

REGULAMENT nr. 1139 din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 la alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

⁽¹⁾JO C 75, 10.3.2017, p. 111.

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,

⁽²⁾JO C 88, 21.3.2017, p. 69.

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽³⁾,

⁽³⁾Poziția Parlamentului European din 12 iunie 2018 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 26 iunie 2018.

întrucât:

(1) Este necesar să se asigure în permanență un nivel ridicat și uniform de siguranță a aviației civile prin adoptarea unor norme de siguranță comune și a unor măsuri care să asigure că toate mărfurile, persoanele și organizațiile implicate în activități de aviație civilă în Uniune respectă aceste norme.

(2) În plus, ar trebui să se asigure în permanență un nivel ridicat și uniform de protecție a mediului, prin intermediul unor măsuri care să asigure că toate mărfurile, persoanele și organizațiile implicate în activități de aviație civilă în Uniune respectă dreptul relevant al Uniunii, precum și standardele internaționale și practicile recomandate.

(3) În plus, aeronavele din țări terțe care sunt operate pe teritoriul pe care se aplică dispozițiile relevante din Tratatul privind Uniunea Europeană (Tratatul UE) și din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) (denumite în continuare "tratatele") ori înspre sau dinspre acesta ar trebui supuse unei supravegheri adecvate, la nivelul Uniunii, în limitele prevăzute de Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 (denumită în continuare "Convenția de la Chicago"), la care toate statele membre sunt părți.

(4) Nu ar fi justificată adoptarea de norme comune pentru toate aeronavele. Mai concret, având în vedere riscurile limitate pe care le prezintă la adresa siguranței aviației civile, reglementarea aeronavelor care au un proiect simplu sau care efectuează în principal curse locale, și a celor construite de amatori, a celor extrem de rare sau a celor din care există doar puține exemplare, ar trebui să rămână sub controlul statelor membre, fără ca prezentul regulament să impună altor state membre obligația de a recunoaște astfel de reglementări naționale. Cu toate acestea, pentru a facilita elaborarea de norme naționale pentru aeronavele care nu intră sub incidența prezentului regulament, Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare "agenția") poate adopta materiale de îndrumare în acest scop.

(5) Cu toate acestea, ar trebui să se prevadă posibilitatea de a aplica anumite dispoziții din prezentul regulament anumitor tipuri de aeronave care altfel ar fi excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament, în special celor care sunt produse la scară industrială și care ar putea beneficia de dreptul la liberă circulație în cadrul Uniunii. Prin urmare, organizațiile implicate în proiectarea unor astfel de aeronave ar trebui să poată solicita agenției un certificat de tip sau, dacă este cazul, să prezinte o declarație agenției în ceea ce privește un tip de aeronavă care urmează să fie introdus pe piață de astfel de organizații.

(6) Prezentul regulament ar trebui să prevadă o serie de noi instrumente care ar trebui să sprijine punerea în aplicare a unor norme simple și proporționale pentru aviația sportivă și de agrement. Măsurile luate în conformitate cu prezentul regulament pentru a reglementa acest segment al sectorului aviației ar trebui să fie proporționale, eficiente din punctul de vedere al costurilor, flexibile și să se bazeze pe bunele practici existente în statele membre. Respectivile măsuri ar trebui elaborate în timp util, în strânsă cooperare cu statele membre, și ar trebui să evite crearea unor sarcini administrative și financiare inutile pentru producători și operatori.

(7) Nu ar fi oportună adoptarea de norme comune pentru toate aerodromurile. Aerodromurile care nu sunt deschise publicului sau care nu deservește transportul aerian comercial sau aerodromurile care nu au piste instrumentale pavate cu o lungime de peste 800 de metri și care nu deservește exclusiv elicopterele ce utilizează proceduri instrumentale de apropiere sau de decolare ar trebui să rămână sub controlul de reglementare al statelor membre, fără ca prezentul regulament să impună altor state membre obligația de a recunoaște astfel de reglementări naționale.

(8) Statelor membre ar trebui să li se permită să scutească de la aplicarea prezentului regulament aerodromurile cu trafic redus, cu condiția ca aerodromurile în cauză să îndeplinească obiectivele de siguranță comune minime stabilite în cerințele esențiale relevante prevăzute în prezentul regulament. Atunci când un stat membru acordă astfel de scutiri, acestea ar trebui să se aplice și echipamentelor folosite pe aerodromul în cauză, precum și furnizorilor de servicii de handling la sol și de servicii de administrare a platformei (apron management services - AMS) care își desfășoară activitatea pe aerodromurile scutite. Scutirile acordate de statele membre aerodromurilor înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament ar trebui să rămână valabile, iar informațiile cu privire la respectivele scutiri ar trebui puse la dispoziția publicului.

(9) Aerodromurile controlate și operate de forțele militare, precum și serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană (ATM/ANS) care sunt furnizate sau puse la dispoziție de către forțele militare, ar trebui să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament. Cu toate acestea, statele membre ar trebui să se asigure, în conformitate cu dreptul lor intern, că astfel de aerodromuri, atunci când sunt deschise publicului, și astfel de ATM/ANS, atunci când deservește traficul aerian căruia i se aplică Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾, oferă un nivel de siguranță și interoperabilitate cu sistemele civile la fel de eficace precum cel care rezultă

din aplicarea cerințelor esențiale privind aerodromurile și ATM/ANS stabilite în prezentul regulament.

(¹)Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (regulament-cadru) (JO L 96, 31.3.2004, p. 1).

(10) Atunci când statele membre consideră că este preferabil, în special pentru a atinge un nivel sporit de siguranță, interoperabilitate sau eficiență, să aplice prezentul regulament în locul dreptului lor intern, aeronavelor care desfășoară activități sau servicii militare, vamale, polițienești, de căutare și salvare, de stingere a incendiilor, de control la frontiere, de pază de coastă sau alte activități sau servicii similare efectuate în interes public, ar trebui să li se permită să facă acest lucru. Statele membre care recurg la această posibilitate ar trebui să coopereze cu agenția, în special furnizând toate informațiile necesare pentru a confirma că aeronavele și activitățile în cauză respectă dispozițiile relevante ale prezentului regulament.

(11) Pentru a ține seama de interesele și punctele de vedere ale industriei lor aeronautice și ale operatorilor lor de aeronave, statele membre ar trebui să poată scuti de la aplicarea prezentului regulament activitățile de proiectare, producție, întreținere și operare care sunt desfășurate în ceea ce privește anumite aeronave de mici dimensiuni, altele decât aeronavele fără pilot la bord, cu excepția cazului în care a fost eliberat sau se consideră că a fost eliberat un certificat pentru aceste aeronave în conformitate cu prezentul regulament sau cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (²), sau a fost formulată o declarație în conformitate cu prezentul regulament. Astfel de scutiri nu ar trebui să creeze nicio obligație în temeiul prezentului regulament pentru alte state membre de a recunoaște astfel de reglementări naționale. Cu toate acestea, astfel de scutiri nu ar trebui să împiedice o organizație care are sediul principal pe teritoriul statului membru care a acordat scutirea respectivă să decidă să își desfășoare activitățile de proiectare și de producție în ceea ce privește aeronavele care fac obiectul deciziei respective în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(²)Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.3.2008, p. 1).

(12) Măsurile adoptate în conformitate cu prezentul regulament pentru a reglementa aviația civilă în Uniune, precum și actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate pe baza acestuia ar trebui să corespundă și să fie proporționale cu natura și riscurile asociate diverselor tipuri de aeronave, de operațiuni și de activități pe care le vizează. Astfel de măsuri ar trebui, de asemenea, în măsura în care este posibil, să fie formulate astfel încât să se concentreze asupra obiectivelor care trebuie atinse, permițând însă diferite mijloace de atingere a respectivelor obiective, și ar trebui, de asemenea, să favorizeze o abordare sistemică a aviației civile, ținând cont de interdependențele dintre siguranță și alte domenii tehnice ale reglementării aviației, inclusiv securitatea cibernetică. Astfel s-ar contribui la atingerea mai eficientă, din punct de vedere al costurilor, a nivelurilor de siguranță impuse și la stimularea inovării tehnice și operaționale. Ar trebui să se recurgă la standarde și practici recunoscute în industria de profil, în cazurile în care s-a constatat că acestea asigură respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezentul regulament.

(13) Aplicarea unor principii solide de management al siguranței este esențială pentru îmbunătățirea continuă a siguranței aviației civile în Uniune, pentru anticiparea riscurilor în materie de siguranță care ar putea să apară, precum și pentru utilizarea optimă a resurselor tehnice limitate. Prin urmare, este necesar să se stabilească un cadru comun pentru planificarea și punerea în aplicare a unor acțiuni de îmbunătățire a siguranței. În acest scop, ar trebui elaborate, la nivelul Uniunii, un Plan european pentru siguranța aviației și un Program european de siguranță a aviației. Fiecare stat membru ar trebui, de asemenea, să elaboreze un Program național de siguranță în conformitate cu cerințele cuprinse în anexa 19 la Convenția de la Chicago. Respectivul program ar trebui însoțit de un plan care să descrie acțiunile care trebuie întreprinse de statul membru în cauză pentru a reduce riscurile identificate în materie de siguranță.

(14) În conformitate cu anexa 19 la Convenția de la Chicago, statele membre trebuie să stabilească un nivel acceptabil de performanță a siguranței în ceea ce privește activitățile de aviație aflate în responsabilitatea lor. Pentru a ajuta statele membre să respecte această cerință în mod coordonat, Planul european pentru siguranța aviației ar trebui să prevadă un nivel de performanță a siguranței pentru Uniune în ceea ce privește diferitele categorii de activități de aviație. Respectivul nivel de performanță a siguranței ar trebui să nu aibă un caracter obligatoriu, ci ar trebui, mai degrabă, să exprime aspirațiile Uniunii și ale statelor membre în privința siguranței aviației civile.

(15) Convenția de la Chicago prevede standarde minime care să garanteze siguranța aviației civile și protecția mediului în acest domeniu. Cerințele esențiale ale Uniunii și celelalte norme menite să asigure punerea lor în aplicare prevăzute în prezentul regulament ar trebui să asigure că statele membre îndeplinesc, în mod uniform, obligațiile prevăzute în Convenția de la Chicago, inclusiv pe cele față de țările terțe. În cazul în care normele Uniunii diferă de standardele minime stabilite de Convenția de la Chicago, obligațiile statelor membre de a notifica în consecință Organizația Aviației Civile Internaționale nu sunt afectate.

(16) În concordanță cu standardele internaționale și practicile recomandate prevăzute de Convenția de la Chicago, ar trebui stabilite cerințe esențiale aplicabile produselor și pieselor aeronautice, echipamentelor aeronautice neinstalate, aerodromurilor și furnizării de ATM/ANS. În plus, ar trebui de asemenea stabilite cerințe esențiale aplicabile persoanelor și organizațiilor implicate în operarea aeronavelor, în operarea aerodromurilor și în furnizarea de ATM/ANS, precum și cerințe esențiale aplicabile persoanelor și produselor implicate în pregătirea și în examinarea medicală a controlorilor de trafic aerian și a personalului aeronautic navigant.

(17) Este important ca personalul utilizat de furnizorii de ATM/ANS, cum ar fi personalul responsabil de echipamentele electronice de siguranță a traficului aerian (ATSEP), să aibă o calificare adecvată și să fie pregătit corespunzător pentru a-și îndeplini atribuțiile. Furnizorii de ATM/ANS ar trebui, de asemenea, să pună în aplicare programe de pregătire și de verificare, ținând seama de diferitele tipuri de sarcini cu impact asupra siguranței efectuate de personalul lor. Actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament și referitoare la responsabilitățile furnizorilor de ATM/ANS ar trebui să stabilească norme armonizate detaliate suplimentare pentru personalul respectiv, inclusiv ATSEP, pentru a asigura nivelul de siguranță necesar.

(18) Cerințele esențiale referitoare la compatibilitatea cu mediul a proiectării produselor aeronautice ar trebui să vizeze, atunci când acest lucru este necesar, atât zgomotul produs de aeronave, cât și emisiile, pentru a proteja mediul și sănătatea umană de efectele dăunătoare ale produselor respective. Acestea ar trebui să corespundă cerințelor stabilite în această privință la nivel internațional, astfel cum sunt prevăzute în Convenția de la Chicago. În vederea asigurării unei coerențe depline, este oportun ca în prezentul regulament să se facă trimitere la dispozițiile

relevante ale convenției respective. Cu toate acestea, produsele, piesele și echipamentele neinstalate ar trebui să facă obiectul cerințelor esențiale privind compatibilitatea cu mediul prevăzute în anexa III la prezentul regulament în măsura în care dispozițiile Convenției de la Chicago nu conțin cerințe de protecție a mediului. În ceea ce privește respectivele produse, piese și echipamente neinstalate, ar trebui să se prevadă, de asemenea, posibilitatea de a stabili cerințe detaliate de protecție a mediului.

(19) Ar trebui prevăzute, de asemenea, cerințe esențiale pentru furnizarea, în condiții de siguranță, a serviciilor de handling la sol și a AMS.

(20) Având în vedere dependența tot mai mare a aviației civile de tehnologiile moderne ale informației și comunicațiilor, ar trebui prevăzute cerințe esențiale pentru a asigura securitatea informațiilor utilizate de sectorul aviației civile.

(21) Obligațiile unui operator de aerodrom pot fi îndeplinite direct de către operatorul de aerodrom sau, în unele cazuri, de o terță parte. În astfel de cazuri, operatorul de aerodrom ar trebui să aibă acorduri în vigoare cu terța parte respectivă pentru a asigura respectarea prezentului regulament și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(22) Ar trebui prevăzute cerințe esențiale în materie de raportare și de analiză a evenimentelor în domeniul siguranței. Normele detaliate, adoptate cu scopul de a asigura punerea în aplicare uniformă a respectivelor cerințe esențiale și respectarea acestora, ar trebui să fie în concordanță cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.

⁽¹⁾Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei (JO L 122, 24.4.2014, p. 18).

(23) Produsele și piesele aeronautice, precum și echipamentele aeronautice neinstalate, aerodromurile și echipamentele cu impact asupra siguranței aerodromurilor, operatorii de aeronave și de aerodromuri, sistemele ATM/ANS, componentele ATM/ANS și furnizorii de ATM/ANS, precum și piloții, controlorii de trafic aerian și persoanele, produsele și organizațiile implicate în pregătirea și în examinarea medicală a acestora ar trebui să fie certificate sau să primească o licență după ce s-a constatat că îndeplinesc cerințele esențiale sau, după caz, celelalte cerințe stabilite în prezentul regulament sau în temeiul său. În vederea facilitării procesului de certificare, ar trebui adoptate normele detaliate necesare pentru eliberarea certificatelor respective și, după caz, a declarațiilor care urmează să fie întocmite în acest sens, ținând seama de obiectivele prezentului regulament și de natura și riscul activității în cauză.

(24) Membrii echipajului de cabină implicați în activități de transport aerian comercial ar trebui să fie supuși unei certificări și, ca urmare a acestei certificări, ar trebui să li se elibereze un atestat. În vederea asigurării unor reglementări uniforme în ceea ce privește eliberarea respectivului atestat, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru stabilirea de norme și proceduri detaliate pentru calificarea membrilor echipajului de cabină. De asemenea, Comisia ar trebui să aibă posibilitatea ca în actele de punere în aplicare respective, ținând seama de natura și de riscul activității în cauză, să impună membrilor echipajului de cabină implicați în alte tipuri de operațiuni să fie supuși certificării și să dețină un atestat. Respectivele competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾.

⁽²⁾Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

(25) Organizațiilor implicate în proiectarea și producția produselor și pieselor aeronautice, precum și a echipamentelor aeronautice neinstalate, ar trebui să li se ofere posibilitatea de a declara conformitatea proiectelor produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate cu standardele relevante ale industriei de profil, în cazurile în care se consideră că aceasta va asigura un nivel acceptabil de siguranță. Respectiva posibilitate ar trebui să fie limitată la produsele utilizate în sectorul aviației sportive și de agrement, cu anumite limitări și condiții pentru a garanta siguranța.

(26) Dat fiind că și aeronavele fără pilot la bord operează în spațiul aerian alături de aeronavele cu pilot la bord, prezentul regulament ar trebui să vizeze aeronavele fără pilot la bord, indiferent de masa lor operațională. Tehnologiile pentru aeronavele fără pilot la bord fac posibilă, în prezent, o gamă largă de operațiuni, iar respectivele operațiuni ar trebui să facă obiectul unor norme proporționale cu riscul prezentat de respectiva operațiune sau de respectivul tip de operațiuni.

(27) În vederea punerii în aplicare a unei abordări bazate pe riscuri și a principiului proporționalității, ar trebui să fie prevăzut un grad de flexibilitate pentru statele membre în ceea ce privește operarea aeronavelor fără pilot la bord, ținându-se seama de diferitele caracteristici locale din cadrul fiecărui stat membru, cum ar fi densitatea populației, asigurând, în același timp, un nivel adecvat de siguranță.

(28) Normele referitoare la aeronavele fără pilot la bord ar trebui să contribuie la realizarea respectării drepturilor coresponsabile garantate de dreptul Uniunii, și în special a dreptului la respectarea vieții private și de familie, prevăzut la articolul 7 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, și a dreptului la protecția datelor cu caracter personal, prevăzut la articolul 8 din cartă menționată și la articolul 16 din TFUE și reglementat de Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.

⁽¹⁾Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

(29) Cerințele esențiale aplicabile aeronavelor fără pilot la bord și motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora ar trebui să vizeze și chestiuni referitoare la compatibilitatea electromagnetică și la spectrul de frecvențe radio, astfel încât să se asigure că acestea nu provoacă interferențe dăunătoare, că utilizează în mod eficace spectrul de frecvențe radio și că sprijină utilizarea eficientă a spectrului de frecvențe radio. Cu toate acestea, numeroase tipuri de echipamente aeronautice nu sunt neapărat destinate în mod specific utilizării în aeronavele fără pilot la bord sau în aeronavele cu pilot la bord, dar ar putea foarte bine fi folosite în ambele. Prin urmare, cerințele referitoare la compatibilitatea electromagnetică și la spectrul de frecvențe radio nu ar trebui să se aplice decât din momentul în care, și în măsura în care, proiectarea aeronavelor fără pilot la bord și a motoarelor, elicelor, pieselor și

echipamentelor neinstalate ale acestora face obiectul certificării în conformitate cu prezentul regulament. Motivația este asigurarea faptului că regimul aplicabil unor astfel de echipamente aeronautice este aliniat la regimul aplicabil altor aeronave și motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora pentru care această certificare este, de asemenea, obligatorie în temeiul prezentului regulament. În ceea ce privește conținutul, pentru a se asigura coerența, aceste cerințe ar trebui să fie echivalente cu cele din Directiva 2014/30/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ și din Directiva 2014/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾.

⁽²⁾Directiva 2014/30/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind armonizarea legislațiilor statelor membre cu privire la compatibilitatea electromagnetică (JO L 96, 29.3.2014, p. 79).

⁽³⁾Directiva 2014/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 aprilie 2014 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la punerea la dispoziție pe piață a echipamentelor radio și de abrogare a Directivei 1999/5/CE (JO L 153, 22.5.2014, p. 62).

(30) Pentru unele tipuri de aeronave fără pilot la bord, aplicarea dispozițiilor din prezentul regulament referitoare la înmatriculare, certificare, identificare, supraveghere și asigurarea respectării legii, precum și a dispozițiilor referitoare la agenție nu este necesară în scopul atingerii unor niveluri de siguranță corespunzătoare. În aceste cazuri ar trebui să se poată aplica mecanismele de supraveghere a pieței prevăzute de legislația Uniunii în domeniul armonizării produselor.

(31) Având în vedere riscurile pe care aeronavele fără pilot la bord le pot prezenta la adresa siguranței, a vieții private, a protecției datelor cu caracter personal, a securității sau a mediului, ar trebui să fie stabilite cerințe privind înmatricularea aeronavelor fără pilot la bord și a operatorilor de aeronave fără pilot la bord. Este necesară, de asemenea, înființarea unor sisteme naționale de înmatriculare digitale, armonizate și interoperabile în care ar trebui să fie stocate informațiile, inclusiv aceleași date de bază, referitoare la aeronavele fără pilot la bord și la operatorii de aeronave fără pilot la bord înmatriculate în conformitate cu prezentul regulament și cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia. Respectivul sistem național de înmatriculare ar trebui să respecte dreptul aplicabil al Uniunii și dreptul intern aplicabil privind viața privată și prelucrarea datelor cu caracter personal, iar informațiile stocate în aceste sisteme de înmatriculare ar trebui să fie ușor accesibile.

(32) Condițiile, normele și procedurile aplicabile situațiilor în care proiectarea, producția, întreținerea și operarea aeronavelor fără pilot la bord, precum și personalul și organizațiile implicate în respectivele activități ar trebui să facă obiectul unei certificări ar trebui să țină seama de natura și de riscurile tipului de operațiune în cauză. Respectivul condiții, norme și proceduri ar trebui, în special, să țină seama de tipul, amploarea și complexitatea operațiunii, inclusiv, după caz, de volumul și de tipul de trafic gestionat de organizația sau persoana responsabilă; să ia în considerare dacă operațiunea este deschisă publicului; să țină seama de măsura în care alte tipuri de trafic aerian sau persoane și bunuri de la sol ar putea fi puse în pericol de operațiune; de scopul zborului și tipul de spațiu aerian utilizat; precum și de complexitatea și performanțele aeronavei fără pilot la bord implicate.

(33) Ar trebui să fie posibilă interzicerea, limitarea sau supunerea la anumite condiții a activităților menționate în capitolul III din prezentul regulament, atunci când este necesar în interesul siguranței aviației civile. Această posibilitate ar trebui să fie exercitată în conformitate cu actele delegate și cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisie în acest scop. Statele membre au posibilitatea de a lua măsuri, în conformitate cu dreptul Uniunii, care nu se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament, pentru motive legate, printre altele, de siguranță publică, precum și de protecția dreptului la viață privată și de protecția datelor cu caracter personal.

(34) Aeromodelele sunt considerate aeronave fără pilot la bord în sensul prezentului regulament și sunt utilizate în principal pentru activități de agrement. Actele delegate și actele de punere în aplicare referitoare la aeronavele fără pilot la bord care se adoptă în temeiul prezentului regulament ar trebui să țină seama de faptul că astfel de aeromodele au avut, până în prezent, un bilanț bun în materie de siguranță, în special cele operate de membrii asociațiilor sau cluburilor de aeromodele care au elaborat coduri de conduită specifice pentru astfel de activități. În plus, atunci când adoptă respectivul acte delegate și acte de punere în aplicare, Comisia ar trebui să țină seama de necesitatea unei tranziții line de la diferitele sisteme naționale la noul cadru de reglementare al Uniunii, astfel încât aeromodelele să poată fi operate în continuare în aceleași condiții ca în prezent, luând, de asemenea, în considerare bunele practici existente în statele membre.

(35) În scopul atingerii obiectivelor prezentului regulament, Comisia, agenția și autoritățile competente ale statelor membre ar trebui ca, prin punerea în comun a resurselor și prin lucrul împreună, să acționeze ca un sistem unic european de siguranță a aviației. Agenția ar trebui să promoveze în mod activ o cultură comună a certificării și a supravegherii, precum și schimbul de bune practici administrative, inclusiv prin facilitarea schimburilor de personal între autoritățile competente în scopul de a contribui la îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament, ținând cont de feedbackul primit de la părțile interesate. Activitățile de monitorizare ale agenției în ceea ce privește aplicarea prezentului regulament de către statele membre ar trebui să urmărească, de asemenea, consolidarea capacității autorităților competente ale statelor membre de a-și îndeplini obligațiile legate de certificare și de supraveghere, precum și să urmărească transferul de cunoștințe între aceste autorități.

(36) Este necesar ca statele membre să fie sprijinite în executarea sarcinilor lor de certificare, de supraveghere, și în special în supravegherea la nivel transfrontalier și cea bazată pe cooperare și pe asigurarea respectării legii, prin crearea unui cadru eficient pentru gruparea și utilizarea în comun a inspectorilor aeronautici și a altor specialiști cu competențe relevante. În acest sens, precum și pentru a facilita astfel de schimburi de personal între autoritățile naționale competente, agenției ar trebui să i se acorde un rol de coordonare.

(37) Agenția și autoritățile naționale competente ar trebui să lucreze în parteneriat pentru a îmbunătăți identificarea condițiilor care prezintă un risc la adresa siguranței și pentru a adopta măsuri adecvate de remediere a acestora. În speță, statele membre ar trebui să poată realoca între ele sau agenției responsabilitățile, legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii, în temeiul prezentului regulament, în special atunci când este necesar în scopul asigurării unui nivel de siguranță sporit sau al unei utilizări mai eficiente a resurselor. Această realocare ar trebui să fie voluntară, ar trebui să aibă loc numai în cazul în care există o garanție suficientă că aceste sarcini pot fi îndeplinite în mod eficient și ar trebui, având în vedere relația strânsă dintre certificare, supraveghere și asigurarea respectării legii, să cuprindă în mod necesar toate aceste responsabilități referitoare la persoana fizică sau juridică, aeronava, echipamentul, aerodromul, sistemul ATM/ANS sau componenta ATM/ANS vizate de realocare. Realocarea responsabilității ar trebui să se facă pe baza consimțământului reciproc, a posibilității de a revoca realocarea și a încheierii de acorduri care să stabilească detaliile necesare pentru a se asigura o tranziție ușoară și menținerea îndeplinirii eficiente a sarcinilor în cauză. În momentul încheierii acestor acorduri detaliate, ar trebui să se țină seama de

punctele de vedere și de interesele legitime ale persoanelor fizice sau juridice vizate și, dacă este cazul, de punctele de vedere ale agenției.

(38) În cazul unei astfel de realocări a responsabilității către un alt stat membru, autoritatea națională competentă a statului membru care a acceptat cererea de realocare ar trebui să devină autoritatea competentă și, prin urmare, ar trebui să dețină toate competențele și responsabilitățile în ceea ce privește persoanele fizice sau juridice vizate, astfel cum se prevede în prezentul regulament, în actele delegate și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, precum și în dreptul intern al statului membru care a acceptat cererea. Realocarea în ceea ce privește asigurarea respectării legii ar trebui să se refere numai la deciziile și măsurile aferente sarcinilor în materie de certificare și supraveghere care au fost realocate autorității naționale competente a statului membru care a acceptat cererea. Aceste decizii și măsuri ar trebui să facă obiectul unei revizuirii de către instanțele naționale din statul membru care a acceptat cererea în conformitate cu dreptul intern al respectivului stat membru. Statul membru respectiv va putea fi considerat răspunzător pentru îndeplinirea sarcinilor în cauză. Toate celelalte responsabilități de asigurare a respectării legii ale statului membru care a efectuat cererea ar trebui să rămână neafectate de realocare.

(39) Posibilitatea de a realoca responsabilitatea pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii stabilite de prezentul regulament către agenție sau către un alt stat membru nu ar trebui să aducă atingere drepturilor și obligațiilor statelor membre în temeiul Convenției de la Chicago. În consecință, deși o astfel de realocare implică un transfer de responsabilitate către agenție sau către un alt stat membru în sensul dreptului Uniunii, aceasta nu afectează responsabilitatea în temeiul Convenției de la Chicago a statului membru care a făcut cererea.

(40) Întrucât cooperarea dintre agenție și autoritățile naționale competente este esențială pentru a asigura un nivel ridicat și uniform de siguranță în Uniune, în cazul în care sarcinile de certificare, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii sunt realocate de la autoritățile naționale competente către agenție în ceea ce privește organizațiile care au o proporție semnificativă a facilităților și a membrilor personalului în mai mult de un stat membru, o astfel de realocare nu ar trebui să pună în pericol sustenabilitatea autorităților naționale competente în privința cunoștințelor, a competențelor, a resurselor și a viabilității economice ale acestora, nu ar trebui să genereze forme de concurență între agenție și autoritățile naționale competente și nici nu ar trebui să afecteze independența agenției atunci când aceasta efectuează inspecții de standardizare în scopul de a verifica punerea în aplicare uniformă a prezentului regulament.

(41) Ar trebui instituit un mecanism de sprijin pentru supraveghere pentru situațiile când există dovezi verificate referitoare la siguranță, rezultate în urma inspecțiilor și a altor activități de monitorizare efectuate de agenție, care indică o incapacitate gravă și persistentă a unui stat membru de a asigura în mod eficient îndeplinirea anumitor sarcini de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii sau a tuturor acestor sarcini în temeiul prezentului regulament, precum și atunci când o astfel de situație pune în pericol siguranța aviației civile. În acest caz, agenția și statul membru în cauză ar trebui să instituie, la cererea Comisiei, un program temporar de asistență tehnică în scopul de a ajuta statul membru în cauză în vederea soluționării deficiențelor identificate. Un astfel de program de asistență tehnică ar putea include, în special, pregătirea inspectorilor și a altor categorii relevante de personal, asistența pentru elaborarea documentației și a procedurilor de supraveghere, precum și alte forme de sprijin practic și concret necesare în vederea restabilirii siguranței. La conceperea programului de asistență tehnică și în cursul punerii sale în aplicare, ar trebui să se țină seama de nevoile și de punctele de vedere ale agenției și ale statului membru în cauză. Cu toate acestea, în cazul în care statul membru în cauză recunoaște că programul nu poate fi pus în aplicare așa cum s-a prevăzut, acesta ar trebui să informeze Comisia și fie să realoche agenției sau altui stat membru responsabilitatea pentru sarcinile de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii pentru care s-au constatat deficiențele, fie să ia alte măsuri pentru soluționarea deficiențelor.

(42) Pentru a atinge obiectivele principale ale prezentului regulament, precum și obiectivele legate de libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalurilor, certificatele eliberate și declarațiile întocmite în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia ar trebui să fie valabile și ar trebui să fie recunoscute, fără alte cerințe sau evaluări, în toate statele membre.

(43) În momentul eliberării certificatelor în temeiul prezentului regulament, ar putea fi necesar să se țină seama de certificatele sau de alte documente relevante care atestă conformitatea, eliberate în conformitate cu legislația din țările terțe. Ar trebui să se procedeze astfel în cazul în care acordurile internaționale relevante încheiate de Uniune cu țări terțe sau actele delegate adoptate de Comisie în temeiul prezentului regulament prevăd acest lucru, precum și în conformitate cu respectivele acorduri sau acte delegate.

(44) Având în vedere normele privind acceptarea certificatelor și a altor documente relevante care atestă conformitatea, eliberate în conformitate cu legislația din țările terțe, care sunt prevăzute de prezentul regulament, orice acord internațional încheiat între un stat membru și o țară terță ar trebui reziliat sau actualizat în cazul în care nu este compatibil cu normele menționate.

(45) Ar trebui prevăzut un anumit grad de flexibilitate în ceea ce privește aplicarea normelor stabilite în prezentul regulament sau în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, în scopul de a permite statelor membre să ia măsurile de rigoare pentru a reacționa imediat la probleme legate de siguranța aviației civile sau să acorde scutiri în cazul anumitor circumstanțe urgente neprevăzute sau necesități operaționale urgente, sub rezerva unor condiții adecvate care să asigure, în special, proporționalitatea, controlul obiectiv și transparența. Din motive de proporționalitate, agenția și Comisia ar trebui să evalueze scutirile în cauză numai în scopul de a emite o recomandare sau, respectiv, de a lua o decizie, atunci când durata lor depășește durata unei perioade de programare a companiilor aeriene, și anume opt luni, fără a aduce atingere competențelor care îi revin Comisiei în temeiul articolului 258 din TFUE. În cazul în care agenția este autoritatea competentă în ceea ce privește eliberarea anumitor certificate în conformitate cu prezentul regulament, aceasta ar trebui, de asemenea, să aibă competența să acorde astfel de scutiri, în aceleași situații și condiții precum cele care se aplică în privința statelor membre. În această privință, ar trebui să se prevadă, de asemenea, posibile modificări, dacă este cazul, ale normelor relevante, astfel cum se prevede în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, în special pentru a permite alte mijloace de conformare, asigurând totodată un nivel acceptabil de siguranță a aviației civile în Uniune.

(46) În vederea asigurării aplicării corecte a prezentului regulament și având în vedere necesitatea de a identifica, de a evalua și de a diminua riscurile pentru siguranța aviației civile, Comisia, agenția și autoritățile naționale competente ar trebui să partajeze orice informație de care dispun în contextul aplicării prezentului regulament. Pentru aceasta, agenția ar trebui să aibă posibilitatea de a organiza o cooperare structurată cu privire la colectarea, schimbul și analiza informațiilor relevante legate de siguranță folosind, acolo unde este posibil, sistemele de informații existente. În acest

scop, ar trebui să i se permită încheierea acordurilor necesare cu persoane fizice și juridice cărora li se aplică prezentul regulament sau cu asociații de astfel de persoane. Ar trebui să se clarifice faptul că, atunci când efectuează oricare dintre sarcinile sale de coordonare cu privire la colectarea, schimbul și analiza informațiilor, agenția rămâne supusă restricțiilor prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 8 la alineatul (2) litera (d), articolul 14 la alineatul (1) litera (g) și articolul 14 la alineatul (2), referitoare la accesul agenției la informațiile provenite din înregistrările de voce sau imagini din cabina de pilotaj și din înregistrările efectuate de înregistratoarele de date de zbor.

⁽¹⁾Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE (JO L 295, 12.11.2010, p. 35).

(47) Este necesar să se instituie măsuri pentru a asigura protejarea adecvată a informațiilor colectate, schimbate și analizate în temeiul prezentului regulament de către Comisie, agenție și autoritățile naționale competente, precum și pentru a asigura protecția surselor acestor informații. Aceste măsuri nu ar trebui să interfereze necorespunzător cu sistemele judiciare ale statelor membre. Prin urmare, respectivele măsuri nu ar trebui să aducă atingere dreptului penal material și dreptului procesual penal național aplicabil, inclusiv utilizării informațiilor ca mijloace de probă. Mai mult, dreptul terților de a iniția o acțiune civilă nu ar trebui să fie afectat de aceste măsuri și ar trebui să fie reglementat exclusiv de dreptul intern.

(48) Pentru a facilita schimbul de informații între Comisie, agenție și statele membre, inclusiv schimbul de date, care sunt relevante pentru activitățile de certificare, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii, agenția ar trebui să creeze și să administreze un registru electronic al acestor informații, în cooperare cu Comisia și cu statele membre.

(49) Regulamentul (UE) 2016/679 se aplică prelucrării datelor cu caracter personal efectuate în aplicarea prezentului regulament. În temeiul regulamentului respectiv, statele membre pot să prevadă scutiri și restricții pentru anumite drepturi și obligații prevăzute de aceasta, inclusiv în ceea ce privește prelucrarea datelor medicale și de sănătate. Este necesară prelucrarea datelor cu caracter personal, în special a datelor medicale și de sănătate, incluse în registrul instituit în temeiul prezentului regulament, pentru a permite cooperarea eficace între statele membre în ceea ce privește certificarea și supravegherea aptitudinii din punct de vedere medical a piloților. Schimbul de date cu caracter personal ar trebui supus unor condiții stricte și limitat la ceea ce este absolut necesar pentru atingerea obiectivelor prezentului regulament. Astfel, principiile enunțate în Regulamentul (UE) 2016/679 ar trebui suplimentate sau clarificate în prezentul regulament, atunci când este necesar.

(50) Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾, în special dispozițiile acestuia referitoare la confidențialitate și la securitatea prelucrării, se aplică prelucrării datelor cu caracter personal de către agenție atunci când aceasta își îndeplinește responsabilitățile legate de aplicarea prezentului regulament și, mai concret, de gestionarea registrului instituit în temeiul prezentului regulament. Astfel, principiile enunțate în Regulamentul (CE) nr. 45/2001 ar trebui suplimentate sau clarificate în prezentul regulament, atunci când este necesar.

⁽²⁾Regulamentul (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 (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).

(51) Agenția a fost instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁾ în cadrul structurii instituționale și al echilibrului de puteri existente în Uniune, este independentă cu privire la aspectele tehnice și dispune de autonomie juridică, administrativă și financiară. Agenția a primit competențe suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Ar trebui făcute anumite adaptări în structura și funcționarea sa pentru a putea face față mai bine noilor sarcini care îi sunt conferite prin prezentul regulament.

⁽³⁾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).

(52) În sistemul instituțional al Uniunii, responsabilitatea punerii în aplicare a dreptului Uniunii le revine în principal statelor membre. Prin urmare, sarcinile de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii impuse prin prezentul regulament și prin actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul său ar trebui, în principiu, să fie executate la nivel național de către una sau mai multe autorități competente ale statelor membre. Cu toate acestea, în anumite cazuri clar definite, și agenția ar trebui să aibă competența să îndeplinească respectivele sarcini. În respectivele cazuri, agenția ar trebui autorizată de asemenea să ia măsurile necesare legate de operarea aeronavelor, de calificarea personalului aeronautic navigant sau de utilizarea 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.

(53) Agenția ar trebui să ofere Comisiei expertiza tehnică la elaborarea legislației necesare și să asiste, dacă este cazul, statele membre și sectorul de profil la punerea în aplicare a respectivei legislații. Agenția ar trebui să aibă competența de a emite specificații de certificare și materialele de îndrumare, precum și alte specificații detaliate și materiale de îndrumare, și de a efectua constatări tehnice și de a elibera certificate sau de a înregistra declarații, după caz.

(54) Sistemele globale de navigație prin satelit (GNSS), în special programul Galileo al Uniunii, instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1285/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾, vor juca un rol primordial în punerea în aplicare a unui sistem european de management al traficului aerian. În această privință, ar trebui să se clarifice faptul că serviciile care amplifică semnalele emise de sateliții din constelațiile principale ale GNSS în scopuri legate de navigația aeriană, cum ar fi cele furnizate de către operatorul Serviciului european geostaționar mixt de navigare (EGNOS) și de către alți furnizori, ar trebui considerate ca fiind ATM/ANS. De asemenea, agenția ar trebui să aibă competența să elaboreze specificațiile tehnice necesare și să certifice organizațiile care furnizează servicii ATM/ANS paneuropene, precum furnizorul serviciului EGNOS, pentru a asigura un nivel ridicat, uniform de siguranță, interoperabilitate și eficiență operațională.

⁽¹⁾Regulamentul (UE) nr. 1285/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind punerea în aplicare și exploatarea sistemelor europene de radionavigație prin satelit și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 876/2002 al Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 683/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 347, 20.12.2013, p. 1).

(55) Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾ impune agenției obligația de a comunica orice informație care ar putea fi utilă pentru actualizarea listei transportatorilor aerieni cărora, din motive de

siguranță, li se aplică interdicții de operare pe teritoriul Uniunii. Agenția ar trebui, de asemenea, să ofere asistență Comisiei la punerea în aplicare a respectivului Regulament, efectuând evaluările necesare ale operatorilor din țări terțe și ale autorităților responsabile cu supravegherea lor și adresând Comisiei recomandările corespunzătoare.

⁽²⁾Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE (JO L 344, 27.12.2005, p. 15).

(56) Pentru a asigura respectarea prezentului regulament, ar trebui să se prevadă posibilitatea de a impune amenzi sau/și penalități cu titlu cominatoriu titularilor de certificate eliberate de agenție și întreprinderilor care au făcut declarații către agenție, în cazul în care au încălcat normele care le sunt aplicabile în temeiul prezentului regulament. Comisia ar trebui să aplice astfel de amenzi și penalități cu titlu cominatoriu, la recomandarea agenției. În această privință, Comisia ar trebui, în funcție de circumstanțele fiecărui caz în parte, să răspundă la astfel de încălcări într-un mod proporțional și adecvat, ținând seama de alte măsuri posibile, cum ar fi retragerea unui certificat.

(57) În scopul de a contribui la aplicarea uniformă a prezentului regulament, agenția ar trebui împuternicită să monitorizeze o astfel de aplicare de către statele membre, inclusiv prin efectuarea de inspecții.

(58) Pe baza expertizei tehnice, agenția ar trebui să ofere asistență Comisiei la definirea politicii de cercetare și la punerea în aplicare a programelor de cercetare ale Uniunii. Agenției ar trebui să i se permită efectuarea unei cercetări imediat necesare și participarea la proiecte de cercetare ad-hoc în temeiul Programului-cadru al Uniunii pentru cercetare și inovare sau al altor programe de finanțare publică sau privată din Uniune sau din afara acesteia.

(59) Având în vedere interdependențele existente între siguranța și securitatea aviației civile, agenția ar trebui să participe la cooperarea care vizează domeniul securității aviației, inclusiv securitatea cibernetică. Ea ar trebui să contribuie cu expertiza sa la punerea în aplicare, de către Comisie și de către statele membre, a normelor Uniunii în acest domeniu.

(60) Agenția ar trebui ca, la cerere, să ofere asistență statelor membre și Comisiei în domeniul relațiilor internaționale în privința aspectelor care fac obiectul prezentului regulament, în special în privința armonizării normelor și a recunoașterii reciproce a certificatelor. Ea ar trebui să fie abilitată să stabilească relațiile corespunzătoare, prin intermediul unor acorduri de lucru, cu autoritățile țărilor terțe și cu organizațiile internaționale competente în privința aspectelor care fac obiectul prezentului regulament, după consultarea Comisiei. Pentru a promova siguranța la nivel mondial, având în vedere standardele înalte aplicate în Uniune, ar trebui să se permită agenției să se implice, în limitele sferei sale de competență, în proiecte ad-hoc de cooperare tehnică, de cercetare și de asistență cu țări terțe și cu organizații internaționale. Agenția ar trebui să ofere asistență Comisiei la punerea în aplicare a dreptului Uniunii și în alte domenii tehnice ale reglementării aviației civile, cum ar fi securitatea sau cerul unic european, în care agenția dispune de expertiza relevantă.

(61) Pentru a promova bunele practici și o aplicare uniformă a legislației Uniunii în domeniul siguranței aviației, agenția ar trebui să poată aproba furnizorii de pregătire în domeniul aviației și să ofere astfel de pregătire.

(62) Agenția ar trebui să funcționeze și să fie administrată în conformitate cu principiile din declarația comună a Parlamentului European, a Consiliului și a Comisiei Europene privind agențiile descentralizate din 19 iulie 2012.

(63) Comisia și statele membre ar trebui să fie reprezentate în cadrul consiliului de administrație al agenției, pentru a controla în mod eficace funcțiile acesteia. Consiliului de administrație ar trebui să i se acorde competențele necesare, în special de a numi directorul executiv și de a adopta raportul anual de activitate consolidat, documentul de programare, bugetul anual, precum și normele financiare aplicabile agenției.

(64) În scopul transparenței, ar trebui ca părților interesate să li se acorde statutul de observator în consiliul de administrație al agenției.

(65) Rațiuni de interes public impun ca agenția să își desfășoare activitățile legate de siguranță exclusiv pe baza unei expertize independente, aplicând cu strictețe prezentul regulament și actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate pe baza acestuia. În acest scop, deciziile agenției legate de siguranță ar trebui luate de directorul său executiv, care ar trebui să se bucure de un grad ridicat de flexibilitate în ceea ce privește obținerea de consultanță și organizarea funcționării interne a agenției.

(66) Este necesar să se asigure că părțile care intră sub incidența deciziilor luate de agenție au acces la căile de atac necesare, care trebuie să fie adecvate caracterului specific al sectorului aviației. Prin urmare, ar trebui instituit un mecanism de apel corespunzător, astfel încât deciziile agenției să poată fi contestate în fața unei comisii pentru soluționarea contestațiilor, ale cărei decizii să poată face obiectul unei acțiuni în fața Curții de Justiție a Uniunii Europene în conformitate cu TFUE.

(67) Toate deciziile luate de Comisie în temeiul prezentului regulament fac obiectul controlului de către Curtea de Justiție în conformitate cu TFUE. Curții de Justiție ar trebui să i se acorde, în conformitate cu articolul 261 din TFUE, competență nelimitată în ceea ce privește deciziile prin care Comisia impune amenzi sau penalități cu titlu cominatoriu.

(68) În cazul în care agenția elaborează proiecte de norme cu caracter general care să fie puse în aplicare de autoritățile naționale, ar trebui consultate statele membre. În plus, în cazurile în care astfel de proiecte de norme ar putea avea importante implicații sociale, părțile interesate, inclusiv partenerii sociali din Uniune, ar trebui consultate în mod adecvat de către agenție.

(69) Pentru a-și îndeplini în mod eficace sarcinile în conformitate cu prezentul regulament, agenția ar trebui să coopereze, după caz, cu instituțiile, organismele, oficiile și agențiile Uniunii în domeniile în care activitățile acestora au incidență asupra aspectelor tehnice ale aviației civile. În speță, agenția ar trebui să colaboreze cu Agenția Europeană pentru Produse Chimice instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ în procesul de schimb de informații cu privire la siguranța substanțelor chimice, la impactul lor asupra siguranței aviației și la aspectele științifice și tehnice conexe. Atunci când sunt necesare consultări cu privire la aspectele militare, agenția ar trebui să consulte, pe lângă statele membre, și Agenția Europeană de Apărare instituită prin Decizia (PESC) 2015/1835 a Consiliului ⁽²⁾, precum și experți militari desemnați de statele membre.

⁽¹⁾Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2006 privind înregistrarea, evaluarea, autorizarea și restricționarea substanțelor chimice (REACH), de înființare a Agenției Europene pentru Produse Chimice, de modificare a Directivei 1999/45/CE și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 793/93 al Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 1488/94 al Comisiei, precum și a Directivei 76/769/CEE a Consiliului și a Directivelor 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE și 2000/21/CE ale Comisiei (JO L 396, 30.12.2006, p. 1).

(²)Decizia (PESC) 2015/1835 a Consiliului din 12 octombrie 2015 de definire a statutului, sediului și regulamentului de funcționare ale Agenției Europene de Apărare (JO L 266, 13.10.2015, p. 55).

(70) Este necesar să se furnizeze publicului informații adecvate cu privire la nivelul de siguranță al aviației civile și de protecție a mediului în acest domeniu, ținându-se seama de Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului (³) și de legislația națională relevantă.

(³)Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei (JO L 145, 31.5.2001, p. 43).

(71) Pentru a se garanta deplina autonomie și independență a agenției, aceasta ar trebui să primească un buget propriu, finanțat în principal din contribuția Uniunii și din taxele și tarifele achitate de utilizatorii sistemului european de siguranță a aviației. Nicio contribuție financiară primită de agenție din partea statelor membre, a țărilor terțe sau a altor entități sau persoane nu ar trebui să îi afecteze independența și imparțialitatea. În ceea ce privește contribuția Uniunii și orice altă subvenție de la bugetul general al Uniunii, ar trebui să se aplice procedura bugetară a Uniunii, iar auditarea conturilor ar trebui efectuată de Curtea de Conturi Europeană. Pentru a permite agenției să participe la toate proiectele viitoare de interes, ar trebui să i se acorde posibilitatea de a beneficia de granturi.

(72) Pentru a se asigura faptul că agenția poate răspunde cererii în privința activităților pe care le desfășoară, în special în ceea ce privește certificarea și activitățile legate de o eventuală realocare a responsabilității de la statele membre, în timp util și în mod eficient, respectând totodată principiile buneii gestiuni financiare, schema de personal ar trebui să țină seama de resursele necesare pentru a răspunde solicitărilor de certificare și referitoare la alte activități ale agenției, în timp util și în mod eficient, inclusiv acelor solicitări care rezultă în urma realocării responsabilității. În acest scop, ar trebui stabilit un set de indicatori pentru a măsura volumul de lucru și eficacitatea agenției în ceea ce privește activitățile finanțate prin taxe și tarife. Având în vedere acești indicatori, agenția ar trebui să își adapteze planificarea în materie de personal și gestionarea resurselor legate de taxe și tarife, astfel încât să poată răspunde în mod adecvat respectivelor cereri și eventualelor fluctuații ale veniturilor din taxe și tarife.

(73) Este necesar să se instituie măsuri adecvate pentru a se asigura protecția necesară a informațiilor sensibile în materie de siguranță.

(74) Taxele și tarifele percepute de agenție ar trebui stabilite într-un mod transparent, echitabil, nediscriminatoriu și uniform. Acestea ar trebui să nu pună în pericol competitivitatea industriei de profil din Uniune. În plus, ele ar trebui stabilite pe o bază care să țină cont în mod corespunzător de capacitatea de a plăti a persoanelor fizice sau juridice vizate, în special în ceea ce privește întreprinderile mici și mijlocii.

(75) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Majoritatea acestor competențe de executare, în special cele referitoare la stabilirea de dispoziții detaliate privind norme și proceduri, ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(76) Comisia ar trebui să adopte acte de punere în aplicare imediat aplicabile atunci când, în cazuri justificate corespunzător, legate de acțiuni corective și de măsuri de salvagardare, motive imperioase de urgență impun acest lucru.

(77) Pentru a ține seama de necesitățile de ordin tehnic, științific, operațional sau de siguranță, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea sau, dacă este cazul, completarea dispozițiilor privind navigabilitatea legate de proiectare și producție, de limitările timpului de zbor, de operatorii aerodromurilor, de sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS, precum și de proiectarea, producția și întreținerea aeronavelor fără pilot la bord și a motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, precum și a dispozițiilor privind personalul, inclusiv piloții la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, operatorii din țările terțe, privind anumite aspecte referitoare la supravegherea și asigurarea respectării legii, privind acceptarea certificării efectuate de țări terțe, privind amenzile și penalitățile cu titlu cominatoriu, privind comisia pentru soluționarea contestațiilor, precum și privind cerințele prevăzute în anexele II-IX la prezentul regulament.

În plus, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea trimerilor din prezentul regulament la cerințele de protecție a mediului cuprinse în dispozițiile amendamentului 12 la volumul I, ale amendamentului 9 la volumul II și ale ediției inițiale a volumului III, toate astfel cum se aplică la 1 ianuarie 2018, din anexa 16 la Convenția de la Chicago, în vederea actualizării acestor trimiteri în lumina modificărilor ulterioare aduse anexei 16 la convenția respectivă.

(78) Atunci când adoptă actele delegate de modificare a anexelor II-IX la prezentul regulament, Comisia ar trebui să țină seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, și în special de standardele internaționale prevăzute în toate anexele la Convenția de la Chicago.

(79) Atunci când adoptă actele delegate în temeiul prezentului regulament, este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare (¹). În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

(¹)JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

(80) Furnizorii de ANS ar trebui să stabilească și să pună în aplicare planuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor ATM.

(81) Ar trebui urmărită participarea țărilor terțe europene pentru a asigura îmbunătățirea siguranței aviației civile pe tot teritoriul Europei. Țările terțe europene care au încheiat cu Uniunea acorduri internaționale privind adoptarea și aplicarea acquis-ului Uniunii în domeniul reglementat de prezentul regulament ar trebui să se asocieze la activitatea agenției în conformitate cu normele și procedurile stabilite în cadrul respectivelor acorduri.

(82) Prezentul regulament stabilește norme comune în domeniul aviației civile și menține agenția înființată. Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 216/2008 ar trebui abrogat.

(83) Întrucât normele necesare pentru interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian (European air traffic management network - EATMN) fie sunt cuprinse în prezentul regulament, fie vor fi cuprinse în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, ar trebui abrogat Regulamentul (CE) nr.

552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (¹). Cu toate acestea, va fi necesară o anumită perioadă de timp înainte ca actele delegate și actele de punere în aplicare necesare să poată fi elaborate, adoptate și să poată începe să se aplice.

(¹)Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea) (JO L 96, 31.3.2004, p. 26).

Normele de punere în aplicare adoptate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 552/2004 ar trebui să rămână în vigoare pentru moment, și anume Regulamentele (CE) nr. 1033/2006 (²), (CE) nr. 1032/2006 (³), (CE) nr. 633/2007 (⁴), (CE) nr. 262/2009 (⁵), (CE) nr. 29/2009 (⁶), (UE) nr. 73/2010 (⁷) ale Comisiei, precum și Regulamentele de punere în aplicare (UE) nr. 1206/2011 (⁸), (UE) nr. 1207/2011 (⁹) și (UE) nr. 1079/2012 (¹⁰) ale Comisiei. Prin urmare, anumite articole din Regulamentul (CE) nr. 552/2004, precum și anexele la acesta la care acestea fac trimitere ar trebui de asemenea să se aplice în continuare în ceea ce privește obiectul vizat, până la data aplicării actelor de punere în aplicare și a actelor delegate în cauză.

(²)Regulamentul (CE) nr. 1033/2006 al Comisiei din 4 iulie 2006 de stabilire a cerințelor privind procedurile pentru planurile de zbor în faza premergătoare zborului pentru cerul unic European (JO L 186, 7.7.2006, p. 46).

(³)Regulamentul (CE) nr. 1032/2006 al Comisiei din 6 iulie 2006 de stabilire a cerințelor aplicabile sistemelor automate pentru schimbul datelor de zbor în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unități de control al traficului aerian (JO L 186, 7.7.2006, p. 27).

(⁴)Regulamentul (CE) nr. 633/2007 al Comisiei din 7 iunie 2007 de stabilire a cerințelor pentru aplicarea unui protocol de transfer al mesajelor de zbor folosit în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian (JO L 146, 8.6.2007, p. 7).

(⁵)Regulamentul (CE) nr. 262/2009 al Comisiei din 30 martie 2009 de stabilire a cerințelor pentru alocarea și utilizarea coordonată a codurilor de interogator în mod S pentru Cerul unic european (JO L 84, 31.3.2009, p. 20).

(⁶)Regulamentul (CE) nr. 29/2009 al Comisiei din 16 ianuarie 2009 de stabilire a cerințelor privind serviciile de legături de date pentru cerul unic european (JO L 13, 17.1.2009, p. 3).

(⁷)Regulamentul (UE) nr. 73/2010 al Comisiei din 26 ianuarie 2010 de stabilire a cerințelor de calitate a datelor aeronautice și informațiilor aeronautice pentru Cerul unic european (JO L 23, 27.1.2010, p. 6).

(⁸)Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1206/2011 al Comisiei din 22 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor privind identificarea aeronavelor în scopul supravegherii pentru cerul unic european (JO L 305, 23.11.2011, p. 23).

(¹¹)Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1207/2011 al Comisiei din 22 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor pentru performanța și interoperabilitatea funcției de supraveghere în cadrul Cerului unic european (JO L 305, 23.11.2011, p. 35).

(¹⁰)Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1079/2012 al Comisiei din 16 noiembrie 2012 de stabilire a cerințelor privind ecartul dintre canalele de voce pentru cerul unic european (JO L 320, 17.11.2012, p. 14).

(84) Regulamentul (CE) nr. 216/2008 modifică Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (¹¹) prin eliminarea anexei III a acestuia cu efect de la data intrării în vigoare a măsurilor corespunzătoare menționate la articolul 8 la alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Astfel de măsuri aflate în prezent încă în curs de adoptare se referă la limitările timpului de zbor și cerințele privind odihna în ceea ce privește serviciile de taxi aerian, serviciile medicale de urgență și operațiunile de transport aerian comercial în avioane cu un singur pilot. Celelalte dispoziții ale Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 au devenit caduce. Prin urmare, Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 ar trebui să fie abrogat de la data aplicării respectivelor măsuri aflate în prezent încă în curs de adoptare. Totuși, Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 instituie de asemenea Comitetul de Siguranță Aeriană, în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011, iar comitetul respectiv asistă, de asemenea, Comisia în contextul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005. Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 ar trebui să fie modificat pentru a asigura faptul că, în sensul regulamentului menționat, comitetul respectiv continuă să asiste Comisia chiar și după abrogarea Regulamentului (CEE) nr. 3922/91.

(¹¹)Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile (JO L 373, 31.12.1991, p. 4).

(85) Modificările aduse de prezentul regulament au impact asupra punerii în aplicare a altor acte legislative ale Uniunii. Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (¹²), precum și Regulamentele (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și (CE) nr. 2111/2005 ar trebui modificate în consecință. În special, ar trebui să se permită ca autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța să decidă, luând în considerare învățămintele care se preconizează a fi desprinse în scopul îmbunătățirii siguranței aviației, să nu demareze o investigație privind siguranța atunci când un accident sau un incident grav privește o aeronavă fără pilot la bord pentru care nu este obligatoriu un certificat sau o declarație în temeiul prezentului regulament și când nicio persoană nu a fost rănită mortal sau grav. Ar trebui să se clarifice că, în astfel de situații, certificatele și declarațiile respective sunt cele care se referă la respectarea cerințelor aplicabile în proiectarea aeronavelor fără pilot la bord și care se află sub supravegherea agenției. Respectiva flexibilitate oferită autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța ar trebui să se aplice de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(¹²)Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3).

(86) Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 ar trebui modificat pentru a se ține seama în mod corespunzător de posibilitatea stabilită prin prezentul regulament ca agenția să devină autoritatea competentă să elibereze și să supravegheze certificatele de operator aerian. În plus, dată fiind importanța tot mai mare a transportatorilor aeriени cu baze operaționale în mai multe state membre, ceea ce face ca autoritatea competentă pentru licențele de operare și autoritatea competentă pentru certificatele de operator aerian să nu mai fie neapărat aceeași, este necesar să se consolideze supravegherea eficientă a respectivilor transportatori aeriени. Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 ar trebui modificat pentru a asigura o cooperare strânsă între autoritățile responsabile cu supravegherea în ceea ce privește certificatul de operator aerian și, respectiv, licența de operare.

(87) Având în vedere modificările introduse prin prezentul regulament la regimul de reglementare al Uniunii care vizează în special aeronavele fără pilot la bord, Directivele 2014/30/UE și 2014/53/UE ar trebui să fie modificate. În

special, în ceea ce privește aeronavele, altele decât aeronavele fără pilot la bord, și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate asociate aeronavelor; altele decât aeronavele fără pilot la bord, ar trebui să se asigure faptul că orice astfel de echipament aeronautic continuă să fie exclus din domeniul de aplicare al directivelor respective. Aeronavele fără pilot la bord și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora ar trebui, de asemenea, să fie excluse din domeniul de aplicare al directivelor respective, însă numai din momentul și în măsura în care proiectarea aeronavelor fără pilot la bord și a motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora este certificată de către agenție în conformitate cu prezentul regulament, având în vedere că, în temeiul prezentului regulament, acestea fac, în acest caz, obiectul cerințelor esențiale referitoare la compatibilitatea electromagnetică și la spectrul de frecvențe radio și că respectarea acestor cerințe trebuie să fie evaluată și asigurată ca parte a normelor privind certificarea, supravegherea și asigurarea respectării legii stabilite de prezentul regulament. Cu toate acestea, excluderea oricărui astfel de echipament aeronautic din domeniul de aplicare al Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ar trebui să vizeze numai echipamentele aeronautice care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și care sunt destinate exclusiv utilizării în zbor pe frecvențe aeronautice protejate. În consecință, echipamentele pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, precum și echipamentele care sunt destinate utilizării în aer, dar care sunt, de asemenea, destinate altor utilizări, nu sunt excluse din domeniul de aplicare al Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE și pot face astfel atât obiectul normelor prezentului regulament, cât și obiectul normelor directivelor respective.

(88) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume instituirea și menținerea unui nivel uniform ridicat de siguranță a aviației civile, concomitent cu asigurarea unui nivel uniform ridicat de protecție a mediului, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre din cauza caracterului preponderent transnațional al aviației și din cauza complexității sale, dar, având în vedere aplicarea acestora la nivelul întregii Uniuni, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul UE. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I: PRINCIPII

Art. 1: Obiect și obiective

(1) Principalul obiectiv al prezentului regulament este instituirea și menținerea unui nivel uniform ridicat de siguranță a aviației civile în Uniune.

(2) Prezentul regulament urmărește, de asemenea:

a) să contribuie la politica mai amplă a Uniunii în domeniul aviației și la îmbunătățirea performanței globale a sectorului aviației civile;

b) să faciliteze, în domeniile vizate de prezentul regulament, libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalurilor; să asigure condiții de concurență echitabile pentru toți actorii de pe piața internă a aviației și să îmbunătățească competitivitatea industriei aviatice din Uniune;

c) să contribuie la un nivel uniform ridicat de protecție a mediului;

d) să faciliteze, în domeniile vizate de prezentul regulament, circulația bunurilor, a serviciilor și a personalului în întreaga lume prin stabilirea unei cooperări adecvate cu țările terțe și cu autoritățile lor aeronautice și să promoveze acceptarea reciprocă a certificatelor și a altor documente relevante;

e) să promoveze rentabilitatea, printre altele prin evitarea duplicării, și eficacitatea în procesele de reglementare, de certificare și de supraveghere, precum și utilizarea eficientă a resurselor aferente la nivelul Uniunii și la nivel național;

f) să contribuie, în domeniile vizate de prezentul regulament, la instituirea și menținerea unui nivel uniform ridicat de securitate a aviației civile;

g) să sprijine statele membre, în domeniile vizate de prezentul regulament, în exercitarea drepturilor și îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul Convenției de la Chicago, asigurând o interpretare comună și o punere în aplicare uniformă și în timp util a dispozițiilor acesteia, după caz;

h) să promoveze, în întreaga lume, punctele de vedere ale Uniunii referitoare la standardele și normele din domeniul aviației civile, instituind o cooperare corespunzătoare cu țările terțe și cu organizațiile internaționale;

i) să promoveze cercetarea și inovarea, printre altele în procesele de reglementare, de certificare și de supraveghere;

j) să promoveze, în domeniile vizate de prezentul regulament, interoperabilitatea tehnică și operațională și schimbul de bune practici administrative;

k) să consolideze încrederea pasagerilor în siguranța aviației civile.

(3) Obiectivele stabilite la alineatele (1) și (2) se îndeplinesc, printre altele, prin:

a) elaborarea, adoptarea și aplicarea uniformă a tuturor actelor necesare;

b) luarea de măsuri pentru a îmbunătăți standardele de siguranță;

c) garantarea faptului că declarațiile și certificatele eliberate în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia sunt valabile și recunoscute în întreaga Uniune, fără cerințe suplimentare;

d) elaborarea, cu implicarea organismelor de standardizare și a altor organisme din sectorul de profil, a unor standarde tehnice detaliate care să fie utilizate ca mijloace de conformare cu prezentul regulament și cu actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, dacă este cazul;

e) înființarea unei Agenții a Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare "agenția"), cu statut independent;

f) punerea în aplicare uniformă a tuturor actelor necesare de către autoritățile naționale competente și de către agenție, în domeniile lor respective de responsabilitate;

g) colectarea, analiza și schimbul de informații pentru a sprijini un proces decizional bazat pe dovezi;

h) demararea unor inițiative de promovare și de sporire a gradului de conștientizare, incluzând pregătirea, comunicarea și difuzarea informațiilor relevante.

Art. 2: Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică:

a) proiectării și producției de produse, piese și echipamente pentru controlul de la distanță al aeronavelor de către o persoană fizică sau juridică sub supravegherea agenției sau a unui stat membru, în măsura în care nu sunt prevăzute la

litera (b);

b) proiectării, producției, întreținerii și operării aeronavelor, precum și ale motoarelor, elicelor, pieselor, echipamentelor neinstalate ale acestora, precum și ale echipamentelor pentru controlul de la distanță al aeronavelor, în cazul în care aeronavele sunt sau vor fi:

(i) înmatriculate într-un stat membru, cu excepția cazului și în măsura în care statul membru și-a transferat responsabilitățile unei țări terțe în temeiul Convenției de la Chicago, iar aeronavele sunt operate de un operator de aeronave dintr-o țară terță;

(ii) înmatriculate într-o țară terță și operate de un operator de aeronave care este stabilit sau își are reședința ori sediul principal pe teritoriul pe care se aplică tratatele;

(iii) aeronave fără pilot la bord, care nu sunt înmatriculate într-un stat membru și nici într-o țară terță și care sunt operate pe teritoriul pe care se aplică tratatele de către un operator de aeronave care este stabilit sau își are reședința ori sediul principal pe teritoriul respectiv;

c) operării aeronavelor pe teritoriul pe care se aplică tratatele, ori înspre sau dinspre acesta, de către un operator de aeronave dintr-o țară terță;

d) proiectării, producției, întreținerii și operării echipamentelor de aerodrom cu impact asupra siguranței utilizate sau destinate utilizării pe aerodromurile menționate la litera (e) și furnizării de servicii de handling la sol și AMS pe aerodromurile respective;

e) proiectării, întreținerii și operării aerodromurilor, inclusiv ale echipamentelor cu impact asupra siguranței utilizate pe aceste aerodromuri, care sunt situate pe teritoriul pe care se aplică tratatele și care:

(i) sunt deschise utilizării publice;

(ii) deservește transportul aerian comercial; și

(iii) dispun de o pistă instrumentală pavată de cel puțin 800 de metri sau deservește exclusiv elicoptere care utilizează proceduri de apropiere sau de decolare instrumentală;

f) protejării zonelor din vecinătatea aerodromurilor menționate la litera (e), fără a aduce atingere dreptului Uniunii și dreptului intern din domeniul mediului și al amenajării teritoriului;

g) furnizării de ATM/ANS în cadrul spațiului aerian al cerului unic european, precum și proiectării, producției, întreținerii și operării sistemelor și componentelor utilizate în furnizarea respectivelor ATM/ANS;

h) proiectării structurilor de spațiu aerian în cadrul spațiului aerian al cerului unic european, fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (¹) și responsabilităților statelor membre în ceea ce privește spațiul aerian aflat sub jurisdicția lor;

(¹) Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic European (regulament privind spațiul aerian) (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

(2) Prezentul regulament se aplică și personalului și organizațiilor implicate în activitățile menționate la alineatul (1).

(3) Prezentul regulament nu se aplică:

a) aeronavelor și motoarelor, elicelor, pieselor, echipamentelor neinstalate ale acestora și echipamentelor pentru controlul de la distanță al aeronavelor, în cursul desfășurării de activități sau servicii militare, vamale, polițienești, de căutare și salvare, de stingere a incendiilor, de control la frontiere, de pază de coastă sau a altor activități sau servicii similare aflate sub controlul și responsabilitatea unui stat membru, efectuate în interes public de către un organism investit cu prerogative de autoritate publică sau în numele acestuia, precum și personalului și organizațiilor implicate în activitățile și serviciile prestate de aeronavele respective;

b) aerodromurilor sau părților acestora, precum și echipamentelor, personalului și organizațiilor, care sunt controlate și operate de forțele militare;

c) ATM/ANS, inclusiv sistemelor și componentelor, personalului și organizațiilor, care sunt furnizate sau puse la dispoziție de către forțele militare;

d) proiectării, producției, întreținerii și operării aeronavelor a căror operare implică un risc scăzut pentru siguranța aviației, astfel cum sunt enumerate în anexa I, precum și personalului și organizațiilor implicate în astfel de activități, cu excepția cazului în care aeronavele i s-a eliberat sau se consideră că i s-a eliberat un certificat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

În ceea ce privește litera (a), statele membre se asigură că activitățile și serviciile prestate de aeronavele menționate la litera respectivă se execută ținându-se cont în mod corespunzător de obiectivele de siguranță prevăzute în prezentul regulament. Statele membre se asigură, de asemenea, că acolo unde este cazul, aeronavele respective sunt separate în condiții de siguranță de alte aeronave.

Fără a aduce atingere obligațiilor care le revin statelor membre în temeiul Convenției de la Chicago, aeronavele vizate de anexa I la prezentul regulament și înmatriculate într-un stat membru pot fi operate în alte state membre, sub rezerva acordului statului membru pe teritoriul căruia se desfășoară operațiunea. Astfel de aeronave pot fi, de asemenea, întreținute, iar proiectarea acestora poate fi modificată în alte state membre, cu condiția ca astfel de modificări ale proiectării și astfel de activități de întreținere să fie efectuate sub supravegherea statului membru în care este înmatriculată aeronava și în conformitate cu procedurile stabilite în dreptul intern al statului membru respectiv.

(4) Prin derogare de la alineatul (3) primul paragraf litera (d), prezentul regulament, precum și actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, se aplică proiectării, producției și întreținerii unui tip de aeronavă care intră în domeniul de aplicare al anexei I punctul 1 literele (e), (f), (g), (h) sau (i) și personalului și organizațiilor implicate în astfel de activități, în cazul în care:

a) organizația responsabilă de proiectarea respectivului tip de aeronavă a solicitat agenției eliberarea unui certificat de tip în conformitate cu articolul 11 sau, dacă este cazul, a depus o declarație la agenție în conformitate cu articolul 18 la alineatul (1) litera (a) în ceea ce privește respectivul tip de aeronavă;

b) respectivul tip de aeronavă este destinat producției de serie; și

c) proiectul respectivului tip de aeronavă nu a fost aprobat anterior în conformitate cu legislația națională a unui stat membru.

Prezentul regulament, precum și actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia se aplică în privința tipului de aeronavă în cauză de la data la care este eliberat certificatul de tip sau, dacă este cazul, la care este întocmită declarația. Cu toate acestea, dispozițiile referitoare la evaluarea cererii de eliberare a certificatului de tip și la eliberarea certificatului de tip de către agenție se aplică de la data la care este primită cererea.

(5) Fără a aduce atingere cerințelor naționale în materie de securitate și apărare și nici articolului 7 la alineatul (5) din

Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (¹), statele membre se asigură că:

(¹)Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (regulament privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10).

a) facilitățile menționate la alineatul (3) primul paragraf litera (b) din prezentul articol care sunt deschise utilizării publice; și

b) ATM/ANS menționate la alineatul (3) primul paragraf litera (c) din prezentul articol care sunt furnizate pentru traficul aerian și cărora li se aplică Regulamentul (CE) nr. 549/2004,

oferă un nivel de siguranță și de interoperabilitate cu sistemele civile la fel de eficace precum cel obținut prin aplicarea cerințelor esențiale prevăzute în anexele VII și VIII la prezentul regulament.

(6) Un stat membru poate decide să aplice oricare dintre secțiunile I, II, III sau VII din capitolul III sau orice combinație a acestora, în cazul unora sau al tuturor activităților menționate la alineatul (3) primul paragraf litera (a), precum și în cazul personalului și organizațiilor implicate în astfel de activități, în cazul în care consideră că, având în vedere caracteristicile activităților, personalului și organizațiilor în cauză, precum și scopul și conținutul dispozițiilor în cauză, dispozițiile respective pot fi aplicate în mod eficient.

De la data indicată în respectiva decizie, activitățile, personalul și organizațiile în cauză sunt reglementate exclusiv de dispozițiile din secțiunea sau secțiunile în cauză și de dispozițiile din prezentul regulament referitoare la aplicarea secțiunilor respective.

Statul membru în cauză notifică decizia sa fără întârziere Comisiei și agenției și le furnizează toate informațiile relevante, în special:

a) secțiunea sau secțiunile în cauză;

b) activitățile, personalul și organizațiile în cauză;

c) motivele care au stat la baza deciziei sale; și

d) data de la care se aplică respectiva decizie.

În cazul în care, după consultarea agenției, Comisia consideră că nu este îndeplinită condiția prevăzută la primul paragraf, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care își precizează propria decizie în acest sens. În urma notificării unor astfel de acte de punere în aplicare către statul membru în cauză, statul membru respectiv decide fără întârziere să modifice sau să revoce decizia anterioară menționată la primul paragraf din prezentul alineat și aduce acest lucru la cunoștința Comisiei și a agenției.

Fără a aduce atingere celui de-al patrulea paragraf, un stat membru poate, de asemenea, să decidă în orice moment să modifice sau să revoce decizia anterioară menționată la primul paragraf din prezentul alineat. În astfel de cazuri, statul membru aduce fără întârziere acest lucru la cunoștința Comisiei și a agenției.

Agenția include în registrul menționat la articolul 74 toate deciziile Comisiei și ale statelor membre care au fost notificate acestuia în temeiul prezentului alineat.

Comisia, agenția și autoritățile competente ale statului membru în cauză cooperează în scopul punerii în aplicare a prezentului alineat.

(7) Statele membre pot decide să acorde scutiri de la aplicarea prezentului regulament în cazul proiectării, întreținerii și operării unui aerodrom și a echipamentelor cu impact asupra siguranței utilizate pe respectivul aerodrom, în cazul în care aerodromul respectiv înregistrează cel mult 10 000 de pasageri de transport aerian comercial pe an și cel mult 850 de mișcări aeronave legate de transportul de mărfuri pe an și cu condiția ca statele membre în cauză să se asigure că o astfel de scutire nu periclitează respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 33.

De la data indicată în decizia de scutire, proiectarea, întreținerea și operarea aerodromului în cauză, precum și echipamentele cu impact asupra siguranței și serviciile de handling la sol și AMS din cadrul aerodromului respectiv nu mai sunt reglementate nici de prezentul regulament, nici de actele delegate sau actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

Statul membru în cauză informează fără întârziere Comisia și agenția cu privire la decizia sa de scutire și cu privire la motivele care au stat la baza adoptării acesteia.

În cazul în care Comisia, după consultarea agenției, consideră că o astfel de scutire acordată de un stat membru nu îndeplinește condițiile prevăzute la primul paragraf, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc decizia sa în acest sens. În urma notificării de către Comisie a unui astfel de act de punere în aplicare către statul membru vizat, statul membru în cauză modifică sau revocă, fără întârziere, decizia sa de scutire și aduce acest lucru la cunoștința Comisiei și a agenției.

De asemenea, statele membre notifică Comisiei și agenției scutirile pe care le-au acordat în temeiul articolului 4 alineatul (3b) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

Statele membre analizează anual cifrele de trafic ale aerodromurilor cărora le-au acordat o scutire în temeiul prezentului alineat sau al articolului 4 la alineatul (3b) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. În cazul în care această analiză demonstrează că, timp de trei ani consecutiv, unul dintre aerodromurile respective înregistrează peste 10 000 de pasageri de transport aerian comercial pe an sau peste 850 de mișcări aeronave legate de transportul de mărfuri pe an, statul membru în cauză revocă scutirea acordată aerodromului respectiv. În acest caz, statul membru informează Comisia și agenția în mod corespunzător.

Agenția include în registrul menționat la articolul 74 toate deciziile statelor membre și ale Comisiei care i-au fost notificate în temeiul prezentului alineat.

(8) Statele membre pot decide să acorde derogări de la aplicarea prezentului regulament în cazul activităților de proiectare, producție, întreținere și operare în ceea ce privește una sau mai multe dintre următoarele categorii de aeronave:

a) avioanele, altele decât avioanele fără pilot la bord, care au cel mult două locuri, o viteză de sustentație măsurabilă sau viteză minimă în zbor stabilizat în configurație de aterizare care nu depășește o viteză calibrată (CAS) de 45 de noduri și o masă maximă la decolare (MTOM), astfel cum a fost înregistrată de statul membru, de cel mult 600 kg pentru avioanele care nu sunt destinate să fie operate pe apă sau 650 kg pentru avioanele destinate să fie operate pe apă;

b) elicopterele, altele decât elicopterele fără pilot la bord, care au cel mult două locuri și o MTOM, astfel cum a fost înregistrată de statul membru, de cel mult 600 kg pentru elicopterele care nu sunt destinate să fie operate pe apă sau 650 kg pentru elicopterele destinate să fie operate pe apă;

c) planoarele, altele decât planoarele fără pilot la bord, și planoarele motorizate, altele decât planoarele motorizate fără pilot la bord, care au cel mult două locuri și o MTOM, astfel cum a fost înregistrată de statul membru, de cel mult 600 kg.

Cu toate acestea, în ceea ce privește categoriile de aeronave menționate la primul paragraf, statele membre nu pot lua o astfel de decizie referitoare la aeronave pentru care s-a eliberat un certificat sau pentru care se consideră că s-a eliberat un certificat, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sau cu prezentul regulament, sau în privința cărora s-a întocmit o declarație în conformitate cu prezentul regulament.

(9) O decizie de scutire luată de un stat membru în temeiul alineatului (8) nu împiedică o organizație care are sediul principal pe teritoriul respectivului stat membru să decidă să își desfășoare activitățile de proiectare și de producție în ceea ce privește aeronavele care fac obiectul deciziei respective în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia. În cazul în care o astfel de organizație ia o astfel de decizie, aceasta informează în acest sens statul membru în cauză. În astfel de cazuri, decizia de scutire luată de statul membru în temeiul alineatului (8) nu se aplică activităților de proiectare și de producție în cauză sau aeronavelor proiectate și produse ca rezultat al respectivelor activități.

(10) Fără a aduce atingere obligațiilor care le revin statelor membre în temeiul Convenției de la Chicago, aeronavele cărora li se aplică decizia de scutire luată în temeiul alineatului (8) și care sunt înmatriculate în statul membru care a luat decizia respectivă pot fi operate în alte state membre, sub rezerva acordului statului membru pe teritoriul căruia se desfășoară operațiunea. De asemenea, astfel de aeronave pot fi întreținute, sau proiectarea lor poate fi modificată, în alte state membre, cu condiția ca astfel de activități de întreținere și astfel de modificări ale proiectării să fie efectuate sub supravegherea statului membru în care este înmatriculată aeronava și în conformitate cu procedurile stabilite în dreptul intern al statului membru respectiv.

Orice certificat care este eliberat pentru aeronavele cărora li se aplică o decizie de scutire luată în temeiul alineatului (8) precizează în mod clar că certificatul respectiv nu a fost eliberat în temeiul prezentului regulament, ci în conformitate cu dreptul intern al statului membru care eliberează certificatul. Alte state membre pot accepta astfel de certificate naționale numai dacă ele însele au luat o decizie corespunzătoare în temeiul alineatului (8).

(11) Orice dispoziție din dreptul intern al statului membru care a luat o decizie de scutire în temeiul alineatului (8) care reglementează activitățile de proiectare, producție, întreținere și operare a aeronavelor cărora li se aplică decizia respectivă este proporțională cu natura și cu riscul activității în cauză și ține seama de obiectivele și de principiile prevăzute la articolul 1 și, respectiv, la articolul 4.

Statul membru care a luat o decizie de scutire în temeiul alineatului (8) notifică fără întârziere Comisiei și agenției decizia respectivă și le furnizează acestora toate informațiile relevante, în special data de la care se aplică decizia respectivă și categoria de aeronave la care aceasta se referă.

Un stat membru poate decide să modifice sau să revoce o decizie de scutire pe care a luat-o în temeiul alineatului (8). În astfel de situații, statul membru aduce fără întârziere acest lucru la cunoștința Comisiei și a agenției.

Agenția include în registrul menționat la articolul 74 toate deciziile statelor membre care i-au fost notificate în temeiul prezentului alineat.

O decizie de scutire luată de un stat membru în temeiul alineatului (8) se aplică, de asemenea, organizațiilor și personalului implicat în activitățile de proiectare, producție, întreținere și operare cărora li se aplică decizia respectivă.

Art. 3: Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. "supraveghere" înseamnă verificarea în mod continuu, de către autoritatea competentă sau în numele acesteia, a faptului că cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, pe baza cărora s-a eliberat un certificat sau în privința cărora s-a întocmit o declarație, continuă să fie respectate;

2. "Convenția de la Chicago" înseamnă Convenția privind aviația civilă internațională și anexele la aceasta, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944;

3. "produs" înseamnă o aeronavă, un motor sau o elice;

4. "piesă" înseamnă orice element al unui produs, astfel cum este definit în proiectul de tip al produsului respectiv;

5. "ATM/ANS" înseamnă managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană și cuprinde toate elementele următoare: funcțiile și serviciile de management al traficului aerian, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004; serviciile de navigație aeriană astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 4 din regulamentul respectiv, inclusiv funcțiile și serviciile de management al rețelei menționate la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004, precum și serviciile care amplifică semnalele emise de sateliții din constelațiile principale ale GNSS în scopuri legate de navigația aeriană; proiectarea procedurilor de zbor și serviciile care constau în generarea și prelucrarea de date, precum și în formatarea și furnizarea de date către traficul aerian general în scopul navigației aeriene;

6. "componentă ATM/ANS" înseamnă obiecte tangibile, cum ar fi hardware, precum și obiectele intangibile, cum ar fi software-ul, de care depinde interoperabilitatea EATMN;

7. "sistem ATM/ANS" înseamnă agregarea componentelor aeriene și de la sol, precum și echipamentul spațial, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate etapele de zbor;

8. "Planul general pentru ATM" înseamnă planul aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului ⁽¹⁾, în conformitate cu articolul 1 la alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului ⁽²⁾;

⁽¹⁾Decizia Consiliului din 30 martie 2009 de aprobare a Planului general european de management al traficului aerian al proiectului de cercetare privind ATM în contextul cerului unic european (SESAR) (JO L 95, 9.4.2009, p. 41).

⁽²⁾Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR) (JO L 64, 2.3.2007, p. 1).

9. "certificare" înseamnă orice formă de recunoaștere în conformitate cu prezentul regulament, pe baza unei evaluări adecvate, a faptului că o persoană fizică sau juridică, un produs, o piesă, un echipament neinstalat, un echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, un aerodrom, un echipament de aerodrom cu impact asupra siguranței, un sistem ATM/ANS, o componentă ATM/ANS sau un echipament de pregătire sintetică pentru zbor îndeplinește cerințele aplicabile ale prezentului regulament și ale actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, prin eliberarea unui certificat care atestă o astfel de conformitate;

- 10.** "declarație" înseamnă orice declarație scrisă întocmită în conformitate cu prezentul regulament pe răspunderea exclusivă a unei persoane fizice sau juridice căreia i se aplică prezentul regulament, prin care se confirmă faptul că sunt îndeplinite cerințele aplicabile ale prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia referitoare la o persoană fizică sau juridică, un produs, o piesă, un echipament neinstalat, un echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, un echipament de aerodrom cu impact asupra siguranței, un sistem ATM/ANS, o componentă ATM/ANS sau un echipament de pregătire sintetică pentru zbor;
- 11.** "entitate calificată" înseamnă o persoană fizică sau juridică acreditată care poate fi însărcinată de agenție sau de o autoritate națională competentă cu anumite sarcini de certificare sau de supraveghere în temeiul prezentului regulament, sub controlul și responsabilitatea agenției sau a autorității naționale competente;
- 12.** "certificat" înseamnă orice certificat, aprobare, licență, autorizație, atestat sau alt document eliberat ca urmare a unei certificări care atestă îndeplinirea cerințelor aplicabile;
- 13.** "operator de aeronave" înseamnă orice persoană fizică sau juridică care operează sau își propune să opereze una sau mai multe aeronave;
- 14.** "operator de aerodrom" înseamnă orice persoană fizică sau juridică care operează sau își propune să opereze unul sau mai multe aerodromuri;
- 15.** "echipament de pregătire sintetică pentru zbor" înseamnă orice tip de echipament în care condițiile de zbor sunt simulate la sol, inclusiv simulatoarele de zbor, echipamentele de pregătire pentru zbor, echipamentele de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație și echipamentele de pregătire instrumentală de bază;
- 16.** "aerodrom" înseamnă o suprafață definită, pe pământ sau pe apă, pe o structură fixă, fixă în larg sau plutitoare, inclusiv toate clădirile, instalațiile și echipamentele aferente, destinată a fi utilizată fie în întregime, fie parțial pentru sosirea, plecarea și mișcarea la sol a aeronavelor;
- 17.** "echipament de aerodrom cu impact asupra siguranței" înseamnă orice instrument, echipament, mecanism, aparat, dispozitiv auxiliar, software sau accesoriu care este utilizat sau este destinat să fie utilizat pentru a contribui la operarea în siguranță a aeronavelor pe un aerodrom;
- 18.** "platformă" înseamnă o zonă definită pe un aerodrom care este destinată aeronavelor în scopul îmbarcării sau debarcării pasagerilor, al încărcării sau descărcării bagajelor, poștei sau mărfurilor, al alimentării cu combustibil, al staționării sau al întreținerii;
- 19.** "serviciu de gestionare a platformei (apron management services) (AMS)" înseamnă un serviciu furnizat pentru a administra activitățile și mișcarea aeronavelor și a vehiculelor pe o platformă;
- 20.** "serviciu de informare privind zborurile" înseamnă un serviciu furnizat în scopul de a oferi consiliere și informații utile pentru desfășurarea sigură și eficientă a zborurilor;
- 21.** "trafic aerian general" înseamnă toate mișcărilor aeronavelor civile și de stat efectuate în conformitate cu procedurile Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI);
- 22.** "standarde internaționale și practici recomandate" înseamnă standardele internaționale și practicile recomandate adoptate de OACI în conformitate cu articolul 37 din Convenția de la Chicago;
- 23.** "serviciu de handling la sol" înseamnă orice serviciu furnizat pe aerodromuri care cuprinde activitățile cu impact asupra siguranței în domeniul supravegherii la sol, al dispeceratului de zbor și al controlului încărcăturii, al handlingului pasagerilor, al handlingului bagajelor, al handlingului mărfurilor și al poștei, al handlingului aeronavelor pe platformă, al serviciilor pentru aeronave, al handlingului combustibilului și lubrifianților și al încărcării produselor pentru catering, inclusiv în cazul în care operatorii de aeronave realizează pe cont propriu respectivele servicii de handling la sol (self-handling);
- 24.** "transport aerian comercial" înseamnă operarea unei aeronave pentru transportul de pasageri, mărfuri sau poștă contra unei remunerații sau a altor contraprestații;
- 25.** "performanța siguranței" înseamnă realizările în materie de siguranță ale Uniunii, ale unui stat membru sau ale unei organizații, definite prin țintele și indicatorii săi de performanță a siguranței;
- 26.** "indicator de performanță a siguranței" înseamnă un parametru utilizat pentru monitorizarea și evaluarea performanței siguranței;
- 27.** "țintă de performanță a siguranței" înseamnă un obiectiv planificat sau vizat pentru respectarea indicatorilor de performanță a siguranței pe o anumită perioadă de timp;
- 28.** "aeronavă" înseamnă orice aparat care se poate susține în atmosferă cu ajutorul altor reacții ale aerului decât cele asupra suprafeței pământului;
- 29.** "echipament neinstalat" înseamnă orice instrument, echipament, mecanism, aparat, dispozitiv auxiliar, software sau accesoriu care este transportat la bordul unei aeronave de către operatorul aeronavei, care nu este o piesă și care este utilizat sau este destinat să fie utilizat la operarea sau controlarea unei aeronave, care ajută la supraviețuirea ocupanților, sau care ar putea avea un impact asupra operării în siguranță a aeronavei;
- 30.** "aeronavă fără pilot la bord" înseamnă orice aeronavă operată sau destinată să opereze în mod autonom sau să fie pilotată de la distanță fără pilot la bord;
- 31.** "pilot la distanță" înseamnă o persoană fizică ce răspunde de desfășurarea în siguranță a zborului unei aeronave fără pilot la bord prin operarea comenzilor de zbor ale acesteia, fie manual, fie, atunci când aeronava fără pilot la bord zboară în mod automat, prin monitorizarea traiectoriei sale, având posibilitatea de a interveni și de a schimba traiectoria în orice moment;
- 32.** "echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord" înseamnă orice instrument, echipament, mecanism, aparat, dispozitiv auxiliar, software sau accesoriu necesar pentru operarea în siguranță a unei aeronave fără pilot la bord, care nu constituie o piesă și care nu este transportat la bordul respectivei aeronave fără pilot la bord;
- 33.** "spațiu aerian al cerului unic european" înseamnă spațiul aerian de deasupra teritoriului pe care se aplică tratatele, precum și orice alt spațiu aerian în care statele membre aplică Regulamentul (CE) nr. 551/2004 în conformitate cu articolul 1 la alineatul (3) din respectivul regulament;
- 34.** "autoritate națională competentă" înseamnă una sau mai multe entități desemnate de un stat membru și care posedă competențele necesare și responsabilități alocate pentru îndeplinirea sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, precum și cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

Art. 4: Principii pentru măsuri adoptate în temeiul prezentului regulament

(1) La adoptarea de măsuri în temeiul prezentului regulament, Comisia, agenția și statele membre:

- a)** reflectă stadiul actual al tehnologiei și bunele practici din domeniul aviației și țin seama de experiența acumulată la nivel mondial în aviație, precum și de progresele științifice și tehnice din domeniile respective;
- b)** se bazează pe cele mai bune elemente de probă și analize disponibile;
- c)** permit o reacție rapidă față de cauzele dovedite ale accidentelor, incidentelor grave și breșelor de securitate intenționate;
- d)** țin seama de interdependențele dintre diferitele domenii ale siguranței aviației, precum și de cele dintre siguranța aviației, securitatea cibernetică și alte domenii tehnice ale reglementării sectorului aviației;
- e)** atunci când este posibil, prevăd cerințe și proceduri într-un mod care se bazează pe performanțe și care se concentrează asupra obiectivelor ce trebuie atinse, permițând în același timp diferite mijloace de îndeplinire a respectivelor obiective bazate pe performanțe;
- f)** promovează cooperarea și utilizarea eficientă a resurselor între autoritățile de la nivelul Uniunii și al statelor membre;
- g)** iau măsuri fără caracter obligatoriu, inclusiv acțiuni de promovare a siguranței, atunci când este posibil;
- h)** iau în considerare drepturile și obligațiile internaționale ale Uniunii și ale statelor membre în domeniul aviației civile, inclusiv pe cele care decurg din Convenția de la Chicago.

(2) Măsurile luate în temeiul prezentului regulament corespund și sunt proporționale cu natura și cu riscurile fiecărei activități specifice pe care o vizează. La pregătirea și adoptarea unor astfel de măsuri, Comisia, agenția și statele membre iau în considerare următoarele aspecte, în funcție de activitatea în cauză:

- a)** dacă sunt transportate la bord alte persoane decât echipajul de zbor și, în special, dacă operațiunea este deschisă publicului;
- b)** în ce măsură activitatea ar putea pune în pericol părți terțe sau bunuri materiale de la sol;
- c)** complexitatea, performanțele și caracteristicile operaționale ale aeronavei implicate;
- d)** scopul zborului, tipul aeronavei și tipul de spațiu aerian utilizat;
- e)** tipul, amploarea și complexitatea operațiunii sau a activității, inclusiv, după caz, volumul și tipul de trafic gestionat de organizația sau persoana responsabilă;
- f)** măsura în care persoanele care intră sub incidența riscurilor implicate de operațiune pot să evalueze și să controleze respectivele riscuri;
- g)** rezultatele activităților anterioare de certificare și de supraveghere.

CAPITOLUL II: MANAGEMENTUL SIGURANȚEI AVIAȚIEI

Art. 5: Programul european de siguranță a aviației

(1) După consultarea agenției și a statelor membre, Comisia adoptă, publică și actualizează în funcție de necesități un document care descrie funcționarea sistemului european de siguranță a aviației, cuprinzând normele, activitățile și procesele utilizate pentru a gestiona siguranța aviației civile în Uniune în conformitate cu prezentul regulament (denumit în continuare "Programul european de siguranță a aviației").

(2) Programul european de siguranță a aviației cuprinde cel puțin elementele legate de responsabilitățile naționale privind managementul siguranței, descrise în standardele internaționale și practicile recomandate.

De asemenea, Programul european de siguranță a aviației descrie procesul de elaborare, adoptare, actualizare și punere în aplicare a Planului european pentru siguranța aviației menționat la articolul 6, care implică statele membre și părțile interesate relevante.

Art. 6: Planul european pentru siguranța aviației

(1) În strânsă colaborare cu statele membre și cu părțile interesate relevante, astfel cum se prevede la articolul 5 la alineatul (2) al doilea paragraf, agenția elaborează, adoptă, publică și, ulterior, actualizează cel puțin anual un Plan european pentru siguranța aviației. Pe baza evaluării informațiilor de siguranță relevante, Planul european pentru siguranța aviației identifică principalele riscuri în materie de siguranță care afectează sistemul european de siguranță a aviației și stabilește măsurile necesare pentru a reduce respectivele riscuri.

(2) În strânsă colaborare cu statele membre și cu părțile interesate relevante, astfel cum se prevede la articolul 5 la alineatul (2) al doilea paragraf, agenția documentează riscurile în materie de siguranță menționate la alineatul (1) din prezentul articol într-un portofoliu special de riscuri în materie de siguranță și monitorizează punerea în aplicare a acțiunilor de reducere aferente de către părțile în cauză, inclusiv, dacă este cazul, prin stabilirea unor indicatori de performanță a siguranței.

(3) Planul european pentru siguranța aviației precizează, ținând cont de obiectivele prevăzute la articolul 1, nivelul de performanță a siguranței la nivelul Uniunii. Comisia, agenția și statele membre urmăresc împreună să atingă respectivul nivel de performanță a siguranței.

Art. 7: Programul național de siguranță

(1) Fiecare stat membru, în consultare cu părțile interesate relevante, stabilește și menține un program național de siguranță pentru managementul siguranței aviației civile în ceea ce privește activitățile de aviație aflate sub responsabilitatea sa (denumit în continuare "Programul național de siguranță"). Programul este proporțional cu amploarea și complexitatea activităților respective și este în concordanță cu Programul european de siguranță a aviației.

(2) Programul național de siguranță cuprinde cel puțin elementele legate de responsabilități naționale de management al siguranței descrise în standardele internaționale și practicile recomandate.

(3) Programul național de siguranță specifică, ținând seama de obiectivele prevăzute la articolul 1 și de nivelul de performanță a siguranței menționat la articolul 6 alineatul (3), nivelul de performanță a siguranței care trebuie atins la nivel național în ceea ce privește activitățile de aviație aflate sub responsabilitatea statului membru în cauză.

Art. 8: Planul național pentru siguranța aviației

(1) Programul național de siguranță include sau este însoțit de un plan național pentru siguranța aviației. Pe baza evaluării informațiilor de siguranță relevante, fiecare stat membru, în consultare cu părțile interesate relevante, identifică în respectivul plan principalele riscuri în materie de siguranță care afectează sistemul său național de siguranță a aviației civile și stabilește acțiunile necesare pentru a reduce respectivele riscuri.

(2) Planul național pentru siguranța aviației include riscurile și acțiunile identificate în Planul european pentru siguranța aviației care sunt relevante pentru statul membru în cauză. Statul membru informează agenția cu privire la riscurile și acțiunile identificate în Planul european pentru siguranța aviației pe care nu le consideră relevante pentru sistemul său național de siguranță a aviației și motivele aferente.

CAPITOLUL III: CERINȚE DE FOND**SECȚIUNEA I: Navigabilitatea și protecția mediului****Art. 9: Cerințe esențiale**

(1) Aeronavele menționate la articolul 2 la alineatul (1) literele (a) și (b), altele decât aeronavele fără pilot la bord, și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora respectă cerințele esențiale de navigabilitate prevăzute în anexa II la prezentul regulament.

(2) În ceea ce privește zgomotul și emisiile, aeronavele respective și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora respectă cerințele de protecție a mediului cuprinse în amendamentul 12 la volumul I, în amendamentul 9 la volumul II și în ediția inițială a volumului III, toate astfel cum se aplică de la 1 ianuarie 2018, din anexa 16 la Convenția de la Chicago.

Cerințele esențiale privind compatibilitatea cu mediul prevăzute în anexa III la prezentul regulament se aplică produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate în măsura în care dispozițiile Convenției de la Chicago menționate la primul paragraf din prezentul alineat nu cuprind cerințe de protecție a mediului.

Organizațiile implicate în proiectarea, producția și întreținerea produselor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (a) și (b) respectă punctul 8 din anexa III la prezentul regulament.

Art. 10: Respectarea dispozițiilor

(1) În ceea ce privește aeronavele menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (a), altele decât aeronavele fără pilot la bord, și motoarele, elicele și piesele acestora, respectarea articolului 9 se asigură în conformitate cu articolele 11 și 12 și articolul 15 alineatul (1).

(2) În ceea ce privește aeronavele menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (b) punctul (i), altele decât aeronavele fără pilot la bord, și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora, respectarea articolului 9 se asigură în conformitate cu articolele 11-16.

Art. 11: Proiectarea produselor

Proiectul unui produs face obiectul certificării și i se eliberează un certificat de tip. Modificările proiectului respectiv fac, de asemenea, obiectul certificării și au ca urmare eliberarea unui certificat de modificări, inclusiv a unor certificate de tip suplimentare. Proiectele de reparație fac obiectul certificării și li se eliberează o aprobare.

Se eliberează o aprobare referitoare la datele privind conformitatea operațională asociate unui proiect de tip. Aprobarea respectivă se include în certificatul de tip sau în certificatul de tip restrictiv menționat la articolul 18 la alineatul (1) litera (b), după caz.

Certificatul de tip, certificatul de modificări, aprobarea proiectelor de reparație și aprobarea datelor privind conformitatea operațională se eliberează la cerere atunci când solicitantul a demonstrat că proiectul produsului respectă baza de certificare stabilită în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 19 la alineatul (1) litera (b) punctele (i) și (ii), după caz, și că proiectul produsului nu prezintă caracteristici care să îl facă incompatibil cu mediul sau să îi afecteze siguranța în operare.

Certificatul de tip, certificatul de modificări, aprobarea proiectului de reparație și aprobarea datelor privind conformitatea operațională pot fi, de asemenea, eliberate fără depunerea cererii menționate, de către o organizație aprobată în conformitate cu articolul 15 căreia i s-a acordat privilegiul de a elibera astfel de certificate sau aprobări în conformitate cu actul delegat menționat la articolul 19 la alineatul (1) litera (k), în cazul în care organizația respectivă a constatat că proiectul produsului respectă condițiile stabilite la al treilea paragraf din prezentul alineat.

Nu este necesar un certificat de tip separat pentru proiectarea motoarelor și a elicelor care au fost certificate ca parte a proiectului unei aeronave în conformitate cu prezentul articol.

Art. 12: Proiectarea pieselor

Cu excepția unor dispoziții contrare stabilite prin acte delegate menționate la articolul 19, proiectele pieselor fac obiectul certificării și li se eliberează un certificat.

Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că proiectul piesei respectă baza de certificare stabilită în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 19 la alineatul (1) litera (b) punctul (iii).

Respectivul certificat poate fi, de asemenea, eliberat fără depunerea cererii menționate, de către o organizație aprobată în conformitate cu articolul 15 căreia i s-a acordat privilegiul de a elibera astfel de certificate în conformitate cu actul delegat menționat la articolul 19 la alineatul (1) litera (k), în cazul în care organizația respectivă a constatat că proiectul piesei respectă baza de certificare stabilită în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 19 la alineatul (1) litera (b) punctul (iii).

Nu este necesar un certificat separat pentru proiectele pieselor care au fost certificate ca făcând parte din proiectul unui produs în conformitate cu articolul 11.

Art. 13: Proiectarea echipamentelor neinstalate

În cazul în care actele delegate adoptate menționate la articolul 19 prevăd astfel, proiectul unui echipament neinstalat face obiectul certificării și i se eliberează un certificat.

Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că proiectul echipamentului neinstalat respectă baza de certificare stabilită în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 19 la alineatul (1) litera (b) punctul (iii).

Respectivul certificat poate fi, de asemenea, eliberat fără depunerea cererii menționate, de către o organizație aprobată în conformitate cu articolul 15 căreia i s-a acordat privilegiul de a elibera certificatele respective în conformitate cu actul delegat menționat la articolul 19 la alineatul (1) litera (k), în cazul în care organizația respectivă a constatat că proiectul echipamentului neinstalat respectă baza de certificare stabilită în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 19 la alineatul (1) litera (b) punctul (iii).

Art. 14: Aeronavele individuale

(1) Aeronavele individuale fac obiectul certificării și li se eliberează un certificat de navigabilitate, precum și, în cazul în care actele delegate menționate la articolul 19 prevăd astfel, un certificat de zgomot.

Respectivele certificate se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că aeronava este în conformitate cu proiectul certificat în conformitate cu articolul 11, precum și că aeronava poate fi operată în condiții de siguranță și compatibilitate cu mediul.

(2) Certificatele menționate la alineatul (1) din prezentul articol rămân valabile atât timp cât aeronava și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acesteia sunt întreținute în conformitate cu actele de punere în aplicare referitoare la continuitatea navigabilității menționate la articolului 17 și atât timp cât pot fi operate în condiții de

siguranță și compatibilitate cu mediul.

Art. 15: Organizații

(1) Cu excepția unor dispoziții contrare stabilite prin actele delegate menționate la articolul 19, organizațiile responsabile cu proiectarea și producția de produse, piese și echipamente neinstalate fac obiectul certificării și li se eliberează o aprobare. Respectiva aprobare se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate menționate la articolul 19 pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 9. Respectiva aprobare precizează privilegiile acordate organizației și domeniul acoperit de aprobare.

(2) De asemenea, este necesară o aprobare în ceea ce privește:

a) organizațiile responsabile cu întreținerea și managementul continuității navigabilității produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate; și

b) organizațiile implicate în pregătirea personalului responsabil cu punerea în serviciu a unui produs, a unei piese sau a unui echipament neinstalat, după executarea lucrărilor de întreținere;

Cu toate acestea, primul alineat nu se aplică situațiilor în care, ca urmare a adoptării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 17 la alineatul (1) punctul (b), ținând seama de obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, de natura și de riscul activității în cauză, astfel de aprobări nu sunt necesare.

Aprobările menționate la prezentul alineat se eliberează la cerere, dacă solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 17 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 9.

(3) Aprobările menționate la alineatul (2) din prezentul articol precizează privilegiile acordate organizației. Aprobările respective pot fi modificate pentru a se adăuga sau elimina privilegiile, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 17 la alineatul (1) litera (b).

(4) Aprobările menționate la alineatul (2) din prezentul articol pot fi limitate, suspendate sau revocate atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unei astfel de aprobări, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 17 la alineatul (1) litera (b).

(5) În cazul în care, ca urmare a adoptării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 17 alineatul (1) litera (b), ținând seama de obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4, și, în special, de natura și de riscul activității în cauză, nu este necesară aprobarea menționată la alineatul (2) din prezentul articol, actele de punere în aplicare menționate la articolul 17 pot impune în continuare organizației în cauză să declare că dispune de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate activităților pe care le desfășoară cu respectarea actelor de punere în aplicare respective.

Art. 16: Personalul

(1) Personalul responsabil cu punerea în serviciu a unui produs, a unei piese sau a unui echipament neinstalat, după executarea lucrărilor de întreținere, are obligația de a deține o licență, cu excepția situațiilor în care, ca urmare a adoptării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 17 la alineatul (1) litera (d), ținând seama de obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4, și, în special, de natura și de riscul activității în cauză, astfel de licențe nu sunt obligatorii.

Licența respectivă se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 17 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 9.

(2) Licența menționată la alineatul (1) din prezentul articol precizează privilegiile acordate personalului. Licența poate fi modificată pentru a se adăuga sau elimina privilegiile, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 17 la alineatul (1) litera (d).

(3) Licența menționată la alineatul (1) din prezentul articol poate fi limitată, suspendată sau revocată atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unei astfel de licențe, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 17 la alineatul (1) litera (d).

Art. 17: Acte de punere în aplicare cu privire la navigabilitate

(1) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 9 în ceea ce privește aeronavele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (a) și (b), altele decât aeronavele fără pilot la bord, precum și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora, Comisia, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, adoptă acte de punere în aplicare stabilind dispoziții detaliate cu privire la:

a) normele și procedurile pentru menținerea certificatelor menționate la articolul 14 și la articolul 18 la alineatul (2) primul paragraf litera (a);

b) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea aprobărilor menționate la articolul 15 la alineatul (2), precum și privind situațiile în care astfel de aprobări nu sunt necesare;

c) normele și procedurile privind declarațiile menționate la articolul 15 la alineatul (5), precum și privind situațiile în care sunt necesare astfel de declarații;

d) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea licențelor menționate la articolul 16, precum și privind situațiile în care astfel de licențe nu sunt necesare;

e) privilegiile și responsabilitățile titularilor de aprobări și licențe eliberate în temeiul articolului 15 la alineatul (2) și al articolului 16, precum și ale organizațiilor care întocmesc declarații în conformitate cu articolul 15 la alineatul (5);

f) normele și procedurile privind întreținerea produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate;

g) normele și procedurile pentru managementul continuității navigabilității aeronavelor;

h) cerințele de navigabilitate suplimentare pentru produsele, piesele și echipamentele neinstalate, al căror proiect a fost deja certificat, necesare pentru a sprijini continuitatea navigabilității și îmbunătățirile aduse siguranței.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

(2) Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Comisia asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 9 și ține seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexele 1, 6 și 8 la Convenția de la Chicago.

Art. 18: Derogări

(1) Prin derogare de la articolele 9-13, după caz:

a) respectarea cerințelor esențiale aplicabile menționate la articolul 9 a proiectelor produselor, pieselor și

echipamentelor neinstalate poate fi evaluată fără eliberarea unui certificat, în cazul în care actele delegate menționate la articolul 19 la alineatul (1) litera (d) punctul (i) prevăd astfel. În acest caz, actele delegate menționate la articolul 19 la alineatul (1) litera (j) urmează să definească condițiile și procedurile aferente unei astfel de evaluări. Actele delegate menționate la articolul 19 la alineatul (1) litera (d) punctul (i) ar putea prevedea ca organizației responsabile cu proiectarea și producția produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate în cauză să i se permită să declare conformitatea proiectelor acestora cu cerințele esențiale menționate și cu specificațiile detaliate stabilite în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 19 alineatul (1) punctul (i) adoptate pentru a se asigura conformitatea respectivelor proiecte cu cerințele esențiale menționate;

b) în cazul în care proiectul unei aeronave nu respectă cerințele esențiale menționate la articolul 9, se poate elibera un certificat de tip restrictiv. În acest caz, certificatul se eliberează la cerere, atunci când solicitantul demonstrează că proiectul aeronavei respectă baza de certificare stabilită în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 19 la alineatul (1) litera (b) punctele (i) și (ii) și că proiectul aeronavei este adecvat, în ceea ce privește navigabilitatea și compatibilitatea cu mediul, ținând seama de utilizarea prevăzută a aeronavei.

(2) Prin derogare de la articolele 9, 10 și 14, după caz:

a) în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 19, se eliberează un certificat de navigabilitate restrictiv sau un certificat de zgomot restrictiv aeronavelor pentru al căror proiect fie s-a întocmit o declarație în conformitate cu la alineatul (1) litera (a), fie s-a eliberat un certificat de tip restrictiv în conformitate cu la alineatul (1) litera (b). În acest caz, respectivele certificate se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că aeronava este conformă cu proiectul respectiv și că ea poate fi operată în condiții de siguranță și compatibilitate cu mediul;

b) în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 19, se poate elibera o autorizație de zbor pentru a permite operarea unei aeronave care nu deține un certificat de navigabilitate valabil sau un certificat de navigabilitate restrictiv valabil. În acest caz, o astfel de autorizație de zbor se eliberează la cerere dacă solicitantul a demonstrat că aeronava este capabilă să efectueze în condiții de siguranță un zbor de bază.

Respectiva autorizație de zbor poate fi, de asemenea, eliberată fără depunerea cererii menționate, de către o organizație aprobată în conformitate cu articolul 15 căreia i s-a acordat privilegiul de a elibera astfel de autorizații de zbor în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 19 la alineatul (1) litera (k) sau cu actul de punere în aplicare menționat la articolul 17 la alineatul (1) litera (e) cu condiția ca organizația respectivă să fi constatat că aeronava este capabilă să efectueze un zbor de bază în condiții de siguranță.

Autorizația de zbor face obiectul unor limitări corespunzătoare, prevăzute în actele delegate menționate la articolul 19 la alineatul (1) litera (f), și în special unor limitări pentru protejarea siguranței părților terțe.

Art. 19: Competențe delegate

(1) În cazul aeronavelor menționate la articolul 2 la alineatul (1) literele (a) și (b), altele decât aeronavele fără pilot la bord, precum și al motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128, care stabilesc norme detaliate cu privire la:

a) cerințele detaliate de protecție a mediului aplicabile produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate, în situațiile menționate la articolul 9 la alineatul (2) al doilea paragraf;

b) condițiile în care agenția stabilește și notifică unui solicitant, în conformitate cu articolul 77:

(i) baza de certificare de tip aplicabilă unui produs în scopul certificării de tip menționate la articolul 11 și la articolul 18 la alineatul (1) litera (b);

(ii) baza de certificare aplicabilă unui produs în scopul aprobării datelor privind conformitatea operațională menționate la articolul 11, inclusiv:

- programa minimă de pregătire pentru calificarea de tip a personalului de certificare a întreținerii;
- programa minimă de pregătire pentru calificarea de tip a piloților și datele de referință pentru calificarea obiectivă a simulatoarelor asociate;

- lista master a echipamentului minim, după caz;

- datele privind tipul de aeronavă relevante pentru membrii echipajului de cabină;

- specificații suplimentare pentru a se asigura respectarea secțiunii III;

(iii) baza de certificare aplicabilă unei piese sau unui echipament neinstalat, inclusiv echipamentelor cu impact asupra siguranței și instrumentelor menționate la articolul 30 la alineatul (7), în sensul certificării menționate la articolele 12 și 13;

c) condițiile specifice pentru respectarea de către aeronavele menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (b) punctul (ii) a cerințelor esențiale menționate la articolul 9;

d) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor menționate la articolele 11, 12 și 13, și la articolul 18 la alineatul (1) litera (b), inclusiv:

(i) condițiile aplicabile situațiilor în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, astfel de certificate sunt sau nu sunt necesare, sau sunt permise declarații, după caz;

(ii) condițiile referitoare la perioada de valabilitate a respectivelor certificate și referitoare la reînnoirea lor atunci când perioada de valabilitate este limitată;

e) condițiile pentru eliberarea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor de navigabilitate și a certificatelor de zgomot menționate la articolul 14 la alineatul (1), precum și a certificatelor de navigabilitate restrictive și a certificatelor de zgomot restrictive menționate la articolul 18 la alineatul (2) primul paragraf litera (a);

f) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare, revocare și utilizare a autorizațiilor de zbor menționate la articolul 18 la alineatul (2) primul paragraf litera (b);

g) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a aprobărilor menționate la articolul 15 alineatul (1), și situațiile în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, astfel de aprobări sunt sau nu necesare, sau sunt permise declarații, după caz;

h) privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate eliberate în temeiul articolelor 11, 12 și 13, al articolului 14 la alineatul (1), al articolului 15 la alineatul (1), al articolului 18 la alineatul (1) litera (b) și al articolului 18 la alineatul (2) și ale organizațiilor care au întocmit declarații în conformitate cu articolul 18 la alineatul (1) litera (a) și cu litera (g) din prezentul alineat;

i) condițiile pentru stabilirea specificațiilor detaliate aplicabile proiectelor de produse, de piese și de echipamente neinstalate care fac obiectul unei declarații în conformitate cu articolul 18 la alineatul (1) litera (a);

j) condițiile și procedurile de evaluare, în conformitate cu articolul 18 la alineatul (1) litera (a), a navigabilității și compatibilității cu mediul ale proiectelor de produse, de piese și de echipamente neinstalate fără necesitatea de a elibera un certificat, inclusiv condițiile și limitările aplicabile operațiunilor;

k) condițiile pentru ca organizațiilor cărora li s-a eliberat o aprobare în conformitate cu articolul 15 la alineatul (1) să li se poate acorda privilegiul de a elibera certificatele menționate la articolele 11, 12, 13 și la articolul 18 la alineatul (2) primul paragraf litera (b).

(2) În ceea ce privește navigabilitatea și compatibilitatea cu mediul ale aeronavelor menționate la articolul 2 la alineatul (1) literele (a) și (b), altele decât aeronavele fără pilot la bord, și ale motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 128, pentru a modifica anexele II și III, în cazul în care acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi în domeniul navigabilității sau al compatibilității cu mediul, în scopul, și în măsura în care este necesar, atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1.

(3) În ceea ce privește compatibilitatea cu mediul a aeronavelor menționate la articolul 2 la alineatul (1) literele (a) și (b), altele decât aeronavele fără pilot la bord, precum și a motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128, să modifice trimerile la dispozițiile Convenției de la Chicago menționate la articolul 9 la alineatul (2) primul paragraf, în vederea actualizării acestor trimeri în lumina modificărilor ulterioare aduse dispozițiilor respective care intră în vigoare după 4 iulie 2018 și care devin aplicabile în toate statele membre, în măsura în care aceste adaptări nu extind domeniul de aplicare al prezentului regulament.

SECȚIUNEA II: Personalul aeronautic navigant

Art. 20: Cerințe esențiale

Piloții și membrii echipajului de cabină implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (b), altele decât aeronavele fără pilot la bord, precum și echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor, persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a respectivilor piloți și membri ai echipajului de cabină respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa IV.

Art. 21: Piloții

(1) Piloții au obligația de a deține o licență de pilot și un certificat medical pentru piloți care corespund operațiunii ce trebuie executată, cu excepția situațiilor în care, ca urmare a adoptării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 23 la alineatul (1) litera (c) punctul (i), ținând seama de obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4, și, în special, de natura și de riscul activității în cauză, astfel de licențe sau certificate medicale nu sunt necesare.

(2) Licența de pilot menționată la alineatul (1) din prezentul articol se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 23 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 20.

(3) Certificatul medical pentru piloți menționat la alineatul (1) din prezentul articol se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 23 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 20.

(4) Licența de pilot și certificatul medical pentru piloți menționate la alineatul (1) din prezentul articol precizează privilegiile acordate pilotului.

Licența de pilot și certificatul medical pentru piloți pot fi modificate pentru a se adăuga sau elimina privilegiile, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 23 la alineatul (1) litera (c).

(5) Licența de pilot sau certificatul medical pentru piloți menționat la alineatul (1) din prezentul articol pot fi limitate, suspendate sau revocate atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unei licențe sau a unui certificat medical în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 23 la alineatul (1) litera (c).

(6) Pregătirea și experiența pe aeronave care nu fac obiectul prezentului regulament pot fi recunoscute în scopul obținerii licenței de pilot menționate la alineatul (1) din prezentul articol, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 23 la alineatul (1) litera (c) punctul (iv).

Art. 22: Echipajul de cabină

(1) Membrii echipajului de cabină implicați în operațiuni de transport aerian comercial au obligația de a deține un atestat.

(2) Luând în considerare obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, natura și riscul activității în cauză, membrii echipajului de cabină implicați în alte operațiuni decât transportul aerian comercial li se poate impune, de asemenea, să dețină un atestat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 23 la alineatul (2) litera (a).

(3) Atestatele menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin acte de punere în aplicare menționate la articolul 23 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 20.

(4) Atestatele menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol precizează privilegiile acordate membrilor echipajului de cabină. Atestatul poate fi modificat pentru a se adăuga sau elimina privilegiile, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 23 la alineatul (2) litera (a).

(5) Atestatele menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea sau menținerea unui astfel de atestat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 23 la alineatul (2) litera (a).

(6) Înainte de a-și exercita privilegiile și, ulterior, la intervale regulate, membrii echipajului de cabină sunt supuși unei evaluări a aptitudinii din punct de vedere medical pentru a se asigura respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 20 cu privire la aptitudinea din punct de vedere medical, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 23 la alineatul (2) litera (b).

Art. 23: Acte de punere în aplicare privind piloții și echipajul de cabină

(1) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 20 în ceea ce privește piloții care sunt implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (b), altele decât aeronavele fără pilot la bord, Comisia, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, adoptă acte de punere în aplicare, care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

a) diferitele categorii de licențe de pilot și de certificate medicale pentru piloți menționate la articolul 21, precum și

diferitele calificări pentru astfel de licențe de pilot, corespunzătoare diverselor tipuri de activități desfășurate;

b) privilegiile și responsabilitățile titularilor de licențe de pilot, calificări și certificate medicale pentru piloți;

c) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea licențelor de pilot, a calificărilor și a certificatelor medicale pentru piloți, inclusiv:

(i) normele și procedurile aplicabile situațiilor în care astfel de licențe, calificări și certificate medicale nu sunt obligatorii;

(ii) normele și procedurile pentru conversia licențelor naționale de pilot și a certificatelor medicale naționale pentru piloți în licențele de pilot și certificatele medicale pentru piloți menționate la articolul 21 la alineatul (1);

(iii) normele și procedurile pentru conversia licențelor naționale de mecanic navigant în licențele de pilot menționate la articolul 21 la alineatul (1);

(iv) normele și procedurile pentru recunoașterea pregătirii și experienței pe aeronave care nu fac obiectul prezentului regulament în scopul obținerii licențelor de pilot menționate la articolul 21 la alineatul (1).

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Comisia asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 20 din prezentul regulament și ține seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexa 1 la Convenția de la Chicago.

Respectivele acte de punere în aplicare includ, dacă este cazul, dispoziții privind eliberarea tuturor tipurilor de licențe de pilot și de calificări necesare în temeiul anexei 1 la Convenția de la Chicago. Actele de punere în aplicare respective pot include, de asemenea, dispoziții privind eliberarea altor tipuri de licențe de pilot și de calificări.

(2) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 20 în ceea ce privește membrii echipajului de cabină implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b), altele decât aeronavele fără pilot la bord, Comisia adoptă, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

a) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea atestatorilor de membru al echipajului de cabină, precum și privind situațiilor în care astfel de atestate sunt obligatorii pentru membrii echipajului de cabină implicați în alte operațiuni decât transportul aerian comercial;

b) normele și procedurile pentru evaluarea aptitudinii din punct de vedere medical a membrilor echipajului de cabină, menționată la articolul 22;

c) privilegiile și responsabilitățile titularilor de atestate de membri ai echipajului de cabină menționate la articolul 22.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

Art. 24: Organizațiile de pregătire și centrele de medicină aeronautică

(1) Este obligatorie obținerea unei aprobări în ceea ce privește centrele de medicină aeronautică.

(2) Este obligatorie obținerea unei aprobări în ceea ce privește organizațiile de pregătire a piloților și organizațiile de pregătire a echipajului de cabină, cu excepția situațiilor în care, ca urmare a adoptării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 27 la alineatul (1) litera (a), ținând seama de obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, de natura și de riscul activității în cauză, astfel de aprobări nu sunt obligatorii.

(3) Aprobările menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 20.

(4) Aprobările menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol precizează privilegiile acordate organizației. Aprobările pot fi modificate pentru a se adăuga sau elimina privilegii, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 la alineatul (1) litera (a).

(5) Aprobările menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol pot fi limitate, suspendate sau revocate atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unei astfel de aprobări, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 la alineatul (1) litera (a).

(6) În cazul în care, ca urmare a adoptării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 27 la alineatul (1) litera (a), ținând seama de obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, de natura și de riscul activității în cauză, nu se prevede obligativitatea unei aprobări menționate la alineatul (2) din prezentul articol în ceea ce privește o organizație de pregătire a piloților sau o organizație de pregătire a echipajului de cabină, actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 la alineatul (1) litera (b) pot impune organizației în cauză să declare că dispune de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate activităților pe care le desfășoară cu respectarea actelor de punere în aplicare respective.

Art. 25: Echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor

(1) Este obligatorie obținerea unui certificat pentru fiecare echipament de pregătire sintetică pentru zbor utilizat pentru pregătirea piloților, cu excepția situațiilor în care, ca urmare a adoptării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 27 la alineatul (1) punctul (a) și ținând seama de obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, de natura și de riscul activității în cauză, astfel de certificate nu sunt obligatorii, în conformitate cu măsurile de punere în aplicare menționate la articolul 27 la alineatul (1) litera (a).

(2) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că atât el însuși, cât și echipamentul respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 20.

(3) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol precizează funcțiile echipamentului. Certificatul poate fi modificat pentru a reflecta modificările acestor funcții, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 la alineatul (1) litera (a).

(4) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul sau echipamentul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 la alineatul (1) litera (a).

(5) În situațiile în care actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 prevăd acest lucru, organizația care răspunde de operarea echipamentului de pregătire sintetică pentru zbor este obligată să declare că echipamentul respectă cerințele esențiale menționate la articolul 20 și specificațiile detaliate stabilite în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 la alineatul (1) litera (b).

Art. 26: Instructorii și examinatorii

(1) Persoanele responsabile să ofere pregătire pentru zbor ori pregătire constând în simularea zborului sau să evalueze abilitățile piloților, precum și examinării aeromedicali au obligația de a deține un certificat, cu excepția situațiilor în care, ca urmare a adoptării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 27 la alineatul (1) litera (a), ținând seama de obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, de natura și de riscul activității în cauză, astfel de certificate nu sunt necesare.

(2) Luând în considerare obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, natura și riscul activității în cauză, persoanelor responsabile pentru oferirea de pregătire pentru membrii echipajului de cabină sau pentru evaluarea abilităților membrilor echipajului de cabină li se poate impune să dețină un certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 la alineatul (1) litera (a).

(3) Certificatele menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol se eliberează la cerere, dacă solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 20.

(4) Certificatele menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol precizează privilegiile acordate.

Certificatele respective pot fi modificate pentru a se adăuga sau elimina privilegiul, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 la alineatul (1) litera (a).

(5) Certificatele menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol pot fi limitate, suspendate sau revocate atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unor astfel de certificate, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 27 la alineatul (1) litera (a).

Art. 27: Acte de punere în aplicare privind pregătirea, testarea, verificarea și evaluarea medicală

(1) Pentru a se asigura aplicarea uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 20 în ceea ce privește echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor și persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a piloților și a membrilor echipajului de cabină, Comisia adoptă, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

a) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea aprobărilor și certificatelor menționate la articolele 24, 25 și 26, precum și privind situațiile în care astfel de aprobări și certificate sunt sau nu sunt obligatorii;

b) normele și procedurile aplicabile declarațiilor întocmite de organizațiile de pregătire a piloților, de organizațiile de pregătire a echipajului de cabină menționate la articolul 24 la alineatul (6) și de operatorii echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor menționați la articolul 25 la alineatul (5), precum și situațiilor în care astfel de declarații sunt obligatorii;

c) privilegiile și responsabilitățile titularilor aprobărilor și certificatelor menționate la articolele 24, 25 și 26, precum și ale organizațiilor care fac declarații în conformitate cu articolul 24 la alineatul (6) și cu articolul 25 la alineatul (5).

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

(2) Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Comisia asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 20 și ține seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexele 1 și 6 la Convenția de la Chicago.

Art. 28: Competențe delegate

(1) În ceea ce privește piloții și membrii echipajului de cabină implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (b), altele decât aeronavele fără pilot la bord, precum și echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor, persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a respectivilor piloți și membri ai echipajului de cabină, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128, pentru a modifica anexa IV, în cazul în care acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu privire la siguranță legate de personalul aeronautic navigant, în scopul, și în măsura în care este necesar, atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1.

(2) Normele menționate la alineatul (1) includ, dacă este cazul, dispoziții pentru eliberarea tuturor tipurilor de licențe și de calificări ale piloților necesare în temeiul Convenției de la Chicago. Normele respective pot include, de asemenea, dispoziții privind eliberarea altor tipuri de licențe și de calificări.

SECȚIUNEA III: Operațiuni aeriene

Art. 29: Cerințe esențiale

Operarea aeronavelor menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (b), altele decât aeronavele fără pilot la bord, respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa V și, după caz, în anexele VII și VIII.

Art. 30: Operatorii de aeronave

(1) Pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 29 și luând în considerare obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4, și, în special, natura și riscul activității în cauză, operatorilor de aeronave stabiliți sau având reședința ori sediul principal pe teritoriul pe care se aplică tratatele li se poate impune, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 31 la alineatul (1) primul paragraf literele (b) și (c):

a) să declare că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate operării aeronavelor cu respectarea actelor de punere în aplicare respective; sau

b) să dețină un certificat.

(2) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol se eliberează la cerere, dacă solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 31 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 29.

(3) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol precizează privilegiile acordate operatorului de aeronave. Certificatul poate fi modificat pentru a se adăuga sau elimina privilegiul, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 31 la alineatul (1) primul paragraf litera (b).

(4) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 31 la alineatul (1) primul paragraf litera (b).

(5) Luând în considerare obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, natura și riscul activității în cauză, operatorilor de aeronave menționați la alineatul (1) din prezentul articol li se poate impune, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 31:

- a) să îndeplinească cerințe specifice atunci când încheie acorduri de partajare de coduri sau contracte de închiriere;
- b) să îndeplinească cerințe specifice atunci când operează o aeronavă înmatriculată într-o țară terță;
- c) să stabilească o listă a echipamentului minim (MEL) sau un document echivalent care să prevadă modul de operare a aeronavei, în condiții specifice, în cazul în care anumite instrumente, echipamente sau funcții nu funcționează la începutul zborului.

(6) Statele membre se asigură că operarea aeronavelor pe teritoriul pe care se aplică tratatele sau înspre ori dinspre acesta, de către un operator de aeronave care este stabilit sau are reședința ori sediul principal în afara teritoriului respectiv, dar pentru care statele membre îndeplinesc funcțiile și atribuțiile de stat al operatorului în temeiul Convenției de la Chicago, precum și personalul și organizațiile implicate în aceste operațiuni respectă un nivel de siguranță echivalent cu cel stabilit prin prezentul regulament.

(7) În situațiile în care actele de punere în aplicare menționate la articolul 31 la alineatul (1) primul paragraf litera (g) prevăd acest lucru, aeronavele sunt dotate cu echipamentele și instrumentele cu impact asupra siguranței necesare, certificate în cazul în care acest lucru este impus în conformitate cu actul delegat menționat la articolul 19 la alineatul (1) litera (b) punctul (iii), inclusiv cu toate echipamentele și instrumentele următoare sau cu unele dintre acestea:

- a) înregistratoare de zbor;
- b) mijloace de urmărire a poziției aeronavei;
- c) mijloace de recuperare a datelor înregistratoarelor de zbor în timp util, în cazul unei aeronave aflate în pericol, pe baza unor comunicații electronice în timp real sau a altor soluții tehnice adecvate.

Art. 31: Acte de punere în aplicare privind operațiunile aeriene

(1) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 29 în ceea ce privește operarea aeronavelor menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (b), altele decât aeronavele fără pilot la bord, Comisia adoptă, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

- a) normele și procedurile specifice pentru operarea aeronavelor cu respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 29;
- b) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor menționate la articolul 30 la alineatul (1) litera (b), precum și privind situațiile în care astfel de certificate sunt obligatorii;
- c) normele și procedurile aplicabile declarației întocmite de operatorii de aeronave, menționată la articolul 30 alineatul (1) litera (a), precum și situațiilor în care astfel de declarații sunt obligatorii;
- d) privilegiile și responsabilitățile titularilor certificatelor menționate la articolul 30 la alineatul (1) litera (b) și ale operatorilor de aeronave care fac declarațiile menționate la articolul 30 la alineatul (1) litera (a);
- e) cerințele suplimentare necesare pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 29 aplicabile operatorilor de aeronave care sunt stabiliți sau au reședința ori sediul principal pe teritoriul pe care se aplică tratatele, în cazul în care respectivii operatori încheie acorduri de partajare de coduri sau acorduri de închiriere sau atunci când operează o aeronavă înmatriculată într-o țară terță;
- f) normele și procedurile aplicabile operatorilor de aeronave menționați la articolul 30 la alineatul (1) privind stabilirea unei MEL sau a unui document echivalent, precum și situațiilor în care aceasta este obligatorie;
- g) normele și procedurile în conformitate cu care o aeronavă trebuie dotată cu echipamentele și instrumentele cu impact asupra siguranței necesare, inclusiv cu înregistratoarele de zbor și/sau mijloacele menționate la articolul 30 la alineatul (7), precum și normele și procedurile pentru păstrarea, protecția, utilizarea și, dacă este cazul, transmiterea în siguranță a datelor în cauză.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

(2) Atunci când adoptă actele de punere în aplicare respective, Comisia asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 29 din prezentul regulament și ține seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexa 6 la Convenția de la Chicago.

Art. 32: Competențe delegate

(1) Pentru operarea aeronavelor menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (b), altele decât aeronavele fără pilot la bord, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128, care stabilesc norme detaliate cu privire la:

- a) condițiile care trebuie îndeplinite de către operatorii menționați la articolul 30 la alineatul (1) și de membrii personalului lor aeronautic navigant în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu, precum și cerințele privind odihna aplicabile membrilor personalului aeronautic navigant;
- b) condițiile și procedurile necesare pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 29 în ceea ce privește aprobarea de către autoritățile naționale competente a regimurilor individuale de specificare a timpului de zbor și emiterea avizelor agenției cu privire la aceste regimuri în conformitate cu articolul 76 la alineatul (7).

(2) În ceea ce privește operarea aeronavelor menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (b), altele decât aeronavele fără pilot la bord, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128, pentru a modifica anexa V și, după caz, anexele VII și VIII, dacă acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu privire la siguranța legate de operațiunile aeriene, în scopul, și în măsura în care este necesar, atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1.

SECȚIUNEA IV: Aerodromuri

Art. 33: Cerințe esențiale

Aerodromurile, echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței, operarea aerodromurilor și furnizarea de servicii de handling la sol și AMS pe aerodromurile menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (e) respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa VII și, după caz, în anexa VIII.

Art. 34: Certificarea aerodromurilor

(1) Este obligatorie obținerea unui certificat pentru aerodromuri. Certificatul respectiv vizează aerodromul și echipamentele cu impact asupra siguranței ale acestuia, cu excepția cazului în care respectivele echipamentele cu impact asupra siguranței fac obiectul unei declarații menționate la articolul 35 la alineatul (1) litera (a) sau al unui certificat menționat la articolul 35 la alineatul (1) litera (b).

(2) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol se eliberează la cerere atunci când solicitantul a

demonstrat că aerodromul:

- a)** respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 36 și baza de certificare a aerodromului prevăzută la alineatul (5) din prezentul articol; și
- b)** nu prezintă particularități sau caracteristici care să afecteze siguranța în operare.
- (3)** Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol poate fi modificat pentru a include modificările aduse aerodromului sau echipamentelor sale cu impact asupra siguranței, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 36 alineatul (1) litera (c).
- (4)** Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când aerodromul sau echipamentele sale cu impact asupra siguranței nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 36 alineatul (1) litera (c).
- (5)** Baza de certificare a unui aerodrom constă în următoarele elemente:
 - a)** specificațiile de certificare aplicabile tipului de aerodrom;
 - b)** acele dispoziții ale specificațiilor de certificare aplicabile pentru care a fost acceptat un nivel echivalent de siguranță;
 - c)** specificațiile tehnice speciale detaliate necesare atunci când caracteristicile de proiectare ale unui anumit aerodrom sau experiența în operare fac ca orice specificație de certificare menționată la litera (a) din prezentul alineat să fie inadecvată sau necorespunzătoare pentru a se asigura respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 33.

Art. 35: Echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței

- (1)** Luând în considerare obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, natura și riscul activității în cauză, actele de punere în aplicare menționate la articolul 36 pot impune organizațiilor implicate în proiectarea, producția și întreținerea echipamentelor de aerodrom cu impact asupra siguranței utilizate sau destinate utilizării pe aerodromurile care fac obiectul prezentului regulament:
 - a)** să declare că aceste echipamente respectă specificațiile detaliate stabilite în conformitate cu respectivele acte de punere în aplicare menționate la articolul 36; sau
 - b)** să dețină un certificat pentru respectivul echipament de aerodrom cu impact asupra siguranței.
- (2)** Certificatul menționat la alineatul (1) litera (b) din prezentul articol se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că echipamentul respectă specificațiile detaliate stabilite în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 36 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 33.
- (3)** Certificatul menționat la alineatul (1) litera (b) din prezentul articol precizează funcțiile echipamentului. Certificatul respectiv poate fi modificat pentru a reflecta modificările acestor funcții, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 36 la alineatul (1) litera (d).
- (4)** Certificatul menționat la alineatul (1) litera (b) din prezentul articol poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când echipamentul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 36 la alineatul (1) litera (d).

Art. 36: Acte de punere în aplicare privind aerodromurile și echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței

- (1)** Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 33 în ceea ce privește aerodromurile și echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței, Comisia adoptă, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:
 - a)** normele și procedurile pentru stabilirea și notificarea către un solicitant, în temeiul articolului 34 la alineatul (5), a bazei de certificare aplicabile unui aerodrom în scopul certificării în conformitate cu articolul 34 la alineatul (1);
 - b)** normele și procedurile pentru stabilirea și notificarea către un solicitant a specificațiilor detaliate aplicabile echipamentelor de aerodrom cu impact asupra siguranței în scopul certificării în conformitate cu articolul 35 la alineatul (1);
 - c)** normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor aerodromurilor, menționate la articolul 34, inclusiv a limitărilor de operare legate de proiectarea specifică a aerodromului;
 - d)** normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor pentru echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței, menționate la articolul 35 la alineatul (1), precum și privind situațiile în care astfel de certificate sunt obligatorii;
 - e)** normele și procedurile pentru stabilirea specificațiilor detaliate aplicabile echipamentelor de aerodrom cu impact asupra siguranței care fac obiectul unei declarații în conformitate cu articolul 35 la alineatul (1);
 - f)** normele și procedurile aplicabile declarației întocmite în conformitate cu articolul 35 la alineatul (1) referitoare la echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței, precum și situațiilor în care astfel de declarații sunt obligatorii;
 - g)** privilegiile și responsabilitățile titularilor certificatelor menționate la articolul 34 și la articolul 35 la alineatul (1) și ale organizațiilor care fac declarații în conformitate cu articolul 35 la alineatul (1);
 - h)** normele și procedurile pentru acceptarea certificatelor naționale ale aerodromurilor eliberate pe baza dreptului intern și conversia acestor certificate în certificatele aerodromurilor menționate la articolul 34 din prezentul regulament, inclusiv măsurile care sunt deja autorizate de statul membru în cauză pe baza diferențelor notificate în raport cu anexa 14 la Convenția de la Chicago.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

- (2)** Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Comisia asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 33 din prezentul regulament și ține seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexa 14 la Convenția de la Chicago.

Art. 37: Organizații

- (1)** Organizațiile responsabile cu operarea aerodromurilor fac obiectul certificării. Acestea li se eliberează un certificat. Certificatul respectiv se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă actele delegate menționate la articolul 39 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 33. Certificatul precizează privilegiile acordate organizației certificate și domeniul acoperit de certificat.
- (2)** Organizațiile responsabile cu furnizarea serviciilor de handling la sol și a AMS pe aerodromuri care fac obiectul prezentului regulament declară că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile

asociate serviciilor furnizate cu respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 33.

Art. 38: Protecția zonelor din vecinătatea aerodromurilor

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că aerodromurile situate pe teritoriul lor sunt protejate de activitățile și amenajările din vecinătatea lor care pot provoca riscuri inacceptabile pentru aeronavele care folosesc aerodromurile în cauză.

(2) Organizațiile menționate la articolul 37 la alineatul (1) monitorizează activitățile și amenajările care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației în vecinătatea aerodromului pentru a cărui operare sunt responsabile. Acestea iau măsurile necesare pentru a diminua riscurile respective în limita propriilor competențe, iar, în caz contrar, aduc aceste riscuri la cunoștința autorităților competente din statul membru în care este situat aerodromul.

(3) Pentru a asigura aplicarea uniformă a prezentului articol și pe baza principiilor prevăzute la articolul 4, precum și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

Art. 39: Competențe delegate

(1) În ceea ce privește operarea aerodromurilor și furnizarea de servicii de handling la sol și de AMS pe aerodromuri, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128 care stabilesc norme detaliate cu privire la:

- a) condițiile specifice pentru operarea aerodromurilor cu respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 33;
- b) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor menționate la articolul 37 alineatul (1);
- c) privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate menționați la articolul 37 la alineatul (1);
- d) condițiile și procedurile aplicabile declarației întocmite de organizațiile care furnizează servicii de handling la sol și de organizațiile care furnizează AMS în conformitate cu articolul 37 la alineatul (2), inclusiv recunoașterea de către operatori, fără verificări suplimentare, a declarațiilor respective;
- e) privilegiile și responsabilitățile organizațiilor care furnizează servicii de handling la sol și ale organizațiilor care furnizează AMS care au făcut declarații în conformitate cu articolul 37 la alineatul (2).

(2) În ceea ce privește aerodromurile, echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței, operarea aerodromurilor și furnizarea de servicii de handling la sol și AMS, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128, pentru a modifica anexa VII și, după caz, anexa VIII, dacă acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu impact asupra siguranței la aerodromuri, în scopul, și în măsura în care este necesar, atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1.

SECȚIUNEA V: ATM/ANS

Art. 40: Cerințe esențiale

(1) Furnizarea de ATM/ANS menționată la articolul 2 la alineatul (1) litera (g) respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa VIII și, după caz, în anexa VII.

(2) Aeronavele care operează în cadrul spațiului aerian al cerului unic european, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 2 la alineatul (3) litera (a), respectă cerințele esențiale prevăzute la punctul 1 din anexa VIII.

Art. 41: Furnizorii de ATM/ANS

(1) Furnizorii de ATM/ANS au obligația de a deține un certificat.

(2) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 43 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 40.

(3) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol precizează privilegiile acordate. Certificatul respectiv poate fi modificat pentru a se adăuga sau elimina privilegiile, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 43 la alineatul (1) primul paragraf litera (b).

(4) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 43 la alineatul (1) primul paragraf litera (b).

(5) Prin derogare de la alineatul (1) din prezentul articol, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 43, statele membre pot decide să permită furnizorilor de servicii de informare privind zborurile să declare că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate serviciilor furnizate cu respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40. În acest caz, statul membru în cauză informează Comisia, agenția și celelalte state membre cu privire la decizia sa.

(6) Prin derogare de la alineatul (1), statele membre pot acorda scutiri furnizorilor de ATM/ANS de la cerința de a deține un certificat, în cazul în care toate condițiile de mai jos sunt îndeplinite:

- a) furnizorul are sediul principal în afara teritoriilor pentru care statele membre sunt responsabile în temeiul Convenției de la Chicago;
- b) furnizarea de ATM/ANS de către furnizorul respectiv vizează un volum redus al traficului aerian într-o parte limitată a spațiului aerian pentru care statul membru care acordă scutirea este responsabil și în cazul în care această parte a spațiului aerian se învecinează cu un spațiu aerian aflat sub responsabilitatea unei țări terțe;
- c) obligarea furnizorului de a demonstra respectarea normelor prevăzute la alineatul (1) ar implica un efort disproporționat din partea furnizorului respectiv, ținând seama de natura și de riscul activității specifice pe care o efectuează în cadrul spațiului aerian respectiv;
- d) statul membru în cauză a stabilit norme și proceduri aplicabile furnizării de ATM/ANS de către furnizor care să asigure, în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate și ținând seama de circumstanțele specifice ale cazului respectiv, un nivel acceptabil al siguranței și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40 și a stabilit mijloace și modalități adecvate și eficiente de supraveghere și de asigurare a aplicării dispozițiilor cu scopul de a asigura respectarea acestor norme și proceduri;
- e) domeniul de aplicare al scutirii este clar definit, iar scutirea este limitată la ceea ce este strict necesar; în cazul în care durata sa este mai mare de cinci ani, scutirea face obiectul unei revizuii periodice la intervale adecvate; iar scutirea se aplică în mod nediscriminatoriu.

În cazul în care un stat membru intenționează să acorde o astfel de scutire, acesta informează Comisia și agenția în acest sens, prezentând toate informațiile relevante.

După consultarea agenției, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care conțin decizia sa referitoare la îndeplinirea condițiilor prevăzute la primul paragraf din prezentul alineat. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 127 la alineatul (2). Respectivele acte de punere în aplicare se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și sunt incluse de către agenție în registrul menționat la articolul 74.

Statul membru în cauză acordă scutirea numai în urma unei decizii favorabile conținute în actele de punere în aplicare menționate în al treilea paragraf. Acesta reține scutirea în cazul în care ia cunoștință, în special prin intermediul revizuirii periodice menționate la litera (e) din primul paragraf, de faptul că condițiile prevăzute la primul paragraf nu mai sunt îndeplinite. Statul membru informează Comisia și agenția fără întârziere cu privire la acordarea de scutiri și, dacă este cazul, la rezultatul acestor revizuri și la eventualele retrageri.

Art. 42: Organizații implicate în proiectarea, producția sau întreținerea sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS

(1) Luând în considerare obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, natura și riscul activității în cauză, organizațiilor implicate în proiectarea, producția sau întreținerea sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS li se poate impune, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 43:

- a) să declare că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate activităților desfășurate cu respectarea actelor de punere în aplicare respective; sau
- b) să dețină un certificat.

(2) Certificatul menționat la alineatul (1) litera (b) din prezentul articol se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 43 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 40.

(3) Certificatul precizează privilegiile acordate. Certificatul menționat la alineatul (1) litera (b) din prezentul articol poate fi modificat pentru a se adăuga sau elimina privilegii, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 43 la alineatul (1) primul paragraf litera (d).

(4) Certificatul menționat la alineatul (1) litera (b) din prezentul articol poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 43 la alineatul (1) primul paragraf litera (d).

Art. 43: Acte de punere în aplicare privind furnizorii de ATM/ANS și organizațiile implicate în proiectarea, producția sau întreținerea sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS

(1) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40 în ceea ce privește furnizarea de ATM/ANS menționată la articolul 2 la alineatul (1) litera (g), Comisia adoptă, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, acte de punere în aplicare a care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

- a) normele și procedurile specifice pentru furnizarea de ATM/ANS cu respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40, inclusiv elaborarea și punerea în aplicare a planului de urgență în conformitate cu anexa VIII punctul 5.1 litera (f);
- b) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor menționate la articolul 41 la alineatul (1);
- c) normele și procedurile aplicabile declarației întocmite de furnizorii de servicii de informare privind zborurile, menționată la articolul 41 la alineatul (5), precum și situațiilor în care sunt permise astfel de declarații;
- d) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor menționate la articolul 42 la alineatul (1) litera (b), precum și privind situațiile în care astfel de certificate sunt obligatorii;
- e) normele și procedurile aplicabile declarației întocmite de organizații, menționată la articolul 42 la alineatul (1) litera (a), precum și situațiile în care astfel de declarații sunt obligatorii;
- f) privilegiile și responsabilitățile titularilor certificatelor menționate la articolul 41 la alineatul (1) și la articolul 42 la alineatul (1) litera (b) și ale organizațiilor care fac declarații în conformitate cu articolul 41 la alineatul (5) și cu articolul 42 la alineatul (1) litera (a);

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

(2) Normele menționate la alineatul (1) țin seama în mod corespunzător de Planul general pentru ATM.

(3) Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Comisia asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40 din prezentul regulament și ține seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexele 2-4, 10, 11 și 15 la Convenția de la Chicago.

Art. 44: Acte de punere în aplicare pentru utilizarea spațiului aerian și configurarea structurilor de spațiu aerian

(1) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40 în ceea ce privește furnizarea de ATM/ANS menționată la articolul 2 la alineatul (1) litera (g), precum și pentru configurarea structurilor de spațiu aerian, Comisia adoptă, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

- a) regulile de operare legate de utilizarea spațiului aerian, de echipamentele aeronavei și de sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS necesare pentru utilizarea spațiului aerian;
- b) normele și procedurile de configurare a structurilor de spațiu aerian pentru asigurarea respectării articolului 46.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

(2) Normele menționate la alineatul (1) țin seama în mod corespunzător de Planul general pentru ATM.

(3) Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Comisia asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40 din prezentul regulament și ține seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexele 2, 3, 10, 11 și 15 la Convenția de la Chicago.

Art. 45: Sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS

(1) În situațiile în care actele delegate menționate la articolul 47 prevăd acest lucru, furnizorii de ATM/ANS menționați la articolul 41 au obligația de a declara că sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS care urmează să fie puse în funcțiune de către respectivii furnizori de servicii respectă specificațiile detaliate stabilite în conformitate cu actele

delegate menționate la articolul 47 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 40.

(2) În situațiile în care actele delegate menționate la articolul 47 prevăd acest lucru, sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS fac obiectul certificării și li se eliberează un certificat.

Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că sistemele și componentele în cauză respectă specificațiile detaliate stabilite în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 47 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 40.

Prin derogare de la primul paragraf, în situațiile în care actele delegate menționate la articolul 47 prevăd astfel, organizațiilor implicate în proiectarea, producția sau întreținerea sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS li se permite să declare că respectivele sisteme și componente respectă specificațiile detaliate stabilite în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 47 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 40, precum și că respectivele sisteme și componente sunt adecvate pentru a fi utilizate.

Art. 46: Configurarea structurilor de spațiu aerian

Statele membre se asigură că structurile de spațiu aerian sunt configurate, studiate și validate în mod corespunzător înainte de a putea fi implementate și utilizate de aeronave, în conformitate cu normele detaliate adoptate de Comisie în temeiul articolului 44 alineatul (1) litera (b).

Art. 47: Competențe delegate

(1) În cazul sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128 care stabilesc norme detaliate cu privire la:

a) condițiile stabilirii și notificării, către un solicitant, a specificațiilor detaliate aplicabile sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS în scopul certificării în conformitate cu articolul 45 la alineatul (2);

b) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor menționate la articolul 45 alineatul (2), precum și situațiile în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, sunt obligatorii astfel de certificate sau sunt permise declarații, după caz;

c) privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate menționați la articolul 45 la alineatul (2);

d) privilegiile și responsabilitățile organizațiilor care fac declarații în conformitate cu articolul 45 alineatele (1) și (2);

e) condițiile și procedurile aplicabile declarațiilor făcute de furnizorii de ATM/ANS în conformitate cu articolul 45 la alineatul (1), precum și situațiilor în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, sunt obligatorii astfel de declarații;

f) condițiile pentru stabilirea specificațiilor detaliate aplicabile sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS care fac obiectul unei declarații în conformitate cu articolul 45 alineatele (1) și (2);

(2) În ceea ce privește furnizarea de ATM/ANS, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128 pentru a modifica anexa VIII și, după caz, anexa VII, dacă acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu privire la siguranța legate de ATM/ANS, în scopul, și în măsura în care este necesar, atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1.

SECȚIUNEA VI: Controlorii de trafic aerian

Art. 48: Cerințe esențiale

Controlorii de trafic aerian implicați în furnizarea de ATM/ANS menționată la articolul 2 la alineatul (1) litera (g), precum și persoanele, organizațiile și echipamentele de pregătire sintetică implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a respectivilor controlori de trafic aerian respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa VIII.

Art. 49: Controlorii de trafic aerian

(1) Controlorii de trafic aerian au obligația să dețină o licență de controlor de trafic aerian și un certificat medical pentru controlorii de trafic aerian, adecvate pentru serviciul care urmează a fi furnizat.

(2) Licența de controlor de trafic aerian menționată la alineatul (1) din prezentul articol se eliberează la cerere atunci când solicitantul licenței a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 50 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 48.

(3) Certificatul medical pentru controlorii de trafic aerian menționat la alineatul (1) din prezentul articol se eliberează la cerere atunci când controlorul de trafic aerian a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 50 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 48.

(4) Licența de controlor de trafic aerian și certificatul medical pentru controlorii de trafic aerian menționate la alineatul (1) din prezentul articol precizează privilegiile acordate controlorului de trafic aerian. Licența de controlor de trafic aerian și certificatul medical pentru controlorii de trafic aerian pot fi modificate pentru a se adăuga sau elimina privilegiul, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 50 la alineatul (1) primul paragraf litera (c).

(5) Licența de controlor de trafic aerian și certificatul medical pentru controlorii de trafic aerian menționate la alineatul (1) din prezentul articol pot fi limitate, suspendate sau revocate atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unei licențe sau a unui certificat medical, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 50 la alineatul (1) primul paragraf litera (c).

Art. 50: Acte de punere în aplicare privind controlorii de trafic aerian

(1) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 48 în ceea ce privește controlorii de trafic aerian, Comisia adoptă, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

a) diferitele categorii, calificări și autorizări aferente licențelor de controlor de trafic aerian menționate la articolul 49;

b) privilegiile și responsabilitățile titularilor licențelor de controlor de trafic aerian, ai calificărilor și autorizărilor aferente licențelor și ai certificatelor medicale menționate la articolul 49;

c) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea licențelor, a calificărilor și a autorizărilor aferente licențelor de controlor de trafic aerian, precum și a certificatelor medicale menționate la articolul 49, inclusiv normele și procedurile pentru conversia licențelor naționale de controlor de trafic aerian și a certificatelor medicale naționale în licențele de controlor de trafic aerian și certificatele medicale menționate la articolul 49;

d) normele și procedurile pentru controlorii de trafic aerian în ceea ce privește limitările timpului de serviciu și cerințele privind odihna; aceste norme și proceduri trebuie să asigure un nivel ridicat al siguranței oferind protecție împotriva efectelor oboselii și, totodată, să permită suficientă flexibilitate la stabilirea orarelor.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

(2) Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Comisia asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 48 din prezentul regulament și ține seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexa 1 la Convenția de la Chicago.

Art. 51: Organizațiile de pregătire a controlorilor de trafic aerian și centrele de medicină aeronautică

(1) Este obligatorie obținerea unei aprobări pentru organizațiile de pregătire a controlorilor de trafic aerian și centrele de medicină aeronautică.

(2) Aprobarea menționată la alineatul (1) din prezentul articol se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 53 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 48.

(3) Aprobarea menționată la alineatul (1) din prezentul articol precizează privilegiile acordate organizației. Aprobarea poate fi modificată pentru a se adăuga sau elimina privilegiile, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 53 la alineatul (1) primul paragraf litera (a).

(4) Aprobarea menționată la alineatul (1) din prezentul articol poate fi limitată, suspendată sau revocată atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unei astfel de aprobări, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 53 la alineatul (1) primul paragraf litera (a).

Art. 52: Instructorii, evaluatorii și examinatorii aeromedicali

(1) Persoanele responsabile cu oferirea de pregătire practică sau cu evaluarea abilităților practice ale controlorilor de trafic aerian, precum și examinatorii aeromedicali au obligația să dețină un certificat.

(2) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 53 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 48.

(3) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol precizează privilegiile acordate. Certificatul poate fi modificat pentru a se adăuga sau elimina privilegiile, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 53 la alineatul (1) primul paragraf litera (a).

(4) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul nu mai respectă normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 53 la alineatul (1) primul paragraf litera (a).

Art. 53: Acte de punere în aplicare privind pregătirea, testarea, verificarea și evaluarea medicală

(1) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 48 în ceea ce privește persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea, verificarea și evaluarea medicală a controlorilor de trafic aerian, Comisia adoptă, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

a) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea aprobărilor și certificatelor menționate la articolele 51 și 52;

b) privilegiile și responsabilitățile titularilor aprobărilor și certificatelor menționate la articolele 51 și 52.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

(2) Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Comisia asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 48 din prezentul regulament și ține seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexa 1 la Convenția de la Chicago.

Art. 54: Competențe delegate

În ceea ce privește controlorii de trafic aerian, persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a controlorilor de trafic aerian, precum și echipamentele de pregătire sintetică, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128 pentru a modifica anexa VIII, în cazul în care acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu impact asupra siguranței cu privire la organizațiile de pregătire și controlorii de trafic aerian, în scopul, și în măsura în care este necesar, atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1.

SECȚIUNEA VII: Aeronave fără pilot la bord

Art. 55: Cerințe esențiale aplicabile aeronavelor fără pilot la bord

Proiectarea, producția, întreținerea și operarea aeronavelor menționate la articolul 2 la alineatul (1) literele (a) și (b), atunci când se referă la aeronave fără pilot la bord, precum și a motoarelor, elicelor, pieselor, echipamentelor neinstalate ale acestora și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, precum și personalul, inclusiv piloții de la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa IX și, atunci când actele delegate menționate la articolul 58 și actele de punere în aplicare menționate la articolul 57 prevăd astfel, cerințele esențiale prevăzute în anexele II, IV și V.

Art. 56: Conformitatea aeronavelor fără pilot la bord

(1) Luând în considerare obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, natura și riscul activității în cauză, caracteristicile operaționale ale aeronavelor fără pilot la bord în cauză și caracteristicile zonei de funcționare, se poate impune un certificat pentru proiectarea, producția, întreținerea și operarea aeronavelor fără pilot la bord și a motoarelor, elicelor, pieselor, echipamentelor neinstalate și echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, precum și pentru personalul, inclusiv piloții de la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 58 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 57.

(2) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol se eliberează la cerere atunci când solicitantul a demonstrat că respectă actele delegate menționate la articolul 58 și actele de punere în aplicare menționate la articolul 57.

(3) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol precizează limitările legate de siguranță, condițiile de operare și privilegiile. Certificatul poate fi modificat pentru a se adăuga sau elimina limitări, condiții și privilegiile, în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 58 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 57.

(4) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul nu mai respectă condițiile, normele și procedurile pentru eliberarea sau menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 58 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 57.

(5) Luând în considerare obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 și, în special, natura și riscul activității în cauză, caracteristicile operaționale ale aeronavelor fără pilot la bord în cauză și caracteristicile zonei de funcționare, prin actele delegate menționate la articolul 58 și actele de punere în aplicare menționate la articolul 57 se poate impune întocmirea unei declarații care să confirme respectarea actelor delegate și a actelor de punere în aplicare respective în ceea ce privește proiectarea, producția, întreținerea și operarea aeronavelor fără pilot la bord și a motoarelor, elicelor, pieselor, echipamentelor neinstalate și echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, precum și în ceea ce privește personalul, inclusiv piloții de la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități.

(6) Atunci când obiectivele și principiile prevăzute la articolele 1 și 4 pot fi atinse fără aplicarea dispozițiilor capitolului IV și V din prezentul regulament, actele delegate menționate la articolul 58 la alineatul (1) litera (c) ar putea prevedea ca respectivele capitoare să nu se aplice nici cerințelor esențiale menționate la articolul 55, nici normelor detaliate corespunzătoare stabilite în conformitate cu articolul 58. În astfel de cazuri, respectivele cerințe esențiale și respectivele norme detaliate constituie "legislația comunitară de armonizare" în înțelesul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ și al Deciziei nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾.

⁽¹⁾Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93 (JO L 218, 13.8.2008, p. 30).

⁽²⁾Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 9 iulie 2008 privind un cadru comun pentru comercializarea produselor și de abrogare a Deciziei 93/465/CEE a Consiliului (JO L 218, 13.8.2008, p. 82).

(7) Statele membre se asigură că informațiile cu privire la înmatricularea aeronavelor fără pilot la bord și a operatorilor de aeronave fără pilot la bord care sunt supuse unei obligații de înmatriculare în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 57 și cu punctul 4 din anexa IX sunt stocate în sisteme naționale de înmatriculare digitale, armonizate și interoperabile. Statele membre au posibilitatea de a accesa și de a face schimb de informații prin intermediul registrului menționat la articolul 74.

(8) Prezenta secțiune nu aduce atingere posibilității statelor membre de a stabili norme interne pentru a supune anumitor condiții operarea aeronavelor fără pilot la bord din motive care nu se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament, inclusiv siguranța publică sau protecția vieții private și a datelor cu caracter personal în conformitate cu dreptul Uniunii.

Art. 57: Acte de punere în aplicare privind aeronavele fără pilot la bord

Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 55 în ceea ce privește operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (a) și (b), atunci când se referă la aeronave fără pilot la bord, precum și în ceea ce privește personalul, inclusiv piloții de la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, Comisia adoptă, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

(a) normele și procedurile specifice pentru operarea aeronavelor fără pilot la bord, precum și pentru personalul, inclusiv piloții de la distanță, și organizațiile implicate în respectivele operații;

(b) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor ori de întocmire a declarațiilor în ceea ce privește operarea aeronavelor fără pilot la bord, precum și în ceea ce privește personalul, inclusiv piloții de la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, precum și privind situațiile în care sunt obligatorii astfel de certificate sau declarații; normele și procedurile de emitere a respectivelor certificate și de întocmire a respectivelor declarații se pot baza pe, sau pot consta în, cerințele detaliate menționate la secțiunile I, II și III;

(c) privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate și ale persoanelor fizice și juridice care întocmesc declarații;

(d) normele și procedurile de înmatriculare și marcarea a aeronavelor fără pilot la bord și de înmatriculare a operatorilor de aeronave fără pilot la bord, astfel cum se menționează în secțiunea 4 din anexa IX;

(e) normele și procedurile de instituire a unor sisteme naționale de înmatriculare digitale, interoperabile și armonizate menționate la articolul 56 la alineatul (7).

(f) normele și procedurile de conversie a certificatelor naționale în certificatele prevăzute la articolul 56 la alineatul (1). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

Art. 58: Competențe delegate

(1) Pentru proiectarea, producția și întreținerea aeronavelor menționate la articolul 2 la alineatul (1) literele (a) și (b), atunci când se referă la aeronave fără pilot la bord, și a motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, precum și pentru personalul, inclusiv piloții la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128, care stabilesc norme detaliate în ceea ce privește:

a) condițiile specifice pentru proiectarea, producția și întreținerea aeronavelor fără pilot la bord și a motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, precum și pentru personalul, inclusiv piloții la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, necesare pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 55, care pot include condițiile în care aeronavele fără pilot la bord trebuie să fie dotate cu caracteristici și funcționalități necesare legate, în special, de distanța maximă de operare și limitările de altitudine, comunicarea poziției, restricționarea intrării în zone geografice, evitarea coliziunilor, stabilizarea zborului și aterizarea automată;

b) condițiile și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor sau de întocmire a declarațiilor în ceea ce privește proiectarea, producția și întreținerea aeronavelor fără pilot la bord, precum și a motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, precum și în ceea ce privește personalul, inclusiv piloții la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, menționate la articolul 56 alineatele (1) și (5), precum și privind situațiile în care sunt obligatorii astfel de certificate sau declarații; condițiile și procedurile de eliberare a acestor certificate și de întocmire a acestor declarații se pot baza pe, sau pot consta în, cerințele detaliate menționate la secțiunile I, II și III;

c) condițiile în care cerințele referitoare la proiectarea, producția și întreținerea aeronavelor fără pilot la bord, a motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, precum și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave nu intră sub incidența capitolului IV și V, în sensul articolului 56 la alineatul (6);

d) privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate și ale persoanelor fizice și juridice care fac declarații;

e) condițiile de conversie a certificatelor naționale în certificatele prevăzute la articolul 56 la alineatul (1).

(2) În ceea ce privește proiectarea, producția, întreținerea și operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (a) și (b), atunci când se referă la aeronave fără pilot la bord, și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora, precum și echipamentele pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, precum și în ceea ce privește personalul, inclusiv piloții de la distanță, și organizațiile implicate în respectivele activități, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128 pentru a modifica anexa IX și, după caz, anexa III, dacă acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu privire la siguranță legate de operațiunile aeriene, în scopul, și în măsura în care este necesar, atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1.

SECȚIUNEA VIII: Aeronavele utilizate de un operator dintr-o țară terță pe teritoriul Uniunii, sau înspre ori dinspre acesta

Art. 59: Norme aplicabile

Fără a se aduce atingere punctului 1 din anexa VIII și normelor adoptate în temeiul articolului 44 la alineatul (1) litera (a), aeronavele menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (c), precum și personalul aeronautic navigant și operațiunile acestora respectă standardele OACI aplicabile.

În absența unor astfel de standarde, aeronavele respective, personalul aeronautic navigant și operațiunile acestora respectă:

(a) în ceea ce privește alte aeronave decât aeronavele fără pilot la bord, cerințele esențiale prevăzute în anexele II, IV și V;

(b) în ceea ce privește aeronavele fără pilot la bord, cerințele esențiale prevăzute în anexa IX și, în situațiile în care actele delegate menționate la articolul 61 prevăd acest lucru, cerințele esențiale prevăzute în anexele II, IV și V.

Cu toate acestea, al doilea paragraf se aplică cu condiția ca aceste cerințe esențiale să nu încalce drepturile țărilor terțe prevăzute de convențiile internaționale.

Art. 60: Respectarea dispozițiilor

(1) Operarea aeronavelor menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (c) în scopul transportului aerian comercial face obiectul certificării și i se eliberează o autorizație.

Respectiva autorizație se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că dispune de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate operării aeronavelor în cauză cu respectarea cerințelor specificate la articolul 59. Autorizația precizează privilegiile acordate operatorului și domeniul operațiunilor.

(2) În situațiile în care actele delegate menționate la articolul 61 prevăd acest lucru, operarea aeronavelor menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (c) în alt scop decât transportul aerian comercial face, de asemenea, obiectul certificării și i se eliberează o autorizație.

Respectiva autorizație se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că dispune de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate operării aeronavelor în cauză cu respectarea cerințelor specificate la articolul 59.

Autorizația precizează privilegiile acordate operatorului și domeniul operațiunilor.

Prin derogare de la primul paragraf din prezentul alineat, în situațiile în care actele delegate menționate la articolul 61 prevăd acest lucru, operatorilor aeronavelor menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (c) implicate în alte operațiuni decât transportul aerian comercial li se permite să declare că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate operării respectivelor aeronave cu respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 59.

(3) Cu excepția operării aeronavelor fără pilot la bord, autorizațiile și declarațiile menționate la alineatele (1) și (2) nu sunt necesare în ceea ce privește operarea aeronavelor care doar survolează teritoriul pe care se aplică tratatele.

Art. 61: Competențe delegate

(1) În cazul aeronavelor menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (c), precum și al personalului aeronautic navigant și al operațiunilor lor, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128 care stabilesc norme detaliate cu privire la:

a) autorizarea aeronavelor pentru care nu există niciun certificat de navigabilitate standard eliberat de OACI sau autorizarea piloților care nu dețin o licență standard conformă cu cerințele OACI de a opera aeronave pe teritoriul pe care se aplică tratatele, ori înspre sau dinspre acesta;

b) condițiile specifice de operare a unei aeronave cu respectarea articolului 59;

c) condițiile alternative pentru cazurile în care respectarea standardelor și a cerințelor menționate la articolul 59 nu este posibilă sau necesită eforturi disproporționate din partea operatorului, asigurând totodată atingerea obiectivelor standardelor și cerințelor în cauză;

d) condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a autorizațiilor menționate la articolul 60, precum și situațiile în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, sunt obligatorii astfel de autorizații sau sunt permise declarații, după caz. Respectivul condiții trebuie să țină cont de certificatele eliberate de statul de înmatriculare, de statul operatorului și, în cazul aeronavelor fără pilot la bord, de statul în care sunt situate echipamentele pentru controlul de la distanță al aeronavelor, și să nu aducă atingere Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;

e) privilegiile și responsabilitățile titularilor autorizațiilor menționate la articolul 60 alineatele (1) și (2) și, după caz, ale operatorilor de aeronave care fac declarații în conformitate cu articolul 60 la alineatul (2).

(2) La adoptarea normelor menționate la alineatul (1), Comisia se asigură, în special, că:

a) se utilizează, după caz, practicile recomandate și documentele de îndrumare ale OACI;

b) nicio cerință nu depășește cerințele prevăzute în prezentul regulament pentru aeronavele menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (b) punctul (i) și pentru personalul aeronautic navigant și operatorii unor astfel de aeronave;

c) procesul prin care se obțin autorizațiile menționate la articolul 60 alineatele (1) și (2) este simplu, proporțional, eficient și eficient din punctul de vedere al costurilor și permite demonstrarea conformității proporțională cu complexitatea operațiunii și cu riscurile presupuse de respectiva operațiune. Comisia se asigură, în special, că se ține seama de:

(i) rezultatele programului universal de auditare a supravegherii siguranței al OACI;

- (ii) informațiile colectate în cadrul programelor de inspecție la platformă instituite în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 62 la alineatul (13) și cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 62 la alineatul (14);
- (iii) alte informații recunoscute privind siguranța, referitoare la operatorul în cauză;
- (iv) certificatele eliberate în conformitate cu legile unei țări terțe.

d) se ține seama de aspectele legate de ATM/ANS.

CAPITOLUL IV: SISTEMUL COMUN DE CERTIFICARE, DE SUPRAVEGHERE ȘI DE ASIGURARE A RESPECTĂRII LEGII

Art. 62: Certificarea, supravegherea și asigurarea respectării legii

(1) Comisia, agenția și statele membre cooperează în cadrul unui sistem unic european de siguranță a aviației pentru a asigura respectarea prezentului regulament și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(2) Pentru a asigura respectarea prezentului regulament și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, agenția și autoritățile naționale competente:

a) primesc și evaluează cererile care le sunt adresate și, după caz, eliberează sau reînnoiesc certificatele și primesc declarațiile care le sunt adresate, în conformitate cu capitolul III;

b) realizează supravegherea titularilor de certificate, a persoanelor fizice și juridice care au făcut declarații, precum și a produselor, pieselor, echipamentelor, sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS, echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor și aerodromurilor cărora li se aplică prezentul regulament;

c) desfășoară investigații, inspecții, inclusiv inspecții la platformă, audituri și alte activități de monitorizare necesare pentru a identifica posibila încălcare a cerințelor prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul său de către persoane fizice sau juridice cărora li se aplică prezentul regulament;

d) iau toate măsurile necesare de asigurare a respectării legii, inclusiv modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor pe care le-au eliberat, reținerea la sol a aeronavelor și impunerea de penalități, pentru a pune capăt încălcărilor identificate;

e) interzic, limitează sau supun anumitor condiții, în interesul siguranței, activitățile menționate în capitolul III;

f) asigură un nivel adecvat de calificare a personalului implicat în sarcinile de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii, inclusiv prin furnizarea unei pregătiri adecvate.

(3) Statele membre se asigură că autoritățile lor naționale competente sunt independente atunci când iau decizii tehnice cu privire la certificare, supraveghere și asigurarea respectării legii și că își exercită sarcinile în mod imparțial și transparent și că acestea sunt organizate, dotate cu personal și gestionate în mod corespunzător. De asemenea, statele membre se asigură că autoritățile lor naționale competente dispun de resursele și capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor care le sunt încredințate în temeiul prezentului regulament în mod eficient și cu promptitudine.

(4) Responsabilitățile aferente sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii menționate la alineatul (2) se determină în conformitate cu prezentul alineat.

Agenția este responsabilă în cazul în care respectivele sarcini i-au fost atribuite în temeiul articolelor 77-82 și în cazul în care respectivele sarcini i-au fost alocate în temeiul articolelor 64 și 65.

Cu toate acestea, în cazul în care un stat membru acordă o scutire în conformitate cu articolul 41 la alineatul (6), articolul 80 la alineatul (1) litera (a) nu se mai aplică, iar statul membru respectiv este responsabil de supravegherea și asigurarea respectării legii în ceea ce privește furnizorul de ATM/ANS în cauză, astfel cum se prevede în scutirea respectivă.

Autoritatea națională competentă a statului membru în care este situat aerodromul este responsabilă de îndeplinirea sarcinilor respective privind certificatul aerodromului menționat la articolul 34 la alineatul (1) și certificatul pentru un operator de aerodrom menționat la articolul 37 la alineatul (1).

Autoritatea națională competentă respectivă este, de asemenea, responsabilă de sarcinile de supraveghere și de asigurare a respectării legii în ceea ce privește organizațiile responsabile de furnizarea serviciilor de handling la sol sau AMS pe aerodromul respectiv.

În toate celelalte cazuri, autoritatea națională competentă a statului membru în care persoana fizică sau juridică care solicită certificatul sau care face declarația își are sediul principal sau, în cazul în care persoana respectivă nu are un sediu principal, autoritatea națională competentă a statului membru în care persoana își are locul de reședință sau de stabilire este responsabilă de sarcinile respective, cu excepția cazului în care îndeplinirea eficace a sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii necesită alocarea lor unei autorități naționale competente a altui stat membru, în conformitate cu normele detaliate menționate la alineatul (14) litera (d).

Cu toate acestea, atunci când actele de punere în aplicare menționate la alineatul (15) prevăd astfel:

a) examinatorii aeromedicali, centrele de medicină aeronautică și medicii generaliști sunt responsabili cu eliberarea certificatelor medicale pentru piloți menționate la articolul 21 la alineatul (1) și a certificatelor medicale pentru controlorii de trafic aerian menționate la articolul 49 la alineatul (1);

b) organizațiile de pregătire a echipajului de cabină cărora li s-a eliberat o aprobare în conformitate cu articolul 24 și operatorii de aeronave cărora li s-a eliberat un certificat în conformitate cu articolul 30 sunt responsabili cu eliberarea atestatelor de membru al echipajului de cabină menționate la articolul 22.

(5) Statele membre pot decide că, prin derogare de la alineatul (4), autoritățile lor naționale competente sunt responsabile în comun pentru sarcinile legate de certificare, supraveghere și asigurarea respectării legii în ceea ce privește un operator de aeronave implicat în transportul aerian comercial atunci când sunt întrunite simultan următoarele două condiții:

a) o astfel de responsabilitate comună a fost prevăzută într-un acord încheiat între respectivele state membre înainte de 1 ianuarie 1992;

b) respectivele state membre au asigurat faptul că autoritățile lor naționale competente îndeplinesc în mod eficient sarcinile vizate cu respectarea prezentului regulament și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

Statele membre în cauză notifică Comisiei și agenției decizia rezultată din responsabilitatea comună până la 12 martie 2019 și le furnizează acestora toate informațiile relevante, în special acordul menționat la litera (a) și măsurile luate pentru a se asigura îndeplinirea eficientă a respectivei sarcini în conformitate cu litera (b).

În cazul în care Comisia, după consultarea agenției, consideră că nu au fost îndeplinite condițiile prevăzute la primul paragraf, aceasta adoptă acte de punere în aplicare care să stabilească decizia sa în acest sens. În urma notificării de

către Comisia a unui astfel de act de punere în aplicare către statele membre vizate, statele membre respective modifică sau revocă, fără întârziere, decizia rezultată din responsabilitatea comună, și informează fără întârziere Comisia și agenția în acest sens.

Agenția include în registrul menționat la articolul 74 toate deciziile Comisiei și ale statelor membre, care îi sunt notificate în temeiul prezentului alineat.

(6) Supravegherea efectuată de agenție și de autoritățile naționale competente este continuă și se bazează pe prioritățile stabilite în funcție de riscurile la adresa aviației civile.

(7) La efectuarea inspecțiilor la platformă menționate la alineatul (2) litera (c), agenția cooperează cu autoritatea națională competentă a statului membru pe al cărui teritoriu are loc inspecția la platformă.

(8) Agenția gestionează și operează instrumentele și procedurile necesare pentru colectarea, schimbul și analiza informațiilor legate de siguranță obținute în cadrul inspecțiilor la platformă menționate la alineatul (2) litera (c).

(9) Pentru a înlesni exercitarea eficace a sarcinilor lor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii, Comisia, agenția și autoritățile naționale competente fac schimb de informații relevante, inclusiv cu privire la încălcările posibile sau la cele identificate.

(10) Agenția promovează o înțelegere și aplicare comune ale cerințelor cuprinse în prezentul regulament și în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul său, printre altele prin elaborarea materialelor de îndrumare menționate la articolul 76 la alineatul (3), în consultare cu autoritățile naționale competente.

(11) Orice persoană fizică sau juridică care intră sub incidența prezentului regulament poate aduce la cunoștința agenției orice presupusă diferență în ceea ce privește aplicarea normelor între statele membre. În cazul în care astfel de diferențe afectează grav activitățile respectivelor persoane sau generează dificultăți substanțiale, agenția și autoritățile naționale competente ale statelor membre în cauză cooperează pentru a aborda și, dacă este necesar, a elimina prompt aceste diferențe. În cazul în care aceste diferențe nu pot fi eliminate, agenția înaintează chestiunea Comisiei.

(12) Agenția și autoritățile naționale competente întreprind acțiunile necesare și eficace pentru a promova și spori conștientizarea siguranței aviației civile și difuzează informații relevante legate de siguranță în vederea prevenirii accidentelor și a incidentelor.

(13) În ceea ce privește sarcinile agenției legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în temeiul prezentului regulament, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128 care stabilesc norme detaliate cu privire la:

a) condițiile de efectuare a certificării și de desfășurare a investigațiilor, a inspecțiilor, a auditurilor și a altor activități de monitorizare necesare pentru a asigura supravegherea eficace de către agenție a persoanelor fizice și juridice, a produselor, a pieselor, a echipamentelor, a sistemelor ATM/ANS și a componentelor ATM/ANS, a echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor și a aerodromurilor care fac obiectul prezentului regulament;

b) condițiile de desfășurare de către agenție a inspecțiilor la platformă și de reținere a aeronavelor la sol în cazul în care aeronavele, operatorii lor sau personalul aeronautic navigant al acestora nu respectă cerințele din prezentul regulament sau din actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;

c) condițiile în conformitate cu care activitățile reglementate în capitolul III pot fi interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță;

d) condițiile în care agenția emite și difuzează informații obligatorii și recomandări în conformitate cu articolul 76 la alineatul (6), pentru a asigura siguranța activităților reglementate de capitolul III;

e) condițiile în care agenția emite și difuzează informații obligatorii, în conformitate cu articolul 77, pentru a se asigura continuitatea navigabilității și compatibilitatea cu mediul ale produselor, pieselor, echipamentelor neinstalate și echipamentelor pentru controlul de la distanță al aeronavelor, precum și condițiile de aprobare a mijloacelor alternative de conformare cu respectivele informații obligatorii;

f) condițiile și procedurile pe baza cărora agenția acreditează entitățile calificate în sensul articolului 69.

(14) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea alineatelor (2)-(9) din prezentul articol, în ceea ce privește îndeplinirea de către autoritățile naționale competente a sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în temeiul prezentului regulament, Comisia adoptă, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor menționate la articolul 1, acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

a) normele și procedurile de efectuare a certificării și de desfășurare a investigațiilor, a inspecțiilor, a auditurilor și a altor activități de monitorizare necesare pentru a asigura supravegherea eficientă de către autoritatea națională competentă a persoanelor fizice și juridice, a produselor, a pieselor, a echipamentelor, a sistemelor ATM/ANS și a componentelor ATM/ANS, a echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor și a aerodromurilor care fac obiectul prezentului regulament;

b) normele și procedurile pentru desfășurarea de către autoritatea națională competentă a inspecțiilor la platformă și pentru reținerea aeronavelor la sol în cazul în care aeronavele, operatorii lor sau personalul aeronautic navigant al acestora nu respectă cerințele din prezentul regulament sau din actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;

c) normele și procedurile în conformitate cu care activitățile reglementate în capitolul III pot fi interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță;

d) în ceea ce privește la alineatul (4), normele și procedurile pentru alocarea responsabilităților între autoritățile naționale competente, în vederea asigurării unei îndepliniri eficace a sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii;

e) normele și procedurile pe baza cărora autoritatea națională competentă acreditează entitățile calificate în sensul articolului 69.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

(15) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea alineatelor (2)-(9) din prezentul articol, în ceea ce privește îndeplinirea de către agenție și autoritățile naționale competente a sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în temeiul prezentului regulament, Comisia adoptă, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor menționate la articolul 1, acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

a) normele și procedurile pentru colectarea, schimbul și diseminarea de informații relevante între Comisie, agenție și

autoritățile naționale competente pentru îndeplinirea eficace a sarcinilor lor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii, inclusiv informații referitoare la încălcările posibile sau la cele identificate;

b) normele și procedurile aplicabile calificărilor personalului agenției și al autorităților naționale competente implicat în sarcinile de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii, precum și ale organizațiilor implicate în pregătirea acestuia;

c) normele și procedurile aplicabile sistemelor de administrare și de management ale agenției și ale autorităților naționale competente legate de executarea sarcinilor de certificare, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii;

d) în ceea ce privește la alineatul (4) din prezentul articol, normele și procedurile pentru alocarea de responsabilități examinatorilor aeromedicali și centrelor de medicină aeronautică în scopul eliberării certificatelor medicale pentru piloți și a certificatelor medicale pentru controlorii de trafic aerian, precum și condițiile aplicabile situațiilor în care li se atribuie astfel de responsabilități medicilor generalști, în vederea asigurării unei îndepliniri eficace a sarcinilor legate de certificarea medicală a piloților și a controlorilor de trafic aerian;

e) în ceea ce privește la alineatul (4) din prezentul articol, normele și procedurile pentru alocarea de responsabilități organizațiilor de pregătire a echipajelor de cabină și operatorilor de aeronave în scopul eliberării de atestate de membru al echipajului de cabină, în vederea asigurării unei îndepliniri eficace a sarcinilor legate de certificarea echipajului de cabină.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

Art. 63: Rezerva de inspectori aeronautici europeni

(1) Agenția instituie, în cooperare cu autoritățile naționale competente, un mecanism pe bază voluntară pentru gruparea și utilizarea în comun a inspectorilor și a altor membri ai personalului cu cunoștințe de specialitate relevante pentru îndeplinirea sarcinilor de certificare și de supraveghere în temeiul prezentului regulament.

În acest scop, agenția, în cooperare cu autoritățile naționale competente, definește profilurile de calificare și de experiență necesare pe baza cărora autoritățile respective și agenția desemnează, în funcție de disponibilitate, candidații care participă la mecanismul de grupare și utilizare în comun pentru poziția de inspectori aeronautici europeni.

(2) Agenția și fiecare autoritate națională competentă pot solicita asistența rezervei de inspectori aeronautici europeni în derularea activităților de supraveghere și de certificare. Agenția coordonează răspunsurile la aceste solicitări și elaborează proceduri adecvate în acest scop, în consultare cu autoritățile naționale competente.

(3) Inspectorii aeronautici europeni își desfășoară activitățile de supraveghere și de certificare sub controlul, instrucțiunile și responsabilitatea agenției sau ale autorității naționale competente care le-a solicitat asistența.

(4) Costurile asistenței oferite de inspectorii aeronautici europeni sunt acoperite de către autoritatea care a solicitat asistența.

Autoritatea respectivă poate decide să finanțeze asistența prin intermediul facturării și colectării unor taxe, pe baza normelor stabilite în conformitate cu la alineatul (6) litera (c), de la persoana fizică sau juridică care a făcut obiectul activităților de certificare și de supraveghere desfășurate de către inspectorii aeronautici europeni în cauză.

În acest caz, autoritatea respectivă transferă suma colectată către autoritatea care a furnizat asistența.

(5) Eventualele declarații, înregistrări și rapoarte întocmite de inspectorii aeronautici europeni în cursul desfășurării activităților lor în conformitate cu prezentul articol sunt tratate, sub toate aspectele, drept echivalente cu cele ale inspectorilor naționali și reprezintă dovezi admisibile în cadrul procedurilor administrative sau judiciare.

(6) În ceea ce privește mecanismul de grupare și utilizare în comun menționat la alineatul (1) din prezentul articol, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care stabilesc norme detaliate cu privire la:

a) normele și procedurile în conformitate cu care agenția și autoritățile naționale competente solicită, primesc sau oferă asistență prin intermediul acestui mecanism;

b) normele și procedurile pentru autorizarea și normele detaliate aplicabile inspectorilor aeronautici europeni atunci când aceștia furnizează o astfel de asistență;

c) normele și procedurile pentru determinarea și colectarea taxelor menționate la alineatul (4) din prezentul articol.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

Art. 64: Realocarea responsabilității la solicitarea statelor membre

(1) Un stat membru poate solicita agenției să efectueze sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii menționate la articolul 62 la alineatul (2) cu privire la toate sau la oricare dintre persoanele fizice și juridice, aeronavele, echipamentele de aerodrom legate de siguranță, sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS, echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor și aerodromurile pentru care respectivul stat membru este responsabil în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

Din momentul în care a acceptat o astfel de solicitare, agenția devine autoritatea competentă responsabilă pentru sarcinile care fac obiectul solicitării respective, iar statul membru solicitant este scutit de responsabilitatea îndeplinirii acestor sarcini.

În legătură cu exercitarea responsabilității agenției pentru aceste sarcini, se aplică capitolele IV și V.

(2) Un stat membru poate solicita altui stat membru să efectueze sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii menționate la articolul 62 la alineatul (2) cu privire la toate sau la oricare dintre persoanele fizice și juridice, aeronavele, echipamentele de aerodrom legate de siguranță, sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS, echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor și aerodromurile pentru care respectivul stat membru este responsabil în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

Din momentul în care a acceptat o astfel de solicitare, statul membru devine responsabil pentru sarcinile care fac obiectul solicitării respective, iar statul membru solicitant este scutit de responsabilitatea îndeplinirii acestor sarcini.

În ceea ce privește exercitarea responsabilității pentru sarcinile care au fost realocate în conformitate cu prezentul alineat, se aplică capitolele II și IV și articolele 131 și 132, precum și dispozițiile aplicabile din dreptul intern al statului membru care a acceptat solicitarea.

(3) În ceea ce privește asigurarea respectării legii, statul membru care a acceptat solicitarea sau agenția este responsabilă numai de chestiuni legate de procedurile care conduc la adoptarea unor decizii de către autoritatea națională competentă din statul membru respectiv sau de către agenție și care se referă la sarcinile de certificare și de

supraveghere care i-au fost realocate în conformitate cu prezentul articol, precum și la aplicarea acestor decizii. Pentru toate celelalte chestiuni referitoare la asigurarea respectării legii, alocarea responsabilităților prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia rămâne neschimbată.

(4) Agenția sau un stat membru, după caz, acceptă solicitarea menționată la alineatul (1) sau (2) numai atunci când agenția sau autoritatea națională competentă din statul membru în cauză consideră că dispune de resursele necesare și că poate exercita în mod eficace responsabilitatea pentru sarcinile respective.

(5) În cazul în care un stat membru intenționează să aplice la alineatul (1) sau (2), acesta stabilește împreună cu agenția sau cu celălalt stat membru, după caz, proceduri detaliate privind realocarea responsabilității pentru sarcinile respective. Persoanele fizice și juridice vizate de realocare și, în cazul realocării menționate la alineatul (2), agenția sunt consultate cu privire la respectivele proceduri detaliate înainte ca acestea să fie finalizate. Aceste proceduri detaliate identifică cel puțin, în mod clar, sarcinile care sunt realocate și includ modalitățile juridice, practice și administrative necesare pentru a asigura un transfer ordonat și îndeplinirea în continuare în mod eficace și neîntrerupt a sarcinilor în cauză cu respectarea prezentului regulament și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, precum și continuarea fără întreruperi a activităților întreprinse de către persoanele fizice și juridice în cauză. Procedurile detaliate includ, de asemenea, dispoziții privind transferul înregistrărilor și al documentației tehnice relevante.

Agenția și statul membru sau statele membre în cauză, după caz, se asigură că realocarea responsabilității pentru sarcini se efectuează în conformitate cu procedurile detaliate respective.

(6) Agenția pune la dispoziție, prin intermediul registrului instituit în temeiul articolului 74, o listă a statelor membre care au aplicat la alineatul (1) și (2) din prezentul articol. Lista respectivă identifică în mod clar sarcinile realocate și autoritatea competentă responsabilă de acestea după realocarea lor.

Agenția ține seama de realocarea responsabilității pentru sarcini atunci când efectuează inspecții și alte activități de monitorizare în conformitate cu articolul 85.

(7) Realocările responsabilității în temeiul prezentului articol nu aduc atingere drepturilor și obligațiilor statelor membre în temeiul Convenției de la Chicago.

În cazul în care un stat membru realocă, în conformitate cu prezentul articol, responsabilitatea pentru sarcinile care îi sunt atribuite prin Convenția de la Chicago, acesta notifică OACI faptul că agenția sau un alt stat membru îndeplinește, în numele său, funcțiile și atribuțiile care îi revin în temeiul Convenției de la Chicago.

(8) Un stat membru care a realocat agenției sau unui alt stat membru responsabilitatea pentru sarcini, în temeiul alineatului (1) sau (2), poate decide, în orice moment, să revoce realocarea. În acest caz, alineatele (4), (5), (6) și alineatul (7) al doilea paragraf se aplică mutatis mutandis.

Art. 65: Realocarea responsabilității la solicitarea organizațiilor care operează în mai mult de un stat membru

(1) O organizație poate solicita ca agenția să acționeze în calitate de autoritate competentă responsabilă pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în ceea ce privește respectiva organizație, prin derogare de la articolul 62 la alineatul (4), în cazul în care organizația deține un certificat sau are dreptul să îl solicite de la autoritatea națională competentă dintr-un stat membru conform capitolului III, însă dispune sau intenționează să dispună de o proporție semnificativă a instalațiilor și a membrilor personalului vizați de certificatul respectiv într-unul sau mai multe state membre.

O astfel de solicitare se poate face, de asemenea, de către două sau mai multe organizații care fac parte din aceeași grupare de interes economic, fiecare având un sediu principal într-un alt stat membru și fiecare deținând un certificat sau având dreptul să îl solicite în conformitate cu capitolul III pentru același tip de activitate aeronautică.

(2) Solicitarea menționată la alineatul (1) este transmisă de organizațiile în cauză agenției și autorităților naționale competente ale statelor membre în care își au locurile principale de desfășurare a activității.

La primirea solicitării, agenția și autoritățile naționale competente în cauză se consultă fără întârzieri nejustificate și, dacă este necesar, solicită opinii suplimentare din partea organizațiilor care au făcut solicitarea. În cadrul acestor consultări, agenția și autoritățile naționale competente iau în considerare posibilitatea de a utiliza inspectori și alte tipuri de personal aflat la dispoziția autorităților naționale competente respective, în cazul unui acord cu privire la realocare.

În cazul în care, în urma consultărilor respective, agenția sau autoritatea națională competentă în cauză consideră că solicitarea ar avea un efect negativ asupra propriei sale capacități de a îndeplini în mod eficace sarcinile de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii în temeiul prezentului regulament și al actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, sau ar afecta în alt fel buna funcționare a autorității, aceasta informează organizațiile în cauză, în termen de cel mult 180 de zile de la data primirii solicitării, cu privire la faptul că consideră că solicitarea ar avea un efect negativ, furnizând justificarea sa. Această scrisoare de informare este comunicată și celeilalte părți. În acest caz, solicitarea se consideră respinsă.

(3) Cu excepția cazului în care solicitarea a fost respinsă în conformitate cu la alineatul (2), agenția și autoritățile naționale competente în cauză stabilesc proceduri detaliate privind realocarea responsabilității pentru sarcinile în cauză. Organizațiile care au solicitat ca agenția să acționeze în calitate de autoritate competentă sunt consultate cu privire la respectivele proceduri detaliate înainte ca acestea să fie finalizate. Aceste proceduri detaliate identifică cel puțin, în mod clar, sarcinile care sunt realocate și includ modalitățile juridice, practice și administrative necesare pentru a asigura un transfer ordonat, îndeplinirea în continuare în mod eficace și neîntrerupt a sarcinilor în cauză în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, precum și continuarea fără întreruperi a activităților întreprinse de către organizațiile în cauză. Procedurile detaliate includ, de asemenea, dispoziții privind transferul înregistrărilor și al documentației tehnice relevante.

Agenția și statul membru sau statele membre în cauză, după caz, se asigură că realocarea responsabilității pentru sarcini se efectuează în conformitate cu procedurile detaliate respective. Atunci când pune în aplicare respectivele proceduri, agenția utilizează în măsura posibilităților inspectorii și alte tipuri de personal disponibil în statele membre.

(4) După stabilirea procedurilor detaliate în temeiul alineatului (3), agenția devine autoritatea competentă responsabilă de sarcinile care fac obiectul solicitării, iar statul membru sau statele membre în cauză sunt scutite de responsabilitatea îndeplinirii acestor sarcini. În legătură cu exercitarea responsabilității pentru sarcinile realocate de către agenție, se aplică capitolele IV și V.

(5) Articolul 64 alineatele (3), (5), (6) și (7) se aplică mutatis mutandis oricărei realocări a responsabilității pentru sarcini în temeiul prezentului articol.

(6) Organizațiile pentru care agenția acționează în calitate de autoritate competentă în temeiul prezentului articol pot solicita ca statele membre în care respectivele organizații își au locul principal de desfășurare a activității să își asume din nou responsabilitatea pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în ceea ce privește respectivele organizații. În acest caz, articolul 64 alineatele (4)-(7) se aplică mutatis mutandis.

Art. 66: Mecanismul de sprijin pentru supraveghere

(1) Atunci când sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

a) rezultatele inspecțiilor și ale altor activități de monitorizare efectuate de agenție în conformitate cu articolul 85 indică o incapacitate gravă și persistentă a unui stat membru de a îndeplini în mod eficace totalitatea sau o parte a sarcinilor sale de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii în temeiul prezentului regulament;

b) Comisia a solicitat statului membru în cauză să remedieze deficiențele identificate în conformitate cu litera (a);

c) statul membru nu a remediat deficiențele într-un mod satisfăcător, iar situația rezultată pune în pericol siguranța aviației civile,

statul membru în cauză și agenția instituie în comun, la solicitarea Comisiei, un program de asistență tehnică temporară în scopul remedierii deficiențelor identificate și sprijinirii statului membru respectiv să își recupereze capacitatea de a îndeplini sarcinile de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii care fac obiectul prezentului regulament până la sfârșitul etapei de sprijin. Acest program de asistență tehnică include, în special, calendarul programului, planificarea și exercitarea sarcinilor de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii în cazurile în care au fost identificate deficiențe, pregătirea și calificarea inspectorilor și personalului relevant și organizarea activității autorității naționale competente a statului membru în cauză, în situația în care are o influență directă asupra deficiențelor identificate.

(2) Statul membru în cauză este responsabil de punerea în aplicare a programului de asistență tehnică pentru a remedia deficiențele identificate. În acest scop, statul membru în cauză cooperează cu agenția la punerea în aplicare a programului de asistență tehnică respectiv, inclusiv prin emiterea tuturor instrucțiunilor necesare adresate autorității naționale competente și prin furnizarea tuturor facilităților materiale necesare pentru desfășurarea cu succes a programului de asistență.

În cursul punerii în aplicare a programului de asistență tehnică, statul membru în cauză rămâne responsabil pentru sarcinile de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii, în conformitate cu articolul 62 la alineatul (2). Agenția suportă propriile cheltuieli atunci când acordă asistență statului membru în cauză.

În cadrul punerii în aplicare a programului de asistență tehnică, statul membru în cauză utilizează, dacă este necesar, în funcție de natura deficiențelor, rezerva de inspectori aeronautici europeni creată în conformitate cu articolul 63, entitățile calificate în conformitate cu articolul 69 și posibilitățile de pregătire avute în vedere la articolul 92.

(3) Agenția informează Comisia și celelalte state membre cu privire la progresele înregistrate în punerea în aplicare a programului de asistență tehnică.

(4) Statul membru în cauză face toate eforturile posibile pentru a-și recupera capacitatea de a îndeplini sarcinile de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii în conformitate cu prezentul regulament. În cazul în care statul membru în cauză recunoaște că programul de sprijin tehnic nu poate fi pus în aplicare așa cum este prevăzut, acesta informează Comisia și fie își realocă responsabilitățile privind sarcinile de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii agenției sau altui stat membru în conformitate cu articolul 64, fie ia alte măsuri pentru a rezolva deficiențele. Domeniul de aplicare al realocării se limitează la strictul necesar pentru a se aborda deficiențele identificate. Agenția include în registrul instituit în temeiul articolului 74 informațiile cu privire la sarcinile care au fost realocate și pune aceste informații la dispoziția publicului.

(5) Prezentul articol nu aduce atingere aplicării altor măsuri, inclusiv măsuri în conformitate cu articolul 67 din prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Art. 67: Valabilitatea și recunoașterea certificatelor și a declarațiilor

(1) Certificatele eliberate de agenție sau de autoritățile naționale competente și declarațiile întocmite de persoane fizice și juridice în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia fac exclusiv obiectul normelor, condițiilor și procedurilor stabilite în prezentul regulament și cerințelor administrative naționale și sunt valabile și recunoscute, fără alte cerințe sau evaluări, în toate statele membre.

(2) În cazul în care Comisia consideră că o persoană fizică sau juridică căreia i s-a eliberat un certificat sau care a făcut o declarație nu mai respectă cerințele aplicabile din prezentul regulament sau din actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul său, Comisia impune statului membru responsabil cu supravegherea persoanei în cauză, pe baza unei recomandări din partea agenției, să întreprindă acțiunile corective și să ia măsurile de salvagardare corespunzătoare, inclusiv limitarea sau suspendarea certificatului în cauză. Comisia adoptă acte de punere în aplicare care să conțină respectiva decizie. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 127 la alineatul (2). Din motive de urgență imperative, temeinic justificate, legate de siguranța aviației, Comisia adoptă acte de punere în aplicare imediat aplicabile în conformitate cu procedura menționată la articolul 127 la alineatul (4).

De la data la care respectivul act de punere în aplicare produce efecte, certificatul sau declarația în cauză nu mai este valabilă și recunoscută în toate statele membre, prin derogare de la alineatul (1).

(3) Atunci când consideră că statul membru menționat la alineatul (2) a întreprins acțiunile corective și a luat măsurile de salvagardare adecvate, Comisia decide, pe baza unei recomandări din partea agenției, că certificatul sau declarația în cauză este din nou valabilă și recunoscută în toate statele membre, în conformitate cu la alineatul (1).

Comisia adoptă acte de punere în aplicare care să conțină respectiva decizie. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 127 la alineatul (2). Din motive de urgență imperative, temeinic justificate, legate de siguranța aviației, Comisia adoptă acte de punere în aplicare imediat aplicabile în conformitate cu procedura menționată la articolul 127 la alineatul (4).

(4) Prezentul articol nu aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

Art. 68: Acceptarea certificării efectuate de țări terțe

(1) Agenția și autoritățile naționale competente pot fie să elibereze certificatele prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia pe baza certificatelor eliberate în conformitate cu legile unei țări terțe, fie să accepte certificatele și alte documente relevante care atestă respectarea normelor din domeniul aviației civile și care au fost eliberate în conformitate cu legislația unei țări terțe, în cazul în care această posibilitate este prevăzută de:

a) acordurile internaționale privind recunoașterea certificatelor încheiate între Uniune și o țară terță; sau
b) actele delegate adoptate în temeiul alineatului (3); sau
c) în absența unui acord internațional și a unui act delegat relevant astfel cum sunt menționate la literele (a) și, respectiv, (b) din prezentul alineat și fără a aduce atingere articolului 140 la alineatul (6) din prezentul regulament, un acord privind recunoașterea certificatelor încheiat între un stat membru și o țară terță înainte de data intrării în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 care a fost notificat Comisiei și celorlalte state membre în conformitate cu articolul 9 la alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 sau cu articolul 12 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

(2) În vederea asigurării și menținerii încrederii în sistemele de reglementare ale țărilor terțe, agenția este autorizată să efectueze evaluările tehnice și evaluările necesare ale legislației țărilor terțe și ale autorităților aeronautice străine. Agenția poate încheia acorduri de lucru în temeiul articolului 90 la alineatul (2) în scopul efectuării unor astfel de evaluări.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128 care stabilesc norme detaliate cu privire la acceptarea certificatelor și a altor documente care atestă respectarea normelor de aviație civilă, eliberate în conformitate cu legile unei țări terțe și care asigură un nivel al siguranței echivalent cu cel prevăzut în prezentul regulament, inclusiv a condițiilor și a procedurilor pentru asigurarea și menținerea încrederii necesare în sistemele de reglementare ale țărilor terțe.

Art. 69: Entități calificate

(1) Agenția și autoritățile naționale competente pot să aloce sarcinile legate de certificare și de supraveghere în temeiul prezentului regulament unor entități calificate care au fost acreditate în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 62 la alineatul (13) litera (f) sau cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 62 la alineatul (14) primul paragraf litera (e) ca îndeplinind criteriile stabilite în anexa VI.

Fără a aduce atingere alineatului (4), agenția și autoritățile naționale competente care fac uz de entitățile calificate instituie un sistem de acreditare și de evaluare a îndeplinirii de către entitățile calificate a criteriilor menționate, atât în momentul acreditării, cât și în mod continuu după aceea.

O entitate calificată este acreditată în mod individual de către agenție sau de către o autoritate națională competentă, împreună de către două sau mai multe autorități naționale competente sau de către agenție și una sau mai multe autorități naționale competente.

(2) Agenția sau autoritatea ori, după caz, autoritățile naționale competente modifică, limitează, suspendă sau retrag acreditarea pe care au acordat-o unei entități calificate, în cazul în care entitatea respectivă nu mai îndeplinește criteriile stabilite în anexa VI.

(3) Agenția sau autoritatea ori, după caz, autoritățile naționale competente care acreditează o entitate calificată pot să îi acorde acesteia privilegiul de a elibera, de a reînnoi, de a modifica, de a limita, de a suspenda sau de a revoca certificate sau de a primi declarații în numele agenției sau al autorității naționale competente. Respectivul privilegiu se include în domeniul de acoperire al acreditării.

(4) Agenția și autoritățile naționale competente recunosc, fără alte cerințe sau evaluări tehnice, acreditările entităților calificate acordate de agenție și de alte autorități naționale competente în conformitate cu la alineatul (1).

Cu toate acestea, agenția și autoritățile naționale competente nu sunt obligate să folosească întregul domeniu al acreditării acordate de o altă autoritate națională competentă sau de agenție și nici să folosească întregul domeniu al privilegiilor acordate respectivei entități calificate de către o altă autoritate națională competentă sau de agenție în conformitate cu la alineatul (3).

(5) Agenția și autoritățile naționale competente fac schimb de informații cu privire la acreditările acordate, limitate, suspendate și revocate, inclusiv informații cu privire la domeniul acreditării și al privilegiilor acordate. Agenția pune la dispoziție respectivele informații prin intermediul registrului menționat la articolul 74.

Art. 70: Dispoziții de salvagardare

(1) Prezentul regulament și actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul său nu împiedică niciun stat membru să reacționeze imediat la o problemă legată de siguranța aviației civile, în cazul în care se îndeplinesc cumulativ condițiile de mai jos:

a) problema implică un risc grav pentru siguranța aviației, iar respectivul stat membru trebuie să ia imediat măsuri pentru a o soluționa;

b) statul membru nu poate să soluționeze în mod adecvat problema cu respectarea prezentului regulament și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;

c) măsurile luate sunt proporționale cu gravitatea problemei.

În acest caz, statul membru în cauză înștiințează de îndată Comisia, agenția și celelalte state membre, prin intermediul registrului instituit în temeiul articolului 74, cu privire la măsurile luate, la durata acestora și la motivele care le-au determinat.

(2) De îndată ce primește notificarea menționată la alineatul (1) din prezentul articol, agenția evaluează, fără întârzieri nejustificate, dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol. Rezultatele evaluării respective sunt incluse de către agenție în registrul instituit în temeiul articolului 74.

În cazul în care consideră că respectivele condiții sunt îndeplinite, agenția evaluează, fără întârzieri nejustificate, dacă poate rezolva problema identificată de statul membru prin luarea deciziilor menționate la articolul 76 la alineatul (4) primul paragraf, astfel încât măsurile luate de statul membru să nu mai fie necesare. În cazul în care consideră că poate soluționa problema în acest mod, agenția adoptă decizia adecvată acestui scop și o aduce la cunoștința statelor membre prin intermediul registrului instituit în temeiul articolului 74. În cazul în care consideră că problema nu poate fi soluționată în acest mod, agenția recomandă Comisiei să modifice eventualele acte delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament de maniera pe care o consideră necesară din perspectiva aplicării alineatului (1) din prezentul articol.

În cazul în care consideră că respectivele condiții nu sunt îndeplinite, agenția adresează Comisiei, fără întârzieri nejustificate, o recomandare referitoare la rezultatul evaluării în cauză. Agenția include recomandarea respectivă în registrul instituit în temeiul articolului 74.

(3) Comisia evaluează, ținând seama de recomandarea agenției menționată la alineatul (2) al treilea paragraf, dacă sunt îndeplinite condițiile stabilite la alineatul (1).

(4) În cazul în care consideră că respectivele condiții nu sunt îndeplinite sau în cazul în care nu este de acord cu rezultatul

evaluării agenției, Comisia adoptă, fără întârzieri nejustificate, acte de punere în aplicare care conțin decizia sa și rezultatul constatărilor sale în acest sens. Respectivele acte de punere în aplicare se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și se includ de către agenție în registrul instituit în temeiul articolului 74.

La primirea notificării unui act de punere în aplicare care confirmă că respectivele condiții nu sunt întrunite, statul membru în cauză revocă imediat măsura luată în conformitate cu la alineatul (1).

Art. 71: Dispoziții privind flexibilitatea

(1) Statele membre pot acorda oricărei persoane fizice sau juridice care face obiectul prezentului regulament scutiri de la cerințele aplicabile respectivei persoane în temeiul capitolului III, altele decât cerințele esențiale prevăzute la respectivul capitol, sau în temeiul actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate pe baza respectivului capitol, în caz de circumstanțe neprevăzute urgente care afectează respectiva persoană sau în caz de necesități operaționale urgente ale acesteia, dacă se îndeplinesc cumulativ condițiile de mai jos:

- a) nu este posibil să se răspundă în mod adecvat respectivelor circumstanțe sau necesități cu respectarea cerințelor aplicabile;
- b) siguranța, protecția mediului și respectarea cerințelor esențiale sunt asigurate, dacă este necesar prin aplicarea unor măsuri de contracarare;
- c) statul membru a atenuat, în măsura posibilului, orice eventuală denaturare a condițiilor de piață ca urmare a acordării scutirii; și
- d) scutirea este limitată ca domeniu de aplicare și ca durată la ceea ce este strict necesar și se aplică în mod nediscriminatoriu.

Într-un astfel de caz, statul membru în cauză notifică de îndată Comisia, agenția și celelalte state membre, prin intermediul registrului instituit în temeiul articolului 74, cu privire la scutirea acordată, durata acesteia, motivele pentru care s-a acordat și, după caz, măsurile de atenuare necesare care au fost aplicate.

(2) În cazul în care scutirea menționată la alineatul (1) din prezentul articol a fost acordată pentru o durată ce depășește opt luni consecutive sau în cazul în care un stat membru a acordat aceeași scutire în mod repetat, iar durata totală a acesteia depășește opt luni, agenția evaluează dacă sunt întrunite condițiile prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol și emite, în termen de trei luni de la primirea ultimei notificări menționate la alineatul (1) din prezentul articol, o recomandare adresată Comisiei cu privire la rezultatul acestei evaluări. Agenția include recomandarea respectivă în registrul instituit în temeiul articolului 74.

În acest caz, Comisia evaluează, ținând seama de recomandare, dacă sunt întrunite condițiile menționate. În cazul în care consideră că aceste condiții nu sunt întrunite sau în cazul în care nu este de acord cu rezultatul evaluării agenției, Comisia adoptă, în termen de 3 luni de la data primirii respectivei recomandări, un act de punere în aplicare care conține decizia sa în acest sens. Respectivele acte de punere în aplicare se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și se includ de către agenție în registrul instituit în temeiul articolului 74.

La primirea notificării unui act de punere în aplicare care confirmă că respectivele condiții nu sunt întrunite, statul membru în cauză revocă imediat scutirea acordată în temeiul alineatului (1) din prezentul articol.

(3) În cazul în care un stat membru consideră că respectarea cerințelor esențiale aplicabile prevăzute în anexe se poate demonstra prin alte mijloace decât cele prevăzute în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament și că respectivele mijloace prezintă avantaje semnificative în materie de siguranță a aviației civile sau de eficiență pentru persoanele cărora li se aplică prezentul regulament sau pentru autoritățile în cauză, respectivul stat membru poate să transmită Comisiei și agenției, prin intermediul registrului instituit în temeiul articolului 74, o cerere motivată de modificare a actelor delegate sau de punere în aplicare în cauză astfel încât să se permită utilizarea respectivelor mijloace.

În acest caz, agenția adresează Comisiei, fără întârzieri nejustificate, o recomandare în care indică dacă cererea statului membru îndeplinește condițiile prevăzute la primul paragraf. În cazul în care este necesar ca urmare a aplicării prezentului alineat, Comisia analizează, fără întârziere și ținând seama de respectiva recomandare, necesitatea modificării actelor delegate sau a actelor de punere în aplicare în cauză.

Art. 72: Colectarea, schimbul și analiza informațiilor

(1) Comisia, agenția și autoritățile naționale competente fac schimb de orice informații de care dispun în contextul aplicării prezentului regulament și a actelor delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul său și care sunt relevante pentru alte părți în scopul îndeplinirii sarcinilor lor în temeiul prezentului regulament. Autoritățile competente ale statelor membre însărcinate cu investigarea accidentelor și a incidentelor din aviația civilă sau cu analiza evenimentelor au, de asemenea, drept de acces la informațiile respective pentru îndeplinirea sarcinilor lor. Informațiile respective pot fi, de asemenea, distribuite părților interesate în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (5).

(2) Fără a aduce atingere Regulamentelor (UE) nr. 996/2010 și (UE) nr. 376/2014, agenția coordonează la nivelul Uniunii colectarea, schimbul și analiza informațiilor referitoare la aspectele care intră sub incidența prezentului regulament, inclusiv a datelor operaționale de zbor. În acest scop, agenția poate încheia acorduri privind colectarea, schimbul și analiza informațiilor cu persoanele fizice și juridice care intră sub incidența prezentului regulament sau cu asociații ale acestor persoane. La colectarea, schimbul și analiza informațiilor și la încheierea și punerea în aplicare a acestor acorduri, agenția limitează în măsura posibilului sarcina administrativă suportată de persoanele în cauză și asigură protecția adecvată a informațiilor, inclusiv a eventualelor date cu caracter personal, în conformitate cu la alineatul (6) din prezentul articol, cu articolul 73 alineatul (1) și cu articolele 123 și 132 din prezentul regulament.

(3) La cerere, agenția acordă asistență Comisiei în ceea ce privește administrarea fișierului european centralizat menționat la articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 376/2014.

(4) La cererea Comisiei, agenția analizează chestiunile urgente sau importante care intră sub incidența prezentului regulament. După caz, autoritățile naționale competente cooperează cu agenția în scopul efectuării unei astfel de analize.

(5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc norme detaliate cu privire la schimbul de informații menționat la alineatul (1) din prezentul articol, între Comisie, agenție și autoritățile naționale competente, și de difuzare a unor astfel de informații către părțile interesate. Respectivele acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

Normele detaliate menționate la primul paragraf din prezentul alineat țin seama de necesitatea de a:

- a) oferi persoanelor fizice și juridice care intră sub incidența prezentului regulament informațiile de care au nevoie

pentru a asigura respectarea și promovarea obiectivelor prevăzute la articolul 1;

b) limita difuzarea și utilizarea informațiilor la ceea ce este strict necesar pentru realizarea obiectivelor prevăzute la articolul 1;

c) preveni punerea la dispoziție a informațiilor sau utilizarea informațiilor în scopul stabilirii culpei sau a răspunderii, fără a aduce atingere dreptului penal intern aplicabil.

(6) Comisia, agenția și autoritățile naționale competente, precum și persoanele fizice și juridice și asociațiile acestor persoane menționate la alineatul (2) din prezentul articol iau, în conformitate cu dreptul Uniunii și cu dreptul intern, măsurile necesare pentru a asigura confidențialitatea adecvată a informațiilor pe care le primesc în temeiul prezentului articol. Prezentul alineat nu aduce atingere cerințelor mai stricte de confidențialitate prevăzute în Regulamentele (UE) nr. 996/2010 și (UE) nr. 376/2014 sau în alte acte legislative ale Uniunii.

(7) Pentru a informa publicul larg cu privire la nivelul global de siguranță a aviației civile din Uniune, agenția publică anual, precum și în circumstanțe deosebite, un raport de evaluare a siguranței. Raportul de evaluare conține o analiză a situației generale a siguranței, formulată simplu și ușor de înțeles, și indică dacă există riscuri sporite în materie de siguranță.

Art. 73: Protecția surselor de informații

(1) Atunci când unei autorități naționale competente i se furnizează informațiile menționate la articolul 72 alineatele (1) și (2), sursa informațiilor este protejată în conformitate cu dreptul Uniunii și cu dreptul intern aplicabile în domeniul protecției surselor de informații în ceea ce privește siguranța aviației civile. În cazul în care respectivele informații sunt furnizate de o persoană fizică Comisiei sau agenției, sursa informațiilor nu este dezvăluită, iar datele personale ale acesteia nu se înregistrează împreună cu informațiile furnizate.

(2) Fără a aduce atingere dreptului penal intern aplicabil, statele membre nu introduc acțiuni în justiție pentru încălcări ale legii săvârșite nepremeditat sau fără intenție, despre care au cunoștință doar pentru că informațiile cu privire la respectivele încălcări au fost furnizate în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate sau actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

Primul paragraf nu se aplică în cazul abaterilor săvârșite cu intenție sau atunci când a existat o ignorare clară, gravă și serioasă a unui risc evident și o neîndeplinire gravă a răspunderii profesionale de a lua măsurile care erau necesare în mod evident în circumstanțele respective, provocând daune previzibile unei persoane sau unor bunuri sau compromițând grav nivelul de siguranță a aviației civile.

(3) Statele membre pot menține sau pot adopta măsuri de consolidare a protecției surselor de informații menționate la alineatul (1).

(4) Angajații și personalul contractat care furnizează informații în vederea aplicării prezentului regulament și a actelor delegate sau actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul său nu suferă niciun prejudiciu, din partea angajatorului lor sau a organizației pentru care prestează servicii, pe baza informațiilor furnizate.

Primul paragraf nu se aplică în cazul abaterilor săvârșite cu intenție sau atunci când a existat o ignorare clară, gravă și serioasă a unui risc evident și o neîndeplinire gravă a răspunderii profesionale de a lua măsurile care erau necesare în mod evident în circumstanțele respective, provocând daune previzibile unei persoane sau unor bunuri sau compromițând grav siguranța aviației.

(5) Prezentul articol nu împiedică Comisia, agenția sau statele membre, să ia măsurile necesare în vederea menținerii sau a îmbunătățirii siguranței aviației civile.

(6) Prezentului articol nu aduce atingere normelor privind protecția surselor de informații prevăzute în Regulamentele (UE) nr. 996/2010 și (UE) nr. 376/2014.

Art. 74: Registrul informațiilor

(1) Agenția, în cooperare cu Comisia și cu autoritățile naționale competente, instituie și administrează un registru al informațiilor necesare pentru a asigura o cooperare eficientă între agenție și autoritățile naționale competente în ceea ce privește exercitarea sarcinilor lor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în temeiul prezentului regulament.

Respectivul registru include informații cu privire la:

a) certificatele eliberate și declarațiile primite de agenție și de autoritățile naționale competente în conformitate cu capitolul III și articolele 64 și 65, și articolele 77-82;

b) certificatele eliberate și declarațiile primite de entitățile calificate în numele agenției și al autorităților naționale competente în conformitate cu articolul 69 alineatul (3);

c) acreditările acordate de agenție și de autoritățile naționale competente entităților calificate în conformitate cu articolul 69, inclusiv informații cu privire la domeniul acreditării și la privilegiile acordate;

d) măsurile luate de statele membre în temeiul articolului 2 alineatele (6) și (7), precum și deciziile aferente ale Comisiei;

e) deciziile statelor membre adoptate în temeiul articolului 2 la alineatul (8);

f) deciziile statelor membre adoptate în temeiul articolului 41 la alineatul (5);

g) realocarea de către statele membre a responsabilității pentru sarcini către agenție sau către un alt stat membru, în conformitate cu articolele 64 și 65, inclusiv detalii cu privire la sarcinile realocate;

h) deciziile Comisiei luate în conformitate cu articolul 67;

i) notificările efectuate de autoritățile naționale competente cu privire la regimurile individuale de specificare a timpului de zbor prezentate agenției pe baza actelor delegate adoptate în conformitate cu articolul 32 la alineatul (1) litera (b), precum și avizele aferente ale agenției, eliberate în conformitate cu articolul 76 la alineatul (7);

j) notificările efectuate de statele membre cu privire la măsurile luate pentru a reacționa imediat la o problemă legată de siguranța aviației civile și cu privire la acordarea de scutiri, precum și recomandările aferente ale agenției și deciziile aferente ale Comisiei în temeiul articolului 70 la alineatul (1) și al articolului 71 la alineatul (1);

k) cererile înaintate de statele membre în privința altor mijloace de conformare cu cerințele esențiale, precum și recomandările aferente ale agenției în temeiul articolului 71 alineatul (3);

l) notificările efectuate de agenție și deciziile aferente ale Comisiei în temeiul articolului 76 la alineatul (4);

m) informațiile de care dispun autoritățile naționale competente și care sunt legate de activitățile aeronavelor implicate în alte operațiuni decât transportul aerian comercial;

n) informațiile referitoare la punerea în aplicare a standardelor internaționale și practicilor recomandate, menționate la articolul 90 la alineatul (4);

- o)** deciziile statelor membre și ale Comisiei care au fost notificate în temeiul articolului 62 la alineatul (5), inclusiv informațiile privind sarcinile care sunt exercitate în comun;
- p)** scutiile acordate de statele membre în temeiul articolului 41 la alineatul (6) și deciziile corespunzătoare ale Comisiei;
- q)** măsurile agenției legate de zborurile deasupra zonelor de conflict, aplicate în conformitate cu articolul 88 la alineatul (3);

r) alte informații care pot fi necesare pentru a asigura o cooperare eficace între agenție și autoritățile naționale competente în ceea ce privește exercitarea sarcinilor lor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în temeiul prezentului regulament.

(2) Prin intermediul registrului, autoritățile naționale competente, examinatorii aeromedicali și centrele de medicină aeronautică fac totodată schimb de informații cu privire la aptitudinea din punct de vedere medical a piloților. Orice astfel de informații care constituie date cu caracter personal, inclusiv datele de sănătate, sunt limitate la ceea ce este strict necesar pentru a asigura certificarea și supravegherea eficace a piloților în conformitate cu articolul 21.

(3) Toate datele cu caracter personal, inclusiv datele de sănătate, incluse în registru nu se păstrează mai mult decât este necesar în vederea atingerii scopurilor pentru care au fost colectate sau pentru care sunt prelucrate ulterior.

(4) Statele membre și agenția se asigură că persoanele vizate ale căror date cu caracter personal sunt prelucrate în registru sunt informate în prealabil în acest sens.

(5) Statele membre și agenția pot limita sfera drepturilor persoanei vizate de a accesa, de a rectifica și de a șterge datele cu caracter personal incluse în registru, în măsura în care acest lucru este strict necesar pentru a garanta siguranța aviației civile, în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) 2016/679 și cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 45/2001.

(6) Fără a aduce atingere alineatului (7), în scopul exercitării sarcinilor lor, Comisia, agenția, autoritățile naționale competente și orice autoritate competentă a statelor membre însărcinată cu investigarea accidentelor și a incidentelor din aviația civilă au acces securizat, pe cale electronică, la toate informațiile incluse în registru.

Dacă este cazul, Comisia și agenția pot difuza către părțile interesate anumite informații incluse în registru, altele decât cele prevăzute la alineatul (2), sau le pot pune la dispoziția publicului.

În orice caz, agenția pune la dispoziția publicului informații privind:

- a)** toate certificatele eliberate și declarațiile primite în conformitate cu articolul 2 la alineatul (4);
 - b)** toate deciziile Comisiei și ale statelor membre care i-au fost notificate în temeiul articolului 2 alineatele (6) și (7);
 - c)** toate deciziile statelor membre care i-au fost notificate în temeiul articolului 2 la alineatul (11) al doilea paragraf.
- (7)** Informațiile incluse în registru se protejează împotriva accesului neautorizat prin instrumente și protocoale adecvate. Dreptul de a accesa și divulga informațiile menționate la alineatul (2) se limitează la persoanele responsabile cu certificarea și supravegherea aptitudinii din punct de vedere medical a piloților, în scopul îndeplinirii sarcinilor care le revin în temeiul prezentului regulament. Se poate acorda acces limitat la aceste informații și altor persoane autorizate, în scopul de a asigura buna funcționare a registrului, în special în scopul întreținerii sale tehnice. Persoanele autorizate să aibă acces la informații care conțin date cu caracter personal beneficiază de o pregătire prealabilă pe tema legislației aplicabile în materie de protecție a datelor cu caracter personal și a garanțiilor conexe.
- (8)** Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc normele necesare pentru funcționarea și administrarea registrului și cerințe detaliate cu privire la:
- a)** aspectele tehnice legate de crearea și întreținerea registrului;
 - b)** clasificarea informațiilor transmise de Comisie, agenție și autoritățile naționale competente spre a fi incluse în registru, inclusiv forma și modalitățile de transmitere a respectivelor informații;
 - c)** actualizarea regulată și standardizată a informațiilor incluse în registru;
 - d)** proceduri detaliate de difuzare și de publicare a anumitor informații incluse în registru în conformitate cu alineatul (6) din prezentul articol;
 - e)** clasificarea informațiilor referitoare la aptitudinea din punct de vedere medical a piloților, transmise de autoritățile naționale competente, examinatorii aeromedicali și centrele de medicină aeronautică spre a fi incluse în registru, inclusiv forma și modalitățile de transmitere a respectivelor informații;
 - f)** proceduri detaliate de protejare a informațiilor incluse în registru împotriva accesului neautorizat, de restricționare a accesului la informații și de protejare a datelor cu caracter personal incluse în registru în conformitate cu dreptul aplicabil al Uniunii în materie de protecție a datelor cu caracter personal, în special împotriva distrugerii, pierderii, alterării sau divulgării accidentale sau ilegale;
 - g)** perioada maximă de stocare permisă în ceea ce privește datele cu caracter personal incluse în registru, inclusiv a informațiilor privind aptitudinea din punct de vedere medical a piloților care constituie date cu caracter personal;
 - h)** condițiile detaliate în conformitate cu care statele membre și agenția pot restricționa drepturile persoanei vizate de a accesa, rectifica și șterge datele cu caracter personal incluse în registru, în sensul alineatului (5) din prezentul articol.
- Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

CAPITOLUL V: AGENȚIA UNIUNII EUROPENE PENTRU SIGURANȚA AVIAȚIEI

SECȚIUNEA I: Sarcini

Art. 75: Înființarea și funcțiile agenției

- (1)** Prin prezentul regulament se înființează Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației.
- (2)** În scopul de a garanta funcționarea și dezvoltarea corespunzătoare a aviației civile în Uniune în conformitate cu obiectivele prevăzute la articolul 1, agenția:
 - a)** îndeplinește atribuțiile și formulează avizele necesare cu privire la toate aspectele reglementate de prezentul regulament;
 - b)** sprijină Comisia prin pregătirea măsurilor care urmează să fie luate în temeiul prezentului regulament. În cazul în care respectivele măsuri cuprind norme tehnice, Comisia nu poate să modifice conținutul acestora fără o coordonare prealabilă cu agenția;
 - c)** oferă Comisiei sprijinul tehnic, științific și administrativ necesar pentru îndeplinirea atribuțiilor sale;
 - d)** ia măsurile necesare în limitele competențelor care îi sunt conferite de prezentul regulament sau de orice alt act legislativ al Uniunii;
 - e)** efectuează inspecțiile, alte activități de monitorizare și investigațiile care sunt necesare pentru îndeplinirea atribuțiilor

sale în temeiul prezentului regulament sau care îi sunt cerute de către Comisie;

- f)** în limitele domeniului său de competență, îndeplinește, în numele statelor membre, funcțiile și sarcinile ce le revin acestora în temeiul convențiilor internaționale aplicabile, în special în temeiul Convenției de la Chicago;
- g)** acordă asistență autorităților naționale competente în îndeplinirea sarcinilor lor, îndeosebi punându-le la dispoziție un forum pentru schimbul de informații și de expertiză;
- h)** la cererea Comisiei, contribuie, pentru chestiunile reglementate de prezentul regulament, la stabilirea, măsurarea, raportarea și analiza unor indicatori de performanță, în cazurile în care dreptul Uniunii stabilește sisteme de performanță legate de aviația civilă;
- i)** promovează la nivel internațional standardele și normele aviatice ale Uniunii prin stabilirea unei cooperări corespunzătoare cu autoritățile competente din țări terțe și cu organizații internaționale;
- j)** cooperează cu alte instituții, organisme, oficii și agenții ale Uniunii în domeniile în care activitățile acestora au legătură cu aspectele tehnice ale aviației civile.

Art. 76: Măsuri adoptate de agenție

(1) La cerere, agenția acordă asistență Comisiei în procesul de pregătire a propunerilor de modificare a prezentului regulament și a actelor delegate și de punere în aplicare care vor fi adoptate în temeiul prezentului regulament, în conformitate cu principiile prevăzute la articolul 4. Documentele pe care agenția le transmite Comisiei în aceste scopuri iau forma unor avize.

(2) Agenția emite recomandări adresate Comisiei în aplicarea articolelor 70 și 71.

(3) În conformitate cu articolul 115 și cu actele delegate și de punere în aplicare relevante adoptate în temeiul prezentului regulament, agenția emite specificații de certificare și alte specificații detaliate, mijloace acceptabile de conformare și materiale de îndrumare în scopul aplicării prezentului regulament și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(4) Agenția ia deciziile adecvate pentru aplicarea alineatului (6) din prezentul articol, a articolelor 77-83, 85 și 126, precum și în situațiile în care i-au fost atribuite sarcini în temeiul articolelor 64 și 65.

Agenția poate acorda scutiri oricărei persoane fizice sau juridice căreia i-a eliberat un certificat în situațiile și sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 71 alineatul (1).

Într-un astfel de caz, agenția înștiințează de îndată Comisia și statele membre, prin intermediul registrului instituit în temeiul articolului 74, cu privire la scutirile acordate, motivele pentru care s-au acordat și, după caz, măsurile de atenuare necesare care au fost aplicate.

În cazul în care o scutire a fost acordată pentru o perioadă care depășește opt luni consecutive sau în cazul în care agenția a acordat aceeași scutire în mod repetat, iar durata totală a respectivei scutiri depășește opt luni, Comisia evaluează dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 71 la alineatul (1). Atunci când consideră că nu sunt îndeplinite, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care conțin decizia sa în acest sens. Respectivele acte de punere în aplicare se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și se includ de către agenție în registrul instituit în temeiul articolului 74.

La primirea notificării respectivului act de punere în aplicare, agenția revocă imediat scutirea acordată.

(5) Agenția redactează rapoarte referitoare la inspecțiile și la alte activități de monitorizare desfășurate în temeiul articolului 85.

(6) Agenția reacționează fără întârzieri nejustificate la problemele urgente de siguranță care intră sub incidența prezentului regulament, prin:

a) stabilirea măsurilor corective care să fie adoptate de persoanele fizice și juridice în raport cu care acționează în calitate de autoritate competentă și prin punerea la dispoziția persoanelor respective a informațiilor corespunzătoare, inclusiv directive sau recomandări, în cazul în care este necesar pentru a garanta atingerea obiectivelor prevăzute la articolul 1; agenția poate, de asemenea, să emită buletine de siguranță care conțin informații sau recomandări fără caracter obligatoriu adresate altor persoane fizice sau juridice implicate în activități de aviație;

b) stabilirea obiectivelor de siguranță care să fie atinse și recomandarea de măsuri corective care să fie adoptate de autoritățile naționale competente, precum și prin furnizarea de informații corespunzătoare autorităților naționale competente respective, în cazul în care este necesar pentru a garanta atingerea obiectivelor prevăzute la articolul 1.

În ceea ce privește litera (b), autoritățile naționale competente informează agenția fără întârzieri nejustificate cu privire la măsurile luate în vederea realizării respectivelor obiective de siguranță stabilite de către agenție. În plus, în cazul în care problema afectează mai mult de un stat membru, autoritățile naționale competente în cauză cooperează cu agenția pentru a se asigura că măsurile necesare pentru atingerea acestor obiective de siguranță sunt luate în mod coordonat.

(7) Agenția emite avize cu privire la acele regimuri individuale de specificare a timpului de zbor propuse de statele membre în temeiul actelor delegate adoptate în conformitate cu articolul 32 la alineatul (1) litera (b) care se abat de la specificațiile de certificare adoptate de agenție.

Art. 77: Certificarea în materie de navigabilitate și de mediu

(1) În privința produselor, pieselor, echipamentelor neinstalate și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, menționate la articolul 2 la alineatul (1) litera (a) și la articolul 2 la alineatul (1) litera (b) punctul (i), agenția îndeplinește în numele statelor membre, după caz și astfel cum se specifică în Convenția de la Chicago sau în anexele la aceasta, funcțiile și sarcinile statului de proiectare, de producție sau de înmatriculare, atunci când respectivele funcții și sarcini sunt legate de certificarea proiectelor și de informațiile obligatorii privind continuitatea navigabilității. În acest scop, agenția, în special:

a) pentru fiecare proiect de produs și de echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord pentru care s-a solicitat, în conformitate cu articolul 11 sau cu articolul 56 la alineatul (1), un certificat de tip, un certificat de tip restrictiv, o modificare a unui certificat de tip sau a unui certificat de tip restrictiv, inclusiv un certificat de tip suplimentar, o aprobare de proiect de reparare sau o aprobare a datelor privind conformitatea operațională, stabilește și notifică solicitantului baza de certificare;

b) pentru fiecare proiect al unei piese sau al unui echipament neinstalat pentru care s-a solicitat un certificat în conformitate cu articolul 12, cu articolul 13 sau cu articolul 56 la alineatul (1), stabilește și notifică solicitantului baza de certificare;

c) pentru aeronavele pentru care s-a solicitat o autorizație de zbor în conformitate cu articolul 18 la alineatul (2) primul paragraf litera (b) sau cu articolul 56 la alineatul (1), eliberează aprobarea condițiilor de zbor asociate aferente

proiectului;

d) stabilește și pune la dispoziție specificațiile de navigabilitate și de compatibilitate cu mediul aplicabile proiectelor de produse, de piese, de echipamente neinstalate și de echipamente pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord care fac obiectul unei declarații în conformitate cu articolul 18 la alineatul (1) litera (a) sau cu articolul 56 la alineatul (5);

e) este responsabilă pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu articolul 62 la alineatul (2) în ceea ce privește certificatele de tip, certificatele de tip restrictiv, certificatele de modificări, inclusiv certificatele de tip suplimentare, aprobările proiectelor de reparație și aprobările datelor privind conformitatea operațională pentru proiectarea de produse în conformitate cu articolul 11, cu articolul 18 la alineatul (1) litera (b) sau cu articolul 56 alineatul (1);

f) este responsabilă pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și asigurare a aplicării legii în conformitate cu articolul 62 la alineatul (2) în ceea ce privește certificatele pentru proiectarea de piese, pentru echipamente neinstalate și echipamente pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord în conformitate cu articolul 12, articolul 13 și articolul 56 la alineatul (1);

g) eliberează fișele cu date de mediu corespunzătoare referitoare la proiectarea produselor pe care le certifică în conformitate cu articolul 11 și cu articolul 56 la alineatul (1);

h) asigură funcțiile de continuitate a navigabilității asociate proiectării produselor, proiectării pieselor, a echipamentelor neinstalate și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord pe care le-a certificat și în legătură cu care desfășoară activități de supraveghere, inclusiv reacția fără întârzieri nejustificate la o problemă de siguranță sau de securitate și emiterea și difuzarea informațiilor obligatorii aplicabile.

(2) Agenția este responsabilă pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu articolul 62 la alineatul (2) în ceea ce privește:

a) aprobările și declarațiile întocmite de organizațiile responsabile cu proiectarea produselor, a pieselor, a echipamentelor neinstalate și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, în conformitate cu articolul 15 alineatul (1), cu articolul 19 la alineatul (1) litera (g) și cu articolul 56 alineatele (1) și (5);

b) aprobările și declarațiile întocmite de organizațiile responsabile cu producția, întreținerea și managementul continuității navigabilității produselor, pieselor, echipamentelor neinstalate și ale echipamentelor pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord și de organizațiile implicate în pregătirea personalului responsabil cu punerea în serviciu a unui produs, a unei piese, a unui echipament neinstalat sau a unui echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord după întreținere în conformitate cu articolul 15, cu articolul 19 la alineatul (1) litera (g) și cu articolul 56 alineatele (1) și (5), în cazul în care respectivele organizații își au sediul principal în afara teritoriilor pentru care sunt responsabile statele membre în temeiul Convenției de la Chicago.

(3) Agenția este responsabilă pentru sarcinile legate de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu articolul 62 la alineatul (2) în ceea ce privește declarațiile întocmite de organizații, în conformitate cu articolul 18 la alineatul (1) litera (a) și cu articolul 56 la alineatul (5) și în ceea ce privește conformitatea unui proiect al unui produs, al unei piese, al unui echipament neinstalat sau al unui echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord cu specificații tehnice detaliate.

Art. 78: Certificarea personalului aeronautic navigant

(1) Agenția este responsabilă pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu articolul 62 la alineatul (2) în ceea ce privește aprobările și declarațiile întocmite de organizațiile de pregătire a piloților și de organizațiile de pregătire a membrilor echipajului de cabină, precum și de centrele de medicină aeronautică menționate la articolul 24 și la articolul 56 alineatele (1) și (5), în cazul în care respectivele organizații și centre își au sediul principal în afara teritoriilor pentru care sunt responsabile statele membre în temeiul Convenției de la Chicago.

(2) Agenția este responsabilă pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu articolul 62 la alineatul (2) în ceea ce privește certificatele și declarațiile pentru echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor în conformitate cu articolul 25 și cu articolul 56 alineatele (1) și (5) în fiecare dintre următoarele cazuri:

a) echipamentul este operat de o organizație care are sediul principal în afara teritoriilor pentru care sunt responsabile statele membre în temeiul Convenției de la Chicago;

b) echipamentul este situat în afara teritoriilor pentru care sunt responsabile statele membre în temeiul Convenției de la Chicago.

Art. 79: Certificarea echipamentelor de aerodrom cu impact asupra siguranței

În ceea ce privește echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței menționate la articolul 35, agenția:

(a) stabilește specificațiile detaliate aplicabile echipamentelor de aerodrom cu impact asupra siguranței care fac obiectul certificării în conformitate cu articolul 35 și le notifică solicitantului;

(b) stabilește și pune la dispoziție specificațiile detaliate aplicabile echipamentelor de aerodrom cu impact asupra siguranței care fac obiectul unei declarații în conformitate cu articolul 35;

(c) este responsabilă pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii în conformitate cu articolul 62 la alineatul (2) în ceea ce privește certificatele pentru echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței și declarațiile întocmite cu privire la astfel de echipamente în conformitate cu articolul 35.

Art. 80: ATM/ANS

(1) Agenția este responsabilă pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu articolul 62 la alineatul (2) în ceea ce privește:

a) certificatele pentru furnizorii de ATM/ANS menționate la articolul 41, în cazul în care respectivii furnizori își au sediul principal în afara teritoriilor pentru care sunt responsabile statele membre în temeiul Convenției de la Chicago și aceștia sunt responsabili pentru furnizarea de ATM/ANS în spațiul aerian de deasupra teritoriului pe care se aplică tratatele;

b) certificatele pentru furnizorii de ATM/ANS menționate la articolul 41, în cazul în care furnizorii respectivi oferă ATM/ANS paneuropene;

c) certificatele pentru organizațiile menționate la articolul 42 și declarațiile întocmite de acestea, în cazul în care respectivele organizații sunt implicate în proiectarea, producția sau întreținerea sistemelor ATM/ANS și a componentelor ATM/ANS, inclusiv în cazul în care acestea contribuie la punerea în aplicare a Programului de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european (SESAR), utilizate în furnizarea serviciilor menționate la

litera (b) din prezentul alineat;

d) declarațiile întocmite de furnizorii de ATM/ANS cărora agenția le-a eliberat un certificat în conformitate cu literele (a) și (b) din prezentul alineat, în ceea ce privește sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS care sunt puse în funcțiune de către respectivii furnizori în conformitate cu articolul 45 la alineatul (1).

(2) În ceea ce privește sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS menționate la articolul 45, inclusiv în cazul în care acestea contribuie la punerea în aplicare a SESAR, agenția, în cazul în care actele delegate menționate la articolul 47 prevăd astfel:

a) stabilește și notifică solicitantului specificațiile detaliate pentru sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS, care fac obiectul certificării în conformitate cu articolul 45 la alineatul (2);

b) stabilește și pune la dispoziție specificațiile detaliate aplicabile sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS care fac obiectul unei declarații în conformitate cu articolul 45 la alineatul (2);

c) este responsabilă pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu articolul 62 la alineatul (2) în ceea ce privește certificatele și declarațiile aferente sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS în conformitate cu articolul 45 la alineatul (2).

Art. 81: Certificarea organizațiilor de pregătire a controlorilor de trafic aerian

Agenția este responsabilă pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu articolul 62 la alineatul (2) în ceea ce privește certificatele pentru organizațiile de pregătire a controlorilor de trafic aerian menționate la articolul 51, în cazul în care respectivele organizații își au sediul principal în afara teritoriilor pentru care sunt responsabile statele membre în temeiul Convenției de la Chicago, și, dacă este cazul, pentru personalul acestora.

Art. 82: Operatorii de aeronave din țările terțe și supravegherea siguranței la nivel internațional

(1) Agenția este responsabilă pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu articolul 62 la alineatul (2) în ceea ce privește autorizațiile și declarațiile pentru operațiunile aeronavelor și operatorii de aeronave menționați la articolul 60, cu excepția cazului în care un stat membru îndeplinește funcțiile și atribuțiile de stat al operatorului în privința operatorilor de aeronave în cauză.

(2) Agenția este responsabilă pentru sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu articolul 62 la alineatul (2) în ceea ce privește autorizarea aeronavelor și autorizarea piloților menționate la articolul 61 la alineatul (1) litera (a).

(3) La cerere, agenția acordă asistență Comisiei în ceea ce privește punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 prin efectuarea tuturor evaluărilor de siguranță necesare ale operatorilor de aeronave din țări terțe și ale autorităților responsabile cu supravegherea lor, inclusiv prin efectuarea de vizite la fața locului. Agenția transmite Comisiei rezultatele acestor evaluări, împreună cu recomandările de rigoare.

Art. 83: Investigațiile efectuate de agenție

(1) Agenția efectuează, în mod direct sau prin intermediul autorităților naționale competente sau al entităților calificate, investigațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu articolul 62 la alineatul (2).

(2) În scopul efectuării investigațiilor menționate la alineatul (1), agenția este împuternicită:

a) să impună persoanelor fizice sau juridice cărora le-a eliberat un certificat sau care i-au prezentat o declarație să îi ofere toate informațiile necesare;

b) să le impună respectivelor persoane să ofere explicații verbale referitoare la orice fapt, document, obiect, procedură sau referitoare la alte subiecte relevante pentru a determina dacă persoana în cauză respectă prezentul regulament și actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;

c) să pătrundă în incintele, pe terenurile și în mijloacele de transport relevante ale respectivelor persoane;

d) să examineze, să realizeze copii sau să facă extrase din orice document, înregistrare sau date relevante deținute de respectivele persoane sau accesibile acestora, indiferent de suportul pe care sunt stocate informațiile în cauză.

În cazul în care este necesar pentru a determina dacă o persoană căreia i-a eliberat un certificat sau care i-a prezentat o declarație respectă prezentul regulament și actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, agenția este de asemenea împuternicită să facă uz de competențele prevăzute la primul paragraf în ceea ce privește orice altă persoană juridică sau fizică despre care se poate presupune, în mod rezonabil, că deține sau că are acces la informațiile relevante în aceste scopuri. Competențele prevăzute la prezentul alineat se exercită în conformitate cu dreptul intern al statului membru sau al țării terțe în care se derulează investigația, ținând seama în mod corespunzător de drepturile și de interesele legitime ale persoanelor vizate și cu respectarea principiului proporționalității.

În cazul în care, în conformitate cu dreptul intern aplicabil, este necesară o autorizație prealabilă din partea autorității judiciare sau administrative a statului membru sau a țării terțe în cauză pentru a putea pătrunde în incinte, pe terenuri și în mijloace de transport relevante, astfel cum se menționează la primul paragraf litera (c), respectivele competențe se exercită numai după obținerea unei astfel de autorizații prealabile.

(3) Agenția se asigură că membrii personalului său și, dacă este cazul, orice alt expert care participă la investigație sunt suficient de calificați, instruiți în mod adecvat și autorizați în mod corespunzător. Persoanele respective își pot exercita competențele pe baza prezentării unei autorizații scrise.

(4) Funcționarii autorităților competente din statul membru pe al cărui teritoriu urmează să se deruleze investigația oferă, la solicitarea agenției, asistență în desfășurarea respectivei investigații. În cazul în care este necesară o astfel de asistență, agenția informează statul membru pe al cărui teritoriu urmează să se deruleze investigația cu privire la investigație și la asistența necesară cu suficient de mult timp înainte de investigație.

Art. 84: Amenzi și penalități cu titlu cominatoriu

(1) La cererea agenției, Comisia poate să impună unei persoane fizice sau juridice căreia agenția i-a eliberat un certificat sau care i-a prezentat o declarație, în conformitate cu prezentul regulament, oricare dintre următoarele sancțiuni sau pe amândouă:

a) o amendă, în cazul în care respectiva persoană a încălcat, intenționat sau din neglijență, una dintre dispozițiile prezentului regulament sau ale actelor delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;

b) o penalitate cu titlu cominatoriu în cazul în care respectiva persoană continuă să încalce una dintre aceste dispoziții, pentru a obliga persoana în cauză să respecte respectivele dispoziții.

(2) Amenzile și penalitățile cu titlu cominatoriu menționate la alineatul (1) trebuie să fie eficiente, proporționale și cu

efect de descurajare. Acestea se stabilesc ținând seama de gravitatea cazului, în special de măsura în care a fost compromisă siguranța sau protecția mediului, de activitatea cu privire la care a avut loc încălcarea, precum și de capacitatea economică a persoanei fizice sau juridice în cauză.

Cuantumul amenzilor nu depășește 4 % din venitul anual sau din cifra de afaceri anuală a persoanei fizice sau juridice în cauză. Cuantumul penalităților cu titlu cominatoriu nu depășește 2,5 % din venitul zilnic mediu sau din cifra de afaceri zilnică medie a persoane fizice sau juridice în cauză.

(3) Comisia impune amenzi și penalități cu titlu cominatoriu în temeiul alineatului (1) doar atunci când celelalte măsuri prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia pentru astfel de încălcări sunt inadecvate sau disproporționate.

(4) În ceea ce privește impunerea unor amenzi și penalități cu titlu cominatoriu în conformitate cu prezentul articol, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 128 prin care se stabilesc:

a) criteriile detaliate și o metodologie detaliată pentru stabilirea cuantumurilor amenzilor și ale penalităților cu titlu cominatoriu;

b) norme detaliate referitoare la anchete, la măsurile asociate și la raportare, precum și la luarea deciziilor, inclusiv dispoziții privind dreptul la apărare, accesul la dosar, reprezentarea juridică, confidențialitatea și dispoziții provizorii; și

c) procedurile de colectare a amenzilor și a penalităților cu titlu cominatoriu.

(5) Curtea de Justiție are competență de fond de a reexamina deciziile luate de Comisie în temeiul alineatului (1). Curtea de Justiție poate elimina, reduce sau mări amenda sau penalitatea cu titlu cominatoriu aplicată.

(6) Deciziile luate de Comisie în temeiul alineatului (1) nu sunt de natură penală.

Art. 85: Monitorizarea statelor membre

(1) Agenția acordă asistență Comisiei la monitorizarea aplicării de către statele membre a prezentului regulament și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, realizând inspecții și alte activități de monitorizare. Respectivetele inspecții și alte activități de monitorizare au totodată obiectivul de a asista statele membre în asigurarea aplicării uniforme a prezentului regulament și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia și în schimbul de bune practici.

Agenția raportează Comisiei referitor la inspecțiile și la alte activități de monitorizare desfășurate în temeiul prezentului alineat.

(2) În scopul efectuării inspecțiilor și a celorlalte activități de monitorizare menționate la alineatul (1), agenția este împuternicită:

a) să solicite oricărei autorități naționale competente și oricărei persoane fizice și juridice care intră sub incidența prezentului regulament să îi ofere toate informațiile necesare;

b) să le solicite respectivelor autorități și persoane să ofere explicații verbale referitoare la orice fapt, document, obiect, procedură sau referitoare la alte subiecte relevante pentru a determina dacă un stat membru respectă prezentul regulament și actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;

c) să pătrundă în incintele, pe terenurile și în mijloacele de transport relevante ale respectivelor autorități și persoane;

d) să examineze, să realizeze copii sau să facă extrase din orice document, înregistrare sau date relevante deținute de respectivele autorități și persoane sau accesibile acestora, indiferent de suportul pe care sunt stocate informațiile în cauză.

În cazul în care este necesar pentru a determina dacă un stat membru respectă prezentul regulament și actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, agenția este de asemenea împuternicită să facă uz de competențele prevăzute la primul paragraf în ceea ce privește orice altă persoană juridică sau fizică despre care se poate presupune, în mod rezonabil, că deține sau că are acces la informațiile relevante în acest sens.

Competențele prevăzute la prezentul alineat se exercită în conformitate cu dreptul intern al statului membru în care se derulează inspecția sau alte activități de monitorizare, ținând seama în mod corespunzător de drepturile și de interesele legitime ale autorităților și persoanelor vizate și cu respectarea principiului proporționalității. În cazul în care, în conformitate cu dreptul intern aplicabil, este necesară o autorizație prealabilă din partea autorității judiciare sau administrative a statului membru în cauză pentru a putea pătrunde în incinte, pe terenuri și în mijloace de transport relevante, astfel cum se menționează la primul paragraf litera (c), respectivele competențe se exercită numai după obținerea unei astfel de autorizații prealabile.

(3) Agenția se asigură că membrii personalului său și, dacă este cazul, orice alt expert care participă la inspecție sau la altă activitate de monitorizare sunt suficient de calificați și instruiți în mod adecvat. În cazul inspecțiilor, persoanele respective își exercită competențele pe baza prezentării unei autorizații scrise.

Cu suficient de mult timp înainte de derularea inspecției, agenția informează statul membru în cauză cu privire la subiect, la scopul activității, la data începerii acesteia și la identitatea membrilor personalului său și a oricărui alt expert care desfășoară respectiva activitate.

(4) Statul membru în cauză înlesnește buna desfășurare a inspecției sau a unei alte activități de monitorizare. Acesta se asigură că autoritățile și persoanele vizate cooperează cu agenția.

În cazul în care o persoană fizică sau juridică nu cooperează cu agenția, autoritățile competente ale statului membru în cauză oferă asistența necesară agenției pentru a-i permite să efectueze inspecția sau o altă activitate de monitorizare.

(5) Atunci când o inspecție sau o altă activitate de monitorizare este efectuată în conformitate cu prezentul articol presupune o inspecție sau o altă activitate de monitorizare în legătură cu o persoană fizică sau juridică căreia i se aplică prezentul regulament, se aplică articolul 83 alineatele (2), (3) și (4).

(6) Rapoartele întocmite de agenție în temeiul alineatului (1) se pun, la cerere, la dispoziția statului membru în limba sau limbile oficiale ale Uniunii din statul membru în care a avut loc inspecția.

(7) Agenția publică, în rezumat, informații referitoare la aplicarea de către fiecare stat membru a prezentului regulament și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia. Agenția include informațiile respective în raportul anual de evaluare a siguranței menționat la articolul 72 la alineatul (7).

(8) Agenția contribuie la evaluarea impactului punerii în aplicare a prezentului regulament și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, fără a aduce atingere evaluării efectuate de Comisie în conformitate cu articolul 124, având în vedere obiectivele prevăzute la articolul 1.

(9) Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc norme detaliate privind metodele de lucru folosite de agenție pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute la prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 la alineatul (3).

Art. 86: Cercetarea și inovarea

(1) Agenția acordă asistență Comisiei și statelor membre în ceea ce privește identificarea principalelor teme de cercetare în domeniul aviației civile pentru a contribui la asigurarea consecvenței și a coordonării dintre cercetarea și dezvoltarea finanțate din fonduri publice și politicile care intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament.

(2) Agenția sprijină Comisia în procesul de definire și de realizare a programelor-cadru relevante ale Uniunii pentru activitățile de cercetare și inovare, precum și a programelor de lucru anuale și multianuale, inclusiv în procesul de executare a procedurilor de evaluare, de revizuire a proiectelor finanțate și de exploatare a rezultatelor proiectelor de cercetare și inovare.

Agenția pune în aplicare părțile din Programul-cadru pentru cercetare și inovare care au legătură cu aviația civilă în situațiile în care Comisia i-a delegat competențele relevante.

(3) Agenția poate desfășura și finanța activități de cercetare în măsura în care acestea sunt strict legate de îmbunătățirea activităților care țin de competența sa. Necesitățile și activitățile în materie de cercetare ale agenției sunt incluse în programul anual de lucru al acesteia.

(4) Rezultatele cercetărilor finanțate de agenție sunt publicate, cu excepția cazului în care normele aplicabile ale legislației în domeniul proprietății intelectuale sau normele de securitate ale agenției menționate la articolul 123 exclud o astfel de publicare.

(5) În plus față de sarcinile prevăzute la alineatele (1)-(4) din prezentul articol și la articolul 75, agenția poate participa și la activități de cercetare ad hoc, cu condiția ca respectivele activități să fie compatibile cu sarcinile agenției și cu obiectivele prezentului regulament.

Art. 87: Protecția mediului

(1) Măsurile luate de agenție în ceea ce privește emisiile și zgomotul, în scopul certificării proiectelor de produse în conformitate cu articolul 11, urmăresc prevenirea efectelor dăunătoare semnificative asupra climei, a mediului și a sănătății umane cauzate de produsele din domeniul aviației civile în cauză, ținând seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, de beneficiile ecologice, de fezabilitatea tehnologică și de impactul economic.

(2) În limitele domeniilor lor de competență, Comisia, agenția, alte instituții, organe, oficii și agenții ale Uniunii și statele membre cooperează în privința problemelor de mediu, inclusiv a celor abordate în Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ și în Regulamentul (CE) nr. 1907/2006, cu scopul de a se asigura că se iau în considerare relațiile de interdependență dintre climă și protecția mediului, sănătatea umană și alte domenii tehnice ale aviației civile, ținând seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, de beneficiile ecologice, de fezabilitatea tehnologică și de impactul economic.

⁽¹⁾Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

(3) În situațiile în care dispune de expertiza relevantă, Agenția acordă asistență Comisiei la definirea și coordonarea politicilor și acțiunilor de protecție a mediului din aviația civilă, îndeosebi prin realizarea de studii și simulări și prin oferirea de consiliere tehnică, ținând seama de relațiile de interdependență dintre climă și protecția mediului, sănătatea umană și alte aspecte tehnice ale aviației civile.

(4) Pentru a informa părțile interesate și publicul larg, agenția publică, cel puțin o dată la trei ani, un raport de evaluare de mediu, care să ofere o prezentare obiectivă a stadiului protecției mediului în Uniune în ceea ce privește domeniul aviației civile.

La pregătirea acestei evaluări, agenția se bazează în primul rând pe informații aflate deja la dispoziția instituțiilor și organelor Uniunii, precum și pe informații disponibile în mod public.

Agenția implică statele membre și consultă părțile interesate și organizațiile relevante în elaborarea acestei evaluări.

Această evaluare conține, de asemenea, recomandări vizând îmbunătățirea nivelului de protecție a mediului în domeniul aviației civile în Uniune.

Art. 88: Relațiile de interdependență dintre siguranța și securitatea aviației civile

(1) Comisia, agenția și statele membre, cooperează în privința chestiunilor de securitate legate de aviația civilă, inclusiv în materie de securitate cibernetică, acolo unde există relații de interdependență între siguranța și securitatea aviației civile.

(2) La cerere, agenția oferă asistență tehnică Comisiei atunci când există relații de interdependență între siguranța și securitatea aviației civile, în cazul în care agenția are expertiza relevantă în materie de siguranță, în ceea ce privește punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ și a altor dispoziții relevante ale legislației Uniunii.

⁽¹⁾Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 (JO L 97, 9.4.2008, p. 72).

(3) Pentru a contribui la protecția aviației civile contra actelor de intervenție ilicită în cazul căreia există relații de interdependență între siguranța și securitatea aviației civile, agenția reacționează, atunci când este cazul, fără întârzieri nejustificate la o problemă urgentă care este de interes comun pentru statele membre și care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, prin:

a) adoptarea de măsuri în temeiul articolului 77 la alineatul (1) litera (h), pentru a remedia punctele vulnerabile în proiectarea aeronavelor;

b) recomandarea acțiunilor de remediere care trebuie adoptate de autoritățile naționale competente sau de către persoanele fizice și juridice cărora li se aplică prezentul regulament și/sau furnizarea informațiilor relevante acelor autorități și persoane, atunci când problema afectează operarea aeronavelor, prezentând inclusiv riscurile pentru aviația civilă care decurg din zonele de conflict.

Înainte de adoptarea măsurilor menționate la primul paragraf literele (a) și (b), agenția obține acordul Comisiei și se consultă cu statele membre. Atunci când este posibil, agenția își bazează măsurile pe evaluările comune ale Uniunii în ceea ce privește riscurile și ia în considerare necesitatea unei reacții rapide în cazuri de urgență.

Art. 89: Relațiile de interdependență dintre siguranța aviației civile și factorii socioeconomi

(1) În limitele domeniilor lor de competență, Comisia, agenția, alte instituții, organe, oficii și agenții ale Uniunii și statele membre, cooperează în vederea asigurării faptului că relațiile de interdependență dintre siguranța aviației civile și factorii

socioeconomici conecși sunt luate în considerare inclusiv în procedurile de reglementare, în supraveghere și în punerea în aplicare a unei culturi juste, astfel cum este definită la articolul 2 din Regulamentul (UE) nr. 376/2014, pentru a aborda riscurile socioeconomice cu care se confruntă siguranța aviației.

(2) Agenția consultă părțile interesate relevante atunci când abordează astfel de relații de interdependență.

(3) Agenția publică, din trei în trei ani, o evaluare care prezintă obiectiv acțiunile și măsurile adoptate, în special pe cele care abordează relațiile de interdependență dintre siguranța aviației civile și factorii socioeconomi.

Art. 90: Cooperarea internațională

(1) La cerere, agenția acordă asistență Comisiei în ceea ce privește gestionarea, de către aceasta, a relațiilor cu țările terțe și cu organizațiile internaționale în ceea ce privește aspectele reglementate de prezentul regulament. Această asistență contribuie îndeosebi la armonizarea normelor, la recunoașterea reciprocă a certificatelor, în interesul industriei europene, și la promovarea standardelor europene de siguranță a aviației.

(2) Agenția poate coopera cu autoritățile competente din țările terțe și cu organizațiile internaționale competente în aspectele reglementate de prezentul regulament. În acest scop, agenția poate stabili, cu consultarea prealabilă a Comisiei, acorduri de lucru cu respectivele autorități și organizații internaționale. Aceste acorduri de lucru nu creează obligații legale pentru Uniune și pentru statele membre ale acesteia.

(3) Agenția acordă asistență statelor membre în ceea ce privește exercitarea drepturilor acestora și îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul acordurilor internaționale referitoare la aspectele reglementate de prezentul regulament, în special a drepturilor și obligațiilor care le revin în temeiul Convenției de la Chicago.

Agenția poate funcționa ca organizație regională de supraveghere a siguranței în cadrul OACI.

(4) În colaborare cu Comisia și cu statele membre, agenția include și actualizează, după caz, următoarele informații în registrul menționat la articolul 74:

a) informații privind respectarea, de către prezentul regulament, de către actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia și de către măsurile luate de agenție în temeiul prezentului regulament, a standardelor internaționale și practicilor recomandate;

b) alte informații legate de punerea în aplicare a prezentului regulament care sunt comune tuturor statelor membre și care sunt relevante pentru monitorizarea de către OACI a respectării, de către statele membre, a Convenției de la Chicago și a standardelor internaționale și practicilor recomandate.

Statele membre utilizează aceste informații atunci când își îndeplinesc obligațiile care le revin în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago și atunci când furnizează informații către OACI în cadrul programului universal de auditare a supravegherii siguranței al OACI.

(5) Fără a aduce atingere dispozițiilor relevante din tratat, Comisia, agenția și autoritățile naționale competente care sunt implicate în activitățile OACI cooperează, în cadrul unei rețele de experți, în ceea ce privește aspectele tehnice care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și care sunt legate de activitatea desfășurată de OACI. Agenția oferă acestei rețele sprijinul administrativ necesar, inclusiv asistență în ceea ce privește pregătirea și organizarea reuniunilor sale.

(6) În plus față de sarcinile prevăzute la alineatele (1)-(5) din prezentul articol și la articolul 75, agenția poate participa și la cooperarea tehnică ad hoc cu țările terțe și cu organizațiile internaționale, precum și la proiectele de cercetare și de asistență derulate de acestea, cu condiția ca respectivele activități să fie compatibile cu sarcinile agenției și cu obiectivele prevăzute la articolul 1.

Art. 91: Gestionarea crizelor din aviație

(1) În limitele domeniului său de competență, agenția contribuie la asigurarea unui răspuns în timp util la crizele din sectorul aviației și la atenuarea lor, coordonându-și acțiunile cu alte părți interesate relevante.

(2) Agenția participă la Celula europeană de coordonare a crizelor în sectorul aviației (EACCC), înființată în conformitate cu articolul 18 din Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei ⁽¹⁾.

⁽¹⁾Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei din 7 iulie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010 (JO L 185, 15.7.2011, p. 1).

Art. 92: Pregătirea în domeniul aviației

(1) Pentru a promova cele mai bune practici și uniformitatea în ceea ce privește punerea în aplicare a prezentului regulament și a actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, agenția poate, la cererea unui furnizor de pregătire în domeniul aviației, să evalueze respectarea de către furnizorul respectiv și de către cursurile de pregătire oferite de acesta a cerințelor stabilite de agenție și publicate în propria sa publicație oficială. După stabilirea acestei respectări, furnizorul este autorizat să ofere cursuri de pregătire aprobate de agenție.

(2) Agenția poate oferi cursuri de pregătire, adresate în principal personalului propriu și al autorităților naționale competente, dar și autorităților competente din țări terțe, organizațiilor internaționale, persoanelor fizice și juridice cărora li se aplică prezentul regulament, precum și altor părți interesate, fie prin propriile resurse de pregătire, fie, dacă este cazul, prin intermediul furnizorilor de pregătire externi.

Art. 93: Implementarea cerului unic european

În cazul în care deține expertiza relevantă și la cerere, agenția oferă Comisiei asistență tehnică la implementarea cerului unic european, în special prin:

(a) efectuarea de inspecții tehnice, investigații tehnice și studii;

(b) contribuția, în domeniile care fac obiectul prezentului regulament, în cooperare cu organismul de evaluare a performanțelor prevăzut la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, la punerea în aplicare a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea;

(c) contribuția la punerea în aplicare a Planului general pentru ATM, inclusiv la elaborarea și desfășurarea programului SESAR.

SECȚIUNEA II: Structura internă

Art. 94: Statutul juridic, sediul și birourile locale

(1) Agenția este un organ al Uniunii. Agenția are personalitate juridică.

(2) În fiecare stat membru, agenția dispune de cea mai extinsă capacitate juridică recunoscută persoanelor juridice în temeiul dreptului intern. În special, agenția poate să dobândească sau să înstrăineze bunuri mobile și imobile și se poate constitui parte în proceduri judiciare.

(3) Sediul agenției se află la Koln, în Republica Federală Germania.

(4) Agenția poate înființa birouri locale în statele membre sau plasa personal în sediile delegațiilor Uniunii din țări terțe, în conformitate cu articolul 104 la alineatul (4).

(5) Agenția este reprezentată legal de directorul său executiv.

Art. 95: Personalul

(1) Personalului agenției i se aplică Statutul funcționarilor Uniunii Europene, Regimul aplicabil celorlalți agenți ai Uniunii Europene ⁽¹⁾, precum și normele adoptate de comun acord de instituțiile Uniunii pentru punerea în aplicare a Statutului funcționarilor și a Regimului aplicabil celorlalți agenți.

⁽¹⁾Regulamentul (CEE, Euratom, CECO) nr. 259/68 al Consiliului din 29 februarie 1968 de instituire a Statutului funcționarilor comunităților europene și a Regimului aplicabil celorlalți agenți ai acestor comunități, precum și a unor dispoziții speciale aplicabile temporar funcționarilor Comisiei (JO L 56, 4.3.1968, p. 1).

(2) Agenția poate folosi experți naționali detașați sau alte categorii de personal care nu sunt angajați ai agenției. Consiliul de administrație adoptă o decizie de stabilire a normelor aplicabile detașării experților naționali la agenție.

Art. 96: Privilegiile și imunități

Agenției și personalului său li se aplică Protocolul nr. 7 privind privilegiile și imunitățile Uniunii Europene, anexat la Tratatul UE și la TFUE.

Art. 97: Răspunderea

(1) Răspunderea contractuală a agenției este reglementată de dreptul aplicabil contractului în cauză.

(2) Curtea de Justiție este competentă să se pronunțe în temeiul oricărei clauze de arbitraj cuprinse într-un contract încheiat de agenție.

(3) În cazul răspunderii extracontractuale, agenția repară, în conformitate cu principiile generale comune legislațiilor statelor membre, orice prejudiciu cauzat de ea însăși sau de membrii personalului său în exercițiul funcțiilor lor.

(4) Curtea de Justiție este competentă în litigiile privind acordarea de despăgubiri pentru prejudiciile menționate la alineatul (3).

(5) Răspunderea individuală a membrilor personalului față de agenție intră sub incidența dispozițiilor în materie cuprinse în Statutul funcționarilor sau în Regimul aplicabil celorlalți agenți, aplicabile acestora.

Art. 98: Funcțiile Consiliului de administrație

(1) Agenția are un consiliu de administrație.

(2) Consiliul de administrație:

a) numește directorul executiv și, dacă este cazul, îi prelungește mandatul sau îl demite din funcție, în conformitate cu articolul 103;

b) adoptă un raport anual de activitate consolidat referitor la activitățile agenției și îl transmite, până la data de 1 iulie a fiecărui an, Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și Curții de Conturi. Raportul anual de activitate consolidat este făcut public;

c) adoptă în fiecare an documentul de programare al agenției, cu o majoritate de două treimi din membrii săi cu drept de vot, în conformitate cu articolul 117;

d) adoptă bugetul anual al agenției, cu o majoritate de două treimi din membrii săi cu drept de vot, în conformitate cu articolul 120 la alineatul (11);

e) stabilește procedurile de luare a deciziilor de către directorul executiv, menționate la articolele 115 și 116;

f) își exercită funcțiile cu privire la bugetul agenției în temeiul articolelor 120, 121 și 125;

g) numește membrii comisiei pentru soluționarea contestațiilor în temeiul articolului 106;

h) exercită autoritatea disciplinară asupra directorului executiv;

i) își dă avizul cu privire la normele legate de taxele și tarifele menționate la articolul 126;

j) adoptă propriul regulament de procedură;

k) stabilește regimul lingvistic al agenției;

l) ia decizii referitoare la instituirea structurilor interne ale agenției la nivel de directori și, dacă este necesar, la modificările acestora;

m) în conformitate cu la alineatul (6), exercită, în ceea ce privește personalul agenției, competențele de autoritate împuternicită să facă numiri, atribuite prin Statutul funcționarilor, și competențele de autoritate abilitată să încheie contracte de muncă, atribuite prin Regimul aplicabil celorlalți agenți (denumite în continuare "competențele de autoritate împuternicită să facă numiri");

n) adoptă normele corespunzătoare de punere în aplicare a Statutului funcționarilor și a Regimului aplicabil celorlalți agenți în conformitate cu articolul 110 din Statutul funcționarilor;

o) adoptă norme de prevenire și de gestionare a conflictelor de interese în ceea ce privește membrii săi, precum și membrii comisiei pentru soluționarea contestațiilor;

p) se asigură că se dă curs în mod adecvat constatărilor și recomandărilor care decurg din evaluările și rapoartele de audit interne sau externe, precum și din investigațiile efectuate de Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) ⁽¹⁾;

⁽¹⁾Regulamentul (UE, Euratom) nr. 883/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 septembrie 2013 privind investigațiile efectuate de Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1073/1999 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (Euratom) nr. 1074/1999 al Consiliului (JO L 248, 18.9.2013, p. 1).

q) adoptă normele financiare aplicabile agenției în conformitate cu articolul 125;

r) numește un contabil, care se supune dispozițiilor Statutului funcționarilor și ale Regimului aplicabil celorlalți agenți și care își îndeplinește atribuțiile în totală independență;

s) adoptă o strategie antifraudă, proporțională cu riscurile de fraudă, ținând seama de costurile și beneficiile măsurilor care urmează să fie puse în aplicare;

t) își dă avizul cu privire la proiectul de Program european de siguranță a aviației în conformitate cu articolul 5;

u) adoptă Planul european pentru siguranța aviației în conformitate cu articolul 6;

v) ia decizii motivate în legătură cu ridicarea imunității în conformitate cu articolul 17 din Protocolul nr. 7 privind privilegiile și imunitățile Uniunii Europene, anexat la Tratatul UE și la TFUE;

w) stabilește proceduri pentru o cooperare eficientă a agenției cu autoritățile judiciare naționale, fără a aduce atingere Regulamentelor (UE) nr. 996/2010 și (UE) nr. 376/2014.

(3) Consiliul de administrație poate oferi consiliere directorului executiv cu privire la orice aspect legat de domeniile reglementate de prezentul regulament.

(4) Consiliul de administrație înființează un organism consultativ, care reprezintă întregul spectru al părților interesate asupra cărora activitatea agenției are un impact, 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 să consulte acest organism consultativ și în privința altor aspecte menționate la alineatele (2) și (3). Consiliul de administrație nu este obligat, în niciun caz, să respecte avizul organismului consultativ.

(5) Consiliul de administrație poate înființa structuri de lucru care să îl asiste în îndeplinirea atribuțiilor sale, inclusiv în pregătirea deciziilor și în monitorizarea punerii în aplicare a acestora.

(6) Consiliul de administrație adoptă, în conformitate cu dispozițiile articolului 110 din Statutul funcționarilor, o decizie bazată pe articolul 2 la alineatul (1) din Statutul funcționarilor și pe articolul 6 din Regimul aplicabil celorlalți agenți, prin care delegă directorului executiv competențele relevante de autoritate împuternicită să facă numiri și definește condițiile în care poate fi suspendată respectiva delegare de competențe. Directorul executiv este autorizat să subdelege competențele menționate.

În cazul în care se impune acest lucru în anumite circumstanțe excepționale, consiliul de administrație poate, printr-o decizie, să suspende temporar delegarea către directorul executiv a competențelor de autoritate împuternicită să facă numiri și subdelegarea competențelor de către acesta și să le exercite el însuși sau să le delege unuia dintre membrii săi ori unui membru al personalului, altul decât directorul executiv.

Art. 99: Componența Consiliului de administrație

(1) Consiliul de administrație este format din reprezentanți ai statelor membre și ai Comisiei Europene, având cu toții drept de vot. Fiecare stat membru numește un membru în consiliul de administrație și doi supleanți. Supleantul îl reprezintă pe membrul titular numai în absența acestuia. Comisia numește doi reprezentanți și doi supleanți ai acestora. Durata mandatului membrilor titulari și al supleanților acestora este de patru ani. Mandatul respectiv poate fi prelungit.

(2) Membrii consiliului de administrație și supleanții acestora sunt numiți având în vedere cunoștințele lor, experiența recunoscută și angajamentul în domeniul aviației civile, luând în considerare expertiza în domeniul managerial, administrativ și bugetar, care urmează să fie utilizate pentru a promova obiectivele prezentului regulament. Membrii au răspunderea generală cel puțin pentru politica de siguranță a aviației civile din statul lor membru.

(3) Toate părțile reprezentate în consiliul de administrație depun eforturi pentru a limita schimbarea frecventă a reprezentanților lor în consiliu, cu scopul de a asigura continuitatea activității consiliului de administrație. Toate părțile urmăresc realizarea unei reprezentări echilibrate a bărbaților și a femeilor în consiliul de administrație.

(4) Dacă este cazul, participarea reprezentanților unor țări terțe europene la lucrările consiliului de administrație cu statut de observatori, precum și condițiile unei astfel de participări, se stabilesc în acordurile menționate la articolul 129.

(5) Organismul consultativ menționat la articolul 98 la alineatul (4) desemnează patru membri care urmează să participe, cu statut de observatori, la lucrările consiliului de administrație. Aceștia reprezintă, în cea mai mare măsură posibilă, diferitele poziții exprimate în cadrul organismului consultativ. Durata inițială a mandatului lor este de 48 de luni și poate fi prelungită.

Art. 100: Președintele Consiliului de administrație

(1) Consiliul de administrație alege un președinte și un vicepreședinte dintre membrii săi cu drept de vot. Vicepreședintele îl înlocuiește din oficiu pe președinte în cazul în care acesta din urmă se află în imposibilitatea de a-și îndeplini atribuțiile.

(2) Durata mandatului președintelui și al vicepreședintelui este de patru ani și poate fi prelungită o singură dată pe încă patru ani. Dacă, pe durata mandatului lor, aceștia încetează să mai fie membri ai consiliului de administrație, mandatul lor expiră automat la aceeași dată.

Art. 101: Reuniunile Consiliului de administrație

(1) Consiliul de administrație se reunește la convocarea președintelui.

(2) Consiliul de administrație se reunește în cel puțin două ședințe ordinare pe an. În plus, consiliul de administrație se reunește la cererea președintelui, a Comisiei sau a cel puțin o treime din membrii săi.

(3) Directorul executiv al agenției participă la lucrări, fără a avea drept de vot.

(4) Membrii consiliului de administrație, în conformitate cu regulamentul de procedură al acestuia, pot fi asistați de propriii consilieri sau experți.

(5) Consiliul de administrație poate invita orice persoană ale cărei opinii prezintă interes să participe la ședințele sale cu statut de observator.

(6) Agenția asigură secretariatul consiliului de administrație.

Art. 102: Regurile de vot ale Consiliului de administrație

(1) Fără a aduce atingere articolului 98 la alineatul (2) literele (c) și (d) și articolului 103 la alineatul (7), consiliul de administrație adoptă decizii pe baza unei majorități a membrilor săi cu drept de vot. La solicitarea unui membru al consiliului de administrație, decizia menționată la articolul 98 la alineatul (2) litera (k) se ia în unanimitate.

(2) Fiecare membru numit în conformitate cu articolul 99 la alineatul (1) dispune de un singur vot. În absența unui membru, dreptul de vot al acestuia poate fi exercitat de supleantul său. Observatorii și directorul executiv al agenției nu au drept de vot.

(3) Regulamentul de procedură al consiliului de administrație stabilește mai detaliat procedura de vot, îndeosebi condițiile în care un membru poate acționa în numele altui membru, precum și cerințele privind cvorumul, dacă este cazul.

(4) Pentru a putea fi adoptate, deciziile referitoare la chestiuni bugetare sau de resurse umane, în special cele prevăzute la articolul 98 la alineatul (2) literele (d), (f), (h), (m), (n), (o) și (q), necesită un vot favorabil din partea Comisiei.

Art. 103: Directorul executiv

(1) Directorul executiv este angajat ca agent temporar al agenției în conformitate cu articolul 2 litera (a) din Regimul aplicabil celorlalți agenți.

(2) Directorul executiv este numit de consiliul de administrație, pe baza meritelor proprii, precum și a competenței și experienței sale profesionale dovedite și relevante în domeniul aviației civile, dintr-o listă de candidați propusă de Comisie, ca urmare a unei proceduri de selecție deschise și transparente.

În scopul încheierii contractului cu directorul executiv, agenția este reprezentată de președintele Consiliului de administrație.

Înainte de a fi numit în funcție, candidatul selecționat de către consiliul de administrație este invitat să facă o declarație în fața comisiei competente a Parlamentului European și să răspundă întrebărilor adresate de membrii acesteia.

(3) Durata mandatului directorului executiv este de cinci ani. Până la sfârșitul acestei perioade, Comisia realizează o evaluare care ia în considerare evaluarea performanțelor directorului executiv, precum și sarcinile și provocările viitoare ale agenției. La jumătatea mandatului, directorul executiv poate fi invitat să facă o declarație în fața comisiei competente a Parlamentului European și să răspundă întrebărilor adresate de membrii acesteia cu privire la performanțele sale în calitate de director executiv.

(4) La propunerea Comisiei, care ține cont de evaluarea menționată la alineatul (3), consiliul de administrație poate prelungi mandatul directorului executiv o singură dată, cu cel mult cinci ani. Înainte de prelungirea mandatului directorului executiv, consiliul de administrație informează Parlamentul European despre intenția de a prelungi mandatul directorului executiv. Cu o lună înainte de o astfel de prelungire, directorul executiv poate fi invitat să facă o declarație în fața comisiei competente a Parlamentului și să răspundă întrebărilor adresate de membrii acesteia.

(5) Un director executiv al cărui mandat a fost prelungit nu mai poate participa la o altă procedură de selecție pentru același post după încheierea perioadei totale a mandatului său.

(6) Directorul executiv poate fi demis din funcție numai printr-o decizie a consiliului de administrație, la propunerea Comisiei.

(7) Consiliul de administrație adoptă deciziile referitoare la numirea, la prelungirea mandatului sau la demiterea din funcție a directorului executiv cu o majoritate de două treimi din membrii săi cu drept de vot.

(8) Directorul executiv poate fi asistat de unul sau mai mulți directori. În caz de absență sau imposibilitate de exercitare a atribuțiilor directorului executiv, unul dintre directori îl înlocuiește.

Art. 104: Responsabilitățile directorului executiv

(1) Directorul executiv conduce agenția. Directorul executiv răspunde în fața consiliului de administrație. Fără a aduce atingere competențelor Comisiei și ale consiliului de administrație, directorul executiv își exercită atribuțiile în mod independent și nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la vreun guvern sau de la orice alt organism.

(2) Atunci când i se solicită, directorul executiv prezintă Parlamentului European un raport referitor la modul de îndeplinire a atribuțiilor de director executiv. Consiliul îi poate cere directorului executiv să prezinte un raport referitor la modul în care și-a îndeplinit respectivele atribuții.

(3) Directorul executiv răspunde de executarea sarcinilor atribuite agenției prin prezentul regulament sau prin alte acte ale Uniunii. În special, directorul executiv are următoarele atribuții:

a) aprobă măsurile adoptate de agenție, definite la articolul 76, în limitele specificate de prezentul regulament și de actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;

b) decide cu privire la investigațiile, inspecțiile și celelalte activități de monitorizare prevăzute la articolele 83 și 85;

c) decide cu privire la atribuirea de sarcini entităților calificate în conformitate cu articolul 69 la alineatul (1) și cu privire la efectuarea de investigații, în numele agenției, de către autoritățile naționale competente sau de către entitățile calificate în conformitate cu articolul 83 la alineatul (1);

d) ia măsurile necesare în ceea ce privește activitățile agenției legate de cooperarea internațională în conformitate cu articolul 90;

e) ia toate măsurile necesare, inclusiv adoptarea de instrucțiuni administrative interne și publicarea de înștiințări, pentru a asigura buna funcționare a agenției în conformitate cu prezentul regulament;

f) pune în aplicare deciziile adoptate de consiliul de administrație;

g) redactează raportul anual consolidat referitor la activitățile agenției și îl prezintă, spre adoptare, consiliului de administrație;

h) elaborează proiectul de situație a estimărilor de venituri și cheltuieli ale agenției în temeiul articolului 120 și execută bugetul acesteia în temeiul articolului 121;

i) delegă competențele de director executiv altor membri din personalul agenției. Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc normele aplicabile unor astfel de delegări. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 127 la alineatul (2);

j) pregătește documentul de programare menționat la articolul 117 la alineatul (1) pe care, după obținerea avizului Comisiei, îl prezintă consiliului de administrație spre adoptare;

k) pune în aplicare documentul de programare menționat la articolul 117 la alineatul (1) și raportează consiliului de administrație cu privire la punerea în aplicare a acestuia;

l) elaborează un plan de acțiune în urma concluziilor evaluărilor și rapoartelor de audit interne sau externe, precum și a investigațiilor desfășurate de OLAF și prezintă rapoarte semestriale Comisiei și rapoarte periodice consiliului de administrație în legătură cu progresele înregistrate;

m) protejează interesele financiare ale Uniunii prin aplicarea de măsuri preventive de combatere a fraudei, a corupției și a oricăror altor activități ilegale, prin realizarea de controale eficace și, dacă se constată nereguli, prin recuperarea sumelor plătite necuvenit și, dacă este cazul, prin aplicarea de sancțiuni administrative și financiare eficace, proporționale și cu efect de descurajare;

n) elaborează strategia antifraudă a agenției și o prezintă spre adoptare consiliului de administrație;

o) elaborează proiectul de norme financiare aplicabile agenției;

p) elaborează Planul european pentru siguranța aviației și actualizările sale ulterioare și le prezintă consiliului de administrație spre adoptare;

q) prezintă consiliului de administrație un raport referitor la punerea în aplicare a Planului european pentru siguranța aviației;

r) răspunde solicitărilor de asistență adresate de Comisie în conformitate cu prezentul regulament;

s) acceptă realocarea de responsabilități către agenție în conformitate cu articolele 64 și 65;

t) se ocupă de administrarea curentă a agenției;

u) ia toate deciziile referitoare la instituirea structurilor interne ale agenției și, dacă este necesar, la orice modificare a acestora, cu excepția celor de la nivelul directorilor, care vor fi aprobate de consiliul de administrație;

v) adoptă norme de prevenire și de gestionare a conflictelor de interese în ceea ce privește participanții la grupuri de lucru și la grupuri de experți și alți membri ai personalului care nu sunt vizati de Statutul funcționarilor, norme care să includă dispoziții referitoare la declarațiile de interese și, dacă este cazul, la activitățile ocupaționale asumate după încetarea raporturilor de muncă.

(4) Directorul executiv are totodată răspunderea de a decide dacă, pentru realizarea sarcinilor agenției într-un mod eficient și eficace, este necesar să se înființeze unul sau mai multe birouri locale în unul sau în mai multe state membre sau țări terțe sau să plaseze personal în sedii ale delegațiilor Uniunii din țări terțe, în condițiile acordurilor corespunzătoare cu Serviciul European de Acțiune Externă. Decizia respectivă necesită acordul prealabil al Comisiei, al consiliului de administrație și, dacă este cazul, al statului membru în care urmează să fie înființat biroul local. Decizia respectivă precizează sfera activităților care urmează a fi desfășurate de respectivul birou local sau de personalul plasat în cauză într-un mod prin care să se evite costurile inutile și dublarea funcțiilor administrative ale agenției.

Art. 105: Competențele comisiei pentru soluționarea contestațiilor

(1) În cadrul structurii administrative a agenției, se constituie o comisie pentru soluționarea contestațiilor. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128, prin care stabilește componența și modul de organizare al comisiei pentru soluționarea contestațiilor.

(2) Comisia pentru soluționarea contestațiilor se pronunță cu privire la contestațiile deciziilor menționate la articolul 108. Comisia pentru soluționarea contestațiilor se reunește ori de câte ori este necesar.

Art. 106: Membrii comisiei pentru soluționarea contestațiilor

(1) Membrii și supleanții acestora sunt numiți de consiliul de administrație de pe o listă de candidați calificați întocmită de Comisie.

(2) Durata mandatului membrilor comisiei pentru soluționarea contestațiilor, inclusiv al președinților și al membrilor supleanți, este de cinci ani și poate fi prelungită cu încă cinci ani.

(3) Membrii comisiei pentru soluționarea contestațiilor sunt independenți. În procesul de luare a deciziilor, aceștia nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la niciun guvern și de la niciun alt organism.

(4) Membrii comisiei pentru soluționarea contestațiilor nu îndeplinesc nicio altă sarcină în cadrul agenției. Membrii comisiei pentru soluționarea contestațiilor pot lucra cu fracțiune de normă.

(5) Membrii comisiei pentru soluționarea contestațiilor nu sunt demisi din funcție sau retrași de pe lista de candidați calificați pe durata mandatului lor, decât în cazul în care există motive temeinice care să justifice o astfel de măsură, iar Comisia, după ce a primit avizul consiliului de administrație, a luat o decizie în acest sens.

(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128, prin care stabilește calificările necesare pentru membrii comisiei pentru soluționarea contestațiilor, statutul lor și relația lor contractuală cu agenția, competențele care revin fiecărui membru în parte în etapa de pregătire a deciziilor și normele și procedurile de vot.

Art. 107: Excludere și recuzare

(1) Membrii comisiei pentru soluționarea contestațiilor nu iau parte la nicio procedură de soluționare a unei contestații în legătură cu care au un interes personal, dacă au fost anterior reprezentanții uneia dintre părțile la procedură sau dacă au participat la adoptarea deciziei contestate.

(2) Dacă, pentru unul dintre motivele menționate la alineatul (1) sau pentru orice alt motiv, un membru al comisiei pentru soluționarea contestațiilor consideră că nu trebuie să participe la o procedură de soluționare a unei contestații, respectivul membru informează în acest sens comisia pentru soluționarea contestațiilor.

(3) Orice parte la procedura de soluționare a unei contestații poate recuza orice membru al comisiei pentru soluționarea contestațiilor pe baza oricăruia dintre motivele menționate la alineatul (1) sau în cazul în care membrul respectiv este suspectat de părtinire. O recuzare nu se poate admite dacă, deși a luat cunoștință de un motiv de recuzare, partea implicată în procedura de soluționare a unei contestații a angajat o etapă procedurală. Recuzarea nu se poate fonda în niciun caz pe cetățenia membrilor.

(4) Comisia pentru soluționarea contestațiilor hotărăște măsurile care trebuie luate în cazurile specificate la alineatele (2) și (3), fără participarea membrului în cauză. În scopul luării acestei decizii, membrul în cauză este înlocuit în cadrul comisiei pentru soluționarea contestațiilor de către supleantul său.

Art. 108: Decizii care fac obiectul unei contestații

(1) Poate fi depusă o contestație împotriva oricărei decizii luate de agenție în temeiul articolelor 64, 65, al articolului 76 la alineatul (6), al articolelor 77-83, al articolului 85 sau 126.

(2) O contestație depusă în temeiul alineatului (1) nu are efect suspensiv. Atunci când consideră că împrejurările o permit, directorul executiv poate dispune suspendarea aplicării deciziei contestate.

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

Art. 109: Persoane care au dreptul de a depune o contestație

Orice persoană fizică sau juridică poate depune o contestație 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 contestare.

Art. 110: Termenul și forma

Contestația, precum și motivarea justificată a acesteia se depun în scris la secretariatul comisiei pentru soluționarea contestațiilor în termen de două luni de la data la care măsura este notificată persoanei în cauză sau, în absența acesteia, de la data la care persoana ia cunoștință de măsura respectivă, după caz.

Art. 111: Revizuire preliminară

(1) Înainte de examinarea contestației, comisia pentru soluționarea contestațiilor oferă agenției șansa de a-și revizui decizia. În cazul în care consideră contestația întemeiată, directorul executiv rectifică decizia în termen de două luni de la primirea notificării din partea comisiei pentru soluționarea contestațiilor. Această dispoziție nu se aplică în situația în care reclamantul este opus altei părți în procedura de contestare.

(2) Dacă decizia nu este rectificată, agenția decide imediat dacă suspendă sau nu aplicarea deciziei în temeiul articolului 108 la alineatul (2).

Art. 112: Examinarea contestațiilor

(1) Comisia pentru soluționarea contestațiilor evaluează dacă o contestație este admisibilă și întemeiată.

(2) Comisia pentru soluționarea contestațiilor acționează cu promptitudine atunci când examinează contestația în conformitate cu la alineatul (1). Aceasta invită părțile, ori de câte ori este necesar, să prezinte, în termenele stabilite, observații scrise cu privire la înștiințările făcute de ea însăși sau la comunicările altor părți din cadrul procedurii de contestare. Comisia pentru soluționarea contestațiilor poate decide să organizeze o audiere, fie din oficiu, fie la cererea motivată a uneia dintre părțile la procedura de contestare.

Art. 113: Deciziile cu privire la contestații

În cazul în care constată că respectiva contestație nu este admisibilă sau că motivele acesteia nu sunt întemeiate, comisia pentru soluționarea contestațiilor respinge contestația. În cazul în care constată că respectiva contestație este admisibilă și că motivele acesteia sunt întemeiate, comisia pentru soluționarea contestațiilor înaintează cazul agenției. Agenția adoptă o nouă decizie motivată ținând seama de decizia luată de comisia pentru soluționarea contestațiilor.

Art. 114: Acțiuni în fața Curții de Justiție

(1) Pot fi introduse acțiuni la Curtea de Justiție pentru anularea actelor agenției care sunt destinate să producă efecte juridice față de terți, în constatarea abținerii de a hotărî, pentru răspunderea extracontractuală, în conformitate cu articolul 97, și pentru răspunderea contractuală pentru prejudiciile cauzate de actele agenției, în temeiul unei clauze de arbitraj.

(2) Acțiunile în anulare îndreptate împotriva deciziilor luate de agenție în temeiul articolelor 64, 65, al articolului 76 la alineatul (6) ori al articolelor 77-83, 85 sau 126 pot fi introduse la Curtea de Justiție doar după epuizarea tuturor procedurilor de contestare interne ale agenției.

(3) Instituțiile Uniunii și statele membre pot introduce acțiuni împotriva deciziilor agenției direct în fața Curții de Justiție, fără a fi obligate să epuizeze procedurile de contestare interne ale agenției.

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

SECȚIUNEA III: Metode de lucru**Art. 115: Proceduri pentru elaborarea de avize, specificații de certificare și alte specificații detaliate, mijloace acceptabile de conformare și materiale de îndrumare**

(1) Consiliul de administrație elaborează proceduri transparente pentru emiterea avizelor, a specificațiilor de certificare și a altor specificații detaliate, a mijloacelor acceptabile de conformare și a materialelor de îndrumare prevăzute la articolul 76 alineatele (1) și (3). Aceste proceduri:

a) se bazează pe cunoștințele de specialitate din cadrul autorităților aeronautice civile și, după caz, militare, din statele membre;

b) ori de câte ori este necesar, fac apel la experți ai părților interesate relevante sau mobilizează cunoștințele de specialitate din cadrul organismelor europene de standardizare pertinente sau al altor organisme specializate;

c) asigură faptul că agenția publică documente și organizează ample consultări cu părțile interesate, conform unui calendar și unei proceduri care include obligația agenției de a da un răspuns în scris la procesul de consultare.

(2) În cazul în care agenția, în temeiul articolului 76 alineatele (1) și (3), elaborează avize, specificații de certificare și alte specificații detaliate, mijloace acceptabile de conformare și materiale de îndrumare, aceasta instituie o procedură pentru consultarea prealabilă a statelor membre. În acest scop, agenția poate crea un grup de lucru, iar fiecare stat membru are dreptul de a desemna un expert în acest grup. Atunci când sunt necesare consultări cu privire la aspectele militare, agenția consultă, pe lângă statele membre, și Agenția Europeană de Apărare și alți experți militari competenți desemnați de statele membre. Atunci când sunt necesare consultări cu privire la posibilul impact social al măsurilor agenției, agenția implică partenerii sociali din Uniune și alte părți interesate relevante.

(3) Agenția publică avizele, specificațiile de certificare și alte specificații detaliate, mijloacele acceptabile de conformare și materialele de îndrumare elaborate în temeiul articolului 76 alineatele (1) și (3) și procedurile instituite în temeiul alineatului (1) din prezentul articol în publicația oficială a agenției.

Art. 116: Proceduri pentru luarea deciziilor

(1) Consiliul de administrație instituie proceduri transparente pentru luarea deciziilor individuale prevăzute la articolul 76 la alineatul (4).

În special, respectivele 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 notificarea deciziei persoanelor fizice sau juridice vizate și publicarea respectivei decizii, sub rezerva respectării cerințelor de la articolul 123 și articolul 132 la alineatul (2);

c) prevăd informarea persoanei fizice sau juridice căreia i se adresează decizia, 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 precizează condițiile în care sunt notificate deciziile persoanelor în cauză, inclusiv informațiile cu privire la procedurile de contestare disponibile prevăzute în prezentul regulament.

Art. 117: Programarea anuală și multianuală

(1) Până la data de 31 decembrie a fiecărui an, în conformitate cu articolul 98 la alineatul (2) litera (c), consiliul de administrație adoptă un document de programare care conține programarea multianuală și anuală, pe baza unui proiect înaintat de directorul executiv cu șase săptămâni înainte de adoptarea acestuia, ținând seama de avizul Comisiei și, în legătură cu programarea multianuală, după consultarea Parlamentului European. Consiliul de administrație transmite acest document Parlamentului European, Consiliului și Comisiei. Documentul de programare devine definitiv după adoptarea finală a bugetului general și, dacă este necesar, se ajustează în consecință.

(2) Programul anual de lucru cuprinde obiective detaliate și rezultatele preconizate, inclusiv indicatorii de performanță, și ține seama de obiectivele Planului european pentru siguranța aviației. Acesta cuprinde, de asemenea, o descriere a acțiunilor care urmează să fie finanțate și informații care indică resursele financiare și umane alocate fiecărei acțiuni, în conformitate cu principiile întocmirii și gestionării bugetului pe activități, indicând activitățile care urmează să fie finanțate din bugetul generat de contribuții și activitățile care urmează să fie finanțate din taxele și tarifele încasate de agenție. Programul anual de lucru este în concordanță cu programul multianual de lucru menționat la alineatul (4) din prezentul articol. Acesta indică în mod clar sarcinile care au fost adăugate, modificate sau eliminate în comparație cu exercițiul financiar precedent. Programarea anuală include strategia agenției privind activitățile sale legate de cooperarea internațională în conformitate cu articolul 90, precum și acțiunile agenției legate de strategia menționată.

(3) Atunci când agenției i se încredințează o nouă sarcină, consiliul de administrație modifică programul anual de lucru adoptat. Orice modificare substanțială a programului anual de lucru se adoptă prin aceeași procedură ca cea utilizată în cazul programului anual de lucru inițial. Consiliul de administrație poate delega directorului executiv competența de a aduce modificări minore programului anual de lucru.

(4) Programul multianual de lucru stabilește programarea strategică globală, inclusiv obiectivele, rezultatele

preconizate și indicatorii de performanță. Acesta definește, de asemenea, programarea resurselor, incluzând bugetul multianual și personalul.

Programarea resurselor se actualizează anual. Programarea strategică se actualizează dacă este cazul, în special pentru a ține cont de rezultatele evaluării menționate la articolul 124.

Art. 118: Raportul anual de activitate consolidat

(1) Raportul anual de activitate consolidat descrie modul în care agenția și-a executat programul anual de lucru și bugetul și în care a utilizat resursele de personal. Acesta indică în mod clar mandatele și sarcinile agenției care au fost adăugate, modificate sau eliminate în comparație cu anul precedent.

(2) Raportul prezintă activitățile realizate de agenție și evaluează rezultatele acestora comparativ cu obiectivele, indicatorii de performanță și calendarul stabilite, riscurile asociate respectivelor activități, utilizarea resurselor și operațiunile generale ale agenției, precum și eficiența și eficacitatea sistemelor de control intern. Raportul indică, de asemenea, ce activități au fost finanțate din bugetul generat de contribuții și ce activități au fost finanțate din taxele și tarifele încasate de agenție.

Art. 119: Transparența și comunicarea

(1) Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 se aplică documentelor deținute de agenție. Această dispoziție nu aduce atingere normelor privind accesul la date și informații prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 376/2014 și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 72 la alineatul (5) și al articolului 74 la alineatul (8) din prezentul regulament.

(2) Agenția poate desfășura activități de comunicare din proprie inițiativă în limitele domeniului său de competență. Agenția asigură în special, pe lângă publicarea menționată la articolul 115 la alineatul (3), comunicarea rapidă către publicul larg și către toate părțile interesate a unor informații obiective, sigure și ușor de înțeles cu privire la activitatea sa. Agenția se asigură că alocarea resurselor sale activităților de comunicare nu se face în detrimentul îndeplinirii cu eficiență a sarcinilor menționate la articolul 75.

(3) Agenția asigură traducerea materialelor de promovare a siguranței în limbile oficiale ale Uniunii, dacă este cazul.

(4) Autoritățile naționale competente sprijină agenția prin comunicarea eficace în jurisdicțiile lor a informațiilor relevante în materie de siguranță.

(5) Orice persoană fizică sau juridică are dreptul de a se adresa în scris agenției în oricare dintre limbile oficiale ale Uniunii și are dreptul de a primi un răspuns în aceeași limbă.

(6) Serviciile de traducere necesare pentru funcționarea agenției sunt asigurate de Centrul de Traduceri pentru Organismele Uniunii Europene.

SECȚIUNEA IV: Cerințe financiare

Art. 120: Bugetul

(1) Fără a aduce atingere altor venituri, veniturile agenției cuprind:

- a) o contribuție din partea Uniunii;
- b) o contribuție din partea oricărei țări terțe europene cu care Uniunea a încheiat un acord internațional, astfel cum se menționează la articolul 129;
- c) taxele achitate de solicitanții și de titularii certificatelor eliberate de către agenție, precum și de persoanele care au înregistrat declarații la agenție;
- d) tarifele pentru publicații, cursuri de pregătire și orice alte servicii furnizate, precum și pentru derularea procedurilor de contestare de către agenție;
- 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;
- f) granturi.

(2) Cheltuielile agenției includ cheltuielile cu personalul, cheltuielile administrative și de infrastructură, precum și cheltuielile de funcționare. În ceea ce privește cheltuielile de funcționare, angajamentele bugetare pentru acțiunile a căror durată depășește un exercițiu financiar pot fi fracționate pe mai multe exerciții financiare în tranșe anuale, dacă este necesar.

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

(4) Bugetele generate din contribuții, taxele stabilite și încasate pentru activitățile de certificare și tarifele percepute de agenție se tratează separat în conturile agenției.

(5) În cursul exercițiului financiar, agenția își adaptează planificarea în materie de personal și gestionarea activităților finanțate din resursele legate de taxe și tarife într-un mod care să îi permită să reacționeze rapid la volumul de lucru și la fluctuațiile respectivelor venituri.

(6) În fiecare an, directorul executiv elaborează un proiect de situație a estimărilor de venituri și cheltuieli ale agenției pentru exercițiul financiar următor, care conține un proiect de schemă de personal, și îl transmite consiliului de administrație împreună cu materiale explicative privind situația bugetară. Respectivul proiect de schemă de personal se bazează, în ceea ce privește posturile finanțate din taxe și tarife, pe un set limitat de indicatori aprobați de Comisia pentru a măsura volumul de lucru și eficiența agenției și stabilește resursele necesare pentru a răspunde solicitărilor de certificare și de alte activități ale agenției în timp util și în mod eficient, inclusiv acelor solicitări care rezultă în urma realocărilor de responsabilitate în conformitate cu articolele 64 și 65.

Pe baza proiectului respectiv, consiliul de administrație adoptă un proiect provizoriu de situație a estimărilor de venituri și cheltuieli ale agenției pentru următorul exercițiu financiar. Proiectul provizoriu de situație a estimărilor de venituri și cheltuieli ale agenției se transmite Comisiei până la data de 31 ianuarie a fiecărui an.

(7) Până cel târziu la 31 martie, consiliul de administrație transmite proiectul final de situație a estimărilor de venituri și cheltuieli ale agenției, care cuprinde proiectul de schemă de personal, însoțit de programul de lucru provizoriu al Comisiei și țărilor terțe europene cu care Uniunea a încheiat acordurile internaționale menționate la articolul 129.

(8) Comisia transmite situația estimărilor de venituri și cheltuieli Parlamentului European și Consiliului, împreună cu proiectul de buget general al Uniunii Europene.

(9) Pe baza situației estimărilor de venituri și cheltuieli, Comisia înscrie în proiectul de buget general al Uniunii Europene estimările pe care le consideră necesare pentru schema de personal și cuantumul contribuției care urmează să fie suportată de la bugetul general, pe care le prezintă Parlamentului European și Consiliului în conformitate cu articolele 313 și 314 din TFUE.

(10) Parlamentul European și Consiliul autorizează creditele pentru contribuția alocată agenției și adoptă schema de

personal a agenției, ținând seama de indicatorii referitori la volumul de lucru și la eficiența agenției menționați la alineatul (6).

(11) Bugetul este adoptat de consiliul de administrație. Bugetul agenției devine definitiv după adoptarea finală a bugetului general al Uniunii. Dacă este cazul, acesta se modifică în consecință.

(12) Consiliul de administrație notifică, în cel mai scurt timp, Parlamentului European și Consiliului intenția sa de a realiza orice proiect care poate avea efecte financiare semnificative asupra finanțării bugetului, în special orice proiecte de natură imobiliară, precum închirierea sau achiziționarea de imobile, și informează Comisia în acest sens. Pentru orice proiect imobiliar care poate avea un impact semnificativ asupra bugetului agenției, se aplică Regulamentul delegat (UE) nr. 1271/2013 al Comisiei ⁽¹⁾.

⁽¹⁾Regulamentul delegat (UE) nr. 1271/2013 al Comisiei din 30 septembrie 2013 privind regulamentul financiar cadru pentru organismele menționate la articolul 208 din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 328, 7.12.2013, p. 42).

În cazul în care Parlamentul European sau Consiliul și-a notificat intenția de a emite un aviz, acesta înaintează respectivul aviz consiliului de administrație în termen de șase săptămâni de la data notificării proiectului.

Art. 121: Execuția și controlul bugetului

(1) Directorul executiv execută bugetul agenției.

(2) Până la data de 1 martie următoare încheierii fiecărui exercițiu financiar, contabilul agenției comunică conturile provizorii contabilului Comisiei și Curții de Conturi. Contabilul agenției trimite contabilului Comisiei și un raport privind gestiunea bugetară și financiară pentru exercițiul financiar respectiv, până la data de 1 martie următoare încheierii fiecărui exercițiu financiar. Contabilul Comisiei consolidează situația conturilor provizorii ale instituțiilor și ale organismelor descentralizate în conformitate cu articolul 147 din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾.

⁽²⁾Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind normele financiare aplicabile bugetului general al Uniunii și de abrogare a Regulamentului (CE, Euratom) nr. 1605/2002 al Consiliului (JO L 298, 26.10.2012, p. 1).

(3) Până la data de 31 martie următoare încheierii fiecărui exercițiu financiar, directorul executiv înaintează raportul privind gestiunea bugetară și financiară pentru exercițiul financiar respectiv Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și Curții de Conturi.

(4) La primirea observațiilor formulate de Curtea de Conturi cu privire la conturile provizorii ale agenției, în temeiul articolului 148 din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012, contabilul întocmește conturile finale ale agenției pe răspundere proprie, iar directorul executiv le prezintă consiliului de administrație în vederea obținerii unui aviz.

(5) Consiliul de administrație emite un aviz cu privire la conturile finale ale agenției.

(6) Până la data de 1 iulie următoare încheierii fiecărui exercițiu financiar, contabilul agenției transmite Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și Curții de Conturi conturile finale, însoțite de avizul consiliului de administrație.

(7) Conturile finale se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene până la data de 15 noiembrie următoare încheierii fiecărui exercițiu financiar.

(8) Directorul executiv trimite Curții de Conturi un răspuns la observațiile acesteia până la data de 30 septembrie următoare încheierii fiecărui exercițiu financiar. Acesta trimite, de asemenea, răspunsul respectiv consiliului de administrație și Comisiei.

(9) Directorul executiv prezintă Parlamentului European, la cererea acestuia din urmă, orice informație necesară pentru o aplicare mai ușoară a procedurii de descărcare de gestiune pentru exercițiul financiar în cauză, astfel cum se prevede la articolul 165 la alineatul (3) din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

(10) La recomandarea Consiliului, care hotărăște cu majoritate calificată, Parlamentul European decide, înainte de data de 15 mai a anului $n + 2$, cu privire la descărcarea de gestiune a directorului executiv în ceea ce privește execuția bugetului pentru anul n .

Art. 122: Combaterea fraudei

(1) Pentru a combate fraudă, corupția și alte activități ilicite, se aplică fără restricție Regulamentul (UE, Euratom) nr. 883/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.

⁽¹⁾Regulamentul (UE, Euratom) nr. 883/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 septembrie 2013 privind investigațiile efectuate de Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1073/1999 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (Euratom) nr. 1074/1999 al Consiliului (JO L 248, 18.9.2013, p. 1)

(2) Agenția aderă la Acordul interinstituțional din 25 mai 1999 dintre Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene și Comisia Comunităților Europene privind investigațiile interne desfășurate de Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) ⁽²⁾ în termen de șase luni de la 11 septembrie 2018 și adoptă dispozițiile corespunzătoare aplicabile personalului său, folosind modelul prevăzut în anexa la acordul respectiv.

⁽²⁾JO L 136, 31.5.1999, p. 15.

(3) Curtea de Conturi are competența de a efectua audituri, pe bază de documente și inspecții la fața locului, în ceea ce-i privește pe toți beneficiarii de granturi, contractanții și subcontractanții care au primit fonduri ale Uniunii din partea agenției.

(4) OLAF poate efectua investigații, inclusiv controale și inspecții la fața locului, în conformitate cu dispozițiile și procedurile prevăzute de Regulamentul (UE, Euratom) nr. 883/2013 și de Regulamentul (Euratom, CE) nr. 2185/96 al Consiliului ⁽³⁾, pentru a stabili dacă s-a comis o fraudă, un act de corupție sau orice altă activitate ilegală care afectează interesele financiare ale Uniunii în legătură cu un grant sau cu un contract finanțat de agenție.

⁽³⁾Regulamentul (Euratom, CE) nr. 2185/96 al Consiliului din 11 noiembrie 1996 privind controalele și inspecțiile la fața locului efectuate de Comisie în scopul protejării intereselor financiare ale Comunităților Europene împotriva fraudei și a altor abateri (JO L 292, 15.11.1996, p. 2).

(5) Fără a aduce atingere alineatelor (1)-(4), acordurile de cooperare cu țările terțe și cu organizațiile internaționale, contractele, acordurile de grant și deciziile privind granturile luate de agenție conțin prevederi care împuternicesc în mod expres Curtea de Conturi și OLAF să desfășoare astfel de audituri și investigații, conform competențelor care le revin.

Art. 123: Norme de securitate privind protecția informațiilor clasificate și a informațiilor sensibile neclasificate

Agenția își adoptă propriile norme de securitate echivalente cu normele de securitate ale Comisiei pentru protecția informațiilor clasificate ale Uniunii Europene (IUEC) și a informațiilor sensibile neclasificate prevăzute în Deciziile (UE, Euratom) 2015/443 ⁽⁴⁾ și (UE, Euratom) 2015/444 ⁽⁵⁾ ale Comisiei. Normele de securitate ale agenției acoperă, printre altele, dispozițiile privind schimbul, prelucrarea și stocarea informațiilor respective.

⁽⁴⁾Decizia (UE, Euratom) 2015/443 a Comisiei din 13 martie 2015 privind securitatea în cadrul Comisiei (JO L 72, 17.3.2015, p. 41).

⁽⁵⁾Decizia (UE, Euratom) 2015/444 a Comisiei din 13 martie 2015 privind normele de securitate pentru protecția informațiilor UE clasificate (JO L 72, 17.3.2015, p. 53).

Art. 124: Evaluarea

(1) Până cel târziu la 12 septembrie 2023 și, ulterior, la fiecare cinci ani, Comisia realizează o evaluare în conformitate cu orientările Comisiei pentru a evalua performanțele agenției în raport cu obiectivele, mandatul și sarcinile acesteia. Evaluarea analizează 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 abordează totodată eventuala necesitate de a modifica mandatul agenției, precum și implicațiile financiare ale unei astfel de modificări. Evaluarea ține seama de punctele de vedere ale consiliului de administrație și ale părților interesate, atât la nivelul Uniunii, cât și la nivel național.

(2) Atunci când consideră că funcționarea în continuare a agenției nu se mai justifică în raport cu obiectivele, mandatul și sarcinile care îi sunt atribuite, Comisia poate propune modificarea în consecință sau abrogarea prezentului regulament.

(3) Comisia înaintează constatările evaluării și concluziile sale Parlamentului European, Consiliului și consiliului de administrație. După caz, se anexează și un plan de acțiune însoțit de un calendar. Constatările evaluării și recomandările sunt făcute publice.

Art. 125: Norme financiare

Consiliul de administrație adoptă normele financiare care se aplică agenției, după consultarea Comisiei. Acestea nu fac derogare de la Regulamentul delegat (UE) nr. 1271/2013, cu excepția cazului în care o astfel de derogare este în mod specific necesară pentru funcționarea agenției și cu acordul prealabil al Comisiei.

Art. 126: Taxe și tarife

(1) Se percep taxe și tarife pentru:

a) eliberarea și reînnoirea certificatelor și pentru înregistrarea declarațiilor de către agenție în temeiul prezentului regulament, precum și pentru activitățile sale de supraveghere legate de activitățile vizate de certificatele și declarațiile respective;

b) publicații, cursuri de pregătire și orice alte servicii furnizate de agenție, care reflectă costul real al fiecărui serviciu furnizat;

c) derularea procedurilor de contestare.

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

(2) Cuantumul taxelor și tarifulor se stabilește la un nivel care să garanteze un venit care acoperă costul integral al activităților conexe serviciilor furnizate și care să asigure evitarea unei acumulări semnificative de excedent. Toate cheltuielile agenției imputabile personalului implicat în activitățile menționate la alineatul (1), în special contribuția proporțională a angajatorului la fondul de pensii, se reflectă în acest cost. Taxele și tarifele reprezintă venituri atribuite agenției pentru activitățile conexe serviciilor pentru care se plătesc taxe și tarife.

(3) Excedentele bugetare generate prin taxe și tarife finanțează activitățile viitoare legate de taxe și tarife sau compensează pierderile. Nivelul taxelor și al tarifulor este revizuit în cazul în care bugetul prezintă, în mod recurent, un sold pozitiv sau negativ semnificativ.

(4) După consultarea agenției în conformitate cu articolul 98 la alineatul (2) litera (i), Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește norme detaliate referitoare la taxele și tarifele percepute de agenție, precizând în special prestațiile pentru care trebuie plătite taxe și tarife în temeiul articolului 120 la alineatul (1) literele (c) și (d), precum și cuantumul și modalitatea de achitare a acestora. Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 alineatul (3).

CAPITOLUL VI: DISPOZIȚII FINALE

Art. 127: Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(4) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011, coroborat cu articolul 4 din respectivul regulament.

Art. 128: Exercitarea delegării de competențe

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta actele delegate menționată la articolele 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, la articolul 62 la alineatul (13), la articolul 68 la alineatul (3), la articolul 84 alineatul (4), și la articolele 105 și 106 este conferită Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 11 septembrie 2018. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolele 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, la articolul 62 la alineatul (13), la articolul 68 la alineatul (3), la articolul 84 la alineatul (4) și la articolele 105 și 106 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, al articolului 62 la alineatul (13), al

articolului 68 la alineatul (3), al articolului 84 alineatul (4) și al articolelor 105 și 106 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliul sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Art. 129: Participarea țărilor terțe europene

Agenția este deschisă participării țărilor terțe europene care sunt părți contractante la Convenția de la Chicago și care au încheiat acorduri internaționale cu Uniunea, în temeiul cărora au adoptat și aplică dreptul Uniunii în domeniile reglementate de prezentul regulament.

Acordurile internaționale menționate pot include prevederi care precizează, în special, natura și anvergura participării țării terțe europene în cauză la activitatea agenției, inclusiv prevederi privind contribuțiile financiare și personalul. În conformitate cu articolul 90 la alineatul (2), agenția poate stabili acorduri de lucru cu autoritatea competentă a țării terțe europene în cauză, pentru ca respectivele prevederi să producă efecte.

Art. 130: Acordul privind sediul și condițiile de funcționare

(1) Dispozițiile necesare referitoare la găzduirea care urmează să fie oferită agenției în statul membru gazdă și la facilitățile care trebuie puse la dispoziție de statul membru respectiv, împreună cu normele specifice aplicabile în statul membru gazdă privind directorul executiv, membrii consiliului de administrație, personalul agenției și membrii de familie ai acestora, sunt prevăzute într-un acord referitor la sediu, încheiat între agenție și statul membru în care se află sediul.

(2) Statul membru gazdă al agenției asigură condițiile necesare pentru a garanta buna funcționare a agenției, inclusiv școlarizare multilingvă adecvată și legături de transport corespunzătoare.

Art. 131: Sancțiuni

Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării prezentului regulament și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.

Art. 132: Prelucrarea datelor cu caracter personal

(1) În ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal în cadrul prezentului regulament, statele membre își îndeplinesc sarcinile în temeiul prezentului regulament în conformitate cu actele cu putere de lege și actele administrative naționale în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679.

(2) În ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal în cadrul prezentului regulament, Comisia și agenția își îndeplinesc sarcinile în temeiul prezentului regulament în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 45/2001.

Art. 133: Modificarea Regulamentului (CE) nr. 2111/2005

La articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, alineatele (1)-(3) se înlocuiesc cu următorul text:

"(1) Comisia este asistată de un comitet (denumit în continuare «Comitetul de Siguranță Aeriană al UE»). Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011."

Art. 134: Modificarea Regulamentului (CE) nr. 1008/2008

Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 4, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

"(b) deține un COA valabil eliberat în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului (*) fie de o autoritate națională a unui stat membru, fie de mai multe autorități naționale ale statelor membre acționând în comun în conformitate cu articolul 62 la alineatul (5) din respectivul regulament, fie de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației.

(*) Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1)."

2. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

"- Articolul 6: Certificatul de operator aerian

(1) Acordarea și valabilitatea unei licențe de operare este condiționată de deținerea unui COA valabil în care se menționează activitățile vizate de respectiva licență de operare.

(2) Orice modificare a COA al unui transportator aerian comunitar se reflectă, după caz, în licența de operare a acestuia.

Autoritatea competentă pentru COA informează autoritatea competentă pentru acordarea licențelor cât mai curând posibil cu privire la orice propunere privind modificări relevante ale COA.

(3) Autoritatea competentă pentru COA și autoritatea competentă pentru acordarea licențelor convin asupra unor măsuri pentru a face schimb în mod proactiv de informații relevante în vederea evaluării și menținerii COA și a licenței de operare.

Schimbul respectiv poate include, dar fără a se limita la, informații cu privire la acordurile financiare, regimul de proprietate sau măsurile organizatorice ale transportatorului aerian comunitar care pot afecta siguranța sau solvabilitatea operațiunilor sale sau care pot ajuta autoritatea competentă pentru COA în îndeplinirea activităților sale de supraveghere în materie de siguranță. În cazul în care informațiile sunt furnizate cu titlu confidențial, se iau măsuri pentru a se asigura că informațiile sunt protejate corespunzător.

(3^a) În cazul în care este posibil să fie necesare măsuri de asigurare a respectării legii, autoritatea competentă pentru COA și autoritatea competentă pentru acordarea licențelor se consultă reciproc cât mai curând posibil înainte de a lua astfel de măsuri și colaborează în încercarea de a rezolva problemele înainte de a se lua măsuri. În cazul în care se iau măsuri, autoritatea competentă pentru COA și autoritatea competentă pentru acordarea licențelor se informează reciproc cât mai curând posibil că au fost luate măsuri."

3. La articolul 12, la alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

"(1) Aeronavele utilizate de un transportator aerian comunitar sunt înmatriculate, la alegerea statului membru a cărui autoritate competentă acordă licența de operare, fie în registrul său național, fie în registrul național al altui stat

membru. Cu toate acestea, atunci când sunt utilizate în cadrul unui acord de închiriere în sistem dry lease sau al unui acord de închiriere în sistem wet lease în conformitate cu articolul 13, aceste aeronave pot fi înmatriculate fie în registrul național al oricărui stat membru, fie în cel al unei țări terțe."

Art. 135: Modificarea Regulamentului (UE) nr. 996/2010

- Articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 se înlocuiește cu următorul text:

"- Articolul 5: Obligația de a efectua o investigație

(1) Orice accident sau orice incident grav care implică aeronave cărora li se aplică Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului (*) face obiectul unei investigații privind siguranța în statul membru pe teritoriul căruia s-a produs accidentul sau incidentul grav.

(*)Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

(2) În cazul în care o aeronavă careia i se aplică Regulamentul (UE) 2018/1139 și care este înmatriculată într-un stat membru este implicată într-un accident sau într-un incident grav, iar locul în care s-a produs accidentul sau incidentul nu poate fi stabilit cu precizie ca fiind teritoriul unui stat, investigația privind siguranța este efectuată de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța din statul membru de înmatriculare.

(3) Amplaarea investigațiilor privind siguranța menționate la alineatele (1), (2) și (4) și procedura care trebuie urmată pentru efectuarea acestora sunt determinate de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța, luând în considerare consecințele accidentului sau ale incidentului grav, precum și învățămintele pe care se așteaptă să le tragă din respectivele investigații în scopul îmbunătățirii siguranței aviației.

(4) Autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța pot decide să investigheze și alte incidente decât cele menționate la alineatele (1) și (2), precum și incidente grave sau accidente care implică alte tipuri de aeronave, în conformitate cu legislația națională a statelor membre, atunci când se așteaptă ca, în urma acestor investigații, să se tragă învățăminte în materie de siguranță.

(5) Prin derogare de la alineatele (1) și (2) din prezentul articol, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța poate decide, luând în considerare învățămintele de tras în scopul îmbunătățirii siguranței aviației, să nu demareze o investigație privind siguranța atunci când un accident sau un incident grav privește o aeronavă fără pilot la bord pentru care nu este obligatoriu un certificat sau o declarație în temeiul articolului 56 alineatele (1) și (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau privește o aeronavă cu pilot la bord cu o masă maximă la decolare mai mică de sau egală cu 2 250 kg și în cazul în care nicio persoană nu a fost rănită mortal sau grav.

(6) Investigațiile privind siguranța menționate la alineatele (1), (2) și (4) nu urmăresc în niciun caz să stabilească a cui este culpa sau răspunderea. Acestea sunt independente, distincte de orice procedură judiciară sau administrativă destinată stabilirii culpei sau răspunderii și nu aduc atingere acestor proceduri."

Art. 136: Modificarea Regulamentului (UE) nr. 376/2014

La articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 376/2014, la alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

"(2) Prezentul regulament se aplică evenimentelor și altor informații legate de siguranță care implică aeronavele civile cărora li se aplică Regulamentul 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului (*).

(*)Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

Cu toate acestea, prezentul regulament nu se aplică evenimentelor și altor informații legate de siguranță care implică aeronave fără pilot la bord pentru care nu este obligatoriu un certificat sau o declarație în temeiul articolului 56 alineatele (1) și (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139, cu excepția cazului în care evenimentul sau respectivele alte informații legate de siguranță care au implicat astfel de aeronave fără pilot la bord au dus la rănirea mortală sau gravă a unei persoane sau au implicat alte aeronave decât aeronavele fără pilot la bord.

Statele membre pot decide să aplice prezentul regulament și evenimentelor și altor informații legate de siguranță care implică aeronave care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) 2018/1139."

Art. 137: Modificarea Directivei 2014/30/UE

La articolul 2 la alineatul (2) din Directiva 2014/30/UE, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

"(b) următoarelor echipamente aeronautice, în cazul în care aceste echipamente intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului (*) și sunt destinate exclusiv utilizării în zbor:

(*)Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

(i)aeronave, altele decât aeronavele fără pilot la bord, precum și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora;

(ii)aeronave fără pilot la bord, precum și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora a căror proiectare este certificată în conformitate cu articolul 56 la alineatul (1) din regulamentul respectiv și care sunt destinate operării exclusiv pe frecvențe alocate prin reglementările radio ale Uniunii Internaționale a Telecomunicațiilor pentru utilizarea aeronautică protejată."

Art. 138: Modificarea Directivei 2014/53/UE

În anexa I la Directiva 2014/53/UE, punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

"3.Următoarele echipamente aeronautice, în cazul în care aceste echipamente intră în domeniul de aplicare al

Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului (*) și sunt destinate exclusiv utilizării în zbor:

(*)Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

(a) aeronave, altele decât aeronavele fără pilot la bord, precum și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora;

(b) aeronave fără pilot la bord, precum și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora a căror proiectare este certificată în conformitate cu articolul 56 la alineatul (1) din regulamentul respectiv și care sunt destinate operării exclusiv pe frecvențe alocate prin reglementările radio ale Uniunii Internaționale a Telecomunicațiilor pentru utilizarea aeronautică protejată."

Art. 139: Abrogare

(1) Regulamentul (CE) nr. 216/2008 se abrogă de la 11 septembrie 2018.

(2) Regulamentul (CE) nr. 552/2004 se abrogă de la 11 septembrie 2018. Cu toate acestea, articolele 4, 5, 6, 6a și 7 din regulamentul respectiv și anexele III și IV la acesta continuă să se aplice până la data aplicării actelor delegate menționate la articolul 67 din prezentul regulament și în măsura în care aceste acte vizează obiectul dispozițiilor relevante din Regulamentul (CE) nr. 552/2004, și în orice caz până cel târziu la 12 septembrie 2023.

(3) Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 se abrogă cu efect de la data aplicării normelor detaliate adoptate în temeiul articolului 32 la alineatul (1) litera (a) în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu, precum și cerințele privind odihna în ceea ce privește serviciile de taxi aerian, serviciile medicale de urgență și operațiunile de transport aerian în avioane cu un singur pilot.

(4) Trimiterile la regulamentele abrogate menționate la alineatele (1), (2) și (3) se înțeleg ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc, după caz, în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa X.

Art. 140: Dispoziții tranzitorii

(1) Certificatele și specificațiile de navigabilitate specifice eliberate sau recunoscute și declarațiile întocmite sau recunoscute în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele de punere în aplicare ale acestuia rămân valabile și sunt considerate a fi fost eliberate, prezentate și recunoscute în conformitate cu dispozițiile corespunzătoare din prezentul regulament, inclusiv în sensul aplicării articolului 67.

(2) Până cel târziu la 12 septembrie 2023, normele de punere în aplicare adoptate în temeiul Regulamentelor (CE) nr. 216/2008 și (CE) nr. 552/2004 se adaptează la prezentul regulament. Până la adaptare, orice trimitere din respectivele norme de punere în aplicare în ceea ce privește:

a) "operarea comercială" se înțelege ca fiind o trimitere la articolul 3 litera (i) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

b) "aeronavele complexe motorizate" se înțelege ca fiind o trimitere la articolul 3 litera (j) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

c) "echipamentele/dispozitivele" se înțelege ca fiind o trimitere la articolul 3 punctul 29 din prezentul regulament;

d) "licența de pilot de agrement" se înțelege ca fiind o trimitere la licența menționată la articolul 7 la alineatul (7) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

(3) Cel târziu la doi ani de la 11 septembrie 2018, în conformitate cu articolul 76 alineatele (1) și (3) din prezentul regulament, agenția emite avize privind propuneri de modificări ale Regulamentelor (UE) nr. 748/2012 ⁽¹⁾, (UE) nr. 1321/2014 ⁽²⁾, (UE) nr. 1178/2011 ⁽³⁾ și (UE) nr. 965/2012 ⁽⁴⁾ ale Comisiei, precum și specificațiile de certificare aplicabile, în vederea adaptării lor la prezentul regulament, în ceea ce privește aeronavele destinate în principal activităților sportive și utilizării în scopuri recreative.

⁽¹⁾Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție (JO L 224, 21.8.2012, p. 1).

⁽²⁾Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 362, 17.12.2014, p. 1).

⁽³⁾Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 311, 25.11.2011, p. 1).

⁽⁴⁾Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

(4) Până la data de 12 septembrie 2021, agenția poate emite materiale de îndrumare pentru utilizarea voluntară de către statele membre, pentru a sprijini elaborarea de norme naționale proporționale privind proiectarea, producția, întreținerea și operarea aeronavelor enumerate în anexa I.

(5) Prin derogare de la articolele 55 și 56, dispozițiile relevante din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 se aplică în continuare până la intrarea în vigoare a actelor delegate menționate la articolul 58 și a actelor de punere în aplicare menționate la articolul 57 din prezentul regulament.

(6) În ceea ce privește domeniile reglementate de prezentul regulament, statele membre denunță sau adaptează acordurile bilaterale existente pe care le-au încheiat cu țări terțe cât mai curând posibil după intrarea în vigoare a prezentului regulament și, în orice caz, înainte de 12 septembrie 2021.

Art. 141: Intrarea în vigoare

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

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

Adoptat la Strasbourg, 4 iulie 2018.

ANEXA I: Aeronavele menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (d)

1. Categoriile de aeronave cu pilot la bord cărora nu li se aplică prezentul regulament:

(a) aeronavele istorice care îndeplinesc următoarele criterii:

(i) aeronave:

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

- au participat la un eveniment istoric marcant;
- au marcat o etapă importantă în dezvoltarea aviației sau
- au jucat un rol important în forțele armate ale unui stat membru;

sau

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

(c) aeronavele, inclusiv cele furnizate sub formă de set de asamblat, pentru care sarcinile de fabricare și asamblare sunt efectuate în proporție de cel puțin 51 % de un amator sau de o asociație de amatori fără scop lucrativ, pentru folosință proprie și fără scopuri comerciale;

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

(e) avioanele a căror viteză de sustentație măsurabilă sau viteză minimă în zbor stabilizat în configurație de aterizare nu depășește o viteză calibrată (CAS) de 35 de noduri, precum și elicopterele, motoparașutele, planoarele și planoarele motorizate care au cel mult două locuri și o masă maximă la decolare (MTOM), înregistrată de statele membre, de cel mult:

	Avioane/Elicoptere/Motoparașute/Planoare motorizate	Planoare	Avioane amfibie sau hidroavioane/elicoptere	Sisteme de recuperare totală cu parașută, montate în structură
Monoloc	300 kg MTOM	250 kg MTOM	30 kg suplimentare MTOM	15 kg suplimentare MTOM
Biloc	450 kg MTOM	400 kg MTOM	45 kg suplimentare MTOM	25 kg suplimentare MTOM

Atunci când un avion amfibie sau un hidroavion/elicopter operează atât ca hidroavion/elicopter, cât și ca avion terestru/elicopter, acesta trebuie să se încadreze în limita MTOM aplicabilă.

(f) autogirele monoloc și biloc cu o MTOM de maximum 600 kg;

(g) replicile de aeronave care îndeplinesc criteriile de la litera (a) sau (d), al căror proiect structural este similar cu cel al aeronavei originale;

(h) baloanele și dirijabilele care au o capacitate de una sau două persoane și un volum maxim proiectat de cel mult 1 200 m³ în cazul aerului cald și de cel mult 400 m³ în cazul altor tipuri de gaz portant;

(i) orice altă aeronavă cu pilot la bord a cărei masă maximă gol, inclusiv combustibilul, nu depășește 70 kg.

2. În plus, prezentul regulament nu se aplică:

(a) aeronavelor captive care nu au sistem de propulsie, în cazul în care lungimea maximă a sistemului de ancorare este de 50 m și:

(i) MTOM a aeronavei, inclusiv sarcina utilă, este mai mică de 25 kg; sau

(ii) în cazul unei aeronave mai ușoare decât aerul, volumul maxim proiectat al acestuia este mai mic de 40 m³;

(b) aeronavelor captive cu MTOM de cel mult 1 kg.

ANEXA II: Cerințe esențiale privind navigabilitatea**1. INTEGRITATEA PRODUSULUI**

Integritatea produsului, inclusiv protecția împotriva amenințărilor la adresa securității informațiilor, trebuie asigurată pentru toate condițiile de zbor anticipate pe durata de viață operațională a aeronavei. Îndeplinirea tuturor cerințelor trebuie demonstrată prin evaluări sau analize, susținute, dacă este cazul, de teste.

1.1. Structuri și materiale

1.1.1. Integritatea structurii trebuie asigurată în cadrul întregii anvelope operaționale a aeronavei și suficient în afara acesteia, inclusiv în sistemul său de propulsie, și trebuie menținută pe întreaga durată de viață operațională a aeronavei.

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

(a) Trebuie avute în vedere toate combinațiile de sarcini care pot apărea în mod obișnuit în limitele greutateilor, ale centrului de greutate, ale anvelopei operaționale și ale duratei de viață operațională a aeronavei, precum și suficient în afara acestor limite. Aceasta include sarcinile datorate rafalelor, manevrelor, presurizării, suprafețelor mobile și sistemelor de comandă și de propulsie, atât în zbor, cât și la sol.

(b) Trebuie să se țină seama și de sarcinile și de cedările posibile provocate de aterizările sau amerizările de urgență.

(c) În concordanță cu tipul de operațiune, efectele dinamice trebuie să fie acoperite de răspunsul structural la respectivele sarcini, ținând seama de dimensiunea și de configurația aeronavei.

1.1.3. Aeronava trebuie să nu prezinte nicio instabilitate aeroelastică sau vibrație excesivă.

1.1.4. Procesele de producție și materialele utilizate la construirea aeronavei trebuie să aibă ca rezultat proprietăți structurale cunoscute și reproductibile. Orice modificări ale performanțelor materialelor legate de mediul operațional trebuie justificate.

1.1.5. Trebuie să se asigure, în măsura posibilului, că efectele încărcării ciclice, ale degradării sub influența mediului și ale

daunelor accidentale sau care au o sursă discretă nu reduc integritatea structurală sub un nivel acceptabil de rezistență reziduală. Trebuie emise toate instrucțiunile necesare pentru asigurarea continuității navigabilității în această privință.

1.2. Propulsia

1.2.1. Integritatea sistemului de propulsie (și anume motorul și, după caz, elicea) trebuie demonstrată în cadrul întregii anvelope operaționale a sistemului de propulsie și suficient în afara acesteia și trebuie menținută pe întreaga durată de viață operațională a sistemului de propulsie, ținând seama de rolul sistemului de propulsie în conceptul global de siguranță al aeronavei.

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

1.2.3. Procesul de producție și materialele utilizate la construirea sistemului de propulsie trebuie să aibă ca rezultat un comportament structural cunoscut și reproductibil. Orice modificări ale performanțelor materialelor legate de mediul operațional trebuie justificate.

1.2.4. Efectele încărcării ciclice, ale degradării sub influența mediului și ale degradării operaționale, precum și ale posibilelor cedări ulterioare ale unor piese nu trebuie să reducă integritatea sistemului de propulsie sub nivelurile admisibile. Trebuie emise toate instrucțiunile necesare pentru asigurarea continuității navigabilității în această privință.

1.2.5. Trebuie emise toate instrucțiunile, informațiile și cerințele necesare pentru ca interfața dintre sistemul de propulsie și aeronavă să fie sigură și corectă.

1.3. Sisteme și echipamente (altele decât echipamentele neinstalate)

1.3.1. Aeronava trebuie să nu prezinte caracteristici sau detalii de proiectare pe care experiența le-a demonstrat a fi periculoase.

1.3.2. Aeronava, inclusiv sistemele și echipamentele necesare pentru evaluarea proiectului de tip sau impuse de regulile de operare, trebuie să funcționeze conform specificațiilor în orice condiții de operare previzibile, în cadrul întregii anvelope operaționale a aeronavei și suficient în afara acesteia, ținându-se seama în mod corespunzător de mediul operațional al sistemului sau al echipamentelor. Alte sisteme sau echipamente care nu sunt necesare pentru certificarea de tip sau nu sunt impuse de regulile de operare, indiferent dacă funcționează în mod corespunzător sau necorespunzător, trebuie să nu diminueze siguranța și să nu compromită funcționarea corespunzătoare a oricărui alt sistem sau echipament. Sistemele și echipamentele trebuie să fie operabile fără ca acest lucru să necesite o îndemânare sau o forță excepțională.

1.3.3. Sistemele și echipamentele aeronavei, luate atât separat, cât și în relație unele cu altele, trebuie proiectate în așa fel încât să nu se ajungă la o situație dezastruoasă de defectare din cauza unei unice defecțiuni, nedemonstrată ca fiind extrem de improbabilă, și trebuie să existe o relație de inversă proporționalitate între probabilitatea unei situații de defectare și gravitatea efectului său asupra aeronavei și a ocupanților acesteia. Referitor la criteriul de unică defecțiune de mai sus, se admite că trebuie să se țină cont în mod corespunzător de dimensiunea și de configurația globală a aeronavei și că aceasta ar putea face ca criteriul de defecțiune unică să nu fie îndeplinit de anumite piese și sisteme ale elicopterelor și avioanelor mici.

1.3.4. Informațiile necesare pentru efectuarea în siguranță a zborului și informațiile referitoare la condițiile de nesiguranță trebuie puse la dispoziția echipajului sau, după caz, a personalului de întreținere, într-un mod clar, consecvent și lipsit de ambiguități. Sistemele, echipamentele și comenzile, inclusiv semnalizările și anunțurile, trebuie proiectate și amplasate în așa fel încât să reducă la minimum erorile care ar putea contribui la apariția unor pericole.

1.3.5. Trebuie luate măsuri de precauție în faza de proiectare pentru a reduce la minimum pericolele la adresa aeronavei și a ocupanților acesteia, prezentate de amenințări în mod obișnuit previzibile, inclusiv de amenințări la adresa securității informațiilor, atât în interiorul, cât și în exteriorul aeronavei, printre care protecția împotriva posibilității unei defecțiuni semnificative sau a unei întreruperi a funcționării oricărui echipament neinstalat.

1.4. Echipamente neinstalate

1.4.1. Echipamentele neinstalate trebuie să își îndeplinească funcția de siguranță sau funcția relevantă pentru siguranță conform specificațiilor în orice condiții de operare previzibile, cu excepția cazului în care respectiva funcție poate fi îndeplinită și prin alte mijloace.

1.4.2. Echipamentele neinstalate trebuie să fie operabile fără ca acest lucru să necesite o îndemânare sau o forță excepțională.

1.4.3. Echipamentele neinstalate, indiferent dacă funcționează în mod corespunzător sau necorespunzător, trebuie să nu diminueze siguranța și să nu compromită funcționarea corespunzătoare a niciunui alt echipament, sistem sau dispozitiv.

1.5. Continuitatea navigabilității

1.5.1. Trebuie întocmite și puse la dispoziție toate documentele necesare care să cuprindă instrucțiuni referitoare la continuitatea navigabilității, pentru a se asigura că standardul de navigabilitate legat de tipul de aeronavă și de orice piesă asociată este menținut pe întreaga durată de viață operațională a aeronavei.

1.5.2. Trebuie prevăzute mijloace care să permită inspecția, reglarea, lubrifierea, îndepărtarea sau înlocuirea de piese și de echipamente neinstalate, în măsura în care este necesar pentru continuitatea navigabilității.

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

1.5.4. Instrucțiunile referitoare la continuitatea navigabilității trebuie să conțină limitările de navigabilitate care precizează toate termenii de înlocuire obligatorii, intervalele de inspecție obligatorii și procedurile de inspecție obligatorii aferente.

2. ASPECTE DE NAVIGABILITATE LEGATE DE OPERAREA PRODUSULUI

2.1. Trebuie să se demonstreze că au fost abordate următoarele elemente pentru a se asigura siguranța persoanelor aflate la bordul aeronavei sau la sol în timpul operării produsului:

(a) Trebuie stabilite tipurile de operare pentru care este aprobată aeronava, precum și limitările și informațiile necesare pentru a se asigura operarea în siguranță, inclusiv limitările de mediu și performanța.

(b) Aeronava trebuie să fie controlabilă și manevrabilă în siguranță în toate condițiile de operare anticipate, inclusiv ca urmare a defectării unuia sau, dacă este cazul, a mai multor sisteme de propulsie, ținând seama de dimensiunea și de configurația aeronavei. Trebuie să se țină seama în mod corespunzător de forța pilotului, de mediul din carlingă, de

volumul de muncă al pilotului și de alte considerente legate de factorii umani, precum și de faza de zbor și de durata sa.

- (c) 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, vigoare, forță sau volum de muncă excepționale în orice condiție de operare probabilă.
- (d) Aeronava trebuie să prezinte gradul de stabilitate necesar pentru ca solicitările impuse pilotului să nu fie excesive, luând în considerare faza de zbor și durata sa.
- (e) Trebuie stabilite proceduri pentru condițiile de operare normală, de defecțiune și de urgență.
- (f) Trebuie asigurate elementele de avertizare sau alte elemente de prevenire care să împiedice depășirea anvelopei normale de zbor, în concordanță cu tipul de aeronavă.
- (g) Caracteristicile aeronavei și ale sistemelor sale trebuie să permită o revenire în siguranță de la extremele anvelopei de zbor atunci când această situație are loc.

2.2. Limitările de operare și alte informații necesare operării în condiții de siguranță trebuie puse la dispoziția membrilor echipajului.

2.3. Operarea produselor trebuie protejată de pericolele cauzate de condițiile externe și interne adverse, inclusiv de condițiile de mediu.

(a) În special, în concordanță cu tipul de operațiune, nu trebuie să apară nicio situație de nesiguranță ca urmare a expunerii la fenomene precum, printre altele, condițiile meteorologice nefavorabile, fulgerele, impactul cu păsări, câmpurile de radiații de înaltă frecvență, ozonul etc., a căror apariție este în mod obișnuit previzibilă în timpul operării produsului, ținând seama de dimensiunea și de configurația aeronavei.

(b) În concordanță cu tipul de operațiuni, compartimentele cabinei trebuie să asigure pasagerilor condiții de transport corespunzătoare și protecție adecvată împotriva tuturor pericolelor previzibile care ar putea apărea în timpul operațiunilor de zbor sau care duc la situații de urgență, printre care se numără incendiile, emanațiile de fum, gazele toxice sau pericolul de depresurizare rapidă, ținând seama de dimensiunea și de configurația aeronavei. Trebuie luate măsuri pentru a asigura ocupanților toate șansele rezonabile 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 sau 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.

(c) În concordanță cu tipul de operațiuni, compartimentele echipajului trebuie să fie amenajate astfel încât să faciliteze operațiunile de zbor, incluzând mijloace care permit conștientizarea diferitor situații, precum și gestionarea oricărei situații previzibile și a cazurilor de urgență. Mediul din compartimentele echipajului nu trebuie să pericliteze capacitatea acestuia de a-și îndeplini atribuțiile și trebuie conceput astfel încât să asigure evitarea interferențelor în timpul zborului, precum și evitarea manevrării incorecte a comenzilor.

3. ORGANIZAȚII (INCLUSIV PERSOANE FIZICE ANGAJATE ÎN ACTIVITĂȚI DE PROIECTARE, DE PRODUCȚIE SAU DE ÎNTREȚINERE ORI ÎN MANAGEMENTUL CONTINUITĂȚII NAVIGABILITĂȚII)

3.1. În concordanță cu tipul de activitate, aprobările pentru organizații se eliberează după ce sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) organizația trebuie să dispună de toate mijloacele necesare pentru realizarea activităților din domeniul său de activitate. Respectivul mijloace includ, dar nu se limitează la: facilități, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;

(b) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, organizația trebuie să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem;

(c) organizația încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, în scopul de a asigura respectarea neîntreruptă a respectivelor cerințe esențiale privind navigabilitatea prevăzute în prezenta anexă;

(d) organizația instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la litera (b) și în cadrul acordurilor menționate la litera (c), pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței. Sistemul de raportare a evenimentelor respectă dreptul aplicabil al Uniunii.

3.2. Condițiile menționate la punctul 3.1 literele (c) și (d) nu se aplică în cazul organizațiilor de pregătire în domeniul întreținerii.

3.3. Persoanele fizice angajate în activitatea de întreținere trebuie să dobândească și să mențină un nivel de cunoștințe teoretice, abilități practice și experiență corespunzător tipului de activitate.

ANEXA III: Cerințe esențiale privind compatibilitatea cu mediul referitoare la produse

1. Produsele trebuie să fie proiectate astfel încât zgomotul să fie cât mai redus posibil, ținându-se seama de punctul 4.

2. Produsele trebuie să fie proiectate astfel încât emisiile să se reducă cât de mult posibil, ținându-se seama de punctul 4.

3. Produsele trebuie să fie proiectate astfel încât să se reducă la minimum emisiile provenite din evaporarea sau evacuarea de fluide, ținându-se seama de punctul 4.

4. Trebuie să se țină seama de orice compromisuri între măsurile de proiectare destinate să reducă la minimum zgomotul, diferitele tipuri de emisii și evacuarea de fluide.

5. La reducerea la minimum a zgomotului și a emisiilor se ține seama de întreaga varietate a condițiilor normale de operare și de zonele geografice în care emisiile și zgomotul sunt problematice.

6. Sistemele și echipamentele aeronavei necesare din motive de protecție a mediului trebuie să fie proiectate, produse și întreținute astfel încât să funcționeze conform specificațiilor în toate condițiile de operare previzibile. Fiabilitatea lor trebuie să fie adecvată în raport cu efectul lor prevăzut asupra compatibilității cu mediul a produsului.

7. Toate instrucțiunile, procedurile, mijloacele, manualele, limitările și inspecțiile necesare pentru a asigura respectarea neîntreruptă a unui produs aeronautic a cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă trebuie în mod clar stabilite și puse la dispoziția utilizatorilor cărora le sunt destinate.

8. Organizațiile implicate în proiectarea, producția și întreținerea produselor aeronautice trebuie:

(a) să dispună de toate mijloacele necesare pentru a asigura respectarea de către produsul aeronautic a cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă; și

(b) să încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, pentru a asigura respectarea de către produsul aeronautic a cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă.

ANEXA IV: Cerințe esențiale aplicabile personalului aeronautic navigant**1. PREGĂTIREA PILOȚILOR****1.1. Dispoziții generale**

O persoană care participă la un curs de pregătire pentru piloți de aeronave trebuie să fie suficient de matură din punct de vedere educațional, fizic și mental pentru a dobândi, a reține și a demonstra cunoștințele teoretice și abilitățile practice necesare.

1.2. Cunoștințe teoretice

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 respective trebuie să includă cel puțin următoarele aspecte:

- (a) legislație aeronautică;
- (b) cunoașterea generală a aeronavei;
- (c) aspecte tehnice privind categoria a căreia îi aparține aeronava;
- (d) planificarea și executarea zborului;
- (e) performanțele și limitele umane;
- (f) meteorologie;
- (g) navigație;
- (h) proceduri operaționale, inclusiv gestionarea resurselor;
- (i) principii de zbor; (j) comunicații; și
- (k) abilități fără caracter tehnic, inclusiv recunoașterea și gestionarea amenințărilor și a erorilor.

1.3. Demonstrarea și menținerea cunoștințelor teoretice

1.3.1. Dobândirea și reținerea cunoștințelor teoretice trebuie demonstrată prin evaluarea continuă în cursul pregătirii și, după caz, prin examene.

1.3.2. Cunoștințele teoretice trebuie menținute la un nivel adecvat de competență. Conformitatea trebuie demonstrată prin evaluări, examene, teste sau verificări periodice. Frecvența unor astfel de examene, teste sau verificări trebuie să fie proporțională cu nivelul de risc asociat activității.

1.4. Abilități practice

Un pilot trebuie să dobândească și să mențină abilitățile practice adecvate pentru exercitarea funcțiilor sale la bordul aeronavei. Abilitățile respective trebuie să fie proporționale cu riscurile asociate tipului de activitate și să includă, dacă sunt adecvate pentru funcțiile exercitate la bordul aeronavei, următoarele aspecte:

- (a) activitățile de dinaintea și din timpul zborului, inclusiv performanțele aeronavei, determinarea masei și a centrului, meteorologia și asistența tehnică a aeronavei, planificarea combustibilului/energiei pentru zbor, evaluarea condițiilor meteorologice, planificarea rutei, restricțiile aplicabile spațiului aerian și disponibilitatea pistelor;
- (b) operațiuni de aerodrom și operațiuni de trafic prestabilite;
- (c) măsuri de precauție și proceduri de evitare a coliziunilor;
- (d) controlul aeronavei folosind repere vizuale externe;
- (e) manevre de zbor, inclusiv în situații critice, și manevre conexe "pierderii atitudinii normale de zbor", în funcție de fezabilitatea tehnică;
- (f) decolări și aterizări normale și cu vânt din lateral;
- (g) zbor numai cu ajutorul instrumentelor, în concordanță cu tipul de activitate;
- (h) proceduri operaționale, inclusiv tehnici de echipă și gestionarea resurselor, în concordanță cu tipul de operațiune, indiferent dacă echipajul este format dintr-una sau mai multe persoane;
- (i) navigația și punerea în aplicare a regulilor aerului și a procedurilor aferente folosind, după caz, repere vizuale sau mijloace de navigație;
- (j) operațiuni anormale și de urgență, inclusiv simularea unor defecțiuni ale echipamentelor aeronavei;
- (k) respectarea procedurilor serviciilor de trafic aerian și a procedurilor de comunicații;
- (l) aspecte specifice tipului sau clasei de aeronavă;
- (m) pregătire pentru dobândirea abilităților practice suplimentare care ar putea fi necesare pentru reducerea riscurilor asociate unor activități specifice; și
- (n) abilități fără caracter tehnic, inclusiv recunoașterea și gestionarea amenințărilor și a erorilor, cu ajutorul unei metodologii de evaluare adecvate combinate cu evaluarea abilităților tehnice.

1.5. Demonstrarea și menținerea abilităților practice

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

- (a) operarea aeronavei în limitele sale operaționale;
- (b) demonstrarea unei bune judecăți și a abilităților de zbor;
- (c) aplicarea cunoștințelor aeronautice;
- (d) menținerea controlului asupra aeronavei în orice moment, astfel încât să se asigure reușita procedurilor și a manevrelor; și
- (e) abilități fără caracter tehnic, inclusiv recunoașterea și gestionarea amenințărilor și a erorilor, cu ajutorul unei metodologii de evaluare adecvate combinate cu evaluarea abilităților tehnice.

1.5.2. Abilitățile practice trebuie menținute la un nivel adecvat de competență. Conformitatea trebuie demonstrată prin evaluări, examene, teste sau verificări periodice. Frecvența unor astfel de examene, teste sau verificări trebuie să fie proporțională cu nivelul de risc asociat activității.

1.6. Competența lingvistică

Un pilot trebuie să aibă un nivel de competență lingvistică adecvat funcțiilor exercitate la bordul aeronavei. Această competență include:

- (a) capacitatea de a înțelege documentele care cuprind informații meteorologice;
- (b) folosirea hărților aeronautice de zbor pe rută, de decolare și de apropiere și a documentelor cu informații aeronautice asociate; și
- (c) capacitatea de a comunica cu alte echipaje de zbor și cu serviciile de navigație aeriană în toate fazele de zbor, inclusiv în faza de pregătire a acestuia, în limba utilizată în radiocomunicațiile pe care le presupune zborul.

1.7. Echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor

Atunci când se folosește un echipament de pregătire sintetică pentru a demonstra dobândirea sau menținerea unor abilități practice, acesta trebuie să atingă un anumit nivel de performanță în domeniile care sunt relevante pentru îndeplinirea sarcinii aferente. În special configurația, manevrabilitatea, performanțele aeronavei și comportamentul sistemelor trebuie replicate astfel încât să reprezinte aeronava în mod adecvat.

1.8. Cursul de pregătire

1.8.1. Pregătirea trebuie să se realizeze printr-un curs de pregătire.

1.8.2. Cursul de pregătire trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

(a) trebuie să existe o programă analitică pentru fiecare tip de curs; și

(b) cursul de pregătire trebuie să includă atât cunoștințe teoretice, cât și instruire practică de zbor (inclusiv pregătire sintetică pentru zbor), dacă este cazul.

1.9. Instruitori

1.9.1. Instruirea teoretică

Instruirea teoretică trebuie oferită de instructori calificați în mod corespunzător. Aceștia trebuie:

(a) să aibă cunoștințe adecvate în domeniul în care urmează să se ofere instruirea; și

(b) să fie capabili să folosească tehnici de instruire adecvate.

1.9.2. Instruirea în zbor și pe simulatoare de zbor

Instruirea în zbor și pe simulatoare de zbor trebuie oferită de instructori calificați în mod corespunzător, care au următoarele calificări:

(a) îndeplinesc cerințele referitoare la cunoștințele teoretice și experiența necesare pentru tipul de instruire pe care o oferă;

(b) sunt capabili să folosească tehnici de instruire adecvate;

(c) au practicat tehnici de instruire în ceea ce privește manevrele și procedurile de zbor care fac obiectul instruirii în zbor ce urmează a fi oferite;

(d) și-au demonstrat capacitatea de a oferi instruire în domeniile care fac obiectul instruirii în zbor care urmează a fi oferite, inclusiv instruire înainte de zbor, după zbor și la sol; și

(e) participă periodic la cursuri de perfecționare, pentru a se asigura menținerea la zi a standardelor de instruire.

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

1.10. Examinatori

Persoanele responsabile cu evaluarea îndemânării piloților trebuie:

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

(b) să fie capabile să evalueze performanțele piloților și să facă verificări și teste de zbor.

2. CERINȚE REFERITOARE LA EXPERIENȚĂ - PILOȚI

Orice persoană care acționează în calitate de membru al echipajului de zbor, de instructor sau de examinator trebuie să dobândească și să mențină o experiență suficientă în vederea exercitării funcțiilor care îi revin, cu excepția cazului în care actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament prevăd necesitatea demonstrării competenței în conformitate cu punctul 1.5.

3. APTITUDINEA DIN PUNCT DE VEDERE MEDICAL - PILOȚI

3.1. Criterii medicale

3.1.1. Toți piloții trebuie să demonstreze periodic că sunt apti din punct de vedere medical să își exercite funcțiile în mod satisfăcător, ținându-se seama de tipul de activitate pe care o desfășoară. Conformitatea trebuie demonstrată printr-o evaluare adecvată, bazată pe cele mai bune practici de medicină aeronautică, ținându-se seama de tipul de activitate și de posibila degradare mentală și fizică datorată vârstei.

Aptitudinea din punct de vedere medical, care cuprinde aptitudinea fizică și aptitudinea mentală, înseamnă că pilotul nu suferă de nicio boală sau de niciun handicap care să îl facă incapabil:

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

(b) să îndeplinească în orice moment atribuțiile primite; sau

(c) să perceapă corect mediul în care se află.

3.1.2. În cazul în care aptitudinea din punct de vedere medical nu este complet demonstrată, se pot aplica măsuri de diminuare a riscurilor care să ofere o siguranță a zborului echivalentă.

3.2. Examinatori aeromedicali

Un examinator aeromedical trebuie:

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

(b) să fi beneficiat de pregătire în domeniul medicinei aeronautice și să fi participat în mod periodic la cursuri de perfecționare în acest domeniu pentru a se asigura menținerea la zi a standardelor de evaluare; și

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

3.3. Centrele de medicină aeronautică

Centrele de medicină aeronautică trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

(a) să dispună de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităților asociate privilegiilor pe care le dețin. Respectivetele mijloace includ, dar nu se limitează la: facilități, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;

(b) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem; și

(c) să încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a respectivelor cerințe.

4. MEMBRII ECHIPAJULUI DE CABINĂ

4.1. Dispoziții generale

Membrii echipajului de cabină trebuie:

(a) să fie pregătiți și verificați periodic pentru a atinge și pentru a menține un nivel adecvat de competență în vederea îndeplinirii atribuțiilor lor în materie de siguranță; și

(b) să fie supuși periodic unei evaluări a aptitudinii din punct de vedere medical de a-și îndeplini, în condiții de siguranță,

atribuțiile în materie de siguranță. Conformitatea trebuie demonstrată printr-o evaluare adecvată, bazată pe cele mai bune practici de medicină aeronautică.

4.2. Cursul de pregătire

4.2.1. Atunci când se pretează tipului de operațiune sau de privilegii, pregătirea trebuie realizată printr-un curs de pregătire.

4.2.2. Cursul de pregătire trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- (a) trebuie să existe o programă analitică pentru fiecare tip de curs; și
- (b) cursul de pregătire trebuie să includă atât cunoștințe teoretice, cât și instruire practică (inclusiv pregătire sintetică), dacă este cazul.

4.3. Instructorii echipajului de cabină

Instruirea trebuie oferită de instructori calificați în mod corespunzător. Respectivii instructori trebuie:

- (a) să aibă cunoștințe adecvate în domeniul în care urmează să se ofere instruirea;
- (b) să fie capabili să folosească tehnici de instruire adecvate; și
- (c) să participe periodic la cursuri de perfecționare, pentru a se asigura menținerea la zi a standardelor de instruire.

4.4. Examinatorii echipajului de cabină

Persoanele responsabile cu examinarea echipajului de cabină trebuie:

- (a) să îndeplinească cerințele aplicabile instructorilor echipajului de cabină; și
- (b) să fie capabile să evalueze performanțele echipajului de cabină și să efectueze examinări.

5. ORGANIZAȚIILE DE PREGĂTIRE

O organizație de pregătire care oferă pregătire pentru piloți sau pentru echipaje de cabină trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- (a) să dispună de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităților asociate activității sale. Respectivul mijloc include, dar nu se limitează la: facilități, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;
- (b) în concordanță cu pregătirea oferită și cu dimensiunea organizației, aceasta trebuie să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, să gestioneze riscurile în materie de siguranță, inclusiv riscurile legate de deteriorarea standardelor de pregătire, și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem; și
- (c) să încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a cerințelor respective.

ANEXA V: Cerințe esențiale aplicabile operațiunilor aeriene

1. DISPOZIȚII GENERALE

1.1. Nu se poate efectua un zbor dacă membrii echipajului și, după caz, toți ceilalți membri ai personalului operațional implicați în pregătirea și executarea zborului nu cunosc legile, reglementările și procedurile aplicabile, care sunt pertinente pentru îndeplinirea atribuțiilor lor și care au fost stabilite pentru zonele ce urmează să fie traversate, pentru aerodromurile a căror folosire este prevăzută și pentru mijloacele de navigație aeriană aferente.

1.2. Un zbor trebuie efectuat astfel încât să fie urmate procedurile operaționale indicate în manualul de zbor sau, după caz, în manualul de operațiuni, în vederea pregătirii și executării zborului.

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

1.4. Articolele sau substanțele care pot prezenta un risc semnificativ pentru sănătate, siguranță, bunuri sau mediu, cum ar fi bunurile periculoase, armele și munițiile, nu trebuie transportate de nicio aeronavă, cu excepția cazului în care se aplică proceduri și instrucțiuni de siguranță specifice în vederea diminuării riscurilor asociate.

1.5. Toate datele, documentele, înregistrările și informațiile necesare pentru a se ține evidența respectării condițiilor indicate la punctul 5.3 trebuie păstrate pentru fiecare zbor în parte și trebuie să rămână disponibile și protejate împotriva modificărilor neautorizate pentru o perioadă de timp minimă, compatibilă cu tipul de operațiune.

2. PREGĂTIREA ZBORULUI

Un zbor nu poate fi început înainte de a se fi demonstrat, prin mijloacele rezonabile disponibile, că se îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:

(a) Facilitățile adecvate necesare în mod direct pentru zbor și pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavei, inclusiv mijloacele de comunicare și de navigație, sunt disponibile pentru efectuarea zborului, ținând seama de documentația disponibilă a serviciilor de informare aeronautică;

(b) Echipajul trebuie să cunoască, iar pasagerii trebuie să fie informați cu privire la amplasarea și la folosirea echipamentelor de urgență relevante. Echipajului și pasagerilor trebuie să li se pună la dispoziție informații suficiente legate de operațiune și specifice echipamentelor instalate, privind procedurile de urgență și folosirea echipamentului de siguranță din cabină;

(c) Pilotul comandant trebuie să se asigure că:

- (i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate, în conformitate cu punctul 6;
- (ii) dacă este necesar, aeronava este înmatriculată corespunzător, iar certificatele doveditoare corespunzătoare 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 MEL sau într-un document echivalent se prevede o derogare de la această cerință;
- (iv) masa aeronavei și poziția 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 mărfurile au fost încărcate și fixate corespunzător; și
- (vi) limitările de operare ale aeronavei, prevăzute la punctul 4, nu vor fi depășite în niciun moment al zborului.

(d) Echipajul de zbor trebuie să dispună de informații privind condițiile meteorologice pentru aerodromurile de plecare, de destinație și, dacă este cazul, de rezervă, precum și privind condițiile de pe rută. Trebuie să se acorde o atenție deosebită condițiilor atmosferice potențial periculoase.

(e) Trebuie să fie instituite măsuri adecvate de diminuare a riscurilor sau planuri de urgență pentru a face față condițiilor atmosferice potențial periculoase preconizate a fi întâlnite în timpul zborului.

(f) În cazul unui zbor efectuat în conformitate cu regulile de zbor la vedere, condițiile meteorologice de-a lungul rutei de zbor prevăzute trebuie să permită respectarea respectivelor reguli de zbor. În cazul unui zbor efectuat în conformitate cu regulile de zbor instrumental, trebuie selectate un aerodrom de destinație și, dacă este cazul, un aerodrom (aerodromuri) de rezervă unde aeronava poate ateriza, ținând seama, în special, de prognozele meteorologice, de disponibilitatea serviciilor de navigație aeriană, de disponibilitatea facilităților de la sol și de procedurile de zbor instrumental aprobate de statul pe teritoriul căruia se află aerodromul de destinație și/sau de rezervă.

(g) Cantitatea de combustibil/energie pentru propulsie și de consumabile de la bord trebuie să fie suficientă pentru efectuarea în condiții de siguranță a zborului avut în vedere, ținând seama de condițiile meteorologice, de orice element care poate influența funcționarea aeronavei și de orice întârzieri preconizate în timpul zborului. În plus, trebuie transportată o rezervă de combustibil/energie pentru situații neprevăzute. Atunci când este cazul, trebuie stabilite proceduri pentru gestionarea combustibilului/energiei în timpul zborului.

3. OPERAȚIUNI DE ZBOR

În ceea ce privește operațiunile de zbor, trebuie îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

(a) dacă este relevant pentru tipul de aeronavă, în timpul decolării și al aterizării, precum și ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare membru al echipajului trebuie să fie așezat la postul său și să folosească sistemele de fixare prevăzute;

(b) dacă este relevant pentru tipul de aeronavă, toți membrii echipajului de zbor care trebuie să fie prezenți în cabina de pilotaj trebuie să se afle și să rămână la posturile lor, cu centurile fixate, cu excepția deplasărilor pentru satisfacerea necesităților fiziologice sau pentru soluționarea celor operaționale;

(c) dacă este relevant pentru tipul de aeronavă și pentru 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;

(d) un zbor trebuie efectuat astfel încât să se mențină separarea necesară față de alte aeronave și să se asigure o distanță corespunzătoare de trecere peste obstacole în toate fazele zborului. Distanța dintre aeronave trebuie să fie cel puțin egală cu cea impusă de regulile aerului aplicabile, în concordanță cu tipul de operațiune;

(e) 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 în conformitate cu regulile 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 îndeplinesc criteriile de vizibilitate prevăzute;

(f) într-o situație de urgență, pilotul comandant trebuie să se asigure că toți pasagerii sunt instruiți cu privire la acțiunile de urgență adecvate circumstanțelor;

(g) pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile necesare în vederea reducerii la minimum a consecințelor pe care un comportament perturbator al pasagerilor le poate avea asupra zborului;

(h) este interzisă rularea unei aeronave pe suprafața de mișcare a unui aerodrom sau punerea în funcțiune a rotorului acesteia dacă persoana aflată la comenzi nu deține calificările necesare;

(i) atunci când este cazul, trebuie folosite procedurile aplicabile de gestionare a combustibilului/energiei în timpul zborului.

4. PERFORMANȚELE AERONAVEI ȘI LIMITĂRILE SALE DE OPERARE

4.1. O aeronavă trebuie operată în conformitate cu documentația sa de navigabilitate și cu toate procedurile operaționale și limitările aferente, astfel cum sunt descrise în manualul de zbor aprobat sau în documentația echivalentă, după caz. Manualul de zbor sau documentația echivalentă trebuie să fie pusă la dispoziția echipajului și ținută la zi pentru fiecare aeronavă.

4.2. În pofida punctului 4.1, în cazul operațiunilor cu elicoptere se poate permite un zbor momentan prin anvelopa limită de înălțime și de viteză, cu condiția să se asigure siguranța.

4.3. Aeronava trebuie operată în conformitate cu documentația de mediu aplicabilă.

4.4. Este interzisă începerea sau continuarea unui zbor dacă performanțele programate ale aeronavei, ținând seama de toți factorii care influențează în mod semnificativ nivelul său de performanță, nu permit executarea tuturor fazelor de zbor în limitele distanțelor/zonelor de zbor și ale distanțelor de trecere peste obstacole aplicabile pentru masa operațională prevăzută. Factorii de performanță care influențează în mod semnificativ decolarea, zborul pe rută și apropierea/aterizarea sunt, în special:

(a) procedurile operaționale;

(b) altitudinea barometrică a aerodromului;

(c) condițiile meteorologice (temperatura, vântul, precipitațiile și raza vizuală);

(d) dimensiunea, panta și starea suprafeței de decolare/aterizare; și

(e) starea structurii aeronavei, a grupului motopropulsor sau a sistemelor, ținând seama de posibilele deteriorări.

4.5. Astfel de factori trebuie luați în considerare fie în mod direct, ca parametri operaționali, fie în mod indirect, ca toleranțe sau marje, care pot fi prevăzute la programarea datelor de performanță, în concordanță cu tipul de operațiune.

5. INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE

5.1. O aeronavă trebuie să fie echipată cu toate echipamentele de navigație, de comunicare și de altă natură necesare pentru zborul avut în vedere, ținând seama de reglementările de trafic aerian și de regulile aerului aplicabile în orice fază a zborului.

5.2. Dacă este cazul, o aeronavă 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 prevăzute, altitudinii de zbor și duratei zborului.

5.3. Toate datele necesare pentru efectuarea zborului de către echipaj trebuie să fie actualizate și să fie disponibile la bordul aeronavei, ținând seama de reglementările de trafic aerian aplicabile, de regulile aerului, de altitudinile de zbor și de zonele de operare.

6. CONTINUITATEA NAVIGABILITĂȚII ȘI COMPATIBILITATEA CU MEDIUL A PRODUSELOR

6.1. Aeronava poate fi operată doar dacă:

(a) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate și poate fi operată în condiții de siguranță și compatibilitate cu mediul;

(b) echipamentele operaționale și echipamentele de salvare necesare pentru zborul avut în vedere sunt în stare de

funcționare;

(c) documentul care atestă navigabilitatea și, dacă este cazul, certificatul de zgomot al aeronavei sunt valabile; și

(d) întreținerea aeronavei este efectuată în conformitate cu cerințele aplicabile.

6.2. Înaintea fiecărui zbor sau a unei serii de zboruri consecutive, aeronava trebuie inspectată, prin intermediul unei verificări premergătoare zborului, pentru a determina dacă este aptă pentru zborul avut în vedere.

6.3. Aeronava poate fi operată doar dacă, după întreținere, este pusă în serviciu de persoane sau de organizații calificate în acest sens. Documentul semnat de punere în serviciu trebuie să conțină, în special, detaliile principale ale lucrărilor de întreținere efectuate.

6.4. Înregistrările necesare pentru a demonstra starea de navigabilitate și de compatibilitate cu mediul a aeronavei trebuie păstrate, și protejate împotriva modificării neautorizate, o perioadă de timp corespunzătoare cerințelor aplicabile în materie de continuitate a navigabilității, până când informațiile pe care le cuprind sunt înlocuite de informații noi, echivalente ca arie de acoperire și nivel de detaliere, dar în orice caz nu mai puțin de 24 de luni.

6.5. Toate modificările și reparațiile trebuie să respecte cerințele esențiale privind navigabilitatea și, dacă este cazul, compatibilitatea cu mediul a produselor. Trebuie păstrate și protejate împotriva modificării neautorizate datele justificative care demonstrează respectarea cerințelor de navigabilitate și a cerințelor privind compatibilitatea cu mediul a produselor.

6.6. Operatorului de aeronave îi revine responsabilitatea de a se asigura că o parte terță care efectuează întreținerea respectă cerințele de siguranță și de securitate ale operatorului.

7. MEMBRII ECHIPAJULUI

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

(a) limitările de certificare ale aeronavei, inclusiv, dacă este cazul, de demonstrarea evacuării de urgență relevantă;

(b) configurația aeronavei; și

(c) tipul și durata operațiunilor.

7.2. 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.

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

7.4. Fără a aduce atingere punctului 8.12, atunci când alte persoane sunt transportate la bord, situațiile de urgență sau anormale pot fi simulate doar în cazul în care, înainte de imbarcarea pentru zbor, aceste persoane au fost informate în mod corespunzător și sunt conștiente de riscurile asociate.

7.5. Niciun membru al echipajului nu trebuie să permită deteriorarea capacității sale de a-și îndeplini atribuțiile sau de a lua decizii până la punctul de a pune în pericol siguranța zborului din cauza efectelor oboselii, ținând seama, printre altele, de oboseala acumulată, de privarea de somn, de numărul de sectoare parcurse, de turele de noapte sau de schimbările de fus orar. Perioadele de odihnă trebuie să ofere timp suficient pentru ca membrii echipajului să își revină după efectele turelor anterioare și să fie odihniți la începutul următoarei perioade de serviciu pentru zbor.

7.6. Membrii echipajului li se interzice îndeplinirea atribuțiilor la bordul aeronavei dacă se află sub influența unor substanțe psihoactive sau a alcoolului sau dacă sunt inapți din cauza unei vătămări corporale, a oboselii, a unor medicamente, a unei boli sau din alte cauze similare.

8. CERINȚE SUPPLEMENTARE APLICABILE TRANSPORTULUI AERIAN COMERCIAL ȘI ALTOR OPERAȚIUNI CARE FAC OBIECTUL CERINȚEI DE CERTIFICARE SAU DE DECLARARE ȘI CARE SUNT EFECTUATE CU AVIOANE, ELICOPTERE SAU AERONAVE CU ROTOR BASCULANT

8.1. Operațiunea nu trebuie întreprinsă decât dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) operatorul de aeronave trebuie să dețină, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, mijloacele necesare pentru amploarea și sfera operațiunilor. Respectivetele mijloace includ, dar nu se limitează la: aeronave, facilități, structură de administrare, personal, echipamente, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;

(b) operatorul de aeronave trebuie să folosească numai personal calificat și pregătit în mod corespunzător și să implementeze și să mențină programe de pregătire și de verificare pentru membrii echipajului și pentru alte categorii de personal relevante, necesare pentru asigurarea actualității certificatelor și calificărilor lor;

(c) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, operatorul de aeronave trebuie să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem;

(d) operatorul de aeronave instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la litera (c), pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței. Sistemul de raportare a evenimentelor respectă cu dreptul aplicabil al Uniunii.

8.2. Operațiunea trebuie efectuată doar în conformitate cu manualul de operațiuni al operatorului de aeronave. Acest manual trebuie să conțină toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru toate aeronavele operate și pentru ca personalul operațional să își îndeplinească atribuțiile. Trebuie specificate limitările aplicabile timpului de zbor, timpului de serviciu pentru zbor și timpilor de odihnă pentru membrii echipajului. Manualul de operațiuni și versiunile sale revizuite trebuie să fie conforme cu manualul de zbor aprobat și trebuie modificate ori de câte ori este necesar.

8.3. Operatorul de aeronave instituie procedurile adecvate pentru a reduce la minimum consecințele pe care un comportament perturbator al pasagerilor le poate avea asupra operațiunilor de zbor în condiții de siguranță.

8.4. Operatorul de aeronave trebuie să elaboreze și să mențină programe de securitate adaptate aeronavei și tipului de operațiune, care să includă în special:

(a) securitatea compartimentului echipajului de zbor;

(b) o listă de verificare pentru procedura de cercetare a aeronavei;

(c) programe de pregătire; și

(d) protejarea sistemelor electronice și computerizate pentru a preveni interferențele și deteriorările intenționate și neintenționate la nivelul sistemelor.

8.5. În cazul în care măsurile de securitate ar putea afecta în mod negativ siguranța operațiunilor, trebuie evaluate riscurile și trebuie elaborate proceduri adecvate pentru a diminua riscurile în materie de siguranță; în acest sens, ar

putea fi necesară folosirea unui echipament specializat.

8.6. Operatorul de aeronave trebuie să desemneze un pilot din cadrul echipajului de zbor în calitate de pilot comandant.

8.7. Prevenirea oboselii trebuie gestionată cu ajutorul unui sistem de gestionare a oboselii. Pentru un zbor sau o serie de zboruri, un astfel de sistem trebuie să abordeze timpul de zbor, timpii de serviciu pentru zbor, timpii de serviciu și timpii de odihnă adaptați. Limitările stabilite în cadrul sistemului de gestionare a oboselii 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, perturbarea ritmurilor circadiene, turele de noapte, poziționarea, timpul de serviciu cumulat într-o anumită perioadă, împărțirea atribuțiilor primite între membrii echipajului, precum și punerea la dispoziție a unui echipaj mai numeros.

8.8. Operatorul de aeronave trebuie să se asigure că atribuțiile specificate la punctul 6.1 și cele descrise la punctele 6.4 și 6.5 sunt controlate de o organizație responsabilă cu managementul continuității navigabilității, care trebuie să îndeplinească cerințele din anexa II punctul 3.1 și din anexa III punctele 7 și 8.

8.9. Operatorul de aeronave trebuie să se asigure că documentul de punere în serviciu prevăzut la punctul 6.3 este eliberat de o organizație calificată pentru întreținerea produselor, a pieselor și a echipamentelor neinstalate. Respectiva organizație îndeplinește cerințele din anexa II punctul 3.1.

8.10. Organizația menționată la punctul 8.8 întocmește un manual al organizației care să ofere, pentru uzul și îndrumarea personalului implicat, o descriere a tuturor procedurilor de continuitate a navigabilității ale organizației.

8.11. Membrii echipajului trebuie să aibă la dispoziție un sistem de liste de verificare pe care să îl 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 care poate fi în mod obișnuit prevăzută.

8.12. Se interzice simularea situațiilor de urgență sau anormale atunci când aeronava transportă pasageri sau mărfuri.

ANEXA VI: Cerințe esențiale aplicabile entităților calificate

1. Entitatea calificată, directorul acesteia și personalul care răspunde de activitățile de certificare și de supraveghere nu pot fi implicați, nici în mod direct, nici în calitate de reprezentanți autorizați, în proiectarea, producția, comercializarea sau întreținerea produselor, a pieselor, a echipamentelor neinstalate, a componentelor sau a sistemelor și nici în operarea, întreținerea sau folosirea acestora. Aceasta nu exclude posibilitatea unui schimb de informații tehnice între organizațiile implicate și entitatea calificată.

Primul paragraf nu împiedică o organizație înființată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement să fie eligibilă pentru acreditarea ca entitate calificată, cu condiția ca aceasta să demonstreze, într-un mod considerat satisfăcător de autoritatea de acreditare, că a luat măsurile corespunzătoare pentru prevenirea conflictelor de interese.

2. Entitatea calificată și personalul care răspunde de activitățile de certificare și de supraveghere trebuie să își îndeplinească atribuțiile cu cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică și trebuie să nu se aplece sub influența niciunei presiuni și a niciunui stimulent de orice natură, în special de natură financiară, care le-ar putea influența judecata și deciziile sau rezultatele activităților lor de certificare și de supraveghere, provenind în special de la persoane sau grupuri de persoane afectate de respectivele rezultate.

3. Entitatea calificată 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 și de supraveghere; de asemenea, aceasta trebuie să aibă acces la echipamentul necesar pentru inspecțiile cu caracter excepțional.

4. Entitatea calificată și personalul acesteia care răspunde de investigație trebuie să dispună de:

(a) o pregătire tehnică și profesională solidă sau de suficientă expertiză dobândită prin experiența de lucru în cadrul activităților relevante;

(b) cunoștințe satisfăcătoare în ceea ce privește cerințele asociate activităților de certificare și de supraveghere pe care le desfășoară, precum și o experiență adecvată în privința unor astfel de procese;

(c) abilitatea necesară în vederea întocmirii declarațiilor, a înregistrărilor și a rapoartelor necesare pentru a demonstra că atribuțiile de certificare și de supraveghere au fost executate.

5. Trebuie garantată imparțialitatea personalului care răspunde de activitățile de certificare și de supraveghere. Remunerația acestui personal nu trebuie să depindă de numărul de investigații efectuate sau de rezultatele acestor investigații.

6. Entitatea calificată trebuie să contracteze o asigurare de răspundere civilă, cu excepția cazului în care responsabilitatea acesteia este asumată de un stat membru conform dreptului intern.

7. Personalul entității calificate trebuie să respecte secretul profesional cu privire la toate informațiile dobândite în cursul îndeplinirii atribuțiilor lor în temeiul prezentului regulament.

ANEXA VII: Cerințe esențiale aplicabile aerodromurilor

1. CARACTERISTICI FIZICE, INFRASTRUCTURĂ ȘI ECHIPAMENTE

1.1. Suprafața de mișcare

1.1.1. Aerodromurile au o suprafață desemnată pentru aterizarea și decolarea aeronavelor, care îndeplinește următoarele condiții:

(a) suprafața de aterizare și decolare are dimensiuni și caracteristici adaptate aeronavelor prevăzute să utilizeze respectivul aerodrom;

(b) suprafața de aterizare și decolare, dacă este cazul, are o capacitate portantă suficientă pentru a suporta operațiunile repetitive ale aeronavelor avute în vedere. Suprafețele care nu sunt destinate operațiunilor repetitive trebuie să fie capabile doar să suporte greutatea aeronavelor;

(c) suprafața de aterizare și decolare este proiectată pentru a asigura drenarea apei și pentru a evita ca bălțirea apei să devină un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave;

(d) panta și schimbările de pantă ale suprafeței de aterizare și decolare nu prezintă un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave;

(e) caracteristicile suprafeței de aterizare și decolare sunt adecvate utilizării de către aeronavele avute în vedere; și

(f) suprafața de aterizare și decolare este degajată de obiecte care ar putea prezenta un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave.

1.1.2. În cazul în care se desemnează mai multe suprafețe de aterizare și decolare, acestea sunt de așa natură încât nu prezintă un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave.

1.1.3. Suprafața de aterizare și decolare desemnată este înconjurată de zone definite. Zonele respective sunt

prevăzute pentru a proteja aeronavele care le survolează pe durata operațiunilor de decolare sau de aterizare sau pentru a diminua consecințele aterizării scurte, ale depășirii suprafeței de decolare și aterizare în lateral sau în axul acesteia și îndeplinesc următoarele condiții:

(a) respectivele zone au dimensiuni adecvate pentru operațiunile cu aeronave preconizate;

(b) panta și schimbările de pantă ale zonelor respective nu prezintă un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave;

(c) zonele respective sunt degajate de obiecte care ar putea prezenta un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave. Acest lucru nu împiedică amplasarea de echipamente frangibile în zonele respective dacă acestea sunt necesare pentru sprijinirea operațiunilor cu aeronave; și

(d) fiecare dintre zonele respective are o capacitate portantă suficientă pentru a-și îndeplini scopul specific.

1.1.4. Acele suprafețe ale unui aerodrom și vecinătățile imediat aferente care urmează să fie utilizate pentru rularea sau staționarea aeronavelor sunt proiectate astfel încât să permită operarea în siguranță a aeronavelor preconizate să folosească respectiva infrastructură în toate condițiile prevăzute și îndeplinesc următoarele condiții:

(a) suprafețele respective au o capacitate portantă suficientă pentru a suporta operațiunile repetitive ale aeronavelor avute în vedere, cu excepția suprafețelor prevăzute doar pentru utilizare ocazională care trebuie să fie capabile doar să suporte greutatea aeronavelor;

(b) suprafețele respective sunt proiectate pentru a asigura drenarea apei și pentru a evita ca bălțirea apei să devină un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave;

(c) panta și schimbările de pantă ale zonelor respective nu prezintă un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave;

(d) caracteristicile suprafeței zonelor respective sunt adecvate utilizării de către aeronavele avute în vedere; și

(e) suprafețele respective sunt degajate de obiecte care ar putea prezenta un risc inacceptabil pentru aeronavă. Acest lucru nu exclude staționarea, în poziții sau perimetre special definite, a echipamentelor necesare pentru suprafața respectivă.

1.1.5. Celelalte infrastructuri prevăzute a fi utilizate de aeronave sunt proiectate astfel încât folosirea lor să nu prezinte un risc inacceptabil pentru aeronavele care le folosesc.

1.1.6. Construcțiile, clădirile, echipamentele sau zonele de depozitare sunt amplasate și proiectate astfel încât să nu prezinte un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave.

1.1.7. Se prevăd mijloace adecvate pentru a împiedica intrarea pe suprafața de mișcare a persoanelor neautorizate, a vehiculelor neautorizate sau a animalelor suficient de mari pentru a prezenta un risc inacceptabil pentru operațiunile cu aeronave, fără a aduce atingere dispozițiilor naționale și internaționale privind protecția animalelor.

1.2. Distanțe de trecere peste obstacole

1.2.1. Pentru a proteja aeronavele care se îndreaptă spre un aerodrom în scopul aterizării sau care decolează de pe un aerodrom, sunt stabilite rute sau zone de sosire și de plecare. Aceste rute sau zone asigură aeronavelor distanța necesară pentru trecerea peste obstacolele amplasate în zona din jurul aerodromului, ținând seama de caracteristicile fizice locale.

1.2.2. Această distanță de trecere peste obstacole este adecvată fazei de zbor și tipului de operațiune în curs de realizare. Se ține cont, de asemenea, de echipamentele folosite pentru stabilirea poziției aeronavei.

1.3. Echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței, inclusiv mijloace vizuale și de altă natură

1.3.1. Mijloacele sunt adecvate scopului, pot fi recunoscute și furnizează informații clare utilizatorilor în toate condițiile operaționale prevăzute.

1.3.2. Echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței funcționează astfel cum s-a preconizat în condițiile de operare prevăzute. În condiții de operare sau în caz de defecțiune, echipamentele de aerodrom cu impact asupra siguranței nu provoacă un risc inacceptabil pentru siguranța aviației.

1.3.3. Mijloacele și sistemele lor de alimentare cu energie electrică sunt proiectate astfel încât defectarea lor să nu conducă la furnizarea de informații necorespunzătoare, înșelătoare sau insuficiente utilizatorilor sau la întreruperea unui serviciu esențial.

1.3.4. Se asigură modalități adecvate de protecție pentru a se evita deteriorarea sau perturbarea acestor mijloace.

1.3.5. Sursele de radiație sau prezența unor obiecte mobile sau fixe nu perturbă și nu afectează în mod negativ performanța sistemelor de comunicații, navigație și supraveghere aeronautică.

1.3.6. Personalului relevant i se pun la dispoziție informații privind operarea și utilizarea echipamentelor de aerodrom cu impact asupra siguranței, inclusiv indicații clare referitoare la condițiile care pot da naștere unor riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației.

1.4. Date de aerodrom

1.4.1. Se stabilesc și se actualizează datele relevante pentru aerodrom și pentru serviciile disponibile.

1.4.2. Datele sunt precise, lizibile, complete și lipsite de ambiguități. Se păstrează autenticitatea și nivelurile adecvate de integritate.

1.4.3. Datele sunt puse în timp util la dispoziția utilizatorilor și a furnizorilor de ANS relevanți, folosind o metodă de comunicare suficient de sigură și de rapidă.

2. OPERAȚIUNI ȘI ADMINISTRARE

2.1. Responsabilitățile operatorului de aerodrom

Operatorul de aerodrom este responsabil de operarea aerodromului. Responsabilitățile operatorului de aerodrom sunt următoarele:

(a) operatorul de aerodrom deține, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, toate mijloacele necesare pentru a garanta operarea în siguranță a aeronavelor pe aerodrom. Respectivetele mijloace includ, dar nu se limitează la: instalații, personal, echipamente și materiale, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;

(b) operatorul de aerodrom verifică dacă cerințele de la punctul 1 sunt îndeplinite în orice moment sau ia măsuri adecvate pentru a diminua riscurile asociate neconformității. Se stabilesc și se aplică proceduri pentru a aduce aceste măsuri la cunoștința tuturor utilizatorilor în timp util;

(c) operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, un program adecvat de gestionare a riscurilor aerodromului legate de animalele sălbatice;

(d) operatorul de aerodrom asigură, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, coordonarea circulației

vehiculelor și a persoanelor pe suprafața de mișcare și în alte zone operaționale cu mișcările aeronavelor, pentru evitarea coliziunilor și a provocării de daune aeronavelor;

(e) operatorul de aerodrom asigură instituirea și punerea în aplicare a unor proceduri de diminuare a riscurilor asociate operării aerodromului pe timp de iarnă, în condiții meteorologice nefavorabile, de vizibilitate redusă sau pe timp de noapte, dacă este cazul;

(f) operatorul de aerodrom încheie acorduri cu alte organizații relevante pentru a asigura respectarea continuă a cerințelor esențiale aplicabile aerodromurilor prevăzute în prezenta anexă. Respectivul organizații includ, dar nu se limitează la: operatori de aeronave, furnizori de ANS, furnizori de servicii de handling la sol, furnizori de AMS și alte organizații ale căror activități sau produse pot avea un efect asupra siguranței aeronavelor;

(g) operatorul de aerodrom verifică faptul că organizațiile implicate în depozitarea și distribuirea de combustibil/energie pentru propulsie pentru aeronave dispun de proceduri care să asigure că aeronavelor li se furnizează combustibil/energie pentru propulsie necontaminat(ă) și cu specificația corectă;

(h) sunt disponibile și aplicate în practică manuale de operare și întreținere a echipamentelor de aerodrom, care cuprind instrucțiuni de întreținere și de reparație, informații privind asistența tehnică, proceduri de depanare și de inspecție;

(i) operatorul de aerodrom stabilește, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, și pune în aplicare un plan de urgență al aerodromului, care să includă scenariile pentru situații de urgență ce pot apărea pe aerodrom sau în vecinătatea sa. Respectivul plan este coordonat, după caz, cu planul de urgență al comunității;

(j) operatorul de aerodrom asigură, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, furnizarea serviciilor adecvate de salvare și de stingere a incendiilor pe aerodrom. Respectivul servicii acționează de urgență în cazul unui incident sau al unui accident și includ cel puțin echipamente, agenți de stingere a incendiilor și personal suficient;

(k) operatorul de aerodrom folosește numai personal pregătit și calificat pentru operarea și întreținerea aerodromului și implementează și menține, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, programe de pregătire și de verificare pentru a asigura menținerea competenței întregului personal relevant;

(l) operatorul de aerodrom se asigură că orice persoană căreia îi este permis accesul neînsoțit la suprafața de mișcare sau la alte zone operaționale este pregătită și calificată în mod adecvat în acest scop;

(m) personalul de salvare și de stingere a incendiilor este instruit și calificat în mod adecvat pentru a-și desfășura activitatea în mediul caracteristic aerodromului. Operatorul de aerodrom implementează și menține, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, programe de pregătire și de verificare pentru a asigura menținerea competenței acestui personal; și

(n) întreg personalul de salvare și de stingere a incendiilor care se poate afla în situația de acțiune în situații de urgență aviatice demonstrează periodic că este apt din punct de vedere medical să își îndeplinească atribuțiile în mod satisfăcător, ținându-se seama de tipul de activitate pe care o desfășoară. În acest context, aptitudinea din punct de vedere medical, care cuprinde atât aptitudinea fizică, cât și aptitudinea mentală, înseamnă că acest personal nu suferă de nicio boală sau de niciun handicap care ar putea să îl facă incapabil:

- de a îndeplini sarcinile necesare pentru a acționa în situații de urgență aviatice;
- de a-și îndeplini atribuțiile în orice moment; sau
- de a percepe corect mediul în care se află.

2.2. Sisteme de management

2.2.1. În concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, operatorul de aerodrom instituie și menține un sistem de management pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, gestionarea riscurilor în materie de siguranță și urmărirea îmbunătățirii continue a acestui sistem.

2.2.2. Operatorul de aerodrom instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la punctul 2.2.1, pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței. Analiza informațiilor din acest sistem de raportare a evenimentelor implică părțile enumerate la punctul 2.1 litera (f), după caz. Sistemul de raportare a evenimentelor respectă dreptul aplicabil al Uniunii.

2.2.3. Operatorul de aerodrom elaborează un manual al aerodromului și își desfășoară activitatea în conformitate cu respectivul manual. Manualul conține toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru aerodrom și pentru sistemul de management, precum și pentru îndeplinirea atribuțiilor de către personalul operațional și personalul de întreținere.

3. VECINĂTATEA AERODROMURILOR

3.1.1. Spațiul aerian din jurul suprafețelor de mișcare ale aerodromului este protejat împotriva obstacolelor, astfel încât pe aerodromuri să se poată desfășura operațiunile cu aeronave avute în vedere fără a se crea un risc inacceptabil din cauza apariției unor obstacole în împrejurimile aerodromului. Prin urmare, sunt dezvoltate, puse în aplicare și permanenț monitorizate suprafețe de monitorizare a obstacolelor pentru identificarea oricărei penetrări neautorizate.

3.1.2. Orice penetrare a respectivelor suprafețe necesită o evaluare pentru a se identifica dacă obiectul prezintă sau nu un risc inacceptabil. Orice obiect care prezintă un risc inacceptabil este îndepărtat sau se iau măsuri adecvate de diminuare a riscurilor pentru a proteja aeronavele care utilizează aerodromul.

3.1.3. Orice obstacol rămas se publică și, în funcție de necesități, se marchează și, dacă este cazul, se balizează cu lumini.

3.2. Se monitorizează pericolele asociate activităților umane și utilizării terenurilor, ca de exemplu elementele din lista următoare, nelimitându-se însă la acestea. Riscul provocat de acestea este evaluat și diminuat după caz:

- (a)** orice amenajare sau schimbare a destinației terenurilor din zona aerodromului;
- (b)** posibilitatea turbulențelor induse de obstacole;
- (c)** utilizarea de lumini periculoase, derutante și înșelătoare;
- (d)** orbirea cauzată de suprafețe mari și foarte reflectorizante;
- (e)** crearea de zone care ar putea încuraja activitatea animalelor sălbatice în împrejurimile suprafeței de mișcare a aerodromului; sau
- (f)** sursele de radiație invizibilă sau prezența unor obiecte mobile sau fixe care ar putea perturba sau afecta performanța sistemelor de comunicații, de navigație și de supraveghere aeronautică.

3.3. Statele membre se asigură că este stabilit un plan de urgență pentru situațiile de urgență aviatice care se produc în zona locală a aerodromului.

4. SERVICIILE DE HANDLING LA SOL

4.1. Responsabilitățile furnizorului de servicii de handling la sol

Furnizorul de servicii de handling la sol este responsabil pentru desfășurarea în siguranță a activităților sale pe aerodrom. Responsabilitățile furnizorului sunt următoarele:

- (a) furnizorul deține toate mijloacele necesare pentru a garanta furnizarea serviciilor în condiții de siguranță pe aerodrom. Respectivul mijloace includ, dar nu se limitează la: instalații, personal, echipamente și materiale;
- (b) furnizorul respectă procedurile cuprinse în manualul aerodromului, inclusiv pe cele referitoare la circulația vehiculelor, a echipamentelor și a personalului său și la riscurile asociate operării aerodromului pe timp de iarnă, pe timp de noapte și în condiții meteorologice nefavorabile;
- (c) furnizorul prestează servicii de handling la sol în conformitate cu procedurile și instrucțiunile operatorului de aeronave pe care îl deserveste;
- (d) furnizorul asigură faptul că sunt disponibile manuale de operare și întreținere a echipamentelor de handling la sol, că aceste manuale sunt aplicate în practică și că includ instrucțiuni de operare, de întreținere și de reparație, informații privind asistența tehnică, proceduri de depanare și de inspecție;
- (e) furnizorul folosește numai personal pregătit și calificat în mod corespunzător și asigură implementarea și menținerea unor programe de pregătire și de verificare pentru a asigura menținerea competenței întregului personal relevant;
- (f) furnizorul se asigură că personalul său este apt, atât din punct de vedere fizic, cât și din punct de vedere mental, să își îndeplinească atribuțiile în mod satisfăcător, ținându-se seama de tipul de activitate pe care o desfășoară și, în special, de potențialul impact asupra siguranței și asupra securității legat de siguranță.

4.2. Sisteme de management

4.2.1. În concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, furnizorul implementează și menține un sistem de management pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, gestionarea riscurilor în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem. Un astfel de sistem este coordonat cu sistemul de management al operatorului de aerodrom.

4.2.2. Furnizorul instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la punctul 4.2.1, pentru a contribui la îmbunătățirea continuă a siguranței. Fără a aduce atingere altor obligații de raportare, furnizorul transmite toate evenimentele către sistemul de raportare al operatorului de aerodrom, al operatorului de aeronave și, dacă este cazul, către sistemul de raportare al furnizorului de servicii de trafic aerian. Sistemul de raportare a evenimentelor respectă dreptul aplicabil al Uniunii.

4.2.3. Furnizorul elaborează un manual de servicii de handling la sol și își desfășoară activitatea în conformitate cu respectivul manual. Manualul conține toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru respectivul serviciu și pentru sistemul de management, precum și pentru îndeplinirea atribuțiilor de către personalul implicat în servicii.

5. SERVICII DE GESTIONARE A PLATFORMEI (AMS)

5.1. Furnizorul de AMS își prestează serviciile în conformitate cu procedurile operaționale incluse în manualul aerodromului.

5.2. În concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, furnizorul de AMS pune în aplicare și menține un sistem de management, incluzând managementul siguranței, pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă.

5.3. Furnizorul de AMS încheie acorduri oficiale cu operatorul de aerodrom și cu furnizorul de servicii de trafic aerian în care se descrie domeniul de aplicare al serviciilor care urmează să fie prestate.

5.4. Furnizorul de AMS instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la punctul 5.2, pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței. Fără a aduce atingere altor obligații de raportare, furnizorul transmite toate evenimentele către sistemul de raportare al operatorului de aerodrom și, dacă este cazul, către sistemul de raportare al furnizorului de servicii de trafic aerian.

5.5. Furnizorul de AMS participă la programele de siguranță instituite de operatorul de aerodrom.

6. ALTELE

Fără a aduce atingere responsabilităților operatorului de aeronave, operatorul de aerodrom se asigură că, exceptând situațiile de urgență la bordul aeronavelor, cazurile de deviere către un aerodrom de rezervă sau alte condiții specificate în fiecare caz în parte, un aerodrom sau părți ale acestuia nu se utilizează de aeronave care nu sunt în mod normal prevăzute de caracteristicile de proiectare și de procedurile de operare ale aerodromului.

ANEXA VIII: Cerințe esențiale aplicabile ATM/ANS și controlurilor de trafic aerian

1. UTILIZAREA SPAȚIULUI AERIAN

1.1. Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (a), în toate fazele de zbor sau care se află pe suprafața de mișcare a unui aerodrom, sunt operate în conformitate cu regulile generale comune de operare și cu orice procedură aplicabilă specificată pentru utilizarea spațiului aerian.

1.2. Toate aeronavele, cu excepția celor implicate în activitățile menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (a), sunt echipate cu componentele necesare și sunt operate corespunzător. Componentele folosite în sistemul ATM/ANS respectă, de asemenea, cerințele de la punctul 3.

2. SERVICII

2.1. Informațiile și datele aeronautice furnizate utilizatorilor spațiului aerian în scopul navigației aeriene

2.1.1. Datele folosite ca sursă pentru informațiile aeronautice sunt de o calitate corespunzătoare, complete, actuale și furnizate în timp util.

2.1.2. Informațiile aeronautice sunt exacte, complete, actuale, lipsite de ambiguități, provin dintr-o sursă legitimă și prezintă un nivel adecvat de integritate, fiind, de asemenea, într-un format potrivit pentru utilizatori.

2.1.3. Diseminarea unor astfel de informații aeronautice în rândul utilizatorilor spațiului aerian are loc în timp util și folosește mijloace de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și de deteriorări intenționate și neintenționate.

2.2. Informații meteorologice

2.2.1. Datele folosite ca sursă pentru informațiile meteorologice aeronautice sunt de o calitate corespunzătoare, complete și actuale.

2.2.2. În măsura posibilităților, informațiile meteorologice aeronautice sunt precise, complete, actuale, prezintă un nivel adecvat de integritate și sunt lipsite de ambiguități, pentru a îndeplini nevoile utilizatorilor spațiului aerian. Informațiile meteorologice aeronautice provin dintr-o sursă legitimă.

2.2.3. Diseminarea unor astfel de informații meteorologice aeronautice în rândul utilizatorilor spațiului aerian are loc în

timp util și folosește mijloace de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și de deteriorări.

2.3. Serviciile de trafic aerian

2.3.1. Datele folosite ca sursă pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian sunt corecte, complete și actuale.

2.3.2. Furnizarea serviciilor de trafic aerian este suficient de precisă, completă, actuală și lipsită de ambiguități, pentru a se îndeplini nevoile de siguranță ale utilizatorilor.

2.3.3. Instrumentele automatizate care furnizează informații sau consiliere utilizatorilor sunt proiectate, produse și întreținute corespunzător pentru a se asigura că sunt adecvate scopului pentru care au fost create.

2.3.4. Serviciile de control al traficului aerian și procesele asociate asigură separarea adecvată între aeronave și, pe suprafața de manevră a aerodromului, previn coliziunile între aeronave și obstacole și, dacă este cazul, contribuie la protejarea de alte pericole aeroportuate și asigură o coordonare promptă și în timp util cu toți utilizatorii relevanți și cu volumele adiacente de spațiu aerian.

2.3.5. Comunicarea dintre serviciile de trafic aerian și aeronave și dintre unitățile relevante ale serviciilor de trafic aerian are loc în timp util și este clară, corectă și lipsită de ambiguități, protejată de interferențe și înțeleasă și, dacă este cazul, recunoscută de toți actorii implicați.

2.3.6. Se instituie mijloace de detectare a posibilelor urgențe și, dacă este cazul, de declanșare a unor acțiuni eficiente de căutare și salvare. Aceste mijloace cuprind, cel puțin, mecanisme adecvate de alertă, măsuri și proceduri de coordonare, mijloace și personalul necesare pentru a acoperi în mod eficient domeniul de responsabilitate.

2.4. Serviciile de comunicații

Serviciile de comunicații ating și mențin un nivel suficient de performanță în ceea ce privește disponibilitatea, integritatea, continuitatea și promptitudinea. Ele sunt rapide și protejate de deteriorări și interferențe.

2.5. Serviciile de navigație

Serviciile de navigație ating și mențin un nivel suficient de performanță în ceea ce privește informațiile referitoare la ghidare, la poziționare și, atunci când se pun la dispoziție, la sincronizare. Criteriile de performanță includ exactitatea, integritatea, legitimitatea sursei, disponibilitatea, precum și continuitatea serviciului.

2.6. Serviciile de supraveghere

Serviciile de supraveghere determină poziția fiecărei aeronave în aer, precum și a altor aeronave și a vehiculelor de la sol pe suprafața aerodromului, la un nivel suficient de performanță în ceea ce privește exactitatea, integritatea, legitimitatea sursei, continuitatea și probabilitatea de detectare.

2.7. Managementul fluxului de trafic aerian

Managementul tactic al fluxurilor de trafic aerian la nivelul Uniunii utilizează și furnizează informații suficient de precise și de actuale cu privire la volumul și la natura traficului aerian prevăzut care influențează furnizarea serviciilor și coordonează și negociază redirectionarea sau amânarea fluxurilor de trafic cu scopul de a reduce riscul de supraaglomerare în aer sau pe aerodromuri. Managementul fluxului de trafic aerian se efectuează pentru a optimiza capacitatea disponibilă în cadrul utilizării spațiului aerian și pentru a îmbunătăți procesele de management al fluxului de trafic aerian. Acesta se bazează pe siguranță, pe transparentă și pe eficiență, asigurând furnizarea flexibilă și în timp util a capacității, în conformitate cu Planul european de navigație aeriană.

Măsurile menționate la articolul 43 referitoare la managementul fluxului de trafic aerian sprijină deciziile operaționale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale operatorilor de aerodrom și ale utilizatorilor spațiului aerian și vizează următoarele domenii:

(a) planificarea zborurilor;

(b) utilizarea capacității disponibile a spațiului aerian în toate fazele de zbor, inclusiv alocarea sloturilor orare pe rută;

(c) utilizarea itinerarelor de către traficul aerian general, inclusiv:

- crearea unei singure publicații pentru orientarea pe rută și în trafic,

- opțiuni de deviere a traficului aerian general de la zonele congestionate; și

- norme prioritare privind accesul la spațiul aerian pentru traficul aerian general, în special în perioadele de aglomerație și de criză;

(d) coerența dintre planurile de zbor și sloturile orare ale aeroporturilor și coordonarea necesară cu regiunile adiacente, după caz.

2.8. Managementul spațiului aerian

Desemnarea unor volume specifice de spațiu aerian pentru o anumită utilizare este monitorizată, coordonată și promulgată în timp util, cu scopul de a reduce riscul de pierdere a eșalonării dintre aeronave în toate împrejurările. Având în vedere organizarea activităților militare și a aspectelor conexe aflate sub responsabilitatea statelor membre, managementul spațiului aerian asigură, de asemenea, aplicarea uniformă a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, astfel cum a fost descris de OACI și pus în aplicare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 551/2004, pentru a facilita managementul spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune în domeniul transporturilor.

2.9. Conceperea procedurilor de zbor

Procedurile de zbor sunt concepute, studiate și validate în mod corespunzător înainte de a putea fi implementate și utilizate de aeronave.

3. SISTEME ȘI COMPONENTE

3.1. Dispoziții generale

Sistemele ATM/ANS și componentele ATM/ANS care furnizează informații relevante către și dinspre aeronavă și la sol sunt proiectate, produse, instalate, întreținute, protejate împotriva intervențiilor neautorizate și operate în mod corespunzător pentru a se asigura că sunt adecvate scopului pentru care au fost create.

Printre sisteme și proceduri se numără în special cele necesare pentru susținerea următoarelor funcții și servicii:

(a) managementul spațiului aerian;

(b) managementul fluxului de trafic aerian;

(c) serviciile de trafic aerian, mai ales sistemele de prelucrare a datelor de zbor, sistemele de prelucrare a datelor de supraveghere și sistemele interfeței om-mașină;

(d) comunicațiile, inclusiv comunicațiile sol-sol/spațiu, aer-sol și aer-aer/spațiu;

(e) navigația;

(f) supravegherea;

(g) serviciile de informare aeronautică; și

(h) serviciile meteorologice.

3.2. Integritatea, performanța și fiabilitatea sistemelor și a componentelor

Integritatea și performanța siguranței ale sistemelor și componentelor de la bordul aeronavelor, de la sol sau din spațiu sunt adecvate scopului pentru care au fost create. Ele ating nivelul de performanță operațională necesar pentru toate condițiile de operare previzibile și pentru întreaga lor durată de viață operațională.

Proiectarea, construirea, întreținerea și operarea sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS se realizează în conformitate cu procedurile corespunzătoare și validate, astfel încât să se asigure operarea fără întreruperi a rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN), în orice moment și în toate fazele de zbor. O operare fără întreruperi presupune, în special, schimbul de informații, inclusiv informațiile relevante privind starea operațională, interpretarea comună a informațiilor, performanțele comparabile de prelucrare a datelor și procedurile asociate care permit performanțe de funcționare comune, convenite pentru ansamblul sau pentru anumite părți ale EATMN.

EATMN, sistemele acestea și componentele lor susțin, într-un mod coordonat, noile concepte de operare convenite și validate care sporesc calitatea, durabilitatea și eficacitatea serviciilor de navigație aeriană, în special în privința siguranței și a capacității.

EATMN, sistemele acestea și componentele lor susțin punerea progresivă în aplicare a unei coordonări civilomilitare, în măsura necesară pentru un management eficace al spațiului aerian și al fluxului de trafic aerian, precum și utilizarea sigură și eficientă a spațiului aerian de către toți utilizatorii, prin aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian.

Pentru atingerea obiectivelor respective, EATMN, sistemele acestea și componentele lor permit schimbul în timp util, între părțile civile și militare, de informații exacte și coerente referitoare la toate fazele de zbor, fără a aduce atingere intereselor politicii de securitate sau de apărare și nici cerințelor privind confidențialitatea.

3.3. Proiectarea sistemelor și a componentelor

3.3.1. Sistemele și componentele sunt proiectate astfel încât să îndeplinească cerințele de siguranță și cerințele de securitate aplicabile.

3.3.2. Sistemele și componentele, luate în ansamblu, separat și în relație unele cu altele, sunt proiectate în așa fel încât să existe o relație de inversă proporționalitate între probabilitatea ca apariția unei defecțiuni să ducă la defectarea întregului sistem și gravitatea efectului acesteia asupra siguranței serviciilor.

3.3.3. Sistemele și componentele, luate separat și în combinație unele cu altele, sunt proiectate luând în considerare limitările legate de capacitățile și de performanțele umane.

3.3.4. Sistemele și componentele sunt proiectate într-un mod care să asigure atât protecția lor, cât și a datelor pe care le transmit de interacțiuni dăunătoare cu elemente interne și externe.

3.3.5. Personalului i se furnizează, în mod clar, consecvent și lipsit de ambiguități, informațiile necesare producției, instalării, operării și întreținerii sistemelor și componentelor, precum și informațiile referitoare la condițiile nesigure.

3.4. Nivelul constant al serviciului

Nivelurile de siguranță ale sistemelor și componentelor se mențin pe perioada serviciului și a oricăror modificări ale serviciului.

4. CALIFICAREA CONTROLORILOR DE TRAFIC AERIAN

4.1. Dispoziții generale

O persoană care participă la un curs de pregătire pentru a deveni controlor de trafic aerian sau controlor de trafic aerian stagiar este suficient de matură din punct de vedere educațional, fizic și mental pentru a dobândi, a reține și a demonstra cunoștințele teoretice și abilitățile practice relevante.

4.2. Cunoștințe teoretice

4.2.1. Un controlor de trafic aerian dobândește și menține un nivel de cunoștințe corespunzător funcțiilor exercitate și proporțional cu riscurile asociate tipului de serviciu.

4.2.2. Dobândirea și reținerea cunoștințelor teoretice este demonstrată prin evaluarea continuă în cursul pregătirii sau prin examene adecvate.

4.2.3. Se menține un nivel adecvat de cunoștințe teoretice. Conformitatea se demonstrează prin evaluări sau examene periodice. Frecvența examenelor este proporțională cu nivelul de risc asociat tipului de serviciu.

4.3. Abilități practice

4.3.1. Un controlor de trafic aerian dobândește și menține abilitățile practice adecvate pentru exercitarea funcțiilor sale. Abilitățile respective sunt proporționale cu riscurile asociate tipului de serviciu și includ, dacă sunt adecvate pentru funcțiile exercitate, cel puțin următoarele aspecte:

(a) proceduri operaționale;

(b) aspecte specifice sarcinilor;

(c) situații anormale și de urgență; și

(d) factori umani.

4.3.2. Un controlor de trafic aerian demonstrează capacitatea de a executa procedurile și sarcinile asociate la un nivel de competență adecvat funcțiilor exercitate.

4.3.3. Abilitățile practice sunt menținute la un nivel satisfăcător de competență. Conformitatea se verifică prin evaluări periodice. Frecvența respectivelor evaluări este proporțională cu complexitatea și cu nivelul de risc asociat tipului de serviciu și sarcinilor îndeplinite.

4.4. Competența lingvistică

4.4.1. Un controlor de trafic aerian își demonstrează capacitatea de a vorbi și de a înțelege limba engleză pentru a comunica eficient atât în situațiile de comunicare în care interlocutorul nu este prezent (voice-only: telefon/radiotelefon), cât și în prezența interlocutorului, pe subiecte concrete și legate de muncă, inclusiv în situații de urgență.

4.4.2. Ori de câte ori este necesar într-un volum definit de spațiu aerian în scopul furnizării serviciului de trafic aerian (ATS), un controlor de trafic aerian are, de asemenea, capacitatea de a vorbi și de a înțelege limba națională (limbile naționale) în măsura descrisă mai sus.

4.5. Echipamentele de pregătire sintetică (STD)

Atunci când se folosește un echipament de pregătire sintetică (STD) pentru pregătirea practică în domeniul conștientizării diferitor situații și al factorilor umani sau pentru a demonstra dobândirea sau menținerea unor abilități, acesta are un nivel de performanță care permite o simulare adecvată a mediului de lucru și a situațiilor operaționale

corespunzătoare pregătirii oferite.

4.6. Cursul de pregătire

4.6.1. Pregătirea se efectuează în cadrul unui curs de pregătire, care poate cuprinde instruire teoretică și practică, inclusiv pregătire pe un STD, dacă este cazul.

4.6.2. Pentru fiecare tip de pregătire se definește și se aprobă un curs.

4.7. Instructori

4.7.1. Instruirea teoretică este oferită de instructori calificați în mod corespunzător. Aceștia:

(a) au cunoștințe adecvate în domeniul în care urmează să se ofere instruirea; și

(b) și-au demonstrat capacitatea de a folosi tehnici de instruire adecvate.

4.7.2. Instruirea practică este oferită de instructori calificați în mod corespunzător, care au următoarele calificări:

(a) îndeplinesc cerințele referitoare la cunoștințele teoretice și la experiența necesare pentru tipul de instruire pe care o oferă;

(b) și-au demonstrat capacitatea de a instrui și de a folosi tehnici de instruire adecvate;

(c) au practicat tehnici de instruire în privința procedurilor care fac obiectul instruirii ce urmează a fi oferite; și

(d) participă periodic la cursuri de perfecționare, pentru a asigura menținerea la zi a competențelor de instruire.

4.7.3. Instructorii în domeniul abilităților practice sunt sau au fost autorizați, de asemenea, să îndeplinească atribuții de controlori de trafic aerian.

4.8. Evaluatori

4.8.1. Persoanele responsabile cu evaluarea abilităților controlorilor de trafic aerian:

(a) și-au demonstrat capacitatea de a evalua performanța controlorilor de trafic aerian și de a-i supune unor teste și verificări;

(b) participă periodic la cursuri de perfecționare, pentru a asigura menținerea la zi a standardelor de evaluare.

4.8.2. Evaluatorii abilităților practice sunt sau au fost autorizați, de asemenea, să îndeplinească atribuții de controlori de trafic aerian în domeniile în care urmează să se facă evaluarea.

4.9. Aptitudinea din punct de vedere medical a controlorilor de trafic aerian

4.9.1. Toți controlorii de trafic aerian demonstrează periodic că sunt apti din punct de vedere medical să își exercite funcțiile în mod satisfăcător. Conformitatea se demonstrează printr-o evaluare adecvată, ținându-se seama de posibila degradare mentală și fizică datorată vârstei.

4.9.2. Demonstrarea aptitudinii din punct de vedere medical, care cuprinde aptitudinea fizică și aptitudinea mentală, include demonstrarea absenței oricărei boli sau a oricărui handicap care face ca persoana ce furnizează un serviciu de control al traficului aerian (ATC) să fie incapabilă:

(a) să execute corespunzător sarcinile necesare furnizării serviciului ATC;

(b) să îndeplinească în orice moment atribuțiile primite; sau

(c) să perceapă corect mediul în care se află.

4.9.3. În cazul în care aptitudinea din punct de vedere medical nu poate fi complet demonstrată, se pot aplica măsuri de diminuare a riscurilor care să ofere o siguranță echivalentă.

5. FURNIZORII DE SERVICII ȘI ORGANIZAȚIILE DE PREGĂTIRE

5.1. Furnizarea de servicii poate avea loc doar dacă se îndeplinesc următoarele condiții:

(a) furnizorul de servicii deține, direct sau prin intermediul unor acorduri cu părți terțe, mijloacele necesare pentru amplasarea și sfera serviciului în cauză. Respectivul mijloace includ, dar nu se limitează la: sisteme, facilități, inclusiv sistemul de alimentare cu energie electrică, structură de administrare, personal, echipamente și întreținerea lor, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;

(b) furnizorul de servicii elaborează și ține la zi manuale de management și de operațiuni legate de furnizarea serviciilor sale și își desfășoară activitatea în conformitate cu respectivele manuale. Aceste manuale conțin toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru operațiuni și pentru sistemul de management, precum și pentru ca personalul operațional să își îndeplinească atribuțiile;

(c) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, furnizorul de servicii instituie și menține un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem;

(d) furnizorul de servicii folosește numai personal calificat și pregătit în mod corespunzător și implementează și menține programe de pregătire și de verificare a personalului;

(e) pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, furnizorul de servicii pune la punct interfețe formale cu toate părțile interesate care ar putea influența direct siguranța serviciilor sale;

(f) furnizorul de servicii elaborează și pune în aplicare un plan de urgență care să acopere situațiile de urgență și anormale ce pot apărea în raport cu serviciile sale, inclusiv în caz de evenimente care duc la deteriorarea semnificativă sau la întreruperea operațiunilor sale;

(g) furnizorul de servicii instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management menționat la litera (c), pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței. Sistemul de raportare a evenimentelor respectă dreptul aplicabil al Uniunii; și

(h) furnizorul de servicii ia măsurile necesare pentru a se asigura că cerințele de performanță a siguranței ale oricărui sistem și ale oricărei componente pe care le operează sunt îndeplinite în orice moment.

5.2. Furnizarea de servicii ATC nu are loc decât dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) prevenirea oboselii personalului care furnizează un serviciu ATC este gestionată printr-un sistem de planificare a orarului de lucru. Un astfel de sistem trebuie să includă perioadele de serviciu, timpul de serviciu și perioadele de odihnă adaptate. Limitările stabilite în cadrul sistemului de planificare a orarului de lucru țin seama de factorii relevanți care contribuie la starea de oboseală, precum privarea de somn, perturbarea ritmurilor circadiene, turele de noapte, timpul de serviciu cumulat într-o anumită perioadă, precum și împărțirea sarcinilor primite între membrii personalului;

(b) prevenirea stresului personalului care furnizează servicii ATC este gestionată prin programe educaționale și de prevenire;

(c) furnizorul de servicii ATC dispune de proceduri pentru a verifica dacă judecata cognitivă a personalului care furnizează servicii ATC este afectată sau dacă aptitudinea din punct de vedere medical a acestuia este insuficientă; și

(d) furnizorul de servicii ATC ia în considerare atât constrângerile operaționale și tehnice, cât și principiile legate de factorii umani în activitățile sale de planificare și în executarea operațiunilor.

5.3. Furnizarea de servicii de comunicare, de navigație și/sau de supraveghere nu poate avea loc decât dacă este îndeplinită următoarea condiție:

Furnizorul de servicii se asigură că utilizatorii relevanți ai spațiului aerian și unitățile ATS sunt informați în timp util asupra statutului operațional (și asupra modificării acestuia) al serviciilor furnizate în scopuri ATS.

5.4. Organizațiile de pregătire

O organizație de pregătire care oferă cursuri de pregătire membrilor personalului ce furnizează servicii ATC îndeplinește următoarele cerințe:

(a) dispune de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităților asociate activității sale specifice. Respectivetele mijloace includ, dar nu se limitează la: facilități, personal, echipamente, metodologie, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, acces la datele relevante și evidența documentelor;

(b) în concordanță cu pregătirea oferită și cu dimensiunea organizației, instituie și menține un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, să gestioneze riscurile în materie de siguranță, inclusiv riscurile legate de deteriorarea standardelor de pregătire, și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem; și

(c) încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă.

6. EXAMINATORII AEROMEDICALI ȘI CENTRELE DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ

6.1. Examinatorii aeromedicali

Un examinator aeromedical trebuie:

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

(b) să fi beneficiat de pregătire în domeniul medicinei aeronautice și să fi participat în mod periodic la cursuri de perfecționare în acest domeniu pentru a se asigura menținerea la zi a standardelor de evaluare; și

(c) să fi dobândit cunoștințe practice și experiență privind condițiile în care controlorii de trafic aerian își îndeplinesc atribuțiile.

6.2. Centrele de medicină aeronautică

Centrele de medicină aeronautică trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

(a) să dispună de toate mijloacele necesare îndeplinirii responsabilităților asociate privilegiilor pe care le dețin. Respectivetele mijloace includ, dar nu se limitează la: facilități, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor;

(b) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem; și

(c) să încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, pentru a asigura respectarea neîntreruptă a cerințelor prevăzute în prezenta anexă.

ANEXA IX: Cerințele esențiale aplicabile aeronavelor fără pilot la bord

1. CERINȚE ESENȚIALE APLICABILE PROIECTĂRII, PRODUCȚIEI, ÎNTREȚINERII ȘI OPERĂRII AERONAVELOR FĂRĂ PILOT LA BORD

1.1. Operatorul și pilotul de la distanță ai unei aeronave fără pilot la bord trebuie să cunoască normele Uniunii și normele naționale aplicabile referitoare la operațiunile avute în vedere, în special în ceea ce privește siguranța, respectarea vieții private, protecția datelor, răspunderea, asigurările, securitatea și protecția mediului înconjurător. Operatorul și pilotul de la distanță trebuie să fie capabili să asigure siguranța operării aeronavelor fără pilot la bord și eșalonarea sigură a acestora față de persoanele de la sol și față de alți utilizatori ai spațiului aerian. Aceasta include o bună cunoaștere a instrucțiunilor de operare furnizate de producător, a modalității de utilizare ecologică și în condiții de siguranță a aeronavelor fără pilot în spațiul aerian, a tuturor funcționalităților relevante ale aeronavelor fără pilot la bord, precum și a regulilor aerului și a procedurilor ATM/ANS aplicabile.

1.2. O aeronavă fără pilot la bord trebuie să fie proiectată și construită astfel încât să își poată îndeplini funcția preconizată și să poată fi operată, reglată și întreținută fără a pune pe nimeni în pericol.

1.3. Dacă este necesar pentru a diminua riscurile legate de siguranță, de respectarea vieții private, de protecția datelor cu caracter personal, de securitate sau de protecția mediului înconjurător asociate operării, aeronavele fără pilot la bord trebuie să aibă caracteristici și funcționalități specifice corespunzătoare, care să țină seama, din proiectare și în mod implicit, de principiul respectării vieții private și al protecției datelor cu caracter personal. În funcție de necesități, respectivetele caracteristici și funcționalități trebuie să asigure identificarea cu ușurință a aeronavei și a naturii și scopului operațiunii în cauză și trebuie să asigure respectarea limitărilor, a interdicțiilor sau a condițiilor aplicabile, îndeosebi în ceea ce privește operarea în anumite zone geografice, peste anumite distanțe față de operator sau la anumite altitudini.

1.4. Organizația responsabilă cu producția sau cu comercializarea aeronavei fără pilot la bord trebuie să furnizeze operatorului unei aeronave fără pilot la bord și, după caz, organizației de întreținere informații cu privire la tipul de operațiuni pentru care este proiectată respectiva aeronavă fără pilot la bord, precum și limitările și informațiile necesare pentru operarea în condiții de siguranță a acesteia, inclusiv în ceea ce privește performanțele operaționale și de mediu, limitările de navigabilitate și procedurile de urgență. Aceste informații se furnizează într-un mod clar, consecvent și lipsit de ambiguități. Capacitățile operaționale ale aeronavelor fără pilot la bord care pot fi utilizate în cadrul unor operațiuni pentru care nu este obligatoriu un certificat sau o declarație trebuie să permită posibilitatea introducerii unor limitări care să respecte normele spațiului aerian aplicabile unor astfel de operațiuni.

2. CERINȚE ESENȚIALE SUPLIMENTARE APLICABILE PROIECTĂRII, PRODUCȚIEI, ÎNTREȚINERII ȘI OPERĂRII AERONAVELOR FĂRĂ PILOT LA BORD MENȚIONATE LA ARTICOLUL 56 ALINEATELE (1) ȘI (5)

Având în vedere obiectivele stabilite la articolul 1, trebuie îndeplinite următoarele cerințe pentru a se garanta siguranța pentru persoanele de la sol și pentru alți utilizatori ai spațiului aerian în timpul operării aeronavelor fără pilot la bord, ținându-se seama de nivelul de risc al operațiunii, după caz:

2.1. Navigabilitate

2.1.1. Aeronavele fără pilot la bord trebuie să fie proiectate sau să includă caracteristici ori detalii astfel încât să se poată demonstra în mod satisfăcător siguranța persoanei care operează aeronava fără pilot la bord sau a părților terțe aflate în aer sau la sol, inclusiv siguranța bunurilor.

2.1.2. Aeronavele fără pilot la bord trebuie să asigure o integritate a produsului care să fie proporțională cu riscurile în

toate condițiile de zbor anticipate.

2.1.3. Aeronavele fără pilot la bord trebuie să fie controlabile și manevrabile în siguranță, după necesități, în toate condițiile de operare anticipate, inclusiv în urma defectării unuia sau, dacă este cazul, a mai multor sisteme. Trebuie să se țină seama în mod corespunzător de considerentele legate de factorii umani, în special de cunoștințele disponibile cu privire la factorii propice exploatarea în condiții de siguranță a tehnologiilor de către oameni.

2.1.4. Aeronavele fără pilot la bord și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora, precum și echipamentele pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord trebuie să funcționeze conform specificațiilor în orice condiții de operare previzibile, în cadrul limitelor de operare pentru care au fost proiectate aeronavele, dar și suficient de mult în afara acestora.

2.1.5. Aeronavele fără pilot la bord și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora, precum și echipamentele pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, luate atât separat, cât și în relație unele cu altele, trebuie proiectate astfel încât probabilitatea apariției unei defecțiuni și gravitatea efectului acesteia asupra persoanelor de la sol și a altor utilizatori ai spațiului aerian să fie diminuate pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 alineatul (2).

2.1.6. În cazul oricărui echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, implicarea sa în operare trebuie să fie de așa natură încât să faciliteze operațiunile de zbor, incluzând mijloace care permit conștientizarea diferitor situații, precum și gestionarea oricărei situații previzibile și a cazurilor de urgență.

2.1.7. Organizațiile implicate în proiectarea de motoare, elice și aeronave fără pilot la bord trebuie să ia măsuri de precauție pentru a reduce la minimum pericolele cauzate de condițiile, atât din interiorul, cât și din exteriorul aeronavelor fără pilot la bord și al sistemelor acestora, care, din experiență, s-au dovedit a avea un impact asupra siguranței. Respectivul măsuri de precauție includ protecția față de interferențe prin mijloace electronice.

2.1.8. Procesele de fabricație, materialele și componentele utilizate la producția aeronavelor fără pilot la bord trebuie să aibă ca rezultat proprietăți și o performanță adecvate și reproductibile care să respecte caracteristicile proiectului.

2.2. Organizații

Organizațiile implicate în proiectarea, producția și întreținerea aeronavelor fără pilot la bord, în operațiuni, în serviciile conexe și în activitățile de pregătire îndeplinesc următoarele condiții:

(a) Organizația trebuie să dispună de toate mijloacele necesare pentru realizarea activităților din domeniul său de activitate și trebuie să asigure respectarea cerințelor esențiale și a actelor delegate menționate la articolul 58 și actelor de punere în aplicare menționate la articolul 57, aplicabile activității sale.

(b) Organizația trebuie să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale relevante, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem. Acest sistem de management trebuie să fie adaptat tipului de activitate și dimensiunii organizației.

(c) Organizația trebuie să instituie, în cadrul sistemului de management al siguranței, un sistem de raportare a evenimentelor, pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței. Acest sistem de raportare trebuie să fie adaptat tipului de activitate și dimensiunii organizației.

(d) Organizația trebuie să încheie acorduri, după caz, cu alte organizații, în scopul asigurării respectării neîntrerupte a cerințelor esențiale relevante.

2.3. Persoanele implicate în operarea unei aeronave fără pilot la bord

Orice persoană implicată în operarea unei aeronave fără pilot la bord, inclusiv pilotul de la distanță, deține cunoștințele și abilitățile prevăzute, necesare pentru a asigura siguranța operării, care sunt proporționale cu riscul asociat tipului de operațiune. Persoana respectivă demonstrează, de asemenea, că este aptă din punct de vedere medical, dacă acest lucru este necesar pentru a diminua riscurile presupuse de operațiunea în cauză.

2.4. Operațiuni

2.4.1. Operatorul unei aeronave fără pilot la bord este responsabil cu operarea și trebuie să ia orice măsuri necesare pentru a asigura siguranța operării.

2.4.2. Un zbor trebuie efectuat în conformitate cu actele cu putere de lege, normele și procedurile aplicabile, pertinente pentru îndeplinirea atribuțiilor, prevăzute pentru zona, spațiul aerian, aerodromurile sau locurile a căror folosire este prevăzută și, dacă este cazul, pentru sistemele ATM/ANS conexe.

2.4.3. Operațiunile cu aeronave fără pilot la bord trebuie să asigure siguranța părților terțe aflate la sol și a altor utilizatori ai spațiului aerian și trebuie să reducă la minimum riscurile cauzate de condițiile externe și interne adverse, inclusiv de condițiile de mediu, prin menținerea distanței de eșalonare corespunzătoare în toate fazele zborului.

2.4.4. Aeronavele fără pilot la bord nu trebuie operate decât dacă se află în stare de navigabilitate și dacă echipamentele și celelalte componente și servicii necesare pentru operațiunea avută în vedere sunt disponibile și în stare de funcționare.

2.4.5. Aeronavele fără pilot la bord și operațiunile cu aeronave fără pilot la bord trebuie să respecte drepturile relevante garantate în temeiul dreptului Uniunii.

2.4.6. Operatorul unei aeronave fără pilot la bord trebuie să se asigure că aeronava dispune de echipamentele de navigație, de comunicații, de supraveghere, de detectare și evitare, precum și de orice alt echipament considerat necesar pentru siguranța zborului avută în vedere, ținându-se seama de natura operațiunii, de reglementările de trafic aerian și de regulile aerului aplicabile în orice fază a zborului.

2.5. Cerințe esențiale referitoare la compatibilitatea electromagnetică și la spectrul de frecvențe radio pentru aeronavele fără pilot la bord și pentru motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora a căror proiectare este certificată în conformitate cu articolul 56 alineatul (1) și care sunt destinate operării exclusiv pe frecvențe alocate prin reglementările radio ale Uniunii Internaționale a Telecomunicațiilor pentru utilizarea aeronautică protejată

2.5.1. Respectivul aeronave fără pilot la bord, precum și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora se proiectează și se produc astfel încât, ținând seama de stadiul actual al tehnologiei, să se garanteze că:

(a) perturbațiile electromagnetice pe care le generează nu depășesc nivelul peste care echipamentele radio și de telecomunicații sau alte echipamente nu pot funcționa conform modului preconizat; și

(b) au un nivel de imunitate la perturbațiile electromagnetice care le permite să funcționeze fără degradarea inacceptabilă a utilizării preconizate.

2.5.2. Respectivul aeronave fără pilot la bord, precum și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora se proiectează și se produc astfel încât, ținând seama de stadiul actual al tehnologiei, să se garanteze că

utilizează în mod eficace spectrul de frecvențe radio și că sprijină utilizarea eficientă a acestuia pentru a evita interferențele dăunătoare.

3. CERINȚELE ESENȚIALE DE MEDIU APLICABILE AERONAVELOR FĂRĂ PILOT LA BORD

Aeronaivele fără pilot la bord respectă cerințele privind performanțele de mediu stabilite în anexa III.

4. CERINȚE ESENȚIALE PENTRU ÎNMATRICULAREA AERONAVELOR FĂRĂ PILOT LA BORD ȘI A OPERATORILOR acestora și pentru MARCAREA AERONAVELOR FĂRĂ PILOT LA BORD

4.1. Fără a aduce atingere obligațiilor ce revin statelor membre în temeiul Convenției de la Chicago, aeronavele fără pilot la bord a căror proiectare face obiectul certificării în temeiul articolului 56 alineatul (1) se înmatriculează în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 57.

4.2. Operatorii aeronavelor fără pilot la bord se înmatriculează în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 57, în cazul în care aceștia operează oricare dintre următoarele:

(a) o aeronavă fără pilot la bord care, în caz de impact, poate transfera unei persoane o energie cinetică mai mare de 80 jouli;

(b) o aeronavă fără pilot la bord a cărei operare prezintă riscuri pentru viața privată, pentru protecția datelor cu caracter personal, pentru securitate sau pentru mediul înconjurător;

(c) o aeronavă fără pilot la bord a cărei proiectare face obiectul certificării în temeiul articolului 56 alineatul (1).

4.3. În cazul în care se aplică o cerință de înmatriculare în temeiul punctului 4.1 sau 4.2, aeronava fără pilot la bord respectivă se identifică și marchează individual, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 57.

ANEXA X: Tabel de corespondență

Regulamentul (CE) nr. 216/2008	Prezentul regulament
Articolul 1 alineatul (1)	Articolul 2 alineatele (1) și (2)
Articolul 1 alineatul (2)	Articolul 2 alineatul (3)
Articolul 1 alineatul (3)	Articolul 2 alineatul (5)
Articolul 2	Articolul 1
Articolul 3	Articolul 3
Articolul 4 alineatul (1) litera (a)	Articolul 2 alineatul (1) litera (a)
Articolul 4 alineatul (1) litera (b)	Articolul 2 alineatul (1) litera (b) punctul (i)
Articolul 4 alineatul (1) litera (c)	Articolul 2 alineatul (1) litera (b) punctul (ii)
-	Articolul 2 alineatul (1) litera (b) punctul (iii)
Articolul 4 alineatul (1) litera (d)	Articolul 2 alineatul (1) litera (c)
Articolul 4 alineatul (2)	Articolul 2 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (3)	Articolul 2 alineatul (1) literele (b) și (c)
Articolul 4 alineatul (3a)	Articolul 2 alineatul (1) literele (d) și (e) și alineatul (2)
-	Articolul 2 alineatul (4)
-	Articolul 2 alineatul (6)
Articolul 4 alineatul (3b)	Articolul 2 alineatul (7)
Articolul 4 alineatul (3c)	Articolul 2 alineatul (1) litera (g) și alineatul (2)
Articolul 4 alineatele (4) și (5)	Articolul 2 alineatul (3) litera (d)
Articolul 4 alineatul (6)	-
-	Articolul 2 alineatele (8)-(11)
-	Articolul 4
-	Articolul 5
-	Articolul 6
-	Articolul 7
-	Articolul 8
Articolul 5 alineatele (1), (2) și (3)	Articolele 9-16
Articolul 5 alineatul (4) literele (a) și (b)	Articolul 18 alineatul (2)
Articolul 5 alineatul (4) litera (c)	Articolul 18 alineatul (1) litera (b)
-	Articolul 18 alineatul (1) litera (a)
Articolul 5 alineatul (5)	Articolele 17 și 19
Articolul 5 alineatul (6)	Articolul 4
Articolul 6	Articolele 9 alineatul (2) și articolul 19 alineatul (3)
Articolul 7 alineatele (1) și (2)	Articolele 20 și 21
Articolul 8 alineatul (4)	Articolul 22
Articolul 7 alineatele (3)-(7)	Articolele 23-28
Articolul 8 alineatele (1)-(3)	Articolul 29 și articolul 30 alineatele (1), (2) și (3)
-	Articolul 30 alineatele (4)-(7)
Articolul 8 alineatul (5)	Articolul 31 și 32
Articolul 8 alineatul (6)	Articolul 4
Articolul 8a alineatele (1)-(5)	Articolele 33-39
Articolul 8a alineatul (6)	Articolul 4
Articolul 8b alineatele (1)-(6)	Articolele 40-47
Articolul 8b alineatul (7)	Articolul 4
Articolul 8c alineatele (1)-(10)	Articolele 48-54
Articolul 8c alineatul (11)	Articolul 4
-	Articolele 55-58
Articolul 9	Articolele 59-61
Articolul 10 alineatele (1)-(3)	Articolul 62 alineatele (1) și (2)
-	Articolul 62 alineatele (3)-(8)
Articolul 10 alineatul (4)	Articolul 62 alineatul (9)
-	Articolul 62 alineatele (10)-(12)
Articolul 10 alineatul (5)	Articolul 62 alineatele (13)-(15)
-	Articolul 63
-	Articolul 64
-	Articolul 65

Regulamentul 1139/04-iul-2018 Jurnalul Oficial 212L

-	Articolul 66
Articolul 11 alineatele (1)-(3)	Articolul 67 alineatele (1)-(3)
Articolul 11 alineatele (4)-(5b)	-
Articolul 11 alineatul (6)	Articolul 67 alineatul (4)
Articolul 12 alineatul (1)	Articolul 68
Articolul 12 alineatul (2)	-
Articolul 13	Articolul 69
Articolul 14 alineatele (1)-(3)	Articolul 70
Articolul 14 alineatele (4)-(7)	Articolul 71
Articolul 15	Articolul 72
Articolul 16	Articolul 73
-	Articolul 74
Articolul 17	Articolul 75
Articolul 18	Articolul 76 alineatele (1)-(5)
Articolul 19	Articolul 76 alineatele (1)-(5)
Articolul 20	Articolul 77
Articolul 21	Articolul 78
Articolul 22 alineatul (1)	Articolul 76 alineatul (6)
Articolul 22 alineatul (2)	Articolul 76 alineatul (7)
-	Articolul 79
Articolul 22a	Articolul 80
Articolul 22b	Articolul 81
Articolul 23	Articolul 82 alineatele (1) și (2)
-	Articolul 82 alineatul (3)
Articolele 24 și 54	Articolul 85
Articolul 25	Articolul 84
Articolul 26	Articolul 86 alineatele (1)-(4)
-	Articolul 86 alineatul (5)
-	Articolul 87
-	Articolul 88
-	Articolul 89
Articolul 27 alineatele (1)-(3)	Articolul 90 alineatele (1)-(3)
-	Articolul 90 alineatele (4)-(6)
-	Articolul 91
-	Articolul 92
-	Articolul 93
Articolul 28 alineatele (1) și (2)	Articolul 94 alineatele (1) și (2)
-	Articolul 94 alineatul (3)
Articolul 28 alineatele (3) și (4)	Articolul 94 alineatele (4) și (5)
Articolul 29 alineatele (1)	Articolul 95 alineatul (1)
Articolul 29 alineatul (2)	Articolul 98 alineatul (2) litera (m) și alineatul (6)
Articolul 29 alineatul (3)	-
-	Articolul 95 alineatul (2)
Articolul 30	Articolul 96
Articolul 31	Articolul 97
Articolul 32 alineatul (1)	Articolul 119 alineatul (3)
Articolul 32 alineatul (2)	Articolul 119 alineatul (6)
Articolul 33	Articolul 98 alineatele (1)-(5)
Articolul 34 alineatul (1)	Articolul 99 alineatele (1) și (2)
-	Articolul 99 alineatul (3)
Articolul 34 alineatele (2) și (3)	Articolul 99 alineatele (4) și (5)
Articolul 35	Articolul 100
Articolul 36	Articolul 101
Articolul 37 alineatele (1)-(3)	Articolul 102 alineatele (1)-(3)
-	Articolul 102 alineatul (4)
Articolul 38 alineatele (1)-(3)	Articolul 104 alineatele (1)-(3)
-	Articolul 104 alineatul (4)
Articolul 39	-
-	Articolul 103
Articolul 40	Articolul 105
Articolul 41 alineatul (1)	-
Articolul 41 alineatele (2) și (3)	Articolul 106 alineatul (1)
Articolul 41 alineatul (4)	-
Articolul 41 alineatul (5)	Articolul 106 alineatul (6)
Articolul 42	Articolul 106 alineatele (2)-(5)
Articolul 43	Articolul 107
Articolul 44	Articolul 108
Articolul 45	Articolul 109
Articolul 46	Articolul 110
Articolul 47	Articolul 111
Articolul 48	Articolul 112
Articolul 49	Articolul 113
Articolele 50	Articolul 114 alineatele (1), (2) și (4)
Articolul 51	Articolul 114 alineatul (3)
Articolul 52 alineatele (1)-(3)	Articolul 115
Articolul 52 alineatul (4)	Articolul 76 alineatul (6)
Articolul 53 alineatele (1) și (2)	Articolul 116

Regulamentul 1139/04-iul-2018 Jurnalul Oficial 212L

Articolul 53 alineatul (3)	Articolul 76 alineatul (6)
Articolul 54	Articolul 85
Articolul 55	Articolul 83
Articolul 56	Articolul 117
Articolul 57	Articolul 118
Articolul 58 alineatele (1) și (2)	Articolul 119 alineatele (1) și (2)
-	Articolul 119 alineatul (4)
Articolul 58 alineatul (3)	Articolul 119 alineatul (5)
Articolul 58 alineatul (4)	Articolul 132 alineatul (2)
Articolul 59 alineatele (1)-(4)	Articolul 120 alineatele (1)-(4)
-	Articolul 120 alineatul (5)
Articolul 59 alineatele (5)-(11)	Articolul 120 alineatele (6)-(12)
Articolul 60	Articolul 121
Articolul 61	Articolul 122
-	Articolul 123
Articolul 62	Articolul 124
Articolul 63	Articolul 125
Articolul 64 alineatele (1) și (3)	Articolul 126 alineatul (4)
Articolul 64 alineatul (2)	-
Articolul 64 alineatul (4)	Articolul 126 alineatul (1)
Articolul 64 alineatul (5)	Articolul 126 alineatul (2)
-	Articolul 126 alineatul (3)
Articolul 65	Articolul 127
Articolul 65a	-
-	Articolul 128
Articolul 66	Articolul 129
-	Articolul 130
Articolul 67	-
Articolul 68	Articolul 131
-	Articolul 132 alineatul (1)
Articolul 58 alineatul (4)	Articolul 132 alineatul (2)
Articolul 69	-
-	Articolul 133
-	Articolul 134
-	Articolul 135
-	Articolul 136
-	Articolul 137
-	Articolul 138
-	Articolul 139
-	Articolul 140
Articolul 70	Articolul 141

Publicat în Jurnalul Oficial cu numărul 212L din data de 22 august 2018