual de lucru promovează îmbunătățirea permanentă a siguranței aviației în Europa și corespunde obiectivelor, misiunilor și sarcinilor agenției, astfel cum sunt definite în prezentul regulament. Acesta indică în mod clar ce misiuni și sarcini ale agenției au fost adăugate, modificate sau anulate comparativ cu anul precedent.

Prezentarea programului anual de lucru se bazează pe metodologia utilizată de către Comisie în cadrul gestiunii pe activități.

Articolul 57

Raportul general anual

Raportul general anual descrie modul în care agenția și-a realizat planul anual de lucru. Acesta indică în mod clar ce misiuni și sarcini ale agenției au fost adăugate, modificate sau anulate comparativ cu anul precedent.

▼B

Raportul prezintă activitățile realizate de agenție și evaluează rezultatele comparativ cu obiectivele și calendarul stabilite, riscurile asociate activităților realizate, utilizarea resurselor și operațiunile generale ale agenției.

Articolul 58

Transparența și comunicarea

(1) Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 se aplică documentelor deținute de agenție.

(2) Agenția poate desfășura o activitate de comunicare din proprie inițiativă în domeniile sale de competență. Agenția asigură în special, pe lângă publicarea menționată la articolul 52 alineatul (3), comunicarea rapidă către publicul larg și către toate părțile interesate a unor informații obiective, sigure și ușor de înțeles cu privire la propria activitate.

(3) Orice persoană fizică și juridică are dreptul de a se adresa în scris agenției într-una dintre limbile prevăzute la articolul 314 din tratat. Persoana respectivă are dreptul de a primi un răspuns în aceeași limbă.

(4) Informațiile colectate de agenție în conformitate cu prezentul regulament intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date ([1]).

SECȚIUNEA IV

Dispoziții financiare

Articolul 59

Bugetul

(1) Veniturile agenției se constituie din următoarele:

(a) o contribuție din partea Comunității;

(b) o contribuție din partea oricărei țări terțe europene cu care Comunitatea a încheiat acordurile prevăzute la articolul 66;

(c) taxele achitate de solicitanții și de titularii de certificate și aprobările eliberate de agenție;

(d) tarifele pentru publicații, activități de formare și orice alte servicii oferite de agenție; și

(e) orice contribuție financiară voluntară din partea statelor membre, a țărilor terțe sau a altor entități, cu condiția ca o astfel de contribuție să nu compromită independența și imparțialitatea agenției.

(2) Cheltuielile agenției cuprind cheltuieli de personal, de infrastructură, cheltuieli administrative și operaționale.

(3) Se asigură un echilibru între venituri și cheltuieli.

(4) Bugetul de reglementare, pe de o parte, și amenzile stabilite și încasate pentru activitățile de certificare, pe de altă parte, trebuie tratate separat în cadrul bugetului agenției.

([1]) JO L 8, 12.1.2001, p. 1.

▼B

(5) În fiecare an, consiliul de administrație, pe baza unui proiect de raport de estimare a veniturilor și cheltuielilor, întocmește un raport estimativ cu veniturile și cheltuielile agenției pentru exercițiul financiar următor.

(6) Consiliul de administrație transmite raportul estimativ menționat la alineatul (4) până la 31 martie cel mai târziu, împreună cu un proiect de organigramă și cu programul de activitate preliminar, Comisiei și statelor membre cu care Comunitatea a încheiat acorduri potrivit articolului 66.

(7) Raportul estimativ este înaintat de către Comisie autorității bugetare împreună cu proiectul preliminar al bugetului general al Uniunii Europene.

(8) Pe baza raportului estimativ, Comisia introduce în proiectul preliminar de buget general al Uniunii Europene estimările pe care le consideră necesare pentru schema de personal și valoarea subvențiilor care sunt alocate din bugetul general, pe care le înaintează autorității bugetare în conformitate cu articolul 272 din tratat.

(9) Autoritatea bugetară autorizează valoarea subvenției alocate agenției. Autoritatea bugetară adoptă organigrama agenției.

(10) Bugetul este stabilit de către consiliul de administrație. Acesta este definitiv după adoptarea bugetului general al Uniunii Europene. După caz, se modifică în consecință.

(11) Consiliul de administrație notifică, în cel mai scurt timp, autorității bugetare intenția sa de a realiza orice proiect care poate avea efecte financiare semnificative asupra finanțării bugetului, în special proiectele de natură imobiliară, precum închirierea sau achiziționarea de imobile. Consiliul de administrație informează Comisia cu privire la acest lucru.

În cazul în care o filială a autorității bugetare notifică intenția sa de a emite un aviz, aceasta îl transmite consiliului de administrație în termen de șase săptămâni de la data notificării proiectului.

Articolul 60

Execuția și controlul bugetar

(1) Directorul executiv execută bugetul agenției.

(2) După fiecare an financiar, până cel târziu la 1 martie, contabilul agenției transmite contabilului Comisiei situația financiară anuală provizorie, însoțită de un raport privind gestiunea bugetară și financiară pentru exercițiul financiar în cauză. Contabilul Comisiei centralizează situațiile financiare provizorii ale instituțiilor și ale organismelor descentralizate în conformitate cu articolul 128 din Regulamentul Consiliului (CE, Euratom) nr. 1605/2002 din 25 iunie 2002 privind Regulamentul financiar aplicabil bugetului general al Comunităților Europene [1].

[1] JO L 248, 16.9.2002, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1525/2007 (JO L 343, 27.12.2007, p. 9).

▼B

(3) După fiecare an financiar, până la 31 martie cel mai târziu, contabilul Comisiei transmite Curții de Conturi situația financiară provizorie a agenției, însoțită de un raport privind gestiunea bugetară și financiară pentru exercițiul financiar în cauză. Raportul privind gestiunea bugetară și financiară pentru anul financiar în cauză este înaintat de asemenea Parlamentului European și Consiliului.

(4) La primirea observațiilor formulate de Curtea de Conturi cu privire la situația financiară provizorie a agenției, în temeiul articolului 129 din Regulamentul (CE, Euratom) nr. 1605/2002, directorul executiv stabilește situația financiară anuală finală a agenției pe răspundere proprie și o transmite consiliului de administrație în vederea obținerii unui aviz.

(5) Consiliul de administrație emite un aviz cu privire la situația financiară finală a agenției.

(6) După fiecare an financiar, până la 1 iulie cel mai târziu, directorul executiv transmite Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și Curții de Conturi situația financiară finală și avizul consiliului de administrație.

(7) Situația financiară anuală finală este publicată.

(8) Directorul executiv trimite Curții de Conturi, până cel târziu la 30 septembrie, un răspuns la observațiile acesteia. El trimite de asemenea acest răspuns consiliului de administrație.

(9) Directorul executiv prezintă Parlamentului European, la cererea acestuia, orice informație necesară pentru aplicarea în bune condiții a procedurii de descărcare de gestiune pentru exercițiul financiar în cauză, conform dispozițiilor articolului 146 alineatul (3) din Regulamentul (CE, Euratom) nr. 1605/2002.

(10) Parlamentul European, la recomandarea Consiliului, care hotărăște cu majoritate calificată, acordă directorului executiv, până la data de 30 aprilie a anului N + 2, descărcarea de gestiune pentru execuția bugetară pe anul N.

Articolul 61

Combaterea fraudei

(1) În lupta împotriva fraudei, corupției și a altor activități ilegale se aplică fără restricție dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1073/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 1999 privind anchetele efectuate de Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) ([1]).

(2) Agenția aderă la Acordul interinstituțional din 25 mai 1999 dintre Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene și Comisia Comunităților Europene privind anchetele interne efectuate de Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) ([2]) și stabilește fără întârziere dispozițiile corespunzătoare aplicabile întregului său personal.

(3) Deciziile de finanțare și acordurile și instrumentele de aplicare care decurg din acestea prevăd în mod expres că atât Curtea de Conturi, cât și OLAF pot efectua la nevoie controale la fața locului la beneficiarii de fonduri din partea agenției, precum și la agenții care răspund de atribuirea fondurilor respective.

([1]) JO L 136, 31.5.1999, p. 1.
([2]) JO L 136, 31.5.1999, p. 15.

▼B

Articolul 62

Evaluarea

(1) La trei ani de la data la care agenția începe să-și exercite atribuțiile și ulterior la intervale de cinci ani, consiliul de administrație solicită executarea unei evaluări externe independente privind aplicarea prezentului regulament.

(2) Evaluarea se referă la analizarea modului în care agenția își îndeplinește atribuțiile. De asemenea, se evaluează impactul pe care prezentul regulament, agenția și modalitățile sale de lucru îl au cu privire la instituirea unui nivel ridicat de siguranță în aviația civilă. Evaluarea ține seama de punctele de vedere ale factorilor interesați, atât la nivel european, cât și național.

(3) Consiliul de administrație primește constatările acestei evaluări și formulează recomandări cu privire la eventualele modificări la nivel de regulament, agenție și metodele sale de lucru pe care le înaintează Comisiei, care le poate transmite mai departe, însoțite de propriul aviz și de propunerile corespunzătoare, Parlamentului European și Consiliului. După caz, se anexează și un plan de acțiune însoțit de un calendar. Atât constatările evaluării cât și recomandările se fac publice.

Articolul 63

Dispoziții financiare

Consiliul de administrație adoptă normele financiare care se aplică agenției, după consultarea Comisiei. Acestea nu se pot îndepărta de dispozițiile Regulamentului (CE, Euratom) nr. 2343/2002 al Comisiei din 19 noiembrie 2002 privind regulamentul financiar cadru pentru organismele menționate la articolul 185 din Regulamentul (CE, Euratom) nr. 1605/2002 al Consiliului privind Regulamentul financiar aplicabil bugetului general al Comunităților Europene [1], cu excepția cazului în care activitatea agenției impune acest lucru în mod special și cu acordul prealabil al Comisiei.

Articolul 64

Reglementarea taxelor și tarifelor

(1) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale acestui regulament, prin completarea acestuia, cu privire la taxe și tarife, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 65 alineatul (4).

(2) Comisia consultă consiliul de administrație cu privire la măsurile propuse menționate la alineatul (1).

(3) Măsurile prevăzute la alineatul (1) indică în mod concret prestațiile pentru care se datorează taxe și tarifele în sensul articolului 59 alineatul (1) literele (c) și (d), precum și cuantumul și modalitatea de achitare a acestora.

(4) Se percep taxe și tarife pentru:

(a) eliberarea și prelungirea valabilității certificatelor, precum și pentru funcțiile de supraveghere continuă aferente;

(b) furnizarea serviciilor; acestea reflectă costul real al fiecărei prestații;

[1] JO L 357, 31.12.2002, p. 72.

▼B

(c) prelucrarea apelurilor.

Toate taxele și tarifele se exprimă și se achită în monedă euro.

(5) Cuantumul taxelor și tarifelor se stabilește la un nivel care să asigure un venit în principiu suficient pentru a acoperi în totalitate costul serviciilor furnizate. Aceste taxe și tarife, printre care și cele colectate în 2007, constituie venituri alocate agenției.

CAPITOLUL IV

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 65

Comitetul

(1) Comisia este asistată de un comitet.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE și se au în vedere dispozițiile articolului 8 din aceasta.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE și se au în vedere dispozițiile articolului 8 din aceasta.

Perioada menționată la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la o lună.

(4) Atunci când se face referire la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE și se au în vedere dispozițiile articolului 8 din aceasta.

(5) Atunci când se face referire la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și alineatul (5) litera (b) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE și se au în vedere dispozițiile articolului 8 din aceasta.

Termenele prevăzute la articolul 5a alineatul (3) litera (c) și alineatul (4) literele (b) și (e) din Decizia 1999/468/CE se stabilesc la douăzeci de zile.

(6) Atunci când se face referire la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1), (2), (4), alineatul 5 litera (b) și alineatul (6) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE și se au în vedere dispozițiile articolului 8 din aceasta.

(7) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 6 din Decizia 1999/468/CE.

Înainte de a lua o decizie, Comisia se consultă cu comitetul prevăzut la alineatul (1) din prezentul articol.

Perioada prevăzută la articolul 6 litera (b) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

În cazul în care o decizie a Comisiei este prezentată Consiliului de un stat membru, Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, poate lua o decizie diferită în termen de trei luni.

▼M2

Articolul 65a

Modificări

În conformitate cu dispozițiile tratatului, Comisia propune modificări la Regulamentele (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004, în vederea respectării cerințelor prezentului regulament.

▼B

Articolul 66

Participarea țărilor terțe europene

Agenția este deschisă participării țărilor terțe europene care sunt părți contractante la Convenția de la Chicago și care au încheiat acorduri cu Comunitatea Europeană în temeiul cărora au adoptat și aplică dreptul comunitar în domeniul reglementat de prezentul regulament și de normele sale de aplicare.

În temeiul dispozițiilor corespunzătoare ale acestor acorduri, se elaborează proceduri în care se precizează, printre altele, natura, dimensiunea și normele detaliate ale participării acestor țări la activitatea agenției, inclusiv dispozițiile legate de contribuțiile financiare și de personal.

Articolul 67

Demararea activității agenției

(1) Agenția îndeplinește atribuțiile de certificare care îi revin în temeiul articolului 20 începând cu 28 septembrie 2003. Până la acea dată, statele membre continuă să aplice legislația și regulamentele în vigoare.

(2) În cadrul unei perioade suplimentare de tranziție de 42 de luni de la data prevăzută la alineatul (1), statele membre pot continua să elibereze certificate și aprobări prin derogare de la articolele 5, 6, 12 și 20 în condițiile precizate de Comisie în măsurile adoptate pentru punerea lor în aplicare. Dacă în aceste condiții statele membre eliberează certificate în baza certificatelor eliberate de țări terțe, măsurile adoptate de Comisie acordă atenția cuvenită principiilor formulate la articolul 12 alineatul (2) literele (b) și (c).

Articolul 68

Sancțiuni

Statele membre stabilesc sancțiuni pentru încălcarea dispozițiilor prezentului regulament și ale normelor sale de aplicare. Sancțiunile sunt eficace, proporționale și descurajante.

Articolul 69

Abrogări

(1) Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 se abrogă fără a aduce atingere dispozițiilor celui de-al doilea paragraf.

Trimiterile la regulamentul abrogat sunt considerate ca trimiteri la prezentul regulament și se interpretează în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa VI.

(2) Directiva 91/670/CEE a Consiliului se abrogă de la data intrării în vigoare a măsurilor prevăzute la articolul 7 alineatul (6).

(3) Anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 se elimină de la data intrării în vigoare a măsurilor prevăzute la articolul 8 alineatul (5).

▼B

(4) Dispozițiile articolului 11 se aplică produselor, pieselor, echipamentelor, organizațiilor și persoanelor care au fost certificate sau a căror certificare a fost recunoscută în conformitate cu dispozițiile actelor la care se face referire la alineatele (1), (2) și (3) din acest articol.

(5) Directiva 2004/36/CE se abrogă de la data intrării în vigoare a măsurilor prevăzute la articolul 10 alineatul (5) din prezentul regulament și fără a aduce atingere normelor de aplicare prevăzute la articolul 8 alineatul (2) din respectiva directivă.

Articolul 70

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolele 5, 6, 7, 8, 9 și 10 se aplică de la datele prevăzute în normele lor de aplicare, dar nu mai târziu de 8 aprilie 2012.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

▼B

ANEXA I

Cerințele esențiale de navigabilitate menționate la articolul 5

1. *Integritatea produsului: integritatea produsului trebuie să fie asigurată pentru toate condițiile de zbor anticipate pe durata operațională a aeronavei. Conformarea cu toate cerințele trebuie să fie demonstrată prin evaluări sau analize susținute, după caz, de teste.*

1.a. Structuri și materiale: integritatea structurii trebuie să fie asigurată în interiorul anvelopei operaționale a aeronavei și suficient în exteriorul acesteia, inclusiv în sistemul său de propulsie, și trebuie să fie menținută pe toată durata operațională a aeronavei.

1.a.1. Toate piesele aeronavei, a căror cedare ar putea reduce integritatea structurală, trebuie să îndeplinească următoarele condiții, fără deformări sau cedări periculoase. Acestea cuprind toate elementele de masă semnificativă și mijloacele lor de siguranțare.

1.a.1.a. Trebuie avute în vedere toate combinațiile de sarcini ce pot surveni în interiorul și suficient dincolo de domeniul maselor, centrul de greutate, anvelopa operațională și durata operațională a aeronavei. Aceasta include sarcinile datorate rafalelor, manevrelor, presurizării, suprafețelor mobile, sistemelor de comandă și de propulsie, atât în zbor, cât și la sol.

1.a.1.b. Se iau în considerare și sarcinile și cedările posibile provocate de aterizările sau amerizările de urgență.

1.a.1.c. Efectele dinamice trebuie să fie acoperite de răspunsul structural la aceste sarcini.

1.a.2. Aeronava trebuie să fie scutită de orice instabilitate aeroelastică sau vibrații excesive.

1.a.3. Procesele de fabricație și materialele utilizate la construirea unei aeronave trebuie să conducă la proprietăți structurale cunoscute și reproductibile. Orice modificare în performanțele unui material legate de mediul operațional trebuie justificată.

1.a.4. Efectele încărcării ciclice, degradarea mediului, daunele accidentale sau care au o sursă discretă nu trebuie să reducă integritatea structurală sub un nivel acceptabil de rezistență reziduală. Se difuzează toate instrucțiunile necesare pentru asigurarea continuității navigabilității în acest sens.

1.b. Propulsia: integritatea sistemului de propulsie (și anume motorul și, după caz, elicea) trebuie să fie demonstrată în interiorul anvelopei operaționale a sistemului de propulsie și suficient în exteriorul acesteia și trebuie menținută pe toată durata operațională a sistemului de propulsie.

1.b.1. Sistemul de propulsie trebuie să producă, în limitele declarate, tracțiunea sau puterea solicitată în toate condițiile de zbor, luându-se în considerare efectele și condițiile de mediu.

1.b.2. Procesul de fabricație și materialele utilizate la construirea sistemului de propulsie trebuie să conducă la un comportament structural cunoscut și reproductibil. Orice modificare în performanțele unui material legate de mediul operațional trebuie justificată.

1.b.3. Efectele încărcării ciclice, degradarea de mediu și operațională, precum și posibilele cedări ulterioare ale unor piese nu trebuie să reducă integritatea sistemului de propulsie sub nivelele acceptabile. Se difuzează toate instrucțiunile necesare pentru asigurarea continuității navigabilității în acest sens.

▼B

1.b.4. Se difuzează toate instrucțiunile, informațiile și cerințele necesare pentru ca interfața dintre sistemul de propulsie și aeronavă să fie sigură și corectă.

1.c. Sisteme și echipamente

1.c.1. Aeronava nu trebuie să prezinte caracteristici sau detalii de concepție pe care experiența le-a demonstrat a fi periculoase.

1.c.2. Aeronava, inclusiv sistemele, echipamentele și dispozitivele cerute pentru certificarea de tip sau de normele de operare, trebuie să funcționeze în orice condiții de operare previzibile așa cum a fost prevăzut în configurația operațională a aeronavei și dincolo de aceasta, acordându-se atenția cuvenită mediului operațional al sistemului, echipamentului sau dispozitivului. Alte sisteme, echipamente sau dispozitive, care nu sunt cerute de certificarea de tip sau de normele de operare, fie că funcționează în mod corespunzător, fie nu, nu trebuie să diminueze siguranța și să compromită funcționarea corespunzătoare a oricărui alt sistem, echipament sau dispozitiv. Sistemele, echipamentele și dispozitivele trebuie să fie operabile fără ca acest lucru să necesite o îndemânare sau o forță excepționale.

1.c.3. Sistemele, echipamentele și dispozitivele asociate ale aeronavei, analizate atât separat, cât și în relație între ele, trebuie să fie proiectate în așa fel încât să nu se ajungă la o situație dezastruoasă de cedare din cauza unei singure cedări, nedemonstrată ca fiind extrem de improbabilă, și trebuie să existe o relație inversă între probabilitatea unei situații de cedare și gravitatea efectului său asupra aeronavei și a ocupanților acesteia. Referitor la criteriul de cedare unică de mai sus, se admite că trebuie să se țină cont de mărimea și de configurația globală a aeronavei și că astfel se previne aplicarea acestui criteriu de cedare unică la anumite piese și sisteme ale elicopterelor și avioanelor mici.

1.c.4. Informațiile necesare pentru efectuarea în siguranță a zborului și informațiile referitoare la condițiile de nesiguranță trebuie să fie puse la dispoziția echipajului sau, după caz, a personalului de întreținere, într-un mod clar, coerent și lipsit de ambiguitate. Sistemele, echipamentele și comenzile, inclusiv semnalizările și anunțurile, trebuie să fie proiectate și amplasate în așa fel încât să reducă la minimum erorile care pot contribui la crearea de riscuri.

1.c.5. Trebuie luate măsuri de precauție din faza de proiectare pentru a diminua riscurile care ar putea rezulta pentru aeronavă și ocupanții acesteia, din cauza unor amenințări rezonabil previzibile, atât în interiorul, cât și în exteriorul aeronavei, inclusiv protecția împotriva riscului unei cedări semnificative sau al unei ruperi a vreunui dispozitiv al aeronavei.

1.d. Continuitatea navigabilității

1.d.1. Trebuie elaborate instrucțiuni referitoare la continuitatea navigabilității care să asigure că standardul de navigabilitate al certificării de tip este menținut pe toată durata operațională a aeronavei.

1.d.2. Trebuie prevăzute mijloacele care să permită inspecția, reglarea, lubrifierea, scoaterea sau înlocuirea de piese și echipamente, în măsura în care este necesar pentru continuitatea navigabilității.

1.d.3. Instrucțiunile referitoare la continuitatea navigabilității trebuie să se prezinte sub forma unui manual sau a mai multor manuale, după caz, în funcție de volumul informațiilor care trebuie furnizate. Manualele trebuie să conțină instrucțiuni de întreținere și de reparație, informații privind asistența tehnică, procedurile de remediere a defectelor și de inspecție, într-o formă care să fie ușor de utilizat.

1.d.4. Instrucțiunile referitoare la continuitatea navigabilității trebuie să conțină restricțiile de navigabilitate care precizează toate termenele de înlocuire obligatorii, intervalele de inspecție obligatorii și procedurile de inspecție obligatorii aferente.

▼B

2. *Aspectele de navigabilitate legate de operarea produsului*

2.a. Trebuie să se demonstreze că au fost luate în considerare următoarele elemente pentru a se asigura un nivel de siguranță satisfăcător pentru persoanele aflate la bordul aeronavei sau la sol în timpul operării produsului:

2.a.1. Trebuie stabilite tipurile de operare pentru care aeronava a fost aprobată, precum și restricțiile și informațiile necesare pentru a se asigura operarea în siguranță, inclusiv limitările de mediu și de performanță.

2.a.2. Aeronava trebuie să fie controlabilă și manevrabilă în siguranță în toate condițiile de operare previzibile, inclusiv ca urmare a cedării unuia sau, după caz, a mai multor sisteme de propulsie. Trebuie să se acorde atenția cuvenită unor aspecte cum ar fi forța pilotului, mediul cabinei de pilotaj, volumul de lucru al pilotului și alte aspecte privind factorul uman, precum și faza de zbor și durata acesteia.

2.a.3. Trebuie să existe posibilitatea unei tranziții ușoare de la o fază de zbor la alta fără a fi nevoie, în materie de pilotaj, de o îndemânare, vigilență, forță sau volum de muncă excepționale în orice condiție de operare probabilă.

2.a.4. Aeronava trebuie să prezinte gradul de stabilitate necesar pentru ca exigențele impuse pilotului să nu fie excesive, luând în considerare faza de zbor și durata sa.

2.a.5. Trebuie stabilite proceduri pentru condițiile de operare normală, de cedare și de urgență.

2.a.6. Trebuie asigurate elementele de avertizare sau alte elemente de prevenire care să împiedice depășirea anvelopei normale de zbor, în funcție de tipul aeronavei.

2.a.7. Caracteristicile aeronavei și ale sistemelor sale trebuie să permită o revenire în siguranță din extremele configurației de zbor atunci când această situație are loc.

2.b. Restricțiile de operare și alte informații necesare operării în siguranță a aeronavei trebuie puse la dispoziția membrilor echipajului.

2.c. Operarea produselor trebuie să fie protejată de riscurile care decurg din condițiile externe și interne adverse, inclusiv condițiile de mediu.

2.c.1. În special, nici o situație de nesiguranță nu trebuie să rezulte din expunerea la fenomene, cum ar fi condițiile meteorologice nefavorabile, fulgere, impactul cu păsări, câmpuri de radiații de înaltă frecvență, ozon etc., a căror apariție este previzibilă în mod obișnuit în timpul operării produsului.

2.c.2. Compartimentele cabinei trebuie să asigure călătorilor condiții de transport corespunzătoare și protecție adecvată împotriva tuturor riscurilor previzibile care apar în timpul operărilor în zbor sau care provoacă situații de urgență, cum ar fi incendii, emanații de fum, gaze toxice sau depresurizarea rapidă. Trebuie luate măsuri pentru a asigura ocupanților toate condițiile posibile de evitare a rănirilor grave și de evacuare rapidă a aeronavei și pentru a-i proteja de efectul forțelor de decelerație în caz de aterizare sau amerizare de urgență. Trebuie prevăzute, după caz, semnalizări și anunțuri clare și lipsite de ambiguitate pentru instruirea ocupanților cu privire la comportamentul corespunzător din punct de vedere al siguranței și la amplasamentul și utilizarea corectă a echipamentului de siguranță. Echipamentul de siguranță necesar trebuie să fie ușor accesibil.

▼B

2.c.3. Compartimentele echipajului trebuie să fie amplasate astfel încât să faciliteze operările în zbor, inclusiv mijloacele care să permită conștientizarea diferitelor situații, precum și gestionarea tuturor situațiilor și a cazurilor de urgență previzibile. Mediul din compartimentele echipajului nu trebuie să pericliteze capacitatea acestuia de a-și îndeplini atribuțiile și trebuie conceput astfel încât să asigure evitarea interferențelor în timpul zborului și a manevrării incorecte a comenzilor.

3. *Organizații (inclusiv persoane fizice angajate în activitatea de proiectare, construcție sau întreținere)*

3.a. Aprobările pentru organizații se eliberează după ce sunt îndeplinite următoarele condiții:

3.a.1. organizația dispune de toate mijloacele necesare pentru realizarea activităților din domeniul său de activitate. Printre aceste mijloace se numără, nelimitându-se însă la acestea, următoarele: facilități, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentație referitoare la sarcini, responsabilități și proceduri, accesul la date relevante și realizarea de înregistrări;

3.a.2. organizația pune în aplicare și menține un sistem de gestiune care să asigure conformarea cu aceste cerințe esențiale de navigabilitate și urmărește îmbunătățirea permanentă a acestui sistem;

3.a.3. organizația încheie acorduri cu alte organizații relevante, dacă este necesar, în scopul de a asigura menținerea conformării cu aceste cerințe esențiale de navigabilitate;

3.a.4. organizația trebuie să instituie un sistem de raportare și/sau de analiză a evenimentelor, care trebuie utilizat în cadrul sistemului de gestiune menționat la punctul 3.a.2 și al acordurilor menționate la punctul 3.a.3, în scopul de a contribui la realizarea obiectivului de îmbunătățire permanentă a siguranței produselor.

3.b. Condițiile menționate la punctele 3.a.3 și 3.a.4 nu se aplică în cazul organizațiilor de instruire în domeniul întreținerii.

▼B

ANEXA II

Aeronavele menționate la articolul 4 alineatul (4)

Articolul 4 alineatele (1), (2) și (3) nu se aplică aeronavelor care se încadrează în una sau mai multe dintre categoriile menționate mai jos:

(a) aeronavele istorice care îndeplinesc următoarele criterii:

(i) aeronavele necomplexe:

— al căror proiect inițial a fost realizat înainte de 1.1.1955 și

— a căror producție a încetat înainte de 1.1.1975

sau

(ii) aeronavele care au o importanță istorică evidentă, din următoarele motive:

— au participat la un eveniment istoric marcant; sau

— au marcat o etapă importantă în dezvoltarea aviației; sau

— au jucat un rol important în forțele armate ale unui stat membru;

(b) aeronavele special proiectate sau modificate în scopuri experimentale, științifice sau de cercetare, care sunt produse cel mai probabil în număr foarte limitat;

(c) aeronavele construite în proporție de cel puțin 51 % de un amator sau de o asociație de amatori fără scop lucrativ, pentru folosință proprie și fără scopuri comerciale;

(d) aeronavele care s-au aflat în serviciul forțelor militare, cu excepția cazului în care aparțin unui tip de aeronave pentru care agenția a adoptat standarde de proiectare;

(e) avioane, elicoptere și parașute propulsate având cel mult două locuri și o masă maximă la decolare (MTOM), înregistrată de statele membre, de maximum:

(i) 300 kg pentru un avion/elicopter terestru monoloc; sau

(ii) 450 kg pentru un avion/elicopter terestru biloc; sau

(iii) 330 kg pentru un avion amfibie sau un hidroavion/elicopter cu flotoare monoloc; sau

(iv) 495 kg pentru un avion amfibie sau un hidroavion/elicopter cu flotoare biloc, cu condiția ca, atunci când funcționează atât ca hidroavion/elicopter cu flotoare, cât și ca avion/elicopter terestru, să aibă o masă inferioară ambelor valori MTOM, după caz;

(v) 472,5 kg pentru un avion terestru biloc echipat cu un sistem de recuperare totală cu parașută, montat în structură;

(vi) 315 kg pentru un avion terestru monoloc echipat cu un sistem de recuperare totală cu parașută, montat în structură;

și pentru avioanele a căror viteză limită sau viteză minimă în zbor stabilizat în configurație de aterizare nu depășește o viteză calibrată de 35 de noduri (CAS);

(f) autogirele monoloc și biloc cu o masă maximă la decolare de maximum 560 kg;

(g) planoarele a căror masă maximă gol nu depășește 80 kg în versiune monoloc sau 100 kg în versiune biloc, inclusiv cele care sunt lansate din alergare;

(h) replici de aeronave care îndeplinesc criteriile de la literele (a) sau (d) de mai sus și al căror proiect structural este similar cu cel a aeronavei inițiale;

(i) aeronavele fără pilot la bord a căror masă de operare este de maximum 150 kg;

(j) orice altă aeronavă a cărei masă maximă gol, inclusiv combustibilul, nu depășește 70 kg.

▼B

ANEXA III

Cerințele esențiale pentru acordarea licențelor de pilot menționate la articolul 7

1. *Instruirea*

1.a. Generalități

1.a.1. O persoană care participă la un curs de instruire de piloți de aeronave trebuie să aibă un nivel suficient de educație și de aptitudini fizice și mentale pentru a dobândi, a reține și a demonstra cunoștințele teoretice și competențele practice necesare.

1.b. Cunoștințele teoretice

1.b.1. Un pilot trebuie să dobândească și să mențină un nivel de cunoștințe corespunzător funcțiilor exercitate la bordul aeronavei și proporțional cu riscurile asociate tipului de activitate în cauză. Cunoștințele trebuie să includă cel puțin următoarele aspecte:

(i) legislație aeronautică;

(ii) cunoștințe generale privind aeronavele;

(iii) aspecte tehnice privind categoria căreia îi aparține aeronava;

(iv) planificarea și executarea zborului;

(v) performanțele și limitele umane;

(vi) meteorologie;

(vii) navigație;

(viii) proceduri operaționale, inclusiv gestiunea resurselor;

(ix) principiile de zbor;

(x) comunicațiile; și

(xi) aptitudini, altele decât cele tehnice, cum ar fi recunoașterea și gestionarea pericolelor și erorilor.

1.c. Demonstrarea și menținerea cunoștințelor teoretice

1.c.1. Dobândirea și reținerea cunoștințelor teoretice trebuie demonstrată prin evaluarea continuă în cursul formării și, după caz, prin examinări.

1.c.2. Trebuie menținut un nivel adecvat de cunoștințe teoretice. Conformitatea trebuie demonstrată prin evaluări, examinări, testări sau verificări periodice. Frecvența unor astfel de examinări, teste sau verificări trebuie să fie proporțională cu nivelul de risc asociat activității.

1.d. Competențele practice

1.d.1. Un pilot trebuie să dobândească și să mențină competențele practice adecvate pentru exercitarea funcțiilor sale la bordul aeronavei. Competențele în cauză trebuie să fie proporționale cu riscurile asociate tipului de activitate respectiv și să includă, având în vedere, după caz, funcțiile exercitate la bordul aeronavei, următoarele aspecte:

(i) activitățile dinainte și din cursul zborului, inclusiv funcționarea aeronavei, determinarea masei și a echilibrului, inspectarea și serviciile la sol ale aeronavei, gestionarea carburantului, evaluarea condițiilor meteorologice, planificarea rutei, restricțiile aplicabile spațiului aerian și disponibilitatea pistelor;

(ii) manevre standard în aerodrom și în zbor;

(iii) precauții și proceduri de evitare a coliziunilor;

(iv) controlul aeronavei prin referință vizuală externă;

▼B

(v) manevre de zbor, inclusiv în situații critice, și manevre conexe de „pierdere a controlului”, în funcție de fezabilitatea tehnică;

(vi) decolări și aterizări normale și cu vânt din lateral;

(vii) zbor cu utilizarea exclusivă a instrumentelor, în funcție de tipul de activitate;

(viii) proceduri operaționale, inclusiv tehnici de echipă și gestionarea resurselor, în funcție de tipul de operațiune, indiferent dacă echipajul este format din una sau mai multe persoane;

(ix) navigarea și punerea în aplicare a normelor aeronautice și a procedurilor aferente folosind, după caz, referințe vizuale sau echipamente de navigație auxiliare;

(x) operațiuni anormale și de urgență, inclusiv prin simularea unor defecțiuni la echipamentul aeronavei;

(xi) respectarea serviciilor de trafic aerian și a procedurilor de comunicații;

(xii) aspecte specifice categoriei sau tipului de aeronavă;

(xiii) cursuri de formare a altor competențe practice care ar putea fi necesare pentru reducerea riscurilor legate de activitățile specifice; și

(xiv) aptitudini, altele decât cele tehnice, cum ar fi recunoașterea și gestionarea pericolelor și erorilor, cu ajutorul unei metodologii de evaluare adecvate combinată cu evaluarea aptitudinilor tehnice.

1.e. Demonstrarea și menținerea competențelor practice

1.e.1. Un pilot trebuie să demonstreze capacitatea de a efectua procedurile și manevrele necesare la un nivel de competență adecvat funcțiilor exercitate la bordul aeronavei, prin:

(i) operarea aeronavei în limitele sale operaționale;

(ii) efectuarea tuturor manevrelor cu ușurință și precizie;

(iii) demonstrarea unei bune judecăți și abilități de zbor;

(iv) aplicarea cunoștințelor aeronautice;

(v) menținerea controlului asupra aeronavei în orice moment, pentru a asigura reușita procedurilor și a manevrelor de zbor; și

(vi) aptitudini, altele decât cele tehnice, cum ar fi recunoașterea și gestionarea pericolelor și erorilor, cu ajutorul unei metodologii de evaluare adecvate combinată cu evaluarea aptitudinilor tehnice.

1.e.2. Abilitățile practice trebuie menținute la un nivel adecvat. Conformitatea trebuie demonstrată prin evaluări, examinări, testări sau verificări periodice. Frecvența unor astfel de examinări, teste sau verificări trebuie să fie proporțională cu nivelul de risc asociat activității.

1.f. Competențele lingvistice

Un pilot trebuie să demonstreze competențele sale lingvistice la un nivel adecvat funcțiilor exercitate la bordul aeronavei. Aceste competențe sunt demonstrate prin:

(i) capacitatea de a înțelege documentele care cuprind informații meteorologice;

(ii) folosirea hărților de zbor pe rută, de decolare și apropiere și a documentelor aeronautice de informare conexe; și

▼B

(iii) capacitatea de a comunica cu alte echipaje de zbor și servicii de navigație aeriană în toate fazele zborului, inclusiv în faza de pregătire a acestuia.

1.g. Simulatoarele de zbor folosite pentru instruire

Atunci când un simulator de zbor (FSTD) este folosit pentru instruire sau pentru a demonstra dobândirea sau menținerea unor abilități practice, acesta trebuie să fie certificat pentru un anumit nivel de performanță în domeniile care sunt relevante pentru îndeplinirea sarcinii reale aferente. În special configurația, manevrabilitatea, performanțele aeronavei și comportamentul sistemelor trebuie să fie replicate astfel încât să reprezinte aeronava în mod adecvat.

1.h. Cursul de pregătire

1.h.1. Instruirea trebuie să fie realizată printr-un curs de pregătire.

1.h.2. Cursul de pregătire trebuie să respecte următoarele condiții:

(i) trebuie să existe o programă analitică pentru fiecare curs; și

(ii) cursul de pregătire trebuie să includă atât cunoștințe teoretice, cât și instrucțiuni practice de zbor (inclusiv instruire la simulator), după caz.

1.i. Instructori

1.i.1. Pregătire teoretică

Pregătirea teoretică trebuie realizată de instructori cu calificări adecvate. Aceștia trebuie:

(i) să dețină cunoștințe adecvate în domeniul în care se face pregătirea; și

(ii) să fie capabili să folosească tehnici de pregătire adecvate.

1.i.2. Pregătirea pentru zbor și simulare de zbor.

Pregătirea pentru zbor și simulare de zbor trebuie efectuată de instructori care dețin calificările adecvate, după cum urmează:

(i) întrunesc cerințele privind cunoștințele teoretice și nivelul de experiență necesare pentru tipul de pregătire pe care o oferă;

(ii) sunt capabili să folosească tehnici de pregătire adecvate;

(iii) au practicat tehnicile de pregătire privind manevrele și procedurile de zbor care urmează a fi predate în cadrul cursului de zbor;

(iv) și-au demonstrat capacitatea de a oferi pregătire în domeniile care fac obiectul cursului, inclusiv privind procedurile dinaintea zborului, după zbor și la sol; și

(v) participă periodic la cursuri de formare recapitulative, pentru a asigura menținerea la zi a standardelor de pregătire.

De asemenea, instructorii de zbor trebuie să fie abilitați să acționeze în calitate de pilot comandant pe aeronava pentru care se oferă pregătirea, cu excepția pregătirii pentru tipuri noi de aeronave.

▼B

1.j. Examinatori

1.j.1. Persoanele însărcinate cu evaluarea abilităților piloților trebuie:

(i) să îndeplinească cerințele pentru instructorii de zbor și de simulator de zbor;

(ii) să fie capabili să evalueze performanțele pilotului și să facă verificări și teste de zbor.

2. *Cerințe privind nivelul de experiență*

2.a.1. Orice persoană care acționează în calitate de membru al echipajului de zbor, instructor de zbor sau examinator trebuie să dobândească și să mențină o experiență suficientă în vederea exercitării funcțiilor care îi revin, cu excepția cazului în care normele de aplicare prevăd necesitatea demonstrării competențelor, în conformitate cu punctul 1.e.

3. *Organizații de instruire*

3.a. Cerințe privind organizațiile de instruire

3.a.1. O organizație de instruire care pregătește piloți trebuie să întrunească următoarele cerințe:

(i) să dispună de toate mijloacele necesare în vederea îndeplinirii responsabilităților asociate activității lor. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: instalații, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentație referitoare la sarcini, responsabilități și proceduri, accesul la date relevante și realizarea de înregistrări;

(ii) să pună în aplicare și să mențină un sistem de administrare privind siguranța și standardele pregătirii și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem; și

(iii) să încheie acorduri cu alte organizații implicate, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a cerințelor menționate anterior.

4. *Aptitudine medicală*

4.a. Criterii medicale

4.a.1. Toți piloții trebuie să-și demonstreze periodic aptitudinea medicală de a-și îndeplini funcțiile în mod satisfăcător, ținându-se seama de tipul de activitate pe care o exercită. Conformitatea trebuie să fie demonstrată prin evaluări adecvate, bazate pe cele mai bune practici din domeniul medicinei aeronautice, ținându-se seama de tipul de activitate și de posibila degradare mentală și fizică datorată vârstei.

Aptitudinea medicală, care cuprinde aptitudinea fizică și aptitudinea mentală, presupune că pilotul nu suferă de nicio boală sau handicap care să-l împiedice:

(i) să execute sarcinile necesare în vederea operării unei aeronave; sau

(ii) să îndeplinească în orice moment sarcinile primite; sau

(iii) să perceapă mediul înconjurător în mod corect.

4.a.2. În cazul în care aptitudinea medicală nu poate fi complet demonstrată, pot fi aplicate măsuri de atenuare a riscului care să ofere o siguranță a zborului echivalentă.

4.b. Examinatori de medicină aeronautică

4.b.1. Un examinator de medicină aeronautică trebuie:

(i) să fie calificat și autorizat pentru a practica medicina;

(ii) să fi beneficiat de pregătire în domeniul medicinei aeronautice și să fi participat în mod periodic la cursuri de formare recapitulative în acest domeniu, pentru a menține standardele de evaluare la zi;

(iii) să fi dobândit cunoștințe practice și experiență privind condițiile în care piloții își îndeplinesc sarcinile.

▼B

4.c. Centre de medicină aeronautică

4.c.1. Centrele de medicină aeronautică trebuie să întrunească următoarele condiții:

(i) să dispună de toate mijloacele necesare pentru îndeplinirea responsabilităților asociate privilegiilor pe care le dețin. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: instalații, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentație referitoare la sarcini, responsabilități și proceduri, accesul la date relevante și realizarea de înregistrări;

(ii) să pună în aplicare și să mențină un sistem de administrare privind siguranța și standardele evaluării medicale și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem;

(iii) să încheie acorduri cu alte organizații implicate, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a cerințelor menționate anterior.

▼B

ANEXA IV

Cerințe esențiale privind operațiunile aeriene prevăzute la articolul 8

1. *Generalități*

1.a. Un zbor nu poate fi efectuat dacă membrii echipajului și, după caz, restul personalului operațional implicat în pregătirea și executarea zborului nu cunosc legile, normele și procedurile aplicabile, care sunt relevante pentru îndeplinirea sarcinilor lor și care au fost stabilite pentru zonele care urmează să fie traversate, pentru aerodromurile a căror folosire este prevăzută și mijloacele de navigație aeriană aferente.

1.b. Un zbor trebuie efectuat astfel încât să fie urmate procedurile operaționale stabilite în Manualul de zbor, sau, după caz, în Manualul de operațiuni, în vederea pregătirii și executării zborului. Pentru a facilita acest lucru, membrii echipajului trebuie să aibă la dispoziție un sistem de liste de verificare pe care să-l poată folosi, după caz, în toate fazele operării aeronavei, în condiții și situații normale, anormale și de urgență. Trebuie stabilite proceduri pentru orice situație de urgență previzibilă în mod rezonabil.

1.c. Înainte de fiecare zbor, trebuie definite rolurile și obligațiile fiecărui membru al echipajului. Pilotul comandant trebuie să răspundă de operarea și siguranța aeronavei, precum și de siguranța tuturor membrilor echipajului, a călătorilor și a încărcăturii aflate la bord.

1.d. Articolele sau substanțele care pot prezenta un risc semnificativ pentru sănătate, siguranță, bunuri sau mediu, cum ar fi mărfurile periculoase, armele și munițiile, nu pot fi transportate de nicio aeronavă, cu excepția cazului în care se aplică instrucțiuni și proceduri de diminuare a riscurilor aferente.

1.e. Toate datele, documentele, înregistrările și informațiile necesare care țin evidența respectării condițiilor stabilite la punctul 5.c. trebuie să fie păstrate pentru fiecare zbor în parte și să rămână disponibile pentru o perioadă de timp minimă, compatibilă cu tipul operațiunii.

2. *Pregătirea zborului*

2.a. Un zbor nu poate fi început înainte de a se fi demonstrat, folosindu-se toate modalitățile rezonabile disponibile, că sunt satisfăcute toate condițiile următoare:

2.a.1. Facilitățile adecvate necesare în mod direct pentru zbor și pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavei, inclusiv mijloacele de comunicare și echipamentele de navigație, sunt disponibile pentru efectuarea zborului, având în vedere documentația disponibilă a Serviciilor de Informare Aeronautică.

2.a.2. Echipajul trebuie să cunoască, iar călătorii trebuie să fie informați cu privire la amplasarea și folosirea echipamentelor de urgență. Echipajului și călătorilor trebuie să li se pună la dispoziție informații suficiente privind procedurile de urgență și folosirea echipamentului de siguranță din cabină, folosind mijloace de informare specifice.

2.a.3. Pilotul comandant trebuie să se asigure că:

(i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate, în conformitate cu punctul 6;

(ii) dacă este cazul, aeronava este înmatriculată corespunzător și că certificatele doveditoare necesare se află la bordul aeronavei;

(iii) instrumentele și echipamentele specificate la punctul 5, necesare pentru efectuarea zborului, sunt instalate în aeronavă și sunt operaționale, cu excepția cazului în care în lista echipamentului minim (MEL) sau într-un document echivalent este prevăzută o derogare de la această cerință;

▼B

(iv) masa aeronavei și amplasarea centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;

(v) toate bagajele transportate în cabină și în cală, precum și încărcătura au fost încărcate și fixate corespunzător; și

(vi) restricțiile în operarea aeronavei, prevăzute la punctul 4, nu vor fi depășite în niciun moment al zborului.

2.a.4. Trebuie să fie puse la dispoziția echipajului informații privind condițiile meteorologice pentru aerodromurile de origine, de destinație și, după caz, cele de rezervă, precum și condițiile pentru ruta urmată. Trebuie să se acorde o atenție deosebită condițiilor atmosferice cu potențial de risc.

2.a.5. În cazul zborurilor efectuate în condiții de givraj, cunoscute sau prevăzute, aeronava trebuie să fie certificată, echipată și/sau tratată pentru operarea în siguranță în asemenea condiții.

2.a.6. În cazul zborurilor bazate pe regulile de zbor la vedere, condițiile meteorologice de-a lungul rutei care va fi urmată trebuie să permită respectarea acestor reguli de zbor. În cazul zborurilor bazate pe regulile de zbor instrumental, trebuie selectate o destinație și, dacă este cazul, un aerodrom (aerodromuri) de rezervă unde poate ateriza aeronava, ținând seama, în special, de prognozele meteorologice, disponibilitatea echipamentului de navigație aeriană, disponibilitatea mijloacelor la sol și procedurile privind zborul instrumental aprobate de statul pe teritoriul căruia se află aeroportul de destinație și/sau cel de rezervă.

2.a.7. Cantitatea de combustibil și de ulei aflată la bord trebuie să fie suficientă pentru efectuarea zborului în condiții de siguranță, ținând seama de condițiile meteorologice, de orice element care poate afecta funcționarea aeronavei și de orice întârzieri care sunt prevăzute în timpul zborului. De asemenea, trebuie transportată o rezervă de combustibil pentru cazurile neprevăzute. Dacă este cazul, trebuie stabilite proceduri pentru gestionarea combustibilului în timpul zborului.

3. *Operațiuni de zbor*

3.a. În ceea ce privește operațiunile de zbor, trebuie respectate toate condițiile următoare:

3.a.1. În funcție de tipul aeronavei, în timpul decolării și aterizării, precum și atunci când pilotul comandant o consideră necesar din motive de siguranță, fiecare membru al echipajului trebuie să fie așezat la postul său și să folosească sistemele de asigurare prevăzute, ținând seama de tipul aeronavei.

3.a.2. În funcție de tipul de aeronavă, toți membrii echipajului care sunt de serviciu în cabina de pilotaj trebuie să se afle și să rămână la posturi, cu centurile fixate, cu excepția deplasărilor pentru satisfacerea necesităților fiziologice sau soluționarea celor operaționale.

3.a.3. În funcție de tipul de aeronavă și de tipul de operațiune, înainte de decolare și de aterizare, în timpul rulării pe pistă și în orice moment în care se consideră necesar din motive de siguranță, pilotul comandant trebuie să se asigure că fiecare călător este așezat și are centura fixată în mod corespunzător.

3.a.4. Zborurile trebuie efectuate astfel încât să se mențină distanța necesară față de alte aeronave și să se asigure evitarea obstacolelor în toate fazele zborului. Distanța dintre aeronave trebuie să fie cel puțin egală cu cea cerută de normele aeronautice aplicabile.

▼B

3.a.5. Este interzisă continuarea zborului în cazul în care condițiile cunoscute nu mai sunt cel puțin echivalente cu cele de la punctul 2. De asemenea, în cazul unui zbor efectuat pe baza regulilor de zbor instrumental, este interzisă continuarea apropierii de un aerodrom sub anumite înălțimi specificate sau după atingerea unei anumite poziții, în cazul în care nu se întrunesc criteriile de vizibilitate prevăzute.

3.a.6. În caz de urgență, pilotul comandant trebuie să se asigure că toți călătorii sunt informați cu privire la procedura de urgență aplicabilă pentru circumstanțele date.

3.a.7. Pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile necesare în vederea reducerii consecințelor pe care un comportament perturbator al călătorilor îl poate avea asupra zborului.

3.a.8. Este interzisă rularea aeronavelor în zona de manevră a unui aerodrom sau punerea în funcțiune a rotorului acestora, dacă persoana aflată la comandă nu deține calificările necesare.

3.a.9. Trebuie folosite procedurile aplicabile pentru gestionarea combustibilului în timpul zborului, dacă este cazul.

4. *Performanțele aeronavelor și restricțiile privind operarea acestora*

4.a. Aeronava trebuie operată în conformitate cu documentația sa de navigabilitate și cu toate procedurile operaționale și limitările aferente, astfel cum sunt descrise acestea în manualul de zbor aprobat sau în documentația echivalentă, după caz. Manualul de zbor sau documentația echivalentă trebuie puse la dispoziția echipajului și actualizate pentru fiecare aeronavă.

4.b. Aeronava trebuie operată în conformitate cu documentația aplicabilă privind protecția mediului.

4.c. Este interzisă începerea sau continuarea unui zbor dacă performanțele necesare aeronavei, calculate ținând seama de toți factorii care afectează în mod semnificativ nivelul său de performanță, nu permit executarea tuturor fazelor zborului în limita distanțelor/zonelor de zbor și a distanțelor de ocolire a obstacolelor, stabilite pentru masa operațională prevăzută. Factorii de performanță care influențează în mod semnificativ decolarea, zborul pe rută și apropierea/aterizarea sunt, în special:

(i) procedurile operaționale;

(ii) altitudinea barometrică a aerodromului;

(iii) temperatura;

(iv) vântul;

(v) dimensiunea, înclinația și starea zonei de decolare/aterizare; și

(vi) starea fuzelajului, a grupului motopropulsor sau a sistemelor, ținând seama de posibilele deteriorări.

4.c.1. Astfel de factori trebuie luați în considerare fie în mod direct, ca parametri operaționali, fie în mod indirect, ca toleranțe sau marje, care pot fi prevăzute în cursul planificării datelor privind performanța, în funcție de tipul operațiunii.

5. *Instrumente, date și echipamente*

5.a. O aeronavă trebuie să fie echipată cu toate echipamentele de navigație, de comunicare și alte echipamente necesare pentru zborul planificat, ținând seama de reglementările de trafic aerian și de normele aeronautice aplicabile în toate fazele zborului.

▼B

5.b. Dacă este cazul, aeronava trebuie să fie echipată cu toate echipamentele de siguranță, medicale, de evacuare și de supraviețuire necesare, ținând seama de riscurile asociate zonelor de operare, rutelor de zbor, altitudinii de zbor și duratei zborului.

5.c. Toate datele necesare pentru efectuarea zborului de către echipaj trebuie să fie actualizate și să fie disponibile la bordul aeronavei, ținând seama de normele de trafic aerian aplicabile, de normele aeronautice aplicabile, de altitudinile de zbor și de zonele de operare.

6. *Continuitatea navigabilității*

6.a. Aeronava poate fi operată doar dacă:

(i) aeronava se află în stare de navigabilitate;

(ii) echipamentul operațional și echipamentul de salvare necesare pentru zborul planificat sunt în stare de funcționare;

(iii) documentul care atestă navigabilitatea aeronavei este valabil; și

(iv) întreținerea aeronavei este efectuată în conformitate cu programul său de întreținere.

6.b. Înaintea fiecărui zbor sau a fiecărei serii de zboruri consecutive, aeronava trebuie verificată, prin intermediul unui control înaintea zborului, pentru a determina dacă este aptă pentru zborul planificat.

6.c. Programul de întreținere trebuie să conțină, în special, sarcini și intervale de întreținere, în special cele declarate obligatorii în instrucțiunile referitoare la continuitatea navigabilității.

6.d. Aeronava poate fi operată doar dacă este întreținută și repusă în serviciu de persoane sau organizații calificate în acest sens. Documentul semnat de repunere în serviciu trebuie să conțină, în special, detaliile principale privind operațiile de întreținere efectuate.

6.e. Toate înregistrările care demonstrează navigabilitatea aeronavei trebuie păstrate până în momentul în care informațiile pe care le conțin sunt înlocuite cu informații noi, echivalente ca arie de acoperire și nivel de detaliere, dar nu mai puțin de 24 de luni în cazul documentelor de întreținere detaliate. În cazul aeronavelor închiriate, toate documentele care demonstrează navigabilitatea aeronavei trebuie păstrate cel puțin pe durata perioadei de închiriere.

6.f. Toate modificările și reparațiile trebuie să respecte cerințele esențiale de navigabilitate. Datele justificative care demonstrează respectarea cerințelor de navigabilitate trebuie păstrate.

7. *Membrii echipajului*

7.a. Numărul membrilor și componența echipajului trebuie stabilite ținând seama de:

(i) limitările de certificare a aeronavei, inclusiv, dacă este aplicabil, demonstrația de evacuare de urgență relevantă;

(ii) configurația aeronavei; și

(iii) tipul și durata operațiunilor.

7.b. Membrii echipajului de cabină trebuie:

(i) să fie pregătiți și verificați periodic în vederea atingerii și menținerii unui nivel adecvat de competență în îndeplinirea atribuțiilor lor legate de asigurarea siguranței; și

▼B

(ii) să fie verificați periodic în ceea ce privește aptitudinea medicală de a-și îndeplini în condiții de siguranță atribuțiile legate de siguranță. Conformitatea trebuie demonstrată printr-o verificare adecvată, bazată pe cele mai bune practici de medicină aeronautică.

7.c. Pilotul comandant trebuie să dețină autoritatea de a da toate comenzile și de lua toate măsurile necesare în scopul de a asigura operarea și siguranța aeronavei și a persoanelor și/sau a bunurilor transportate de aceasta.

7.d. Într-o situație de urgență care pune în pericol operarea sau siguranța aeronavei și/sau a persoanelor aflate la bord, pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile pe care le consideră necesare în interesul siguranței. Atunci când aceste măsuri presupun încălcarea normelor sau a procedurilor locale, pilotul comandant trebuie să fie responsabil de informarea fără întârziere a autorității locale competente.

7.e. Este interzisă simularea situațiilor anormale de urgență dacă aeronava transportă călători sau mărfuri.

7.f. Niciun membru al echipajului nu trebuie să permită deteriorarea capacității sale de a-și îndeplini atribuțiile sau de a lua decizii în măsura în care siguranța zborului ar putea fi pusă în pericol de efectele oboselii, ținând seama, *inter alia*, de oboseala acumulată, privarea de somn, numărul de sectoare zburate, turele de noapte sau schimbările de fus orar. Perioadele de odihnă trebuie să acorde timp suficient pentru ca membrii echipajului să-și revină după efectele turelor anterioare și să fie odihniți la începutul următoarei perioade de serviciu pentru zbor.

7.g. Membrii echipajului nu trebuie să-și îndeplinească sarcinile la bordul aeronavei dacă se află sub influența unor substanțe psihotrope sau a alcoolului sau dacă nu sunt apți să le îndeplinească din cauza unei răni, a oboselii, a acțiunii unor medicamente, a unei boli sau în alte asemenea cazuri.

8. *Cerințe suplimentare privind operarea în scopuri comerciale și operarea aeronavelor complexe motorizate*

8.a. Operarea în scopuri comerciale și operarea aeronavelor complexe motorizate poate avea loc doar dacă sunt întrunite următoarele condiții:

8.a.1. operatorul trebuie să dețină, direct sau indirect, prin intermediul unor contracte, mijloacele necesare pentru amploarea și sfera operațiunilor. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: aeronave, facilități, structură de administrare, personal, echipamente, documentație referitoare la sarcini, responsabilități și proceduri, accesul la date relevante și realizarea de înregistrări;

8.a.2. operatorul trebuie să folosească doar personal calificat și pregătit în mod corespunzător, să pună în aplicare și să mențină programe de pregătire și de verificare pentru membrii echipajului și pentru alte categorii de personal implicate;

8.a.3. operatorul trebuie să stabilească MEL-ul sau un document echivalent, ținând seama de următoarele:

(i) documentul trebuie să prevadă funcționarea aeronavei, în condiții specifice, în care anumite instrumente, echipamente sau funcțiuni sunt inoperative la începutul zborului;

(ii) documentul trebuie pregătit separat pentru fiecare aeronavă, ținând seama de condițiile operaționale și de întreținere ale operatorului; și

(iii) MEL trebuie să se bazeze pe lista master a echipamentului minim (MMEL), în cazul în care aceasta este disponibilă, și nu trebuie să fie mai puțin restrictivă decât MMEL;

▼B

8.a.4. operatorul trebuie să creeze și să mențină un sistem de administrare pentru a garanta respectarea acestor cerințe esențiale de operare și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem; și

8.a.5. operatorul trebuie să dezvolte și să mențină un program de siguranță și de prevenire a accidentelor, care să includă un program de raportare a evenimentelor și care trebuie folosit de sistemul de administrare pentru a contribui la îmbunătățirea permanentă a siguranței operațiunilor.

8.b. Operarea în scopuri comerciale și operarea aeronavelor complexe motorizate trebuie să fie efectuată doar în conformitate cu manualul de operațiuni al operatorului respectiv. Un astfel de manual trebuie să conțină toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru toate aeronavele operate și pentru ca personalul implicat în operațiuni să-și îndeplinească atribuțiile. Trebuie specificate limitările privind timpul de zbor, timpul de serviciu pentru zbor și timpul de odihnă pentru membrii echipajului. Manualul de operațiuni și reviziile acestuia trebuie să fie conforme cu manualul de zbor aprobat și trebuie modificate ori de câte ori este necesar.

8.c. Operatorul trebuie să instituie procedurile adecvate pentru a reduce consecințele pe care un comportament perturbator al călătorilor le poate avea asupra operării în condiții de siguranță a aeronavei.

8.d. Operatorul trebuie să dezvolte și să mențină programe de securitate adaptate aeronavei și tipului de operațiuni, care să includă în special:

(i) securitatea compartimentului echipajului de zbor;

(ii) o listă de verificare pentru procedura de cercetare a aeronavei;

(iii) programe de pregătire;

(iv) protejarea sistemelor electronice și computerizate pentru a preveni interferențele și perturbarea intenționată a sistemului; și

(v) raportarea actelor de intervenție ilegală.

În cazul în care măsurile de securitate pot afecta negativ siguranța operațiunilor, trebuie evaluate riscurile și trebuie găsite proceduri adecvate pentru a reduce riscurile în ceea ce privește siguranța; în acest sens, ar putea fi necesară folosirea unui echipament specializat.

8.e. Operatorul trebuie să desemneze un pilot comandant din cadrul echipajului de zbor.

8.f. Prevenirea oboselii trebuie asigurată prin folosirea unei planificări. Pentru fiecare zbor sau serie de zboruri, o astfel de planificare trebuie să conțină timpul de zbor, timpul de serviciu pentru zbor, timpul de serviciu și de odihnă adaptate. Limitele stabilite în cadrul planificării trebuie să țină seama de toți factorii relevanți care contribuie la starea de oboseală cum ar fi, în special, numărul de sectoare parcurse, schimbarea fusului orar, privarea de somn, dereglarea ritmului circadian, orele de noapte, poziționarea, perioadele de serviciu cumulate într-o anumită perioadă de timp, distribuirea atribuțiilor alocate între membrii echipajului, precum și punerea la dispoziție a unui echipaj mai numeros.

▼B

8.g. Atribuțiile specificate la punctul 6a și cele descrise la punctele 6.d și 6.e trebuie să fie controlate de o organizație responsabilă de continuitatea navigabilității, care trebuie să îndeplinească, pe lângă cerințele din anexa I punctul 3.a, următoarele condiții:

(i) organizația trebuie să fie calificată pentru întreținerea produselor, pieselor și echipamentelor de care este responsabilă sau trebuie să fi încheiat un contract cu o organizație calificată pentru întreținerea acestora; și

(ii) organizația trebuie să întocmească un manual al organizației care să furnizeze, în vederea utilizării de către și a orientării personalului implicat, o descriere a tuturor procedurilor de menținere a navigabilității ale organizației și care să includă, dacă este cazul, o descriere a procedurilor administrative stabilite între organizație și organizația de întreținere autorizată.

▼B

ANEXA V

▼M2

Criterii pentru entitățile calificate menționate la articolul 13 („entitate calificată” sau „entitate”)

▼B

1. Entitatea, directorul acesteia și personalul însărcinat cu efectuarea inspecțiilor nu pot fi implicați, în mod direct sau în calitate de reprezentanți autorizați, în proiectarea, fabricarea, comercializarea sau întreținerea produselor, pieselor, echipamentelor, componentelor sau sistemelor și nici în operarea, întreținerea sau folosirea acestora. Aceasta nu exclude posibilitatea unui schimb de informații tehnice între organizațiile implicate și entitatea calificată.

2. Entitatea și personalul care răspunde de procedura de certificare trebuie să-și îndeplinească atribuțiile cu cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică și trebuie să nu se afle sub influența niciunei presiuni sau niciunui stimulent, în special de natură financiară, care le-ar putea afecta judecata sau rezultatul inspecțiilor, provenind în special de la persoane sau grupuri de persoane afectate de rezultatele activităților de certificare.

3. Entitatea trebuie să angajeze personalul necesar și să dețină mijloacele necesare în vederea îndeplinirii în mod adecvat a sarcinilor tehnice și administrative legate de procesul de certificare; de asemenea, aceasta ar trebui să aibă acces la echipamentul necesar pentru inspecțiile cu caracter excepțional.

4. Personalul care realizează inspecția trebuie să dispună de:

   — o pregătire tehnică și profesională solidă;

   — cunoștințe satisfăcătoare privind cerințele legate de activitățile de certificare pe care le efectuează, precum și o experiență adecvată privind astfel de procese;

   — competența necesară în vederea întocmirii declarațiilor, înregistrărilor și rapoartelor necesare pentru a demonstra că inspecția a fost efectuată.

5. Imparțialitatea personalului de inspecție trebuie garantată. Remunerația acestuia nu trebuie să depindă de numărul de inspecții efectuate sau de rezultatele acestor inspecții.

6. Entitatea trebuie să încheie o asigurare de răspundere civilă, cu excepția cazului în care răspunderea este asumată de un stat membru, în conformitate cu dreptul intern.

7. Personalul entității trebuie să respecte secretul profesional cu privire la toate informațiile dobândite în cursul îndeplinirii atribuțiilor lor în conformitate cu prezentul regulament.

▼M2

ANEXA Va

CERINȚE ESENȚIALE PRIVIND AERODROMURILE

A — **Caracteristici fizice, infrastructură și echipament**

1. *Zona de mișcare*

(a) Aerodromurile au o zonă destinată aterizării și decolării aeronavelor care îndeplinește următoarele condiții:

(i) zona de aterizare și decolare are dimensiuni și caracteristici adaptate aeronavelor prevăzute să utilizeze instalația;

(ii) zona de aterizare și decolare, după caz, are o forță portantă suficientă pentru a suporta operarea repetitivă a aeronavelor prevăzute. Suprafețele care nu sunt destinate operațiunilor repetitive trebuie să fie capabile doar să suporte greutatea aeronavelor;

(iii) zona de aterizare și decolare este proiectată pentru a se asigura scurgerea apei și pentru a se evita ca apa reținută să devină un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

(iv) panta și schimbările de pantă de pe zona de aterizare și decolare nu creează un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

(v) caracteristicile suprafeței zonei respective sunt adecvate utilizării de către aeronavele prevăzute; și

(vi) pe zona respectivă nu există obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.

(b) În cazul în sunt stabilite mai multe zone de aterizare și decolare, acestea sunt proiectate astfel încât să nu creeze un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.

(c) Zona de decolare și aterizare stabilită este înconjurată de zone definite. Aceste zone sunt prevăzute pentru a proteja aeronava care le survolează pe durata operațiunilor de decolare și aterizare sau pentru a reduce consecințele unei aterizări scurte, ieșirii laterale sau depășirii accidentale a zonei de decolare și aterizare și îndeplinesc următoarele condiții:

(i) aceste zone au dimensiuni adecvate pentru operarea prevăzută a aeronavelor;

(ii) panta și schimbările de pantă din aceste zone nu creează un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

(iii) în aceste zone nu există obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor. Acest lucru nu trebuie să excludă echipamentele fragile ce urmează să fie amplasate în zonele respective în cazul în care acestea sunt necesare pentru operarea aeronavelor; și

(iv) în acest scop, fiecare suprafață are o forță portantă suficientă.

(d) Zonele unui aerodrom și împrejurimile imediat aferente, care urmează să fie utilizate pentru rularea sau staționarea aeronavelor, sunt proiectate astfel încât să permită operarea în siguranță a aeronavelor prevăzute să folosească respectiva instalație în toate condițiile prevăzute în acest scop și îndeplinesc următoarele condiții:

(i) aceste zone au o forță portantă suficientă pentru a suporta operarea repetată a aeronavelor prevăzute, cu excepția zonelor prevăzute doar pentru utilizare ocazională care trebuie să fie capabile doar să suporte greutatea aeronavelor;

(ii) aceste zone sunt proiectate pentru a se asigura scurgerea apei și pentru a se evita ca apa reținută să devină un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

▼M2

(iii) panta și schimbările de pantă din aceste zone nu creează un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor;

(iv) caracteristicile suprafeței acestor zone sunt adecvate utilizării de către aeronavele prevăzute; și

(v) în aceste zone nu există obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru aeronavă. Acest lucru nu trebuie să excludă amplasarea, în poziții sau zone special definite, a echipamentelor necesare pentru zona respectivă.

(e) Celelalte infrastructuri prevăzute a fi utilizate de aeronave sunt proiectate astfel încât prin folosirea acestora să nu se creeze un risc inacceptabil pentru aeronavele care le folosesc.

(f) Construcțiile, clădirile, echipamentele sau zonele de depozitare sunt amplasate și proiectate astfel încât să nu creeze un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor.

(g) Sunt prevăzute mijloace adecvate pentru a împiedica intrarea pe suprafața de mișcare a persoanelor neautorizate, a vehiculelor neautorizate sau a animalelor suficient de mari pentru a constitui un risc inacceptabil pentru operarea aeronavelor, fără a aduce atingere dispozițiilor naționale și internaționale privind protecția animalelor.

2. *Înălțimea de ocolire a unui obstacol*

(a) Pentru a proteja aeronavele care înaintează pe un aerodrom în scopul aterizării sau al decolării, sunt stabilite rute sau zone de sosire și de plecare. Aceste rute sau zone asigură aeronavelor înălțimea necesară pentru ocolirea obstacolelor amplasate în zona din jurul aerodromului, ținând seama de caracteristicile fizice locale.

(b) Această înălțime de ocolire a obstacolelor este adecvată fazei de zbor și tipului de operațiune în curs de realizare. De asemenea, sunt luate în considerare echipamentele folosite la stabilirea poziției aeronavelor.

3. *Mijloace vizuale și de altă natură și echipamente de aerodrom*

(a) Mijloacele sunt adecvate scopului, ușor de recunoscut și oferă informații clare utilizatorilor în toate condițiile operaționale prevăzute.

(b) Echipamentele de aerodrom funcționează astfel cum s-a preconizat în condițiile de operare prevăzute. În condiții de operare sau în caz de defecțiune, echipamentele de aerodrom nu provoacă un risc inacceptabil pentru siguranța aviației.

(c) Mijloacele și sistemele de alimentare cu energie electrică ale acestora sunt proiectate astfel încât defectarea acestora să nu conducă la furnizarea de informații neadecvate, înșelătoare sau insuficiente utilizatorilor sau la întreruperea unui serviciu esențial.

(d) Sunt asigurate mijloace adecvate de protecție pentru a se evita deteriorarea sau perturbarea acestor mijloace.

(e) Sursele de radiație sau prezența obiectelor mobile sau fixe nu împiedică și nu afectează în mod negativ performanța sistemelor de comunicație aeronautică, navigație și supraveghere.

(f) Sunt puse la dispoziția personalului competent informații privind operarea și utilizarea echipamentelor de aerodrom, inclusiv indicații clare privind condițiile care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației.

4. *Date privind aerodromul*

(a) Sunt stabilite și actualizate date privind aerodromul și serviciile disponibile.

(b) Datele sunt precise, lizibile, complete și clare. Sunt păstrate niveluri adecvate de integritate.

(c) Datele sunt puse la dispoziția utilizatorilor și a furnizorilor ANS în cauză la timp, folosind o metodă de comunicare suficient de sigură și rapidă.

▼M2

B — **Operare și administrare**

1. *Operatorul de aerodrom este responsabil de operarea unui aerodrom. Responsabilitățile unui operator de aerodrom sunt după cum urmează:*

(a) operatorul de aerodrom dispune, direct sau pe bază de contracte, de toate mijloacele necesare pentru a garanta operarea în siguranță a aerodromului. Aceste mijloace includ, dar fără a se limita la acestea: instalații, personal, echipamente și materiale, documentarea cu privire la atribuții, responsabilități și proceduri, accesul la date relevante și păstrarea evidenței contabile;

(b) operatorul de aerodrom verifică dacă cerințele din secțiunea A sunt întotdeauna îndeplinite sau ia măsuri adecvate pentru a reduce riscul asociat neconformității. Sunt stabilite și aplicate proceduri pentru a aduce la timp la cunoștința tuturor utilizatorilor aceste măsuri;

(c) operatorul de aerodrom trebuie să stabilească și să pună în aplicare un program de gestionare a riscurilor legate de animalele sălbatice;

(d) operatorul de aerodrom garantează că circulația vehiculelor și a persoanelor pe suprafața de mișcare și pe alte suprafețe operaționale este coordonată cu mișcarea aeronavei, pentru evitarea coliziunilor și a deteriorării aeronavei;

(e) operatorul de aerodrom garantează că sunt stabilite și puse în aplicare proceduri de reducere a riscurilor conexe operării aerodromului pe timp de iarnă, în condiții meteorologice nefavorabile, de vizibilitate redusă sau pe timp de noapte, după caz;

(f) operatorul de aerodrom trebuie să încheie contracte cu alte organizații competente pentru a asigura conformitatea continuă cu aceste cerințe esențiale pentru aerodromuri. Aceste organizații includ, dar fără a se limita la aceștia, operatori de aeronave, prestatori de servicii de navigație aeriană, prestatori de servicii de asistență la sol și alte organizații ale căror activități sau produse pot afecta siguranța aviației;

(g) operatorul de aerodrom garantează, fie el însuși, fie prin contracte cu părți terțe, că există proceduri de alimentare a aeronavei cu combustibil necontaminat și conform specificației corecte;

(h) manuale de întreținere a echipamentelor de aerodrom trebuie puse la dispoziție și aplicate în practică și trebuie să conțină instrucțiunile de întreținere și reparație, informațiile privind asistența tehnică, procedurile de depanare și inspecție;

(i) operatorul de aerodrom trebuie să stabilească și să pună în aplicare un plan de urgență pe aerodrom, care să includă situații de urgență ce pot apărea pe aerodrom sau în imediata apropiere a acestuia. Acest plan este coordonat, după caz, cu planul de urgență al comunității locale;

(j) operatorul de aerodrom garantează că sunt asigurate servicii adecvate de salvare și stingere a incendiilor pe aerodrom. Aceste servicii acționează în cazul unui incident sau accident cu urgența cuvenită și trebuie să includă cel puțin echipamente, produse de stingere și personal în număr suficient;

(k) operatorul de aerodrom utilizează numai personal instruit și calificat pentru operarea și întreținerea aerodromului și pune în aplicare și actualizează programe de instruire și verificare a competenței întregului personal relevant;

(l) operatorul de aerodrom garantează că orice persoană căreia îi este permis accesul neînsoțit pe suprafața de mișcare sau pe alte suprafețe operaționale este instruită și calificată în mod adecvat în acest scop;

▼M2

(m) personalul de salvare și stingere a incendiilor trebuie să fie instruit și calificat în mod adecvat pentru a opera în împrejurimile aerodromului. Operatorul de aerodrom trebuie să pună în aplicare și să mențină programe de instruire și verificare pentru a menține nivelul de competență al acestuia; și

(n) întreg personalul de salvare și stingere a incendiilor care poate fi însărcinat să acționeze în situații de urgență aviatică își demonstrează cu regularitate aptitudinile psihofizice de a-și îndeplini în mod satisfăcător atribuțiile, având în vedere tipul de activitate. În acest context, aptitudinile psihofizice, adică aptitudinile psihice și fizice, înseamnă a nu suferi de nicio boală sau handicap care ar putea pune acest personal în incapacitatea:

(i) de a-și îndeplini atribuțiile necesare pentru a acționa în situații de urgență aviatică;

(ii) de a-și îndeplini sarcinile atribuite în orice moment; sau

(iii) de a percepe corect mediul său.

2. *Sisteme de administrare*

(a) Operatorul de aerodrom pune în aplicare și menține un sistem de administrare pentru a garanta conformitatea cu aceste cerințe esențiale privind aerodromurile și pentru a urmări îmbunătățirea continuă și proactivă a siguranței. Sistemul de administrare trebuie să includă structuri organizaționale, răspunderi, competențe, politici și proceduri.

(b) Sistemul de administrare trebuie să includă un program de prevenire a incidentelor și a accidentelor care să conțină un sistem de raportare și de analiză a incidentelor. Analiza trebuie să implice părțile de la punctul 1 litera (f) menționată anterior, după caz.

(c) Operatorul de aerodrom elaborează un manual al aerodromului și operează în conformitate cu manualul. Acest manual conține toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru aerodrom, sistemul de administrare și pentru ca personalul de operare să își îndeplinească atribuțiile.

C — **Împrejurimile aerodromului**

1. Spațiul aerian din jurul suprafețelor de mișcare ale aerodromului este protejat împotriva obstacolelor, astfel încât să se permită ca aeronavele prevăzute să fie operate pe aerodromuri fără a se crea un risc inacceptabil din cauza existenței obstacolelor în jurul aerodromului. Prin urmare, sunt dezvoltate, puse în aplicare și în mod continuu monitorizate suprafețe de monitorizare a obstacolelor pentru identificarea oricărei intruziuni neautorizate.

(a) Pătrunderea pe aceste suprafețe va impune o evaluare pentru a se identifica dacă obiectul constituie sau nu un risc inacceptabil. Orice obiect care constituie un risc inacceptabil este înlăturat sau sunt luate măsuri adecvate de atenuare a riscurilor pentru a proteja aeronava care utilizează aerodromul.

(b) Oricare obstacol rămas este notificat și, dacă este necesar, marcat și, după caz, prevăzut cu balize luminoase.

2. Pericolele asociate activităților umane și operării terenurilor, ca de exemplu articolele din următoarea listă, dar fără a se limita la acestea, trebuie monitorizate. Riscul provocat de acestea trebuie evaluat și redus după caz:

(a) orice construcție sau schimbare în operarea terenurilor din zona aerodromului;

(b) posibilitatea turbulențelor induse de obstacole;

(c) utilizarea de lumini periculoase, confuze și înșelătoare;

(d) orbirea cauzată de suprafețe mari și foarte reflectorizante;

▼M2

(e) crearea de zone care pot încuraja activitatea animalelor sălbatice în împrejurimile suprafeței de mișcare a aerodromului;

(f) sursele de radiație invizibilă sau prezența obiectelor mobile sau fixe care pot împiedica sau afecta în mod negativ performanța sistemelor de comunicație aeronautică, navigație și supraveghere.

3. Este stabilit un plan de urgență la nivelul comunității locale pentru situații de urgență aviatică care se produc în zona locală a aerodromului.

D — **Alte aspecte**

Cu excepția situațiilor de urgență la bordul unei aeronave, în momentul devierii către un aerodrom alternativ sau în alte condiții specificate în fiecare caz, nu este permisă utilizarea unui aerodrom sau a unor părți ale acestuia de o aeronavă pentru care proiectarea și procedurile de operare ale aerodromului nu sunt în mod normal prevăzute.

▼M2

ANEXA Vb

CERINȚELE ESENȚIALE PENTRU ATM/ANS ȘI PENTRU CONTROLORII DE TRAFIC AERIAN

1. **Utilizarea spațiului aerian**

(a) Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (a), în toate fazele zborului sau care se află pe suprafața de mișcare a unui aerodrom, vor fi operate în conformitate cu regulile generale comune de operare și cu orice procedură aplicabilă specificată pentru utilizarea spațiului aerian respectiv.

(b) Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (a), sunt echipate cu componentele necesare și sunt operate corespunzător. Componentele folosite în sistemul ATM/ANS trebuie să respecte, de asemenea, cerințele de la punctul 3.

2. **Servicii**

(a) Informarea și datele aeronautice furnizate utilizatorilor spațiului aerian, în scopul navigației aeriene

(i) Datele folosite ca sursă pentru informarea aeronautică sunt de o calitate corespunzătoare, complete, actualizate și sunt furnizate la timp.

(ii) Informarea aeronautică este exactă, completă, actualizată, lipsită de ambiguități, prezintă un nivel adecvat de integritate într-un format adecvat pentru utilizatori.

(iii) Diseminarea unor astfel de informații aeronautice în rândul utilizatorilor de spațiu aerian se produce la timp și folosește modalități de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și perturbări.

(b) Informarea meteorologică

(i) Datele folosite ca sursă pentru informarea meteorologică aeronautică sunt de o calitate corespunzătoare, complete și actualizate.

(ii) În măsura posibilităților, informarea meteorologică aeronautică este precisă, completă, actualizată, prezintă un nivel adecvat de integritate și este lipsită de ambiguități pentru a îndeplini nevoile utilizatorilor spațiului aerian.

(iii) Diseminarea unor astfel de informații aeronautice în rândul utilizatorilor de spațiu aerian se produce la timp și folosește modalități de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și perturbări.

(c) Serviciile de trafic aerian

(i) Datele folosite ca sursă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian sunt corecte, complete și actualizate.

(ii) Serviciile de trafic aerian sunt suficient de precise, complete, actualizate și lipsite de ambiguitate pentru a îndeplini nevoile de siguranță ale utilizatorilor.

(iii) Instrumentele automatizate care furnizează informație și consiliere utilizatorilor sunt adecvat proiectate, fabricate și întreținute pentru a putea asigura îndeplinirea scopului pentru care au fost create.

(iv) Serviciile de control al traficului aerian și procesele adiacente asigură o distanță adecvată între aeronave și, dacă este cazul, contribuie la protejarea de obstacole și de alte pericole aeropurtate și asigură o coordonare promptă și la timp cu toți utilizatorii relevanți și cu volumele adiacente ale spațiului aerian.

(v) Comunicarea dintre serviciile de trafic aerian și aeronavă și dintre unitățile relevante ale serviciilor de trafic aerian se face la timp și trebuie să fie clară, corectă și lipsită de ambiguități, protejată de interferențe și înțeleasă și, dacă este cazul, acceptată de toți actorii implicați.

▼M2

(vi) Sunt instituite metode de detectare a posibilelor urgențe și, când este nevoie, este inițiată o acțiune de căutare și salvare eficientă. Astfel de metode cuprind, cel puțin, mecanismele adecvate de alertă, măsuri și proceduri de coordonare, mijloacele și personalul necesar pentru a acoperi în mod eficient zona de responsabilitate.

(d) Serviciile de comunicații

Serviciile de comunicații ating și mențin un nivel de performanță satisfăcător în ceea ce privește disponibilitatea, integritatea, continuitatea și adecvarea temporală. Acestea sunt rapide și protejate de perturbări.

(e) Serviciul de navigație

Serviciul de navigație atinge și menține un nivel satisfăcător al performanței în ceea ce privește informațiile referitoare la ghidare, poziționare și, când este cazul, adecvare temporală. Criteriile de performanță includ exactitate, integritate, disponibilitate și continuitatea serviciului.

(f) Serviciul de supraveghere

Serviciul de supraveghere determină poziția respectivă a aeronavei în aer și a altor aeronave și a vehiculelor de suprafață pe suprafața aerodromului, la un nivel suficient de performanță în ceea ce privește exactitatea, integritatea, continuitatea și probabilitatea de detectare.

(g) Gestionarea fluxului de trafic aerian

Gestionarea tactică a fluxurilor de trafic aerian la nivel comunitar utilizează și furnizează informații suficient de precise și de actualizate asupra volumului și naturii furnizării de servicii planificate care afectează traficul aerian și coordonează și negociază redirecționarea sau amânarea fluxurilor de trafic cu scopul de a reduce riscul de supraaglomerare în aer sau pe aerodrom.

(h) Gestionarea spațiului aerian

Desemnarea unor volume specifice de spațiu aerian este monitorizată, coordonată și promulgată la timp cu scopul de a reduce riscul unei pierderi de distanță între aeronave în toate împrejurările.

(i) Configurarea spațiului aerian

Structurile spațiului aerian și procedurile de zbor sunt concepute în mod adecvat, studiate și validate înainte de a putea fi introduse și utilizate de aeronavă.

3. **Sisteme și componente**

(a) Cerințe generale

Sistemele și componentele ATM/ANS care furnizează informații relevante către și din aeronavă și la sol sunt adecvat proiectate, fabricate, instalate, întreținute și operate pentru a se asigura adecvarea lor pentru utilizarea în scopul prevăzut.

(b) Integritatea, performanța și fiabilitatea sistemelor și a componentelor

Performanța sistemelor și a componentelor în domeniul integrității și al siguranței la bordul aeronavei, la sol sau în spațiu este adecvată pentru îndeplinirea scopului lor specific. Acestea ating nivelul cerut de performanță operațională impus de conceptele operaționale pentru toate condițiile previzibile de operare și pentru întreaga lor viață operațională.

(c) Proiectarea sistemelor și a componentelor

(i) Sistemele și componentele sunt proiectate astfel încât să îndeplinească cerințele de siguranță aplicabile.

▼M2

(ii) Sistemele și componentele, considerate colectiv, separat și în relație unele cu altele, sunt proiectate în așa fel încât să existe o relație inversă între probabilitatea apariției unei defecțiuni și gravitatea efectului său asupra siguranței serviciilor.

(iii) Sistemele și componentele, considerate individual și în combinație unele cu altele, sunt proiectate luând în considerare limitările capacităților și ale performanței umane.

(iv) Sistemele și componentele sunt proiectate într-o manieră care să le protejeze de interacțiuni involuntare și dăunătoare cu elemente externe.

(v) Informația necesară fabricării, instalării, operării și întreținerii sistemelor și componentelor, precum și informația referitoare la condițiile nesigure sunt furnizate personalului într-o manieră clară, consecventă și lipsită de ambiguități.

(d) Nivel constant de activitate a serviciului

Nivelul de siguranță al sistemelor și componentelor este menținut pe perioada serviciului și a oricăror modificări ale serviciului.

4. **Calificarea controlorilor de trafic aerian**

(a) Cerințe generale

O persoană care participă la un curs de instruire pentru a deveni controlor de trafic aerian sau controlor stagiar de trafic aerian este suficient de matură din punct de vedere educațional, fizic și mental pentru a dobândi, reține și demonstra cunoștințele teoretice și abilitățile practice relevante.

(b) Cunoștințe teoretice

(i) Un controlor de trafic aerian dobândește și menține un nivel al cunoștințelor adecvat pentru funcțiile exercitate și proporțional cu riscurile asociate acestui tip de serviciu.

(ii) Dobândirea și reținerea cunoștințelor teoretice este demonstrată prin evaluarea continuă în cursul instruirii sau prin examinări adecvate.

(iii) Se menține un nivel adecvat de cunoștințe teoretice. Respectarea acestei cerințe se demonstrează prin evaluări sau examinări periodice. Frecvența examinărilor este proporțională cu nivelul de risc asociat tipului de activitate.

(c) Abilități practice

(i) Un controlor de trafic aerian dobândește și își menține abilitățile practice care sunt corespunzătoare exercitării funcțiilor sale. Aceste abilități sunt proporționale cu riscurile asociate acestui tip de serviciu și acoperă cel puțin următoarele elemente:

i. proceduri operaționale;

ii. aspecte legate de sarcinile specifice;

iii situații anormale și de urgență; și

iv. factori umani.

(ii) Un controlor de trafic aerian își demonstrează capacitatea de a îndeplini procedurile și sarcinile care îi revin la un nivel de competență adecvat funcțiilor exercitate.

(iii) Se menține un nivel satisfăcător al competenței în domeniul abilităților practice. Respectarea acestei cerințe se verifică prin evaluări periodice. Frecvența acestor examinări este proporțională cu complexitatea și nivelul de risc asociat tipului de activitate și sarcinilor îndeplinite.

▼M2

(d) Competența lingvistică

(i) Un controlor de trafic aerian trebuie își demonstrează capacitatea de a vorbi și înțelege limba engleza pentru a comunica eficient atât în situațiile de comunicare în care interlocutorul nu este prezent (voice-only: telefon/radiotelefon), cât și în prezența interlocutorului pe subiecte concrete sau legate de muncă, inclusiv în situații de urgență.

(ii) Oricând acest lucru este necesar într-un volum definit de spațiu aerian, în scopul furnizării serviciului ATS, un controlor de trafic aerian are, de asemenea, capacitatea de a vorbi și de a înțelege limba (limbile) naționale în măsura descrisă mai sus.

(e) Dispozitive pentru instruirea de zbor sintetic (STD)

Când un dispozitiv STD este folosit pentru instruirea practică pentru a permite conștientizarea diferitelor situații și a factorilor umani sau pentru a demonstra că abilitățile sunt dobândite și reținute, acesta se situează la un nivel de performanță care să permită o simulare adecvată a mediului de lucru și a situațiilor operaționale adecvate instruirii oferite.

(f) Cursuri de instruire

(i) Instruirea se efectuează în cadrul unui curs de instruire, care poate cuprinde instruire teoretică și practică, inclusiv instruire pe STD, dacă este cazul.

(ii) Pentru fiecare tip de instruire se definește și se aprobă un curs de instruire.

(g) Instructori

(i) Pregătirea teoretică este efectuată de instructori cu calificări adecvate. Aceștia:

i. au cunoștințe adecvate în domeniul în care se desfășoară instruirea; precum și

ii. își demonstrează capacitatea de a folosi tehnici de instruire adecvate.

(ii) Instruirea practică este oferită de instructori calificați în mod adecvat, care să aibă următoarele calificări:

i. să îndeplinească cerințele privind cunoștințele teoretice și de experiența necesară pentru tipul de instruire pe care o oferă;

ii. să își fi demonstrat capacitatea de a instrui și de a folosi tehnici de instruire adecvate;

iii. să fi practicat tehnicile de instruire în cadrul acelor proceduri care fac obiectul instruirii; și

iv. participă periodic la cursuri de instruire recapitulative, pentru a asigura menținerea la zi a competențelor dobândite în cadrul instruirii.

(iii) Instructorii în domeniul competențelor practice sunt, de asemenea, sau au fost autorizați să îndeplinească atribuții de controlori de trafic aerian.

(h) Evaluatori

(i) Persoanele responsabile cu evaluarea abilităților controlorilor de trafic aerian:

i. și-au demonstrat capacitatea de a evalua performanța controlorilor de trafic aerian și de a-i supune la teste și la verificări; și

ii. participă periodic la cursuri de perfecționare, pentru a asigura menținerea la zi a standardelor de evaluare.

(ii) De asemenea, evaluatorii competențelor practice sunt sau au fost autorizați să îndeplinească atribuțiile de controlor de trafic aerian în acele domenii pentru care se face evaluarea.

▼M2

(i) Aptitudinile psihofizice ale unui controlor de trafic aerian

(i) Criterii medicale

i. Toți controlorii de trafic aerian își demonstrează periodic aptitudinile psihofizice care să le permită să își execute atribuțiile în mod satisfăcător. Conformitatea este demonstrată prin evaluări adecvate, ținându-se seama de posibila degradare mentală și fizică datorată vârstei.

ii. Demonstrarea aptitudinilor psihofizice va include absența demonstrată a oricărei boli sau dizabilități, care să facă persoana care furnizează un serviciu de control al traficului aerian (ATC) incapabilă:

— să execute corespunzător sarcinile necesare furnizării serviciului ATC; sau

— să își îndeplinească în orice moment sarcinile primite; sau

— să perceapă mediul înconjurător în mod corect.

(ii) În cazul în care aptitudinile psihofizice nu pot fi demonstrate pe deplin, pot fi puse în aplicare măsuri atenuante care să ofere un grad echivalent de siguranță.

5. **Furnizorii de servicii și organizațiile de instruire**

(a) Furnizarea de servicii nu este întreprinsă decât dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(i) furnizorul de servicii dispune, direct sau indirect prin contacte, de mijloacele necesare pentru importanța și domeniul de aplicare a serviciului. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: sisteme, instalații, inclusiv rețeaua electrică, structura de gestionare, personal, echipament și întreținerea acestuia, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, acces la datele relevante și evidența documentelor;

(ii) furnizorul de servicii elaborează și actualizează manuale de gestionare și de operare referitoare la furnizarea serviciilor sale și operează în conformitate cu aceste manuale. Astfel de manuale trebuie să conțină toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru operațiuni, pentru sistemul de gestionare și pentru ca personalul operațional să își îndeplinească îndatoririle;

(iii) furnizorul de servicii pune în aplicare și menține un sistem de gestionare a riscului pentru a asigura conformitatea cu cerințele esențiale din prezenta anexă și a viza îmbunătățirea proactivă și continuă a acestui sistem;

(iv) furnizorul de servicii folosește exclusiv personal calificat și instruit în mod adecvat și pune în aplicare și menține programe de instruire și verificare a personalului;

(v) furnizorul de servicii trebuie să stabilească relații oficiale cu toți ceilalți participanți la furnizarea de servicii pentru a asigura conformitatea cu aceste cerințe esențiale;

(vi) furnizorul de servicii elaborează și pune în aplicare un plan de urgență care să acopere situațiile de urgență și anormale care pot apărea în legătură cu serviciile sale;

(vii) furnizorul de servicii elaborează și menține un program de prevenire a accidentelor și de siguranță care să includă un program de raportare a incidentelor și de analiză, ce trebuie folosit de sistemul de gestionare cu scopul de a contribui la obiectivul îmbunătățirii continue a siguranței; și

▼**M2**

(viii) furnizorul de servicii ia măsurile necesare pentru a verifica dacă cerințele de performanță a siguranței oricărui sistem și oricărei componente pe care le operează sunt îndeplinite în orice moment.

(b) Furnizarea de servicii ATC nu are loc decât dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(i) prevenirea stării de oboseală a personalului care furnizează un serviciu ATC este gestionată printr-un sistem de planificare. Un astfel de sistem trebuie să includă perioadele de serviciu, timpul petrecut la serviciu și perioadele de odihnă adaptate. Limitările stabilite în cadrul sistemului de registre iau în considerare factori relevanți care contribuie la starea de oboseală, precum privarea de somn, întreruperea ciclurilor circadiene, programul din timpul nopții, timpul cumulativ muncit pe perioade date de timp și, de asemenea, distribuirea sarcinilor atribuite între membrii personalului;

(ii) prevenirea stresului personalului care furnizează servicii ATC este gestionată prin programe educaționale și de prevenire;

(iii) furnizorul serviciului ATC dispune de proceduri pentru a verifica dacă judecata cognitivă a personalului furnizor de servicii ATC este afectată sau dacă aptitudinile psihofizice ale acestuia sunt insuficiente;

(iv) furnizorul de servicii ATC ia în considerare atât constrângerile operaționale și tehnice, cât și principiul factorului uman în planificarea și executarea operațiunilor.

(c) Furnizarea de servicii de comunicare, navigație și/sau supraveghere nu are loc decât dacă este îndeplinită următoarea condiție:

Furnizorul de servicii se asigură că utilizatorii relevanți ai spațiului aerian și unitățile ATS sunt informate în timp real asupra statutului operațional (și asupra evoluției acestuia) al serviciilor furnizate în scopuri ATS.

(d) Organizații de instruire

O organizație de instruire care oferă cursuri de instruire personalului care furnizează servicii ATC îndeplinește următoarele cerințe:

(i) dispune de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităților asociate activității lor specifice. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: instalații, personal, echipament, metodologie, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, acces la datele relevante și evidența documentelor;

(ii) pune în aplicare și menține un sistem de gestionare a siguranței și al standardului instruirii și vizează îmbunătățirea continuă a acestui sistem; precum și

(iii) încheie acorduri cu alte organizații implicate, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a acestor cerințe esențiale.

▼B

ANEXA VI

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Regulamentul (CE) nr. 1592/2002	Prezentul regulament
Articolul 1	Articolul 1
Articolul 2 alineatul (1)	Articolul 2 alineatul (1)
Articolul 2 alineatul (2) literele (a)-(e)	Articolul 2 alineatul (2) literele (a)-(e)
—	Articolul 2 alineatul (2) litera (f)
Articolul 2 alineatul (3)	Articolul 2 alineatul (3)
Articolul 3 literele (a)-(g)	Articolul 3 literele (a)-(g)
—	Articolul 3 literele (h)-(l)
Articolul 4 alineatul (1) literele (a)-(c)	Articolul 4 alineatul (1) literele (a)-(c)
—	Articolul 4 alineatul (1) litera (d)
—	Articolul 4 alineatele (2) și (3)
Articolul 4 alineatul (2)	Articolul 4 alineatul (4)
—	Articolul 4 alineatul (5)
Articolul 4 alineatul (3)	Articolul 4 alineatul (6)
Articolul 5 alineatul (1)	Articolul 5 alineatul (1)
Articolul 5 alineatul (2) primul paragraf partea introductivă	Articolul 5 alineatul (2) primul paragraf partea introductivă
Articolul 5 alineatul (2) primul paragraf literele (a)-(c)	Articolul 5 alineatul (2) primul paragraf literele (a)-(c)
Articolul 5 alineatul (2) primul paragraf litera (d)	Articolul 5 alineatul (2) primul paragraf literele (d)-(e)
Articolul 5 alineatul (2) primul paragraf literele (e)-(f)	Articolul 5 alineatul (2) primul paragraf literele (f) și (g)
—	Articolul 5 alineatul (3)
Articolul 5 alineatul (3)	Articolul 5 alineatul (4)
Articolul 5 alineatul (4) primul paragraf partea introductivă	Articolul 5 alineatul (5) primul paragraf partea introductivă
Articolul 5 alineatul (4) primul paragraf literele (a)-(d)	Articolul 5 alineatul (5) primul paragraf literele (a)-(d)
Articolul 5 alineatul (4) primul paragraf litera (e) punctele (i)-(iii)	Articolul 5 alineatul (5) primul paragraf litera (e) punctele (i)-(iii)
—	Articolul 5 alineatul (5) primul paragraf litera (e) punctele (iv)-(vi)
Articolul 5 alineatul (4) primul paragraf literele (f)-(i)	Articolul 5 alineatul (5) primul paragraf literele (f)-(i)
—	Articolul 5 alineatul (5) primul paragraf litera (j)
Articolul 5 alineatul (5) primul paragraf partea introductivă	Articolul 5 alineatul (6) primul paragraf partea introductivă
Articolul 5 alineatul (5) primul paragraf literele (a), (b) și (c)	Articolul 5 alineatul (6) primul paragraf literele (a), (b) și (c)

▼B

Regulamentul (CE) nr. 1592/2002	Prezentul regulament
—	Articolul 5 alineatul (6) primul paragraf litera (d)
Articolul 6	Articolul 6
—	Articolul 7
—	Articolul 8
—	Articolul 9
—	Articolul 10
Articolul 8 alineatul (1)	Articolul 11 alineatul (1)
—	Articolul 11 alineatele (2)-(4)
Articolul 8 alineatul (2)	Articolul 11 alineatul (5)
—	Articolul 11 alineatul (6)
Articolul 9	Articolul 12
—	Articolul 13
Articolul 10 alineatul (1)	Articolul 14 alineatul (1)
—	Articolul 14 alineatul (2)
Articolul 10 alineatul (2)	Articolul 14 alineatul (3)
Articolul 10 alineatul (3)	Articolul 14 alineatul (4)
Articolul 10 alineatul (4)	Articolul 14 alineatul (5)
Articolul 10 alineatul (5)	Articolul 14 alineatul (6)
Articolul 10 alineatul (6)	Articolul 14 alineatul (7)
Articolul 11	Articolul 15
—	Articolul 16
Articolul 12	Articolul 17
Articolul 13 partea introductivă	Articolul 18 partea introductivă
Articolul 13 litera (a)	Articolul 18 litera (a)
—	Articolul 18 litera (b)
Articolul 13 litera (b)	Articolul 18 litera (c)
Articolul 13 litera (c)	Articolul 18 litera (d)
—	Articolul 18 litera (e)
Articolul 14	Articolul 19
Articolul 15 alineatul (1) partea introductivă	Articolul 20 alineatul (1) partea introductivă
Articolul 15 alineatul (1) literele (a)-(j)	Articolul 20 alineatul (1) literele (a)-(j)
—	Articolul 20 alineatul (1) literele (k) și (l)
Articolul 15 alineatul (2)	Articolul 20 alineatul (2)
—	Articolul 21
—	Articolul 22
—	Articolul 23

▼B

Regulamentul (CE) nr. 1592/2002	Prezentul regulament
Articolul 16 alineatele (1) și (2)	Articolul 24 alineatele (1) și (2)
—	Articolul 24 alineatul (3)
Articolul 16 alineatul (3)	Articolul 24 alineatul (4)
Articolul 16 alineatul (4)	Articolul 24 alineatul (5)
	Articolul 25
Articolul 17	Articolul 26
Articolul 18	Articolul 27
Articolul 19	Articolul 28
Articolul 20	Articolul 29
Articolul 21	Articolul 30
Articolul 22	Articolul 31
Articolul 23	Articolul 32
Articolul 24 alineatele (1)-(4)	Articolul 33 alineatele (1)-(4)
—	Articolul 33 alineatul (5)
Articolul 25 alineatele (1) și (2)	Articolul 34 alineatele (1) și (2)
—	Articolul 34 alineatul (3)
Articolul 26	Articolul 35
Articolul 27	Articolul 36
Articolul 28	Articolul 37
Articolul 29 alineatele (1) și (2)	Articolul 38 alineatele (1) și (2)
Articolul 29 alineatul (3) literele (a)-(j)	Articolul 38 alineatul (3) literele (a)-(j)
—	Articolul 38 alineatul (3) literele (k) și (l)
Articolul 30	Articolul 39
Articolul 31	Articolul 40
Articolul 32	Articolul 41
Articolul 33	Articolul 42
Articolul 34	Articolul 43
Articolul 35	Articolul 44
Articolul 36	Articolul 45
Articolul 37	Articolul 46
Articolul 38	Articolul 47
Articolul 39	Articolul 48
Articolul 40	Articolul 49
Articolul 41	Articolul 50
Articolul 42	Articolul 51
Articolul 43	Articolul 52
Articolul 44	Articolul 53

▼B

Regulamentul (CE) nr. 1592/2002	Prezentul regulament
Articolul 45	Articolul 54
Articolul 46 alineatul (1) partea introductivă	Articolul 55 alineatul (1) partea introductivă
Articolul 46 alineatul (1) literele (a)-(d)	Articolul 55 alineatul (1) literele (a)-(d)
—	Articolul 55 alineatul (1) litera (e)
Articolul 46 alineatele (2) și (3)	Articolul 55 alineatele (2) și (3)
—	Articolul 56
—	Articolul 57
Articolul 47 alineatele (1) și (2)	Articolul 58 alineatele (1) și (2)
Articolul 47 alineatul (3)	—
Articolul 47 alineatul (4)	Articolul 58 alineatul (3)
Articolul 47 alineatul (5)	—
—	Articolul 58 alineatul (4)
Articolul 48 alineatul (1) partea introductivă	Articolul 59 alineatul (1) partea introductivă
Articolul 48 alineatul (1) litera (a)	Articolul 59 alineatul (1) literele (a) și (b)
Articolul 48 alineatul (1) literele (b) și (c)	Articolul 59 alineatul (1) literele (c) și (d)
—	Articolul 59 alineatul (1) litera (e)
Articolul 48 alineatele (2) și (3)	Articolul 59 alineatele (2) și (3)
—	Articolul 59 alineatul (4)
Articolul 48 alineatele (4)-(10)	Articolul 59 alineatele (5)-(11)
Articolul 49	Articolul 60
Articolul 50	Articolul 61
Articolul 51	Articolul 62
Articolul 52	Articolul 63
Articolul 53	Articolul 64
Articolul 54	Articolul 65
Articolul 55	Articolul 66
Articolul 56	Articolul 67
—	Articolul 68
Articolul 57	Articolul 69
Articolul 59	Articolul 70