

POZIȚIA COMUNĂ (CE) Nr. 16/2007**adoptată de Consiliu la 15 octombrie 2007****în vederea adoptării Regulamentului (CE) nr. .../2007 al Parlamentului European și al Consiliului din ... 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)**

(2007/C 277 E/02)

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 ⁽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, persoanelor și 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 exploatate 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 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 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 proporționale 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.

⁽¹⁾ JO C 185, 8.8.2006, p. 106.⁽²⁾ Avizul Parlamentului European din 14 martie 2007 (nu a fost încă publicat în Jurnalul Oficial), Poziția comună a Consiliului din 15 octombrie 2007 și Poziția Parlamentului European din ... (nu a fost încă publicat în Jurnalul Oficial).

- (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, persoanelor și 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 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) 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.
- (15) 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 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.
- (16) Este necesar să se ia măsuri imediate pe baza rezultatelor anchetelor 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.
- (17) Pentru a răspunde preocupărilor sporite privind sănătatea și bunăstarea călătorilor în timpul zborului, este necesar ca aeronavele să fie astfel concepute încât să ofere o mai bună protecție a siguranței și sănătății călătorilor.
- (18) 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 autorizațiile acordate produselor, pieselor și echipamentelor, organizațiilor și personalului de către o țară terță, sub rezerva unei supravegheri comunitare corespunzătoare.
- (19) 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.

- (20) 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 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 autorizațiilor 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.
- (21) În scopul transparenței, ar trebui ca părțile interesate să fie reprezentate prin observatori în consiliul de administrație al agenției.
- (22) 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.
- (23) 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.
- (24) 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 taxe achitate de utilizatorii sistemului. 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.
- (25) 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.
- (26) 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 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.
- (27) 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.
- (28) 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.
- (29) 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.
- (30) 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.

⁽¹⁾ JO L 240, 7.9.2002, p. 1. Regulament, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 334/2007 al Comisiei (OJ L 88, 29.3.2007, p. 39).

⁽²⁾ JO L 373, 31.12.1991, p. 4. Regulament, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1900/2006 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 377, 27.12.2006, p. 176).

⁽³⁾ JO L 373, 31.12.1991, p. 21.

(31) 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 ⁽¹⁾ 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.

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

(33) 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 ⁽²⁾ 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.

(34) 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 ⁽³⁾.

(35) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să adopte măsuri de punere în aplicare privind navigabilitatea, acordarea de licențe echipajelor de zbor și autorizațiile 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 sau 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.

(36) 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.

(37) 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 autorizațiile cu caracter derogatoriu acordate de statele membre,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

Principii

Articolul 1

Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică:

- (a) la proiectarea, fabricația, întreținerea și operarea produselor, pieselor și echipamentelor aeronautice, precum și personalului și organizațiilor care participă la proiectarea, fabricația și întreținerea acestor produse, piese și echipamente;
- (b) personalului și organizațiilor implicate în operarea aeronavelor.

(2) Prezentul regulament nu se aplică în situația în care produsele, piesele, echipamentele, personalul și organizațiile menționate la alineatul (1) sunt implicate în operațiuni militare, vamale, de poliție sau alte operațiuni similare. Statele membre se angajează să întreprindă măsurile necesare astfel încât aceste operațiuni să țină cont, în măsura posibilităților, de obiectivele prezentului regulament.

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) 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;

⁽¹⁾ JO L 143, 30.4.2004, p. 76. Directivă, modificată prin Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 (JO L 344, 27.12.2005, p. 15).

⁽²⁾ JO L 145, 31.5.2001, p. 43.

⁽³⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie, modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

- (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, autorizațiilor 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;
- (d) „piese și echipamente” înseamnă toate instrumentele, echipamentele, mecanismele, piesele, aparatele, dispozitivele auxiliare sau accesoriile, inclusiv echipamentele de comunicații, care se utilizează sau sunt destinate utilizării în operarea sau controlul unei aeronave în zbor și care sunt instalate în sau atașate aeronavei. Expresia cuprinde și părți ale unei structuri, ale unui motor sau ale unei elice;
- (e) „certificare” înseamnă orice formă de recunoaștere care atestă că un produs, piesă sau echipament, organizație sau persoană respectă cerințele aplicabile, inclusiv dispozițiile prezentului regulament și normele sale de aplicare, precum și eliberarea unui certificat corespunzător care atestă conformitatea;
- (f) „entitate calificată” înseamnă un organism căruia îi poate fi conferit o anumită atribuție de certificare de către agenție sau de către o autoritate națională în domeniul aviației, sub controlul și responsabilitatea acestora;
- (g) „certificat” înseamnă orice autorizație, licență sau alt document eliberat ca rezultat al certificării;
- (h) „operator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave;
- (i) „operare comercială” înseamnă orice operare a unei aeronave, contra cost sau în schimbul altor valori, la dispoziția publicului sau, când nu este la dispoziția publicului, care face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând nici un control asupra operatorului;
- (j) „aeronave cu motorizare complexă” înseamnă:
 - (i) un avion:
 - cu o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg, sau
 - cu o configurație maximă aprobată a locurilor pentru pasageri de peste nouă, sau
 - certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți, sau
 - echipat cu unul sau mai multe turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; sau
 - (ii) un elicopter:
 - cu o masă maximă certificată la decolare ce depășește 3 175 kg, sau
 - cu o configurație maximă aprobată a locurilor pentru pasageri de peste cinci, sau
 - certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți; sau
 - (iii) o aeronavă cu rotor basculant;
- (k) „simulator de zbor” înseamnă orice tip de aparat care simulează, la sol, condițiile de zbor; sunt incluse simulatoarele de zbor, aparatele de instruire pentru zbor, pentru proceduri de zbor și navigație și aparatele de instruire pentru zbor instrumental;
- (l) „calificare” înseamnă o mențiune cuprinsă într-o licență care precizează, privilegiile, condițiile speciale și restricțiile aplicabile licenței în cauză.

CAPITOLUL II

Cerințe de fond

Articolul 4

Principii fundamentale și aplicabilitate

(1) Aeronavele, inclusiv orice produs, piesă și echipament instalat la bord, 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
- (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.

(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.

Article 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) Conformitatea 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 este în conformitate cu o bază de certificare de tip, după cum se precizează la articolul 20, stabilită pentru asigurarea conformității 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.

(b) Se pot elibera certificate separate pentru piese și echipamente, când se demonstrează că acestea se conformează specificațiilor detaliate de navigabilitate instituite pentru a asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la alineatul (1).

(c) Se eliberează un certificat individual de navigabilitate pentru fiecare aeronavă atunci când se demonstrează că aceasta este conformă cu proiectul de tip autorizat în certificatul său de tip și că documentele, inspecțiile și încercările relevante demonstrează că starea aeronavei garantează operarea sa în condiții de siguranță. Acest certificat de navigabilitate rămâne valabil atâta timp cât nu este suspendat, revocat sau anulat și atâta timp cât aeronava este întreținută în conformitate cu cerințele esențiale referitoare la continuitatea navigabilității, menționate la punctul (1.d) din anexa I, precum și cu măsurile menționate la alineatul (5).

(d) Organizațiile responsabile pentru întreținerea 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 eliberarea unei autorizații a organizației. În cadrul autorizației se specifică privilegiile acordate organizației agreeate și domeniul de aplicare al respectivei autorizații.

(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 eliberarea unei autorizații a organizației. În cadrul autorizației se specifică privilegiile acordate organizației agreeate și domeniul de aplicare al respectivei autorizații.

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 eliberarea unei autorizații.
- (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 o autorizație de zbor dacă se demonstrează că aeronava este în măsură să efectueze un zbor normal în condiții de siguranță deplină. Autorizația se eliberează cu restricțiile corespunzătoare, în special pentru garantarea siguranței terților;
- (b) se poate elibera un certificat de navigabilitate cu restricții 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 pot beneficia de astfel de certificate cu restricții, 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 cu restricții justifică acest lucru, se poate elibera un certificat de tip cu restricții 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 proceduri de reglementare cu control menționată la articolul 64 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 care pot beneficia de certificate de navigabilitate cu restricții;
- (d) condițiile de publicare și de difuzare a informațiilor obligatorii pentru a se asigura continuitatea navigabilității produselor;
- (e) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a certificatelor de tip, a certificatelor de tip cu restricții, a autorizațiilor privind modificarea certificatelor de tip, a certificatelor individuale de navigabilitate, a certificatelor de navigabilitate cu restricții, a permiselor de zbor și a 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 care pot beneficia de certificate de navigabilitate cu restricții și restricțiile asociate acestora;
- (iv) programa minimă de formare pentru calificarea pe tipuri de aeronave a personalului de certificare a întreținerii, pentru a asigura conformitatea cu alineatul (2) litera (f);
- (v) programa minimă de formare pentru calificarea pe tipuri de aeronave a piloților și calificarea simulatoarelor asociate, pentru a asigura conformitatea 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 conformitatea cu articolul 8;
- (f) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a autorizațiilor 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 autorizații;
- (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), și care nu se supun dispozițiilor de la alineatul (2) sau (4), urmează să demonstreze că îndeplinesc cerințele esențiale;
- (j) modalitățile în 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 bunele practici în domeniul navigabilității;
- (b) țin cont de experiența acumulată în operare la nivel mondial în domeniul aviației, precum și de progresele tehnico-științifice;
- (c) permit să se ia măsuri imediate în legătură cu cauzele constatate ale accidentelor și incidentelor grave;
- (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 („OIAAC”).

Articolul 6

Cerințe esențiale privind protecția mediului

(1) Produsele, piesele și echipamentele se conformează cerințelor de protecție a mediului de la anexa 16 a Convenției de la Chicago, astfel cum a fost publicată în martie 2002 pentru Volumul I și în noiembrie 1999 pentru Volumul II, cu excepția apendicelor la anexa 16.

(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 al prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 64 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 prevăzută la articolul 64 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 antrenamentelor, 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 atunci când aceasta respectă normele stabilite pentru a se asigura conformitatea 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.

Fără a aduce atingere celui de-al treilea paragraf, în cazul licenței de pilot de agrement, un medic generalist, care are cunoștințe suficiente 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 prevăzute la articolul 64 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 eliberarea unei autorizații.

Autorizația pentru organizațiile de instruire a piloților sau pentru centrele de medicină aeronautică se emite atunci când acestea respectă normele stabilite pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa III.

Autorizația precizează privilegiile acordate organizației în cauză.

(4) Simulatorul de zbor utilizat pentru instruirea piloților face obiectul unui certificat. Certificatul este emis atunci când se demonstrează că dispozitivul în cauză respectă normele stabilite pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa III.

(5) Persoanele responsabile cu instruirea piloților sau cu instruirea în cadrul ședințelor de simulare 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 conformitatea 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 prevăzută la articolul 64 alineatul (5). 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 autorizațiilor și certificatelor prevăzute în alineatele (2), (3), (4) și (5) și condițiile în care nu este necesară solicitarea acestor certificate și autorizații;
- (c) privilegiile și responsabilitățile titularilor de licențe, calificările pentru licențe, certificatele medicale, autorizațiile 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;
- (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), (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 și cele mai bune practici în domeniul formării 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

(1) Operarea aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (b) și (c) îndeplinește cerințele esențiale prevăzute în anexa IV.

(2) Cu excepția unor dispoziții contrarii 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 cu motorizare complexă demonstrează capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și asuma responsabilitățile legate de operarea aeronavelor în cauză.

(4) Membrii echipajului implicați în exploatarea aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (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 privind acceptarea reciprocă a licențelor personalului pentru exercitarea funcțiilor în aviația civilă⁽¹⁾; la libera alegere a statului membru, acest atestat poate fi emis de operatori sau de organizații de instituire 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 64 alineatul (5). Aceste măsuri specifică în special:

- (a) condițiile de operare a unei aeronave, în conformitate cu cerințele esențiale prevăzute în anexa IV;
- (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;

⁽¹⁾ JO L 344, 27.12.2005, p. 15.

- (e) condițiile în care operațiunile sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță;
- (f) modalitatea prin care exploatarea 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.
- (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 în operare la nivel mondial în domeniul aviației, 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,
 - 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.

Articolul 9

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

- (1) Aeronavele menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (d), precum și echipajul și operațiunile acestora respectă Standardele OIAC. În lipsa acestor standarde, aeronavele și operațiunile aferente respectă cerințele prevăzute în anexele I, III și IV, cu condiția ca cerințele să nu încalce drepturile țărilor terțe prevăzute de convențiile internaționale.
- (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 cu motorizare complexă care utilizează aeronavele prevăzute la alineatul (1) pot fi obligați să declare 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 64 alineatul (4). Aceste măsuri specifică în special:

- (a) metodele prin care aeronavele prevăzute la articolul 4 alineatul (1) litera (d) sau echipajul, care nu dețin un certificat de navigabilitate standard emis de OIAC sau o licență, pot primi autorizația 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 în care s-a operat înmatricularea sau de statul operatorului, fără a aduce atingere dispozițiilor Regulamentului (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 exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv 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).

(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 securității OIAC;
 - (ii) informațiile obținute în urma inspecțiilor la sol și a registrelor din cadrul Programului privind evaluarea siguranței aeronavelor străine (SAFA); și
 - (iii) alte informații recunoscute privind siguranța, referitoare la operatorul în cauză.

Articolul 10

Supraveghere și execuție

- (1) Statele membre, Comisia și agenția cooperează pentru a se asigura că orice produse, persoane sau organizații care fac obiectul prezentului regulament respectă dispozițiile și normele de aplicare ale acestuia.
- (2) În vederea aplicării alineatului (1), statele membre, pe lângă supravegherea exercitată asupra certificatelor pe care le-au emis, desfășoară anchete, inclusiv inspecții la sol și iau orice fel de măsuri, inclusiv imobilizarea la sol, pentru a pune capăt încălcării legii.
- (3) În vederea aplicării alineatului (1), agenția desfășoară anchete în conformitate cu articolul 24 alineatul (2) și cu articolul 54.
- (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 64 alineatul (4). Aceste măsuri precizează în special:

- (a) condițiile pentru culegerea, schimbul și diseminarea de informații;
- (b) condițiile pentru realizarea inspecțiilor la sol, inclusiv a inspecțiilor sistematice;
- (c) condițiile pentru imobilizarea 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 anumit 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 64 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 nerespectării sau al respectării necorespunzătoare, Comisia solicită emitentului certificatului luarea de măsuri corective și de salvagardare 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 salvagardare 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.

(4) Până la adoptarea măsurilor menționate la articolul 5 alineatul (5), la articolul 7 alineatul (6) și la articolul 9 alineatul (4) și fără a aduce atingere articolului 68 alineatul (4), certificatele care nu pot fi eliberate în conformitate cu prezentul regulament se pot elibera în temeiul reglementărilor naționale în vigoare.

(5) Până la adoptarea măsurilor menționate la articolul 6b alineatul (5) și fără a aduce atingere articolului 68 alineatul (4), certificatele care nu pot fi eliberate în conformitate cu prezentul regulament se pot elibera în temeiul reglementărilor naționale în vigoare sau, după caz, pe baza cerințelor relevante din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91.

(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 este 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 64 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.

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 alineatul (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 64 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 alineatul (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 prevăzută la articolul 64 alineatul (7). În acest caz, statul membru în cauză revocă derogarea.

(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 autorizații privind derogarea 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 autorizație 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 alineatul (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 autorizația 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 autorizația propusă poate fi acordată, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 64 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. Prevederile 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 anchetarea 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 64 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.

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

Agencia Europeană de Siguranță a Aviației

Secțiunea I

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 anchetele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale;
- (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 10;
- (c) emite specificații de certificare, inclusiv coduri de navigabilitate și mijloace acceptabile de punere în conformitate, precum și orice alte documente îndrumătoare privind aplicarea prezentului regulament și a normelor sale de aplicare;
- (d) ia decizii corespunzătoare privind aplicarea articolelor 20, 21, 22, 23, 53 și 54;
- (e) emite rapoarte ca urmare a inspecțiilor de standardizare efectuate în conformitate cu articolul 24 alineatul (1) și cu articolul 53.

Articolul 19

Avize, specificații de certificare și documente orientative

- (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 51 și normelor de aplicare adoptate de Comisie, agenția elaborează:
 - (a) specificații de certificare, inclusiv coduri de navigabilitate și mijloace acceptabile de punere în conformitate; și
 - (b) documente orientative;

pentru a fi utilizate în procesul de certificare.

Aceste documente reflectă stadiul actual al tehnicii și bunele practici din domeniile vizate și se actualizează ținând seama de experiența acumulată în operare la nivel mondial în domeniul aviației, precum și de progresele tehnico-științifice.

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 ca dispozițiile oricărui cod de navigabilitate să fie necorespunzătoare sau inadecvate pentru a se garanta conformitatea cu cerințele esențiale;
- (b) stabilește și notifică specificațiile de navigabilitate specifice pentru fiecare produs pentru care se solicită un certificat de navigabilitate cu restricții;
- (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, pieselor și 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 să 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) eliberează și reînnoiește certificatele:
- (i) organizațiilor cu rol 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.
- (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.

Articolul 22

Certificarea operatorilor aerieni

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:
- (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 conformitatea cu cerințele esențiale și, după caz, cu normele de aplicare conexe;
- (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 respectiv comunică în cel mai scurt timp agenției regimul individual respectiv și informează celelalte state membre cu privire la acesta;
- (c) în urma notificării, agenția analizează regimul individual în temeiul unei evaluări științifice și medicale. Atunci când este necesar, agenția discută regimul individual respectiv cu statul membru în cauză și propune modificări, dacă este cazul;
- (d) în cazul în care un stat membru nu este de acord cu concluziile agenției privind un regim individual, agenția transmite dosarul Comisiei pentru a decide, în conformitate cu procedura menționată în articolul 64 alineatul (3), dacă regimul individual respectiv este compatibil cu obiectivele generale de siguranță ale prezentului regulament;
- (e) regimurile individuale acceptate de agenție, sau referitor la care Comisia a luat o decizie favorabilă, în conformitate cu litera (d), se publică.

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 operator 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).

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 anchete 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 prevăzută la articolul 64 alineatul (2), luând în considerare principiile enunțate la articolele 51 și 52.

Articolul 25**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 26**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 autorizațiilor 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 27****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.

Articolul 28

Personalul

(1) La angajarea personalului agenției se aplică Statutul funcționarilor din Comunitatea Europeană, 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 38 din prezentul regulament membrilor comisiei de apel.

(2) Fără a aduce atingere articolului 41, 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 29

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 30

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 extra-contractuale, 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.

Articolul 31

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 32 alineatul (2) literele (b) și (c).

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

Articolul 32

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 38;

(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 30 septembrie și după obținerea avizului Comisiei, adoptă programul de activitate al agenției pentru anul următor și îl înaintază 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 51 și 52;

- (f) își exercită funcțiile cu privire la bugetul agenției, în conformitate cu dispozițiile articolelor 58, 59 și 62;
 - (g) numește membrii comisiei de apel în conformitate cu articolul 40;
 - (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 63 alineatul (1);
 - (j) elaborează propriul regulament de ordine interioară;
 - (k) stabilește regimul lingvistic al agenției;
 - (l) completează, dacă este cazul, lista documentelor menționate la articolul 31 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 25.
- (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 33

Componența consiliului de administrație

- (1) Consiliul de administrație este format din câte un reprezentant al fiecărui stat membru și un reprezentant al Comisiei. În acest scop, fiecare stat membru și Comisia numesc câte un membru în consiliul de administrație, precum și câte un membru supleant, care îl înlocuiește pe membrul plin în absența acestuia. 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 65.
- (3) Organul consultativ menționat la articolul 32 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 34

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.

- (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 35

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 36

Procedura de vot

- (1) Consiliul de administrație ia decizii cu o majoritate de două treimi din membrii săi, fără a aduce atingere articolului 38 alineatul (1). La solicitarea unui membru al consiliului de administrație, decizia menționată la articolul 32 alineatul (2) litera (k) se ia în unanimitate.
- (2) Fiecare membru 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 37

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.

(3) Directorul executiv are următoarele atribuții și competențe:

- (a) aprobă măsurile adoptate de agenție, definite la articolul 13, 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 anchetele prevăzute la articolele 53 și 54;
- (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 26;
- (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 28 alineatul (2);
- (h) realizează estimări privind veniturile și cheltuielile agenției în conformitate cu articolul 58 și execută bugetul agenției în conformitate cu articolul 59;
- (i) își deleagă competențele altor membri din personalul agenției, respectând normele care urmează să fie adoptate în conformitate cu procedura consultativă prevăzută la articolul 64 alineatul (2);
- (j) cu aprobarea consiliului de administrație, ia decizii cu privire la înființarea birourilor locale în statele membre, în conformitate cu articolul 27 alineatul (3);
- (k) elaborează și pune în aplicare programul anual de lucru;
- (l) răspunde la solicitările de asistență ale Comisiei.

Articolul 38

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, candidatul 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.

Articolul 39

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 43.

(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 64 alineatul (3).

Articolul 40

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 64 alineatul (3).

Articolul 41

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 nici unor 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 demisi 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.

Articolul 42

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 reprezentanți 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 43

Decizii care pot face obiectul unei căi administrative de atac

(1) Împotriva oricărei decizii luate de agenție în temeiul articolelor 20, 21, 22, 23, 54 sau 63 poate fi formulată o cale administrativă de atac.

(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 44

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.

Articolul 45

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 46

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 43 alineatul (2) teza a doua și înaintează acțiunea comisiei de apel.

Articolul 47

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 48

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 49

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.

(2) Acțiunile în anulare împotriva deciziilor luate de agenție în temeiul articolelor 20, 21, 22, 23, 54 sau 63 pot fi intentate la Curtea de Justiție doar după epuizarea tuturor căilor administrative de atac în cadrul agenției.

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

Articolul 50

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 51

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

(1) Imediat după intrarea în vigoare a prezentului regulament, consiliul de administrație elaborează proceduri transparente pentru eliberarea avizelor, a specificațiilor privind certificarea 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.

(2) În cazul în care, în conformitate cu articolul 19, agenția elaborează avize, specificații de certificare 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.

(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 52

Proceduri pentru luarea deciziilor

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

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 53

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 54. 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.

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

Articolul 54

Anchetarea întreprinderilor

(1) Agenția poate efectua în mod direct sau poate atribui autorităților aeronautice naționale sau entităților calificate sarcina de a realiza toate anchetele necesare asupra întreprinderilor conform articolelor 7, 20, 21, 22, 23 și 24 alineatul (2). Aceste anchete efectuându-se 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 anchete menționate în alineatul (1) își pot exercita atribuțiile pe baza

prezentării unei autorizații scrise în care se specifică obiectul și scopul anchetei.

(3) Cu suficient timp înainte de începerea inspecției, agenția informează statul membru pe al cărui teritoriu urmează să se desfășoare ancheta, despre ancheta preconizată și despre identitatea funcționarilor mandatați. Funcționarii din statele membre, la solicitarea agenției, oferă asistență persoanelor mandatate în îndeplinirea misiunii lor.

Articolul 55

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 56

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.

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 57

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 51 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 din 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 58

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 65;
 - (c) taxele achitate de solicitanții și de titularii de certificate și de autorizații 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) 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.
- (5) 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 65.
- (6) Raportul estimativ este înaintat de către Comisie autorității bugetare împreună cu proiectul preliminar al bugetului general al Uniunii Europene.
- (7) 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 înaintază autorității bugetare în conformitate cu articolul 272 din tratat.

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

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

(10) 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 avis, aceasta îl transmite consiliului de administrație în termen de șase săptămâni de la data notificării proiectului.

Articolul 59

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 ⁽²⁾.
- (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 avis.

⁽¹⁾ JO L 8, 12.1.2001, p. 1.

⁽²⁾ JO L 248, 16.9.2002, p. 1. Regulament, modificat prin Regulamentul (CE, Euratom) nr. 1995/2006 (JO L 390, 30.12.2006, p. 1).

(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 60

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.

Articolul 61

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 admi-

nistrație 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 62

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 ⁽³⁾, cu excepția cazului în care activitatea agenției impune acest lucru în mod special și cu acordul prealabil al Comisiei.

Articolul 63

Taxe și comisioanele

(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 64 alineatul (4).

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

(3) Măsurile prevăzute la alineatul (1) privind taxele și tarifele indică în mod concret prestațiile pentru care se datorează taxe și comisioane în sensul articolului 58 alineatul (1), precum și quantumul și modalitatea de achitare a acestora.

⁽¹⁾ JOL 136, 31.5.1999, p. 1.

⁽²⁾ JOL 136, 31.5.1999, p. 15.

⁽³⁾ JO L 357, 31.12.2002, p. 72.

- (4) Se percep taxe și comisioane 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;
- (c) prelucrarea apelurilor.

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

- (5) Cuantumul taxelor și comisioanelor se stabilește la un nivel care să asigure în principiu un venit suficient pentru a acoperi în totalitate costul serviciilor furnizate. Aceste taxe și comisioane reprezintă venituri atribuite agenției.

CAPITOLUL IV

Dispoziții finale

Articolul 64

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.
- (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.
- 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.
- (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.

Termenele prevăzute la articolul 5a alineatele (3) litera (c) și (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) și (6) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE și se au în vedere dispozițiile articolului 8.
- (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.

Articolul 65

Participarea țărilor europene terțe

Agenția este deschisă participării țărilor europene terțe 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 66

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 autorizații 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 67

Sancțiuni

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

Articolul 68

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).

(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 69

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 ... (*).

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

Adoptat la ...

Pentru Parlamentul European
Președintele

...

Pentru Consiliu
Președintele

...

(*) Patru ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

ANEXA I

Cerințele esențiale de navigabilitate menționate la articolul 5

1. Integritatea produsului: integritatea produsului trebuie să fie asigurată pentru toate condițiile de zbor previzibile pe durata operațională a aeronavei. Conformitatea 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 semnificativ și mijloacele lor de susținere.
- 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.
- 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 norme 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 norme 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 rupeți 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.
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 previzibilă.
- 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 a 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 pasagerilor 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 rănilor 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.
- 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 periclitaze 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 concepție, construcție sau întreținere)
- 3.a. Autorizațiile 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: instalații, 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 conformitatea 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 conformității 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.
-

ANEXA II

Aerona­vele men­ționate la artico­lul 4 ali­neatul (4)

Artico­lul 4 ali­neatele (1), (1a) și (1b) nu se aplică aro­na­velor care se încadrează în una sau mai multe dintre ca­te­go­riile men­ționate mai jos:

- (a) aro­na­vele isto­rice care îndeplinesc următoarele crite­rii:
 - (i) aro­na­vele, altele decât cele cu motorizare com­plexă:
 - al căror proiect inițial a fost realizat înainte de 1 ianuarie 1955, și
 - a căror producție a încetat înainte de 1 ianuarie 1975;
 - sau
 - (ii) aro­na­vele care au o importanță isto­rică e­vi­den­ță, 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) aro­na­vele special proiectate sau modificate în scopuri ex­pe­ri­men­ta­le, științifice sau de cerce­tare, care sunt produse cel mai pro­ba­bil în număr foarte limitat;
- (c) aro­na­vele 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) aro­na­vele care s-au aflat în serviciul forțelor militare, cu excepția cazului în care aparțin unui tip de aro­na­ve 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 aro­na­ve care îndeplinesc crite­riile de la literele (a) sau (d) de mai sus și al căror proiect structural este similar cu cel a aro­na­vei inițiale;
- (i) aro­na­vele fără pilot a căror masă de operare este de maximum 150 kg;
- (j) orice altă aro­na­vă a cărei masă maximă gol, inclusiv combustibilul, nu depășește 70 kg.

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 a 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;
- (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
- (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.

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 dețină 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.

4.c. *Centre de medicină aeronautică*

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

- (i) să dețină 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.
-

ANEXA IV

Cerințe esențiale privind operațiunile aeriene prevăzute la articolul 8

1. Generalități
 - 1.a. Un zbor nu pot 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 instalațiile 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 fișe de control 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 pasagerilor 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. Instalațiile 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 Serviciului Aeronautic de Informații.
 - 2.a.2. Echipajul trebuie să cunoască, iar pasagerii trebuie să fie informați cu privire la amplasarea și folosirea echipamentelor de salvare. Echipajului și pasagerilor trebuie să li se pună la dispoziție informații suficiente privind procedurile de urgență și folosirea echipamentului de salvare 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 cu echipament minim (LEM) sau într-un document echivalent este prevăzută o derogare de la această cerință;
 - (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 alternative, 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(uri) alternativ(e) 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 alternativ.
- 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 sistemul de fixare prevăzut, 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 pasager 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.
- 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 pasagerii 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 pasagerilor 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 furnizate în cursul planificării datelor de funcționare, 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.
- 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 documentele 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, după caz, 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
 - (ii) să fie verificați periodic în ceea ce privește aptitudinea medicală de a-și îndeplini în condiții de siguranță atribuțiile legate de asigurarea siguranței; 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 aeronavei 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 pasageri 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 activitate.
- 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 apti 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 cu motorizare complexă
- 8.a. Operarea în scopuri comerciale și operarea aeronavelor cu motorizare complexă 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 scara și sfera operațiilor. Printre aceste mijloace se numără, fără însă a se limita la acestea, următoarele: aeronave, instalații, 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 LEM-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 nefuncționale la începutul zborului;
 - (ii) documentul trebuie pregătit separat pentru fiecare aeronavă, ținând seama de condițiile operaționale și de întreținere ale operatorului; și
 - (iii) LEM trebuie să se bazeze pe lista master a echipamentului minim (LMEM), în cazul în care aceasta este disponibilă, și nu trebuie să fie mai puțin restrictivă decât LMEM;
- 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 navelor cu motorizare complexă 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 exploatate și pentru ca personalul implicat în operațiuni să-și îndeplinească atribuțiile. Trebuie specificate limitările privind timpul de zbor, timpul de serviciu pentru zbor și perioada 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 pasagerilor 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) siguranța compartimentului echipajului de zbor;
 - (ii) o fișă de control pentru procedura de cercetare a aeronavei;
 - (iii) programe de pregătire;
 - (iv) protejarea sistemelor electronice și computerizate pentru a preveni interferențele și coruperea 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 securitatea; în acest sens, ar putea fi necesară folosirea unui echipament de specialitate.
- 8.e. Operatorul trebuie să desemneze un pilot comandant din cadrul echipajului de zbor.

- 8.f. Prevenirea oboselii trebuie asigurată prin folosirea unei liste de serviciu. Pentru fiecare zbor sau serie de zboruri, o astfel de listă de serviciu trebuie să conțină timpul de zbor, timpul de serviciu pentru zbor, timpul de serviciu și de odihnă adaptate. Limitele stabilite în cadrul listei de serviciu 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, tulburarea 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.
- 8.g. Atribuțiile specificate la punctul 6.a și cele descrise la punctele 6.d și 6.e trebuie să fie controlate de o organizație însărcinată cu 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.
-

ANEXA V

Criterii pentru entitățile calificate menționate la articolul 13

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 stimulente, 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.
-

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) partea introductivă	Articolul 5 alineatul (5) 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)
—	Articolul 5 alineatul (6) primul paragraf litera (d)

Regulamentul (CE) nr. 1592/2002	Prezentul regulament
Articolul 6	Articolul 6
—	Articolul 7
—	Articolul 8
—	Articolul 9
—	Articolul 10
Articolul 8 alineatul (1)	Articolul 11 alineatul (1)
—	Articolul 11 alineatul (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 (l) și (k)

Regulamentul (CE) nr. 1592/2002	Prezentul regulament
Articolul 15 alineatul (2)	Articolul 20 alineatul (2)
—	Articolul 21
—	Articolul 22
—	Articolul 23
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 17	Articolul 25
Articolul 18	Articolul 26
Articolul 19	Articolul 27
Articolul 20	Articolul 28
Articolul 21	Articolul 29
Articolul 22	Articolul 30
Articolul 23	Articolul 31
Articolul 24 alineatele (1)-(4)	Articolul 32 alineatele (1)-(4)
—	Articolul 32 alineatul (5)
Articolul 25 alineatele (1) și (2)	Articolul 33 alineatele (1) și (2)
—	Articolul 33 alineatul (3)
Articolul 26	Articolul 34
Articolul 27	Articolul 35
Articolul 28	Articolul 36
Articolul 29 alineatele (1) și (2)	Articolul 37 alineatele (1) și (2)
Articolul 29 alineatul (3) literele (a)-(j)	Articolul 37 alineatul (3) literele (a)-(j)
—	Articolul 37 alineatul (3) literele (k) și (l)
Articolul 30	Articolul 38
Articolul 31	Articolul 39
Articolul 32	Articolul 40
Articolul 33	Articolul 41
Articolul 34	Articolul 42
Articolul 35	Articolul 43
Articolul 36	Articolul 44
Articolul 37	Articolul 45

Regulamentul (CE) nr. 1592/2002	Prezentul regulament
Articolul 38	Articolul 46
Articolul 39	Articolul 47
Articolul 40	Articolul 48
Articolul 41	Articolul 49
Articolul 42	Articolul 50
Articolul 43	Articolul 51
Articolul 44	Articolul 52
Articolul 45	Articolul 53
Articolul 46 alineatul (1), partea introductivă	Articolul 54 alineatul (1), partea introductivă
Articolul 46 alineatul (1) literele (a)-(d)	Articolul 54 alineatul (1) literele (a)-(d)
—	Articolul 54 alineatul (1) litera (e)
Articolul 46 alineatele (2) și (3)	Articolul 54 alineatele (2) și (3)
—	Articolul 55
—	Articolul 56
Articolul 47 alineatele (1) și (2)	Articolul 57 alineatele (1) și (2)
Articolul 47 alineatul (3)	—
Articolul 47 alineatul (4)	Articolul 57 alineatul (3)
Articolul 47 alineatul (5)	—
—	Articolul 57 alineatul (4)
Articolul 48 alineatul (1), partea introductivă	Articolul 58 alineatul (1), partea introductivă
Articolul 48 alineatul (1) litera (a)	Articolul 58 alineatul (1) literele (a) și (b)
Articolul 48 alineatul (1) literele (b) și (c)	Articolul 58 alineatul (1) literele (c) și (d)
—	Articolul 58 alineatul (1) litera (a)
Articolul 48 alineatele (2)-(10)	Articolul 58 alineatele (2)-(10)
Articolul 49	Articolul 59
Articolul 50	Articolul 60
Articolul 51	Articolul 61
Articolul 52	Articolul 62
Articolul 53	Articolul 63
Articolul 54	Articolul 64
Articolul 55	Articolul 65
Articolul 56	Articolul 66
—	Articolul 67
Articolul 57	Articolul 68
Articolul 59	Articolul 69

EXPUNERE DE MOTIVE ALE CONSILIULUI

I. INTRODUCERE

Propunerea Comisiei a fost prezentată Consiliului TTE din 5 decembrie 2005. Aceasta vizează stabilirea unor noi responsabilități în cadrul mandatului Agenției europene de siguranță a aviației (EASA), instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 ⁽¹⁾. Se reamintește că prin Regulamentul (CE) nr. 1592/2002, EASA a primit responsabilități de certificare și reglementare în privința navigabilității. În același Regulament s-au menționat responsabilități privind calificarea personalului navigant, operațiunile aeriene și supravegherea aeronavelor din țări terțe în Comunitate ca posibile noi sarcini pentru agenție. Propunerea Comisiei intenționează să acorde EASA aceste responsabilități.

Comisia și-a elaborat propunerea pe baza Avizului 3/2004 al EASA, care, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1592/2002, răspunde de elaborarea cerințelor esențiale legate de siguranța aeriană. A se lua în considerare faptul că propunerea Comisiei a fost elaborată ca „regulament de modificare”, în timp ce Consiliul și-a elaborat poziția comună pe baza unei „versiuni consolidate”.

II. ANALIZA POZIȚIEI COMUNE

Consiliul a reușit să convină asupra majorității elementelor principale din propunerea Comisiei. Cu toate acestea, Consiliul a decis să modifice textul anumitor puncte importante. În general, prin aceasta s-a urmărit asigurarea transferului noilor responsabilități și sarcini cuprinse în noul regulament într-un mod care prevede cel mai înalt nivel de supraveghere a siguranței adaptat la gama diferitelor nevoi ale celor cărora li se aplică regulamentul. În acest context, organismele au luat în considerare studiul de impact realizat de Comisie ⁽²⁾.

În timpul discuțiilor, care deseori au fost de natură tehnică, s-a convenit asupra următoarelor principale modificări la textul Comisiei:

În privința cerințelor esențiale legate de acordarea licențelor, operațiunilor și aeronavelor din țări terțe, dispozitivul și considerentele regulamentului au fost modificate pentru a îndepărta temerile statelor membre legate de impactul cerințelor esențiale propuse asupra siguranței, în special cu privire la licența de pilot de agrement propusă; conținutul normelor care trebuie aplicate de către operatorii din țările terțe operațiunilor necomerciale în Comunitate; și situațiile în care medicii generaliști pot lucra ca examinatori aeromedicali în conformitate cu regulamentele internaționale.

În al doilea rând, organismelor de evaluare urma să li se acorde privilegiul de a emite diverse aprobări recunoscute în Comunitate, în special în domeniul licențelor. După îndelungi discuții, această dispoziție a fost scoasă din propunere în urma înțelegerii că aceasta nu împiedică statele membre care o doresc să acorde aceste privilegii organismelor cu sediul în jurisdicția proprie.

În al treilea rând, față de propunerea Comisiei Consiliul a redus numărul de noi sarcini de certificare acordate agenției în articolele 21 și 22. Deși s-a acceptat faptul că natura certificării navigabilității înseamnă că beneficiile certificării EASA sunt evidente, nu s-a ajuns la niciun acord asupra necesității de a acorda agenției noi sarcini de certificare în domeniul operațiunilor și acordării licențelor. Prin urmare, noile sarcini de certificare sunt în general limitate la certificarea operatorilor din țări terțe care zboară către și în afara Comunității și la aprobări acordate organizațiilor cu sediul în afara teritoriului statelor membre.

În al patrulea rând, sarcinile de reglementare ale agenției se vor extinde pentru a acoperi noile competențe în domeniul operațiunilor aeriene, acordării licențelor și aeronavelor din țări terțe cuprinse în propunerea Comisiei. În privința domeniului de aplicare a reglementării pentru operatori din țări terțe, a fost introdus un nou articol 9 pentru a clarifica cerințele care vor fi impuse operatorilor din țări terțe care folosesc aeroporturile comunitare.

⁽¹⁾ 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 (JO L 240, 7.9.2002, p. 1).

⁽²⁾ Punctul 4 al memorandumului explicativ al propunerii.

În al cincilea rând, Comisia a propus un număr de modificări în ceea ce privește structurile de conducere ale EASA, în special componența consiliului de administrație, pentru care s-a propus ca distribuirea voturilor să fie atribuită Comisiei, iar Consiliului puterea de a desemna reprezentanții statelor membre. În plus s-a propus un consiliu executiv care să acționeze ca grup de pregătire pe lângă consiliul de administrație propriu-zis. Consiliul respinge aceste modificări pe motivul că acestea ar intra în conflict cu sistemul propriu-zis de responsabilitate al agențiilor comunitare. Cu toate acestea, Consiliul a păstrat propunerea Comisiei de a include părțile interesate ca observatori în consiliul de administrație și a prevăzut organisme de lucru speciale ale consiliului de administrație care să-l sprijine în îndeplinirea funcțiilor sale.

În ultimul rând, au fost redefinite anexele propunerii, care definesc cerințele esențiale ce vor trebui aplicate în domeniul operațiunilor aeriene și acordării licențelor și s-au făcut schimbări minore în anexa III în privința competențelor practice și lingvistice necesare piloților (pentru a reflecta ultimele evoluții din cadrul ICAO). Cu toate acestea, Consiliul este pe deplin de acord cu descrierea generală a cerințelor esențiale, iar propunerea tehnică a fost respectată în întregime, așa cum se regăsește în avizul agenției.

În ceea ce privește amendamentele propuse de Parlamentul European, Consiliul a fost în măsură să accepte următoarele amendamente: 10, 14, 15, 19, 22, 23, 24 și 29.

Cu toate acestea, Consiliul nu a putut accepta un număr de alte amendamente. O parte dintre acestea (2, 3, 4, 6, 7, 8, 13, 16 și 25) au fost respinse fie deoarece, deși Consiliul nu respinge principiile care le stau la bază, acestea nu erau foarte clare, fie deoarece intrau în conflict cu alte părți ale poziției comune. În alte cazuri acestea erau deja tratate în altă parte în poziția comună.

Un al doilea set de amendamente (1, 5, 9, 11, 30 și modificările stabilite verbal) nu au putut fi acceptate deoarece, în viziunea Consiliului, acestea compromit serios obiectivele de siguranță ale regulamentului. Amendamentele 12, 17, 18 și 26 nu au putut fi acceptate deoarece Consiliul are îndoieli asupra legalității acestora în forma lor curentă. În cele din urmă, nu au fost acceptate un număr de amendamente legate de bugetul și conducerea agenției. În ceea ce privește amendamentele 20 și 21, Consiliul are opinia fermă că numai statele membre își pot numi membrii în consiliul de administrație al agenției, iar Consiliul nu prevede niciun rol pentru instituțiile comunitare în acest proces. Amendamentele 27 și 28 ar provoca serioase dificultăți operaționale pentru agenție prin limitarea capacității acesteia de a strânge veniturile necesare pentru a-și finanța activitățile și din acest motiv ele nu pot fi acceptate.

III. CONCLUZIE

Consiliul susține că textul poziției comune este adecvat și echilibrat. Consiliul este de părere că poziția comună reflectă scopul multora dintre amendamentele Parlamentului.

Consiliul ia notă de numeroasele contacte deja realizate cu Parlamentul și speră că acestea vor da curând roade în adoptarea rapidă a acestui act legislativ.
