



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 15.11.2005  
COM(2005) 579 definitivo

2005/0228 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica il regolamento (CE) n. 1592/2002, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce l'Agenzia europea per la sicurezza aerea**

(presentata dalla Commissione)

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO NORMATIVO

Dopo l'entrata in vigore, nel settembre 2002, del regolamento (CE) n. 1592/2002<sup>1</sup>, la Comunità dispone di una competenza esclusiva in materia di aeronavigabilità e di compatibilità ambientale dei prodotti, parti e pertinenze aeronautici. Questi ultimi, come i loro organismi di progettazione, costruzione e manutenzione, debbono ora rispondere a norme uniformi e obbligatorie adottate dalla Commissione<sup>2</sup>.

Il suddetto regolamento istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) che ha il compito di fornire alla Commissione tutto il know-how tecnico di cui quest'ultima ha bisogno e di assisterla, in particolare, nello svolgimento dei suoi compiti legislativi e regolamentari. L'Agenzia istituisce inoltre un sistema di sorveglianza del mercato, allo scopo di controllare l'applicazione della normativa comunitaria, valutarne gli effetti e presentare tutti gli eventuali suggerimenti utili in materia. I certificati e i riconoscimenti che attestano la conformità dei prodotti e degli organismi alle norme comuni sono rilasciati dall'AESA o dalle amministrazioni nazionali competenti: l'AESA interviene per la certificazione di tipo dei prodotti e per gli organismi situati nei paesi terzi; le amministrazioni nazionali rilasciano i certificati individuali e i riconoscimenti della maggior parte degli organismi situati sul loro territorio, sulla base delle norme comuni e sotto il controllo dell'Agenzia.

Le competenze dell'Agenzia sono definite dal campo d'applicazione del regolamento (CE) n. 1592/2002. Fin dall'adozione di tale testo, era evidente che gli obiettivi indicati all'articolo 2, e cioè, principalmente, la garanzia di un livello elevato e uniforme di sicurezza e la realizzazione di condizioni di concorrenza eque per gli operatori aerei, avrebbero potuto essere raggiunti solo estendendone il campo d'applicazione alle operazioni di volo e al rilascio delle licenze degli equipaggi di condotta. Il legislatore incarica d'altronde esplicitamente la Commissione di presentare una proposta in questo senso e di riconsiderare la questione della normativa degli aeromobili dei paesi terzi<sup>3</sup>.

### 2. LE ATTUALI SFIDE

In realtà le Autorità aeronautiche comuni (JAA)<sup>4</sup> elaborano già da tempo delle norme relative agli aeromobili che effettuano operazioni di trasporto aereo commerciale<sup>5</sup> o alle licenze e alla formazione degli equipaggi<sup>6</sup>, ma l'applicazione di tali norme viene lasciata alla discrezione degli Stati partecipanti e quindi esse finiscono per essere applicate, quando ciò avviene, con

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2002, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia Europea per la sicurezza aerea (GU L 240 del 7.9.2002, pag. 1).

<sup>2</sup> Regolamenti (CE) n. 1702/2003 della Commissione del 24 settembre 2003 (GU L 243 del 27.9.2003, pag. 6) e (CE) n. 2042/2003 della Commissione del 20 novembre 2003 (GU L 315 del 28.11.2003, pag. 1), rispettivamente relativi alla certificazione e alla manutenzione di prodotti, parti e pertinenze aeronautici.

<sup>3</sup> Articolo 7 e considerando 2 del regolamento (CE) n. 1592/2002.

<sup>4</sup> Le JAA riuniscono 37 Stati Europei che elaborano congiuntamente delle norme comuni in materia di sicurezza aerea, le norme aeronautiche comuni (JAR).

<sup>5</sup> JAR-OPS 1 e 3.

<sup>6</sup> JAR-FCL e JAR-STD.

modalità assai diverse nell'insieme della Comunità. Di conseguenza, il livello di sicurezza non è uniforme. Inoltre, la persistenza di divergenze nazionali contribuisce a perturbare il buon funzionamento del mercato interno.

L'inclusione delle norme JAR-OPS nella normativa comunitaria, attraverso la modifica attualmente in corso del regolamento (CEE) n. 3922/91<sup>7</sup>, rappresenterà innegabilmente un passo avanti, ma non porterà ad un livello di armonizzazione sufficiente in quanto riguarderà solo il trasporto aereo commerciale. Gli altri tipi di aeromobili, le altre operazioni commerciali o le operazioni non commerciali non rientreranno in queste norme comuni, che non riguarderanno nemmeno le licenze degli equipaggi di condotta, né gli aeromobili dei paesi terzi.

La sicurezza degli apparecchi dei paesi terzi che operano nella Comunità richiede tuttavia maggiori garanzie. Gli allegati della Convenzione di Chicago stabiliscono norme minime alle quali gli aeromobili, gli operatori aerei e gli equipaggi devono conformarsi per essere ammessi alla circolazione area internazionale. La verifica del rispetto di questi obblighi incombe anzitutto allo Stato di immatricolazione di un aeromobile, ma gli altri Stati contraenti hanno la possibilità di ispezionare gli apparecchi che sorvolano il loro territorio per controllarne la sicurezza. Nella Comunità, ci si avvale di questa possibilità attraverso la cosiddetta direttiva "SAFA"<sup>8</sup>, che fa riferimento agli allegati 1, 6 e 8 della Convenzione di Chicago. Ma i controlli che potranno essere effettuati dagli Stati membri in questo ambito, si baseranno unicamente sulle norme minime suddette, le quali non riguardano tutti gli aspetti attinenti alla sicurezza aerea.

### **3. PARERE DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA E CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE**

E' in questo contesto che la Commissione ha deciso di dare seguito alla richiesta del legislatore proponendo che le norme comuni di sicurezza siano estese alle operazioni di volo, alle licenze dei piloti e agli aeromobili dei paesi terzi.

A questo fine, la Commissione era tenuta, ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 1592/2002, ad ottenere in via preliminare il parere dell'AESA. L'Agenzia, d'altro canto, conformemente alle sue norme interne<sup>9</sup> ed alla prassi internazionale in materia, doveva procedere ad una consultazione approfondita dell'insieme delle parti interessate e tener conto delle osservazioni che le fossero state rivolte prima di emettere il proprio parere. Essa ha pertanto pubblicato sul suo sito Internet<sup>10</sup>, il 27 aprile 2004, un documento di consultazione su "l'applicabilità, i principi di base e i requisiti essenziali relativi alle competenze dei piloti, alle operazioni di volo e alla regolamentazione degli aeromobili dei paesi terzi utilizzati da operatori non comunitari"<sup>11</sup>. Fra il 30 aprile ed il 31 luglio 2004, tale documento ha suscitato

---

<sup>7</sup> Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di norme tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4) e documento COM(2004) 73 del 10.2.2004.

<sup>8</sup> Direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari (GU L 143 del 30.4.2004, pag. 76).

<sup>9</sup> Decisione MB/7/03 del 27.6.2003 relativa alle procedure seguite dall'Agenzia per l'elaborazione di pareri, di specifiche di certificazione e di documenti orientativi, adottata ai sensi dell'articolo 43 del regolamento (CE) n. 1592/2002.

<sup>10</sup> [www.easa.eu.int](http://www.easa.eu.int)

<sup>11</sup> NPA n. 2/2004.

1 695 commenti presentati da 93 soggetti diversi fra i quali persone fisiche, autorità nazionali, imprese o organizzazioni. L’Agenzia ha risposto per iscritto a tali osservazioni e le parti interessate hanno potuto pronunciarsi a loro volta in merito a tale risposta<sup>12</sup>.

Sulla base delle osservazioni presentate nel corso delle suddette consultazioni, l’Agenzia ha elaborato la propria analisi ed ha trasmesso alla Commissione, il 15 dicembre 2004, un parere che auspica un’estensione delle norme comuni all’utilizzo degli aeromobili, alla qualifica dei piloti e agli aeromobili dei paesi terzi<sup>13</sup>. Tale parere, che può essere consultato sul sito Internet dell’Agenzia, “rispecchia la maggioranza delle opinioni espresse nel corso della consultazione e presenta dei compromessi in grado di raccogliere un vasto consenso”.

#### **4. STUDIO DI IMPATTO**

La presente proposta di regolamento è stata preceduta da uno studio di impatto realizzato dai servizi della Commissione. Sono state esaminate più particolarmente due opzioni:

- la prima, voluta dal legislatore, che prevede un’estensione del campo di applicazione del regolamento (CE) n. 1592/2002 e quindi delle competenze dell’Agenzia europea per la sicurezza aerea;
- la seconda, che prevede un recepimento nel diritto comunitario, attraverso il regolamento (CEE) n. 3922/91, delle norme definite per mezzo della cooperazione intergovernativa istituita all’interno delle JAA.

Da tale studio emergono chiaramente il vantaggio per la sicurezza aerea e il miglioramento nel funzionamento del mercato interno che si otterrebbero da una soluzione interamente comunitaria: è stata quindi scelta l’estensione del campo d’applicazione del regolamento (CE) n. 1592/2002.

#### **5. PROPOSTA DI REGOLAMENTO**

##### **5.1. Strumento e metodo**

Per estendere le norme comuni alle operazioni di volo, alle licenze dei piloti e agli aeromobili dei paesi terzi, l’estensione del campo d’applicazione del regolamento (CE) n. 1592/2002 si impone come lo strumento legislativo più adatto, in quanto si tratta di affidare all’AESA, istituita dallo stesso testo, nuovi compiti in questi settori, in particolare in materia di preparazione della normativa e di certificazione.

Per evitare alle parti interessate perturbazioni e sovraccosti inutili, le norme comuni si baseranno su quelle finora definite dalle JAA, vale a dire le JAR-OPS, le JAR-FCL e le JAR-STD. Esse diventeranno pertanto obbligatorie e saranno applicate in modo uniforme in tutta la Comunità. Lo stesso metodo era stato scelto, al momento dell’adozione del regolamento (CE) n. 1592/2002, per le norme relative alla aeronavigabilità.

---

<sup>12</sup> L’inventario delle osservazioni e l’elenco dei loro autori sono disponibili sul sito Internet dell’AESA.

<sup>13</sup> Parere n. 3/2004.

## 5.2. Contenuto

### 5.2.1. Modifiche apportate al parere dell'Agenzia

1. La proposta della Commissione si basa sul parere espresso dall'AESA ; su alcuni punti tuttavia, la Commissione ha preferito allontanarsene al fine di rafforzare e incrementare ulteriormente il livello di sicurezza dell'aviazione civile in Europa. In conformità al disposto dell'articolo 12, paragrafo 2, lettera b) del regolamento (CE) n. 1592/2002, tali modifiche sono state introdotte di concerto con l'Agenzia.
  - La Commissione ha voluto principalmente rafforzare il campo d'applicazione del regolamento al fine di includervi la totalità degli aeromobili utilizzati, a qualunque titolo, nella Comunità, nei limiti consentiti dalla Convenzione di Chicago. La portata del paragrafo 1, lettere b) e c) dell'articolo 4 è quindi più ampia di quello proposto nel parere dell'AESA.
  - Per quanto riguarda gli equipaggi di cabina, l'Agenzia proponeva di sottoporli a dei requisiti comuni di sicurezza ma, tenendo conto del parere espresso a maggioranza in occasione della consultazione, non ad un processo di certificazione. L'AESA richiamava tuttavia l'attenzione della Commissione sull'incongruità della situazione in cui questo tipo di personale verrebbe a trovarsi in quanto questi resterebbe, nella maggior parte degli Stati membri, il solo, fra quanti svolgono mansioni di sicurezza, a non essere certificato, pur svolgendo un ruolo essenziale nel garantire la sicurezza dei passeggeri, come ha dimostrato il buon esito dell'incidente verificatosi a Toronto il 2 agosto 2005. La Commissione ritiene che il persistere di una situazione di questo tipo sarebbe in contrasto con gli obiettivi stabiliti dall'articolo 2 del regolamento (CE) n. 1592/2002. La Commissione propone quindi, per proseguire nella direzione intrapresa con la modifica in corso del regolamento (CEE) n. 3922/91, che il personale di cabina debba possedere un certificato [articolo 6 bis, paragrafo 4] che ne provi la conformità ai requisiti essenziali specifici stabiliti nel nuovo allegato IV del regolamento (CE) n. 1592/2002.
  - La Commissione ha ritenuto che non fosse più opportuno dispensare sistematicamente gli apparecchi ultraleggeri dalle norme comuni, in quanto le prestazioni di taluni di questi apparecchi hanno ormai raggiunto quelle degli apparecchi leggeri. La Commissione desidera quindi che vengano intrapresi al più presto dei lavori diretti ad esaminare se, e in che misura, taluni di questi apparecchi dovrebbero essere sottoposti a norme comuni (considerando 4).

### 5.2.2. Estensione del campo d'applicazione del regolamento

2. Per quanto riguarda le operazioni di volo, le licenze dei piloti e gli aeromobili dei paesi terzi, sono state adottate le opzioni dell'AESA e le linee principali della proposta di regolamento si possono riassumere come segue:
  - Operazioni di volo

Per migliorare la sicurezza dei cittadini, in particolare a terra e facilitare la libera circolazione dei servizi all'interno del mercato unico, la proposta di regolamento estenderebbe le norme comuni a tutte le attività aeree [articolo 4, paragrafo 1, lettera b)] e l'obbligo di certificazione a tutti gli operatori commerciali [articolo 6 ter, paragrafo 2]. I certificati verrebbero rilasciati dagli Stati membri o, eventualmente, dall'AESA [articolo 15 ter, paragrafo 1], che potrebbe

anche, ogni qualvolta ciò si renda necessario, imporre delle direttive operative [articolo 15 ter, paragrafo 2].

Per quanto riguarda le operazioni non commerciali, le norme verrebbero adattate alla complessità degli aeromobili utilizzati e non darebbero adito a certificazione, come già avviene nella maggior parte degli Stati membri. Quando queste operazioni sono condotte con aeromobili complessi [articolo 3, lettera j)], gli operatori interessati dovrebbero tuttavia dimostrare di soddisfare l'insieme dei requisiti essenziali relativi alle operazioni di volo (articolo 6 ter, paragrafo 3 e allegato IV).

#### – Licenze dei piloti

La proposta di regolamento imporrebbe alla maggior parte dei piloti che operano nella Comunità il possesso di una licenza rilasciata sulla base di requisiti comuni relativi alle loro conoscenze teoriche e pratiche e alla loro attitudine fisica [articolo 4, (1a)]. Gli organismi di formazione dei piloti, i centri e il personale incaricati di attestarne l'attitudine fisica, nonché i simulatori di volo dovrebbero, anch'essi, essere certificati sulla base di norme comuni [articolo 6 bis, paragrafi 1, 2, 3, 4 e 5]. L'AESA sarebbe incaricata di vigilare sulla corretta applicazione di quest'ultime da parte degli organismi nazionali di certificazione e certificherebbe essa stessa le organizzazioni e i simulatori di volo nei paesi terzi [articolo 15 bis].

A tutti i piloti, tuttavia, non verrebbero imposte norme identiche che, in determinati casi, sarebbero sproporzionate. Pertanto, mentre l'attività di trasporto commerciale dovrebbe soddisfare requisiti del massimo livello, gli altri settori dell'aviazione dovrebbero poter beneficiare di norme adattate alla complessità degli apparecchi e a quella dello spazio aereo nel quale operano. In particolare, l'aviazione da diporto dovrebbe essere presa maggiormente in considerazione di quanto lo sia oggi: le norme specifiche sviluppate dalle JAA (JAR-FCL PPL) in effetti, sono spesso considerate eccessive. La proposta di regolamento introdurrebbe quindi una nuova categoria di licenza, la "licenza di pilota privato di diporto", più adatta alla situazione di questa categoria di utente dello spazio aereo. Questa licenza verrebbe rilasciata da organismi di valutazione accreditati dall'Agenzia o dall'amministrazione nazionale competente, a scelta del richiedente [articoli 6 bis, paragrafo 2 e 15 bis, paragrafo 1, lettera b)]. Le federazioni sportive, ad esempio, potrebbero svolgere tale funzione.

#### – Aeromobili dei paesi terzi.

Al fine di proteggere in modo efficace la sicurezza dei cittadini europei, a terra o quando viaggiano a bordo di questi apparecchi, la proposta di regolamento intende sottoporre alle norme comuni gli aeromobili dei paesi terzi che operano nella Comunità, nei limiti consentiti dalla Convenzione di Chicago [articolo 5, paragrafo 1; articolo 5, paragrafo 4, lettera j); articolo 5, paragrafo 5, lettera d); articolo 6 bis, paragrafo 1; articolo 6 ter paragrafo 1]. Inoltre, nel caso degli operatori di paesi terzi che effettuano operazioni commerciali nella Comunità, il rispetto delle norme comuni dovrebbe essere attestato dal rilascio di un certificato [articolo 6 ter, paragrafi 2 e 5 e articolo 15 ter, paragrafo 1].

#### 5.2.3. *Altre modifiche apportate al regolamento*

3. Inoltre, essendo il regolamento (CE) n. 1592/2002 entrato in vigore nel settembre 2002 ed essendo l'AESA operativa dal 28 settembre dell'anno seguente, la Commissione ritiene che sarebbe opportuno trarre profitto dall'esperienza acquisita

nel frattempo per migliorare il testo ogni volta che si renda necessario. Oltre l'estensione del campo d'applicazione, alcune delle sue disposizioni dovrebbero essere modificate, fra le quali, principalmente:

- gli enti qualificati che si vedono attribuire dei compiti di certificazione dall'Agenzia, o da delle autorità aeronautiche nazionali quando si tratta di compiti di certificazione attribuiti a quest'ultime dall'Agenzia, dovrebbero essere accreditati dall'Agenzia che si accerterebbe in tal modo della loro capacità a svolgere le mansioni in questione (articolo 9 bis);
- la gestione delle misure di deroga dovrebbe essere semplificata: nella misura del possibile la Commissione dovrebbe pronunciarsi sulle misure adottate a questo titolo dagli Stati membri solo se tali misure non fossero conformi al presente regolamento ed alle sue norme di attuazione (articolo 10);
- la composizione del consiglio di amministrazione dovrebbe essere modificata, in particolare per migliorare la trasparenza: ad esso dovrebbero partecipare osservatori delle parti interessate. Inoltre, la governabilità dell'Agenzia sarebbe migliorata grazie all'istituzione di un consiglio esecutivo con il compito di adottare degli orientamenti strategici e di controllare l'applicazione delle decisioni del consiglio di amministrazione (articoli 25, 28 bis, 28 ter e 28 quater);
- conformemente al parere dell'Agenzia, dovrebbe poi essere introdotto un meccanismo di controllo efficace su tutti gli aeromobili utilizzati nella Comunità al fine di garantire il rispetto effettivo dell'insieme delle norme comuni di sicurezza (articolo 7).

**6. TABELLA DI CORRISPONDENZA FRA LA NUOVA E LA VECCHIA NUMERAZIONE DEGLI ARTICOLI CON INDICAZIONE DELLE MODIFICHE APPORTATE AL REGOLAMENTO (CE) N. 1592/2002 :**

<u>Nuova numerazione</u>	<u>Vecchia numerazione</u>	<u>Modifiche introdotte</u>
1	1	Invariato
2	2	Anche la realizzazione di condizioni di concorrenza eque rientra fra gli obiettivi perseguiti: aggiunta del paragrafo 2, lettera f)
3	3	Aggiunta di nuove definizioni alle lettere da h) a n) e precisazione della definizione di enti qualificati alla lettera f)
4	4	Per garantire la sicurezza dei cittadini tutti gli aeromobili utilizzati nella Comunità sono sottoposti a norme comuni: <ul style="list-style-type: none"> <li>- modifica delle lettere b) e c) del paragrafo 1</li> <li>- aggiunta della lettera d) al paragrafo 1</li> <li>- aggiunta dei paragrafi 1 bis e 1 ter</li> <li>- nuova formulazione del paragrafo 2</li> </ul>
5	5	Aggiunta di disposizioni relative alla certificazione dei prodotti progettati e costruiti nella Comunità. Dimostrazione di conformità ai requisiti essenziali di navigabilità per gli

<u>Nuova numerazione</u>	<u>Vecchia numerazione</u>	<u>Modifiche introdotte</u>
		aeromobili immatricolati nei paesi terzi : - nuova formulazione del paragrafo 2 - aggiunta del paragrafo 2 bis - modifica delle lettere e) e f) del paragrafo 4 - aggiunta della lettera j) al paragrafo 4 e della lettera d) al paragrafo 5
6	6	Invariato
6 bis	Nuovo	Licenze dei piloti
6 ter	Nuovo	Operazioni di volo
7	7	Modifica dell'articolo: istituzione di un meccanismo collettivo di sorveglianza sugli aeromobili
8	8	Precisazioni rese necessarie dall'introduzione dei nuovi articoli 6 bis e 6 ter: - nuova versione del paragrafo 2 - aggiunta del paragrafo 3
9	9	Vengono precisate le norme relative al riconoscimento dei certificati di paesi terzi: modifica del paragrafo 1
9a	Nuovo	Enti qualificati
10	10	Modifica dell'articolo diretta a semplificare la attuazione delle misure di deroga
11	11	Modifica del paragrafo 4, alla luce del nuovo articolo 7
11 bis	Nuovo	Introduzione di disposizioni sulla protezione delle fonti di informazione
12	12	Invariato
13	13	Nuova versione della lettera c) e aggiunta della lettera d) in quanto le ispezioni di standardizzazione non danno adito a decisioni ma a relazioni
14	14	Nuova versione del paragrafo 2, lettera a)



<u>Nuova numerazione</u>	<u>Vecchia numerazione</u>	<u>Modifiche introdotte</u>
15	15	Rilascio dei permessi di volo da parte dell'AESA, qualifiche del personale incaricato della rimessa in servizio dei prodotti una volta effettuata la manutenzione e certificazione degli organismi di manutenzione da parte dell'AESA: <ul style="list-style-type: none"> <li>- nuova formulazione delle lettere e) e i) del paragrafo 1</li> <li>- aggiunta delle lettere k) e l) al paragrafo 1</li> <li>- modifica della lettera b), punto ii) del paragrafo 2</li> <li>- nuova versione della lettera c) del paragrafo 2</li> </ul>
15 bis	Nuovo	Certificazione del personale
15 ter	Nuovo	Certificazione degli operatori commerciali
16	16	Nuova formulazione
17	17	Invariato
18	18	Le relazioni dell'AESA con le amministrazioni e gli organismi stranieri devono essere compatibili con la politica estera generale della Comunità: modifica del paragrafo 2
19	19	Invariato
20	20	Invariato
21	21	Invariato
22	22	Invariato
23	23	Invariato
24	24	Per motivi di trasparenza, il parere della Commissione sul programma di lavoro dell'AESA deve essere pubblico [lettera c) del paragrafo 2]. Chiarificazione della lettera d) del paragrafo 2: l'AESA può attribuire funzioni di certificazione sia a delle autorità nazionale che a degli enti qualificati, come si precisa d'altronde nel testo. Il consiglio di amministrazione nomina i membri del consiglio esecutivo (paragrafo 5)
25	25	Nuove norme relative alla composizione del consiglio di amministrazione che riprendono le disposizioni pertinenti del progetto di accordo interistituzionale relativo all'inquadramento delle Agenzie europee di regolazione <sup>14</sup> : modifica del paragrafo 1 e aggiunta del paragrafo 3

---

<sup>14</sup> COM(2005) 59 del 25.2.2005.

<u>Nuova numerazione</u>	<u>Vecchia numerazione</u>	<u>Modifiche introdotte</u>
26	26	Modifica del paragrafo 2
27	27	Invariato
28	28	Nuove norme relative ai diritti di voto all'interno del consiglio di amministrazione che riprendono le disposizioni pertinenti del progetto di accordo interistituzionale relativo all'inquadramento delle Agenzie europee di regolazione: modifica del paragrafo 2
28 bis	Nuovo	Istituzione di un comitato esecutivo
28 bis	Nuovo	Composizione del comitato esecutivo
28 ter	Nuovo	Procedure decisionali del comitato esecutivo
29	29	Precisazioni apportate alle funzioni del direttore esecutivo: nuova versione del paragrafo 3
30	30	Modifica delle procedure di selezione e di riconferma, del direttore esecutivo e dei direttori dell'AESA, conformemente alle disposizioni del progetto di accordo interistituzionale relativo all'inquadramento delle Agenzie europee di regolazione: modifica dei paragrafi 1 e 4
31	31	Invariato
32	32	Invariato
33	33	Invariato
34	34	Invariato
35	35	Nuova formulazione del paragrafo 1
36	36	Invariato
37	37	Invariato
38	38	Invariato
39	39	Invariato
40	40	Invariato
41	41	Nuova disposizione relativa ai ricorsi alla Corte di giustizia : modifica dei paragrafi 1 e 2
42	42	Invariato
43	43	Invariato

<u>Nuova numerazione</u>	<u>Vecchia numerazione</u>	<u>Modifiche introdotte</u>
44	44	Invariato
45	45	Nuova formulazione, più chiara, del paragrafo 1
46	46	Inchieste negli enti qualificati : nuova versione del paragrafo 1 e aggiunta del paragrafo 1 bis
46 bis	Nuovo	Precisazioni sul contenuto e la forma del programma di lavoro annuale
4 ter	Nuovo	Precisazioni sul contenuto e la forma della relazione generale annuale
47	47	Riferimento al regolamento (CE) n. 45/2001 <sup>15</sup> e precisazione sull'applicazione del regolamento (CE) n. 1049/2001: aggiunta dei paragrafi 5 e 6
48	48	Allineamento sul regolamento finanziario dell'Agenzia: nuova formulazione del paragrafo 1
49	49	Invariato
50	50	Invariato
51	51	Invariato
52	52	Invariato
53	53	Al paragrafo 4 sono soppresse le disposizioni transitorie relative alla sovvenzione comunitaria
54	54	Invariato
55	55	Invariato
56	56	Soppressione del paragrafo 3 divenuto senza oggetto
57	57	Invariato (l'articolo 2 della presente proposta comporta nuove disposizioni sulle abrogazioni)
58	58	Invariato (l'articolo 3 della presente proposta comporta nuove disposizioni sull'entrata in vigore)
Allegato I	Allegato I	Invariato

---

<sup>15</sup> Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

<u>Nuova numerazione</u>	<u>Vecchia numerazione</u>	<u>Modifiche introdotte</u>
Allegato II	Allegato II	Modifiche
Allegato III	Nuovo	Requisiti essenziali relativi alle licenze dei piloti
Allegato IV	Nuovo	Requisiti essenziali relativi alle operazioni di volo
Allegato V	Nuovo	Criteri per gli enti qualificati

## 7. SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

In Europa, gli Stati cooperano da molto tempo all'interno delle JAA per creare delle norme comuni di sicurezza aerea che, per loro natura, non possono essere puramente nazionali. Tuttavia, dato che la loro applicazione viene lasciata all'apprezzamento delle parti partecipanti, gli Stati membri sono giunti rapidamente alla conclusione che sia possibile raggiungere un livello elevato ed uniforme di sicurezza solo attraverso un'azione a livello comunitario.

Pertanto, i regolamenti (CEE) n. 3922/91 e successivamente (CE) n. 1592/2002 hanno gradualmente trasferito alla Comunità le competenze degli Stati membri in materia di aeronavigabilità e di compatibilità ambientale dei prodotti aeronautici. Delle norme comuni sono state istituite anche in materia di licenze del personale, con la direttiva 91/670/CEE, e di sicurezza degli aeromobili dei paesi terzi, con la direttiva 2004/36/CE.

Adottando la direttiva 91/670/CEE, il legislatore incaricava la Commissione di presentare misure che stabilissero requisiti armonizzati in materia di licenze e di programmi di formazione. Un anno più tardi, il regolamento (CEE) n. 2407/92<sup>16</sup> sulle licenze dei vettori aerei annunciava un regolamento del Consiglio sul certificato di vettore aereo. Analogamente, con l'adozione del regolamento (CE) n. 1592/2002, il legislatore riconosceva che un livello ottimale di sicurezza e uniformità poteva essere ottenuto solo estendendo il suo campo d'applicazione alle operazioni di volo e alle licenze degli equipaggi di condotta, auspicando al tempo stesso che tale testo potesse comprendere anche gli aeromobili dei paesi terzi.

Pertanto, la necessità di un'azione comunitaria per raggiungere l'obiettivo perseguito, vale a dire l'adozione e l'applicazione uniforme di norme comuni sulle licenze dei piloti, le operazioni di volo e gli aeromobili dei paesi terzi, appare chiaramente riconosciuta. La proposta di regolamento non va oltre quanto è necessario per raggiungere questo obiettivo. Essa risponde quindi ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità sanciti dall'articolo 5 del trattato che istituisce la Comunità europea.

## 8. VALUTAZIONE

Le misure previste dal presente regolamento e le sue norme di attuazione saranno valutate in conformità al disposto dell'articolo 51 del regolamento (CE) n. 1592/2002.

---

<sup>16</sup> Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (GU L 240 del 24.8.1992).

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica il regolamento (CE) n. 1592/2002, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce l'Agenzia europea per la sicurezza aerea**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione<sup>17</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>18</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni<sup>19</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>20</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Il secondo considerando del regolamento (CE) n. 1592/2002 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce l'Agenzia europea per la sicurezza aerea<sup>21</sup> specifica, tra l'altro, che si dovrebbero elaborare adeguati requisiti essenziali concernenti le operazioni condotte con aeromobili e la certificazione degli equipaggi di condotta e l'applicazione del regolamento agli aeromobili dei paesi terzi. L'articolo 7 di detto regolamento prevede che la Commissione presenti quanto prima al Parlamento europeo e al Consiglio proposte relative ai principi fondamentali, all'applicabilità e ai requisiti essenziali per la regolamentazione delle organizzazioni e del personale che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili.
- (2) È opportuno che la Comunità fissi, in linea con le norme fissate dalla convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 ("convenzione di Chicago"), requisiti essenziali applicabili al personale e agli organismi che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili, nonché al personale e ai prodotti che intervengono nella formazione e l'esame medico dei piloti. La Commissione dovrebbe essere autorizzata ad elaborare le regole di attuazione necessarie.

---

<sup>17</sup> GU C del , pag. .

<sup>18</sup> GU C del , pag. .

<sup>19</sup> GU C del , pag. .

<sup>20</sup> GU C del , pag. .

<sup>21</sup> GU L 240 del 7.9.2002, pag. 1.

- (3) È necessario garantire costantemente un livello elevato e uniforme di sicurezza per i cittadini europei. Di conseguenza, gli aeromobili di paesi terzi che operano verso, da o nel territorio in cui si applica il trattato devono essere soggetti a un adeguato controllo a livello comunitario entro i limiti fissati dalla convenzione di Chicago.
- (4) Non appare opportuno assoggettare a norme comuni tutti gli aeromobili, in particolare quelli di semplice progettazione o operanti principalmente su base locale, nonché gli aeromobili costruiti da amatori o particolarmente rari o quelli dei quali esiste solo un numero ridotto di esemplari. Tali aeromobili dovrebbero restare sotto il controllo normativo degli Stati membri.
- (5) È opportuno, tuttavia, adottare misure adeguate per aumentare il livello generale di sicurezza dell'aviazione da diporto o sportiva, tenendo conto in particolare degli aeromobili ad ala fissa e rotante con un ridotto peso massimo al decollo, le cui prestazioni sono in continuo progresso, che possono circolare in tutta la Comunità, sono prodotti su scala industriale e che potrebbero, pertanto, essere regolamentati in modo migliore a livello comunitario per garantire il livello uniforme di sicurezza e protezione ambientale necessario.
- (6) È necessario definire chiaramente il campo di applicazione dell'azione comunitaria in modo che sia possibile individuare, senza ambiguità, le persone, gli organismi e i prodotti soggetti al presente regolamento e alle sue regole di attuazione. È opportuno definire chiaramente tale campo di applicazione facendo riferimento ad un elenco di aeromobili che sono esentati dall'applicazione del presente regolamento.
- (7) I prodotti aeronautici, le parti e le pertinenze, gli operatori del trasporto aereo commerciale, nonché i piloti e il personale, i prodotti e gli organismi che intervengono nella loro formazione e nei loro esami medici, dovrebbero essere certificati dopo essere stati giudicati conformi ai requisiti essenziali stabiliti dalla Comunità in linea con le norme stabilite dalla convenzione di Chicago. La Commissione dovrebbe essere autorizzata ad elaborare le necessarie regole di attuazione.
- (8) È opportuno conferire a organismi di valutazione debitamente approvati la facoltà di rilasciare licenze ai piloti che effettuano attività di volo amatoriale.
- (9) L'Agenzia europea della sicurezza aerea ("l'Agenzia") dovrebbe essere autorizzata a rilasciare certificati o licenze a persone, organismi e prodotti soggetti al presente regolamento qualora l'azione a livello centrale risulti più efficace della certificazione a livello di Stato membro. Per la stessa ragione, è opportuno che l'Agenzia abbia la facoltà di adottare le misure necessarie collegate alle operazioni di volo degli aeromobili, alla qualificazione degli equipaggi oppure alla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi ove ciò rappresenti il mezzo migliore per garantire l'uniformità e agevolare il funzionamento del mercato interno.
- (10) Il funzionamento efficace di un sistema comunitario di sicurezza dell'aviazione civile nei campi disciplinati dal presente regolamento richiede il rafforzamento della cooperazione tra la Commissione, gli Stati membri e l'Agenzia, al fine di individuare le condizioni non sicure e adottare le necessarie misure correttive.
- (11) La promozione di una cultura della sicurezza e il corretto funzionamento di un sistema di regolamentazione nei campi disciplinati dal presente regolamento richiedono che

incidenti e inconvenienti siano notificati spontaneamente dai testimoni; tali segnalazioni possono essere agevolate dalla creazione di un ambiente non repressivo e si dovrebbero adottare opportune misure a livello degli Stati membri per garantire la riservatezza delle informazioni e la tutela delle persone che le riferiscono.

- (12) Ai fini della trasparenza, è opportuno che gli osservatori delle parti interessate siano rappresentati all'interno del consiglio d'amministrazione dell'Agenzia. Per assicurare la corretta *governance* dell'Agenzia, è inoltre opportuno creare un comitato esecutivo avente il compito di adottare gli orientamenti strategici e controllare l'attuazione delle decisioni del consiglio di amministrazione.
- (13) Il presente regolamento istituisce un quadro di riferimento adeguato ed esaustivo per la definizione ed attuazione di requisiti tecnici e di procedure amministrative comuni nel settore dell'aviazione civile. L'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile<sup>22</sup> e la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'accettazione reciproca delle licenze per l'esercizio di funzioni nel settore dell'aviazione civile<sup>23</sup>, nella sua interezza, dovrebbero pertanto essere abrogati a tempo debito, ferme restando le certificazioni e le licenze di prodotti, persone e organizzazioni già rilasciate in forza di questi atti legislativi.
- (14) Le misure di cui al presente regolamento sono basate sul parere espresso dall'Agenzia europea della sicurezza aerea<sup>24</sup> in conformità dell'articolo 12, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 1592/2002 e dell'articolo 14, paragrafo 1, dello stesso.
- (15) Il regolamento (CE) n. 1592/2002 deve essere modificato di conseguenza,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## CAPO I

### MODIFICHE AL REGOLAMENTO DI BASE

#### *Articolo 1*

Il regolamento (CE) n. 1592/2002 è così modificato:

- (1) All'articolo 2, paragrafo 2, è aggiunta la seguente lettera:

"f) per offrire condizioni uniformi a tutti gli operatori nel mercato interno dell'aviazione."

---

<sup>22</sup> GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.

<sup>23</sup> GU L 373 del 31.12.1991, pag. 21.

<sup>24</sup> Parere dell'Agenzia europea della sicurezza aerea n. 3/2004.

(2) L'articolo 3 è così modificato:

a) la lettera f) è modificata come segue:

"f) "ente qualificato", un organismo accreditato atto a svolgere compiti di certificazione sotto il controllo e la responsabilità dell'Agenzia o di un'autorità aeronautica nazionale;"

b) si aggiungono le seguenti lettere da h) a n):

"h) "operatore", qualsiasi persona fisica o giuridica che utilizzi o intenda utilizzare uno o più aeromobili;

i) "operazione commerciale", un'attività aeronautica remunerata, oggetto di un contratto fra un operatore e un cliente, nella quale il cliente non è, direttamente o indirettamente, un proprietario dell'aeromobile utilizzato ai fini del contratto e l'operatore non è, direttamente o indirettamente, un dipendente del cliente;

j) "aeromobile complesso a motore":

i) un aereo:

- con un massa massima certificata al decollo superiore a 5 700 kg, o
- con una configurazione massima approvata di posti passeggeri superiore a 9, o
- certificato per operare con equipaggio minimo di almeno 2 piloti, o
- dotato di uno o più motori a turboreazione, o

ii) un elicottero:

- con un massa massima certificata al decollo superiore a 3 175 kg, o
- con una configurazione massima approvata di posti passeggeri superiore a 5, o
- certificato per operare con equipaggio minimo di almeno 2 piloti, o

iii) un aeromobile a rotore basculante ("tilt rotor" o convertiplano);

k) "operazione amatoriale", qualsiasi operazione non commerciale con un aeromobile non complesso a motore;

l) "organismo di valutazione", un organismo omologato che può valutare la conformità delle persone fisiche o giuridiche alle regole stabilite per assicurare l'osservanza dei requisiti essenziali stabiliti nel presente regolamento e rilasciare il relativo certificato;



- m) "dispositivo di simulazione per addestramento", qualsiasi tipo di dispositivo in cui siano simulate a terra le condizioni di volo; sono compresi i simulatori di volo, i dispositivi di addestramento al volo, gli allenatori per le procedure di volo e navigazione e i dispositivi di addestramento al volo basico strumentale;
- n) "abilitazione", una dichiarazione riportata nella licenza di pilotaggio che specifica facoltà, deroghe o limitazioni relative alle attività consentite dalla licenza."

(3) L'articolo 4 è così modificato:

- a) il paragrafo 1 è così modificato:
  - i) la lettera b) è sostituita da:
    - "b) immatricolati in uno Stato membro, a meno che il controllo regolamentare di sicurezza cui sono soggetti non sia stato delegato ad un paese terzo ed essi non siano utilizzati da un operatore comunitario, o"
  - ii) la lettera c) è sostituita da:
    - "c) immatricolati in un paese terzo e utilizzati da operatori per i quali uno Stato membro controlli le operazioni oppure utilizzati per operazioni di volo verso, all'interno o in uscita dalla Comunità da operatori stabiliti o residenti nella Comunità, o"
  - iii) si aggiunge la seguente lettera d):
    - "d) immatricolati in un paese terzo oppure immatricolati in uno Stato membro che ha delegato la sorveglianza regolamentare di sicurezza cui sono soggetti ad un paese terzo e siano utilizzati da operatori di paesi terzi per operazioni di volo verso, all'interno, o in uscita dalla Comunità;"
  - iv) nell'ultima frase del paragrafo 1, sono soppresse le parole "a meno che il controllo regolamentare di sicurezza su di essi non sia stato delegato a un paese terzo ed essi non siano utilizzati da un operatore comunitario".
- b) è aggiunto il paragrafo 1 *bis* seguente:
  - "1 *bis*) Il personale che partecipa alle operazioni di volo degli aeromobili di cui al paragrafo 1, lettera b) o c), è conforme al presente regolamento."
- c) è aggiunto il paragrafo 1 *ter* seguente:
  - "1 *ter*) Le operazioni di volo degli aeromobili di cui al paragrafo 1, lettera b), c) o d) sono conformi al presente regolamento."
- d) il paragrafo 2 è così modificato:

"2. I paragrafi 1, 1 *bis* e 1 *ter* non si applicano agli aeromobili di cui all'allegato II."

(4) L'articolo 5 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è così modificato:

i) nella parte introduttiva, le parole "immatricolati in uno Stato membro" sono sostituite da "di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b)";

ii) nella prima frase della lettera d), le parole "della progettazione, della produzione e della manutenzione di prodotti" sono sostituite dalle parole "della manutenzione di prodotti";

iii) si aggiunge la seguente lettera dd):

"dd) Gli organismi responsabili della progettazione e della produzione di prodotti, parti e pertinenze, devono dimostrare di possedere le capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai loro privilegi. Salvo disposizioni contrarie, queste capacità e questi mezzi sono attestati attraverso il rilascio di un'approvazione dell'organismo. I privilegi concessi agli organismi approvati e la portata dell'approvazione sono specificati nelle modalità di approvazione."

b) è aggiunto il paragrafo 2 *bis* seguente:

"2 *bis* Gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) e i prodotti, parti e pertinenze montati sugli stessi sono conformi al paragrafo 2, lettere a), b) e dd) del presente articolo."

c) il paragrafo 4 è così modificato:

i) alla lettera e) sono aggiunti i seguenti punti iv), v) e vi):

"iv) il programma minimo di formazione per l'abilitazione al tipo del personale di certificazione della manutenzione per garantire la conformità con le disposizioni di cui al paragrafo 2, lettera e);

v) il programma minimo di formazione per l'abilitazione al tipo dei piloti per garantire la conformità con l'articolo 6 *bis*;

vi) la lista base degli equipaggiamenti minimi (Master Minimum Equipment List – MMEL) appropriata e specifiche aggiuntive di aeronavigabilità per un determinato tipo di operazione per garantire la conformità con l'articolo 6 *ter*."

ii) la lettera f) è sostituita da quanto segue:

"f) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca delle approvazioni degli organismi, richiesti in conformità del paragrafo 2, lettere d), dd) e f), e le

condizioni in cui non è necessario richiedere una siffatta approvazione;

iii) è aggiunta la lettera j) seguente:

"j) le modalità secondo le quali gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere c) e d) dimostrano la conformità ai requisiti essenziali."

d) al paragrafo 5 è aggiunta la lettera d) che segue:

"d) non impongano, per gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere c) e d) requisiti incompatibili con gli obblighi degli Stati membri nell'ambito dell'ICAO."

(5) Gli articoli 6 *bis* e 6 *ter* che seguono sono inseriti dopo l'articolo 6:

*"Articolo 6 bis  
Licenze di pilotaggio*

1. I piloti che effettuano attività di volo sugli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c) e gli organismi, le persone e i dispositivi di simulazione per addestramento implicati nell'addestramento e in prove, controlli e valutazione medica dei piloti devono conformarsi ai requisiti essenziali fissati nell'allegato III.
2. Una persona può pilotare un aeromobile soltanto se è titolare di una licenza di pilotaggio e di un certificato medico idonei all'operazione da svolgere.

Un pilota ottiene una licenza se dimostra di conformarsi alle regole stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali relativi a conoscenze teoriche, abilità pratiche e competenze linguistiche; la licenza può essere rilasciata da un organismo di valutazione se i privilegi che conferisce si limitano all'attività amatoriale.

Un pilota ottiene un certificato medico se dimostra di conformarsi alle regole stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali relativi all'idoneità medica. Il certificato medico è rilasciato da esaminatori o centri aeromedici, eccetto per i piloti che effettuano attività di volo amatoriale, nel qual caso può essere rilasciato da un medico generico.

I privilegi concessi al pilota e la portata della licenza e del certificato medico sono specificati nella licenza.

Per quanto riguarda gli equipaggi di condotta che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), i requisiti di cui al secondo e terzo comma possono essere accertati tramite il riconoscimento di licenze e certificati medici rilasciati da o per conto di un paese terzo.

3. La capacità degli organismi di valutazione, dei centri di addestramento dei piloti e degli organismi responsabili della valutazione dell'idoneità medica dei piloti di assumersi le responsabilità associate ai loro privilegi in relazione al rilascio di licenze e certificati medici è riconosciuta mediante il rilascio di un'approvazione.

Il certificato di approvazione è rilasciato se si dimostra che l'organizzazione si conforma alle regole stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali pertinenti di cui all'allegato III.

I privilegi concessi con l'approvazione sono specificati nel certificato di approvazione.

4. I dispositivi di simulazione utilizzati per l'addestramento dei piloti devono ottenere una certificazione, che è rilasciata se è dimostrato che il dispositivo è conforme alle regole stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali pertinenti di cui all'allegato III.
5. Le persone responsabili dell'addestramento dei piloti, della valutazione della loro competenza o idoneità medica devono essere in possesso di un adeguato certificato, che è rilasciato se si dimostra che il richiedente si conforma alle regole stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali pertinenti di cui all'allegato III.

I privilegi concessi con l'approvazione sono specificati nell'approvazione stessa.

6. La Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3, le regole per l'attuazione del presente articolo, specificando in particolare:
  - a) le diverse abilitazioni per le licenze di pilotaggio e i certificati medici idonei ai diversi tipi di attività;
  - b) le condizioni relative a rilascio, mantenimento, modifica, limitazione, sospensione o revoca di licenze, abilitazioni per le licenze, certificati medici, approvazioni di organismi, organismi di valutazione e certificati del personale;
  - c) i privilegi e le responsabilità dei titolari di licenze, le abilitazioni per le licenze, i certificati medici, le approvazioni di organismi e certificati del personale.

7. Nello stabilire le regole di attuazione di cui al paragrafo 6, la Commissione farà in modo che le stesse rispecchino lo stato dell'arte e le migliori pratiche nel settore dell'addestramento degli equipaggi di condotta e consentano di far fronte rapidamente alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi.

*Articolo 6 ter*  
*Operazioni di volo*

1. L'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b), c) e d) deve essere conforme ai requisiti essenziali fissati nell'allegato IV.
2. Gli esercenti che effettuano operazioni commerciali devono dimostrare di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai loro privilegi.

Queste capacità e questi mezzi sono attestati tramite il rilascio di un certificato.

I privilegi concessi all'esercente e il campo di applicazione delle operazioni sono specificati nel certificato stesso.

Per quanto riguarda gli esercenti impegnati nell'operazione degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), i requisiti del presente paragrafo possono essere accertati tramite il riconoscimento dei certificati rilasciati da o per conto di un paese terzo.

3. Gli operatori impegnati in operazioni non commerciali con aeromobili complessi a motore devono dichiarare di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati all'esercizio degli aeromobili.
4. Il personale di cabina interessato alle operazioni di volo degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c) deve soddisfare i requisiti essenziali fissati nell'allegato IV e deve essere in possesso di un attestato e di un certificato medico idonei alle operazioni svolte.
5. La Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3, le regole per l'attuazione del presente articolo, specificando in particolare:
  - a) le condizioni di esercizio degli aeromobili in conformità dei requisiti essenziali fissati nell'allegato IV;
  - b) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca del certificato dell'operatore di cui al paragrafo 2;
  - c) i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati;
  - d) le condizioni e le procedure per il controllo e l'ispezione degli operatori di cui al paragrafo 3;
  - e) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca del certificato del personale di cabina di cui al paragrafo 4;
  - f) le condizioni in base alle quali le operazioni sono vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni ai fini della sicurezza delle operazioni di volo a norma dell'articolo 15 *ter*, paragrafo 2.

6. Le regole di attuazione di cui al paragrafo 5 rispecchiano lo stato dell'arte e le migliori pratiche nel settore delle operazioni di volo.

Tengono inoltre conto delle esperienze di servizio su scala mondiale degli aeromobili, nonché del progresso scientifico e tecnico e consentono di far fronte rapidamente alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi.

Le regole di attuazione non impongono, per gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere c) e d), requisiti incompatibili con gli obblighi degli Stati membri nei confronti dell'ICAO."

- (6) L'articolo 7 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 7  
Controllo collettivo*

1. Gli Stati membri e l'Agenzia cooperano per garantire, tramite l'adeguata rilevazione, comprese le ispezioni a terra, e la condivisione delle informazioni, che le disposizioni del presente regolamento e le relative regole di attuazione siano effettivamente applicate.
2. La Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3, le regole per l'attuazione dell'articolo 1 specificando in particolare:
  - a) le condizioni per la rilevazione e lo scambio di informazioni;
  - b) le condizioni per condurre le ispezioni a terra, ivi comprese le ispezioni sistematiche;
  - c) le condizioni di fermo operativo di un aeromobile non conforme al presente regolamento e alle relative regole di attuazione."

- (7) L'articolo 8 è così modificato:

- a) Il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Nelle more dell'adozione delle regole di attuazione di cui all'articolo 5, paragrafo 5, all'articolo 6 *bis*, paragrafo 6, e fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 3, del presente regolamento, i certificati che non possono essere rilasciati conformemente al presente regolamento possono essere rilasciati sulla base delle normative nazionali vigenti."

- b) si aggiunge il seguente paragrafo 3:

"3. Nelle more dell'adozione delle regole di attuazione di cui all'articolo 6 *ter*, paragrafo 5, i certificati che non possono essere rilasciati conformemente al presente regolamento possono essere rilasciati sulla base delle normative nazionali vigenti o, ove applicabile, sulla base delle prescrizioni pertinenti del regolamento (CEE) n. 3922/1991."

(8) L'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. In deroga al disposto del presente regolamento e delle relative regole di attuazione, l'Agenzia, nell'ambito dei suoi settori di competenza, rilascia certificati sulla base di certificati rilasciati dalle autorità aeronautiche di un paese terzo, secondo quanto previsto negli accordi di mutuo riconoscimento conclusi tra la Comunità e tale paese terzo."

(9) L'articolo 9 *bis* che segue è inserito dopo l'articolo 9:

*"Articolo 9 bis  
Enti qualificati*

1. Gli enti qualificati che svolgono specifici compiti di certificazione secondo le procedure di certificazione applicabili per conto dell'Agenzia, oppure per conto degli Stati membri quando quest'ultimi svolgono compiti di certificazione in applicazione del presente regolamento, rispettano i criteri fissati nell'allegato V e dimostrano di possedere l'organizzazione e la competenza necessarie. Queste capacità e questi mezzi sono attestati tramite il rilascio di un'attestazione da parte dell'Agenzia.
2. Per quanto riguarda gli enti qualificati, l'Agenzia:
  - a) effettua, direttamente o tramite autorità aeronautiche nazionali, ispezioni e controlli degli enti che certifica;
  - b) rilascia e rinnova le attestazioni;
  - c) modifica, limita, sospende o revoca l'attestazione di merito, quando le condizioni in base alle quali era stato rilasciato dall'Agenzia non sono più soddisfatte o se l'ente in questione non adempie gli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative regole di attuazione."

(10) L'articolo 10 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 10  
Misure di flessibilità*

1. Le disposizioni del presente regolamento e delle regole adottate per la sua attuazione non ostano a che uno Stato membro reagisca immediatamente nel caso di un problema di sicurezza imprevisto che riguardi un prodotto, una persona o un organismo soggetti alle disposizioni del presente regolamento.  
  
Lo Stato membro notifica immediatamente all'Agenzia, alla Commissione e agli altri Stati membri le misure adottate e le relative motivazioni.
2. A norma dell'articolo 16, paragrafo 3, l'Agenzia può stabilire, entro un mese dal ricevimento della notifica ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo, se il

problema di sicurezza rientra nell'ambito del presente regolamento e delle sue regole di attuazione, purché la Commissione non abbia sollevato obiezioni entro lo stesso termine. In seguito l'Agenzia adotta la decisione appropriata e ne invia copia alla Commissione e agli altri Stati membri.

Se, d'altra parte, l'Agenzia stabilisce che il problema di sicurezza deriva da una lacuna del presente regolamento o delle relative regole di attuazione oppure da un inadeguato livello di sicurezza derivante dall'applicazione del presente regolamento o delle relative regole di attuazione, essa elabora e rende noto un parere in merito alla necessità di modificare il presente regolamento o le sue regole di attuazione e di revocare o mantenere le misure adottate. Ai sensi della procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3, la Commissione può prendere una decisione sulla base di tale parere. Se vengono mantenute, le misure sono attuate da tutti gli Stati membri e ad esse si applicano le disposizioni di cui all'articolo 8.

3. Uno Stato membro può concedere deroghe ai requisiti di base specificati dal presente regolamento e dalle relative regole di attuazione, qualora si verificano circostanze o esigenze operative urgenti e impreviste di durata limitata, purché tali deroghe non pregiudichino il livello di sicurezza. L'Agenzia, la Commissione e gli altri Stati membri sono informati di dette deroghe se sono concesse ripetutamente o per periodi di durata superiore a due mesi.
4. A norma dell'articolo 16, paragrafo 3, l'Agenzia stabilisce, entro un mese dal ricevimento della notifica ai sensi del paragrafo 3 del presente articolo, se le deroghe rispettano gli obiettivi generali di sicurezza del presente regolamento o di qualsiasi altra norma di diritto comunitario. L'Agenzia trasmette il proprio parere alla Commissione.

Sulla base di tale parere, e ai sensi della procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 4, la Commissione può prendere una decisione in merito alla revoca di tali deroghe.

5. Quando è possibile raggiungere con altri mezzi un livello di protezione equivalente a quello conseguito mediante l'applicazione delle regole di attuazione del presente regolamento, uno Stato membro può concedere un'approvazione in deroga a tali regole di attuazione, senza discriminazioni basate sulla nazionalità.

In questi casi, lo Stato membro notifica all'Agenzia e alla Commissione la sua intenzione di concedere tale approvazione indicando i motivi che dimostrano la necessità della deroga alla regola in questione e le condizioni fissate per garantire un livello di protezione equivalente.

6. A norma dell'articolo 16, paragrafo 3, entro due mesi dal ricevimento della notifica effettuato ai sensi del paragrafo 5 del presente articolo, l'Agenzia formula un parere nel quale stabilisce se l'approvazione proposta rispetta o meno le condizioni di cui a quel paragrafo.

Entro un mese dal ricevimento del parere dell'Agenzia, la Commissione può



avviare la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3, per decidere se l'approvazione proposta possa essere accettata o debba essere respinta. Nel caso in cui sia possibile concedere l'approvazione, la Commissione notifica la sua decisione a tutti gli Stati membri, che hanno anche facoltà di applicare detta misura. Alla misura in questione si applicano le disposizioni dell'articolo 8."

(11) All'articolo 11, paragrafo 4, si aggiunge la seguente frase:

"Dall'entrata in vigore delle regole di attuazione di cui all'articolo 7, paragrafo 2, tale rapporto sulla sicurezza contiene un'analisi semplice e di agevole comprensione di tutte le informazioni ricevute a norma dell'articolo 7. Tale analisi indica se sussista un rischio più elevato per la sicurezza dei passeggeri del trasporto aereo. In detta analisi le fonti d'informazione sono mantenute riservate."

(12) L'articolo 11 *bis* che segue è inserito dopo l'articolo 11:

*"Articolo 11 bis  
Protezione delle fonti d'informazione*

1. Ove le informazioni di cui all'articolo 11 siano state fornite volontariamente da una persona fisica, nelle relazioni non se ne rivela la fonte.
2. Fatte salve le disposizioni di diritto penale applicabili, gli Stati membri si astengono dal perseguire le violazioni della legge commesse in modo non premeditato o inavvertitamente di cui sono venuti a conoscenza a seguito di segnalazioni nell'ambito del presente regolamento e delle sue regole di attuazione, salvo in caso di negligenza grave.
3. Gli Stati membri provvedono, conformemente alle procedure definite nelle rispettive legislazioni e pratiche nazionali, affinché gli addetti che forniscono informazioni in applicazione del presente regolamento e delle sue regole di attuazione non subiscano alcun pregiudizio da parte dei loro datori di lavoro, salvo nei casi di negligenza grave.
4. L'applicazione del presente articolo lascia impregiudicate le norme nazionali in materia di accesso alle informazioni da parte delle autorità giudiziarie."

(13) L'articolo 13 è così modificato:

a) la lettera c) è sostituita da quanto segue:

"c) prende le appropriate decisioni per l'applicazione degli articoli 9 *bis*, 15, 15 *bis*, 15 *ter* e 46;"

b) si aggiunge la seguente lettera d):

"d) elabora le relazioni in seguito alle ispezioni in materia di standardizzazione svolte in applicazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 45."

(14) All'articolo 14, paragrafo 2, lettera a), le parole "tra cui i codici di aeronavigabilità" sono soppresse.

(15) L'articolo 15 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) la prima frase è sostituita da quanto segue:

"Con riferimento a prodotti, parti e pertinenze di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b), l'Agenzia, laddove ne abbia il potere e ai sensi della convenzione di Chicago o dei suoi allegati, assolve a nome degli Stati membri funzioni e compiti dello Stato di progettazione, produzione o registrazione, qualora connessi all'approvazione della progettazione."

ii) la lettera e) è sostituita da quanto segue:

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

iii) la lettera i) è sostituita da quanto segue:

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

iv) si aggiungono le seguenti lettere k) e l):

"k) per ogni aeromobile per cui è richiesto un permesso di volo per un unico volo, stabilisce le opportune limitazioni;

l) rilascia permessi di volo per gli aeromobili, qualora tali permessi siano richiesti per l'esecuzione di una serie di voli."

b) il paragrafo 2 è così modificato:

i) alla lettera b), il punto ii) è sostituito dal seguente:

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

ii) la lettera c) è sostituita da quanto segue:

"c) modifica, sospende o revoca il certificato della pertinente organizzazione, qualora le condizioni in base a cui era stato rilasciato dall'Agenzia non sono più soddisfatte o se

l'organizzazione in questione non adempie gli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative regole di attuazione.".

(16) Gli articoli 15 *bis* e 15 *ter* che seguono sono inseriti dopo l'articolo 15:

*"Articolo 15 bis  
Certificazione del personale*

1. Con riferimento al personale e agli organismi di cui all'articolo 6 *bis*, paragrafo 1, l'Agenzia:
  - a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, ispezioni e controlli degli organismi e degli organismi di valutazione che ha certificato;
  - b) rilascia e rinnova i certificati:
    - i) degli organismi di addestramento del personale e dei centri aeromedici situati nel territorio degli Stati membri, su richiesta dello Stato membro interessato; oppure
    - ii) delle organizzazioni di addestramento del personale e dei centri aeromedici situati al di fuori del territorio degli Stati membri; oppure
    - iii) degli organismi di valutazione se richiesto da tali organismi;
  - c) modifica, limita, sospende o revoca il certificato relativo all'organizzazione qualora le condizioni in base a cui era stato rilasciato dall'Agenzia non sono più soddisfatte o qualora constati che una persona fisica o giuridica che detiene il certificato non adempia agli obblighi previsti dal presente regolamento o dalle relative regole di attuazione.
2. Per quanto riguarda i dispositivi di simulazione per addestramento di cui all'articolo 6 *bis*, paragrafo 1, l'Agenzia:
  - a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, ispezioni tecniche dei dispositivi che ha certificato;
  - b) rilascia e rinnova i certificati:
    - i) dei dispositivi di simulazione per addestramento utilizzati dagli organismi di formazione certificati dall'Agenzia; oppure
    - ii) dei dispositivi di simulazione per addestramento situati nel territorio degli Stati membri, su richiesta dello Stato membro interessato; oppure
    - iii) dei dispositivi di simulazione per addestramento situati al di fuori del territorio degli Stati membri;

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

*Articolo 15 ter*  
*Certificazione dei vettori aerei*

1. Per quanto riguarda gli esercenti impegnati in operazioni commerciali, l'Agenzia:
  - a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o enti qualificati, ispezioni e controlli degli operatori che ha certificato;
  - b) rilascia e rinnova i certificati:
    - i) degli operatori situati nel territorio degli Stati membri, su richiesta dello Stato membro interessato; oppure
    - ii) degli operatori situati al di fuori del territorio degli Stati membri, salvo i casi in cui uno Stato membro svolga le funzioni e i compiti dello Stato dell'operatore per tali operatori;
  - c) modifica, limita, sospende o revoca il certificato dell'operatore in questione, qualora le condizioni in base a cui era stato rilasciato dall'Agenzia non sono più soddisfatte o se l'organizzazione interessata non adempie gli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative regole di attuazione.
2. L'Agenzia può, mediante una direttiva operativa, ordinare di vietare, limitare o subordinare un'operazione a determinate condizioni ai fini della sicurezza delle operazioni di volo.
3. Per quanto riguarda la limitazione dei tempi di volo, l'Agenzia:
  - a) stabilisce e notifica le specifiche di certificazione applicabili per assicurare la conformità ai requisiti essenziali e, se del caso, alle regole di attuazione correlate. In particolare, per quanto riguarda il trasporto commerciale mediante aeromobile, nelle more dell'adozione delle regole di attuazione di cui all'articolo 6 *ter*, paragrafo 5, l'Agenzia stabilisce e notifica le specifiche di certificazione applicabili destinate a garantire la conformità della sottoparte Q dell'allegato III al regolamento (CEE) n. 3922/1991.
  - b) approva i regimi individuali di specificazione dei tempi di volo degli esercenti, allorché tali regimi non possono essere approvati sulla base di una specifica di certificazione applicabile."

(17) All'articolo 16, i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti da quanto segue:

- "1. L'Agenzia esegue ispezioni in materia di standardizzazione nei settori contemplati dall'articolo 1, paragrafo 1, per verificare l'applicazione, da parte delle autorità nazionali competenti, del presente regolamento e delle relative regole di attuazione e ne comunica l'esito alla Commissione stessa.
2. L'Agenzia esegue indagini tecniche delle imprese per controllare l'applicazione del presente regolamento e delle relative regole di attuazione, con riguardo agli obiettivi di cui all'articolo 2."

(18) All'articolo 18, paragrafo 2, si aggiunge il seguente comma:

"L'organizzazione del lavoro deve essere conforme al diritto comunitario e tenere debitamente conto della politica estera comunitaria nei confronti dei paesi terzi. Tali accordi devono essere approvati dalla Commissione in via preliminare."

(19) L'articolo 24 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è così modificato:

i) la lettera b) è sostituita da quanto segue:

"b) adotta la relazione annuale generale sulle attività dell'Agenzia e la trasmette al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione, alla Corte dei conti e agli Stati membri entro il 15 giugno; agendo per conto dell'Agenzia, trasmette ogni anno all'autorità di bilancio qualsiasi informazione utile riguardante i risultati delle procedure di valutazione;"

ii) alla lettera c) è aggiunta la frase seguente:

"il parere della Commissione è allegato al programma di lavoro dell'Agenzia adottato;"

iii) la lettera d) è sostituita da quanto segue:

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

b) si aggiunge il seguente paragrafo 5:

"5. Il consiglio di amministrazione nomina i membri del comitato esecutivo a norma dell'articolo 28 *ter*."

(20) L'articolo 25 è così modificato:

a) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Il consiglio di amministrazione è composto da un rappresentante di ogni Stato membro e da un rappresentante della Commissione. A tal fine il Consiglio designa un rappresentante per ciascuno Stato membro, nonché un supplente che rappresenterà il membro in caso di sua assenza. Anche la Commissione designa un proprio rappresentante e il suo sostituto. La

durata del mandato è di cinque anni. Tale mandato è rinnovabile una volta.".

b) si aggiunge il paragrafo 3 seguente:

"3. Ai fini della trasparenza, quattro rappresentanti delle parti interessate assistono in qualità di osservatori alle riunioni del consiglio d'amministrazione. Sono designati dalla Commissione a partire da un elenco stilato dall'organo consultivo di cui all'articolo 24, paragrafo 4, e rappresentano il più possibile le varie parti rappresentate in tale organo consultivo. La durata del loro mandato, rinnovabile una volta, è di trenta mesi.".

(21) All'articolo 26, paragrafo 2, l'ultima frase è sostituita dalla seguente:

"Tali mandati sono rinnovabili una volta.".

(22) L'articolo 28, paragrafo 2, è sostituito dal seguente:

"2. Ogni membro designato dal Consiglio dispone di un solo voto. Il rappresentante della Commissione dispone di un numero complessivo di voti pari al numero di membri designati dal Consiglio. I rappresentanti delle parti interessate e il direttore esecutivo dell'Agenzia non hanno diritto di voto. In assenza di un membro il suo supplente può esercitare il diritto di voto.".

(23) Gli articoli 28 *bis* e 28 *ter* che seguono sono inseriti dopo l'articolo 28:

*"Articolo 28 bis  
Poteri del comitato esecutivo*

1. L'Agenzia ha un comitato esecutivo.
2. Fatti salvi i poteri del consiglio d'amministrazione e le funzioni e i poteri del direttore esecutivo, il comitato esecutivo:
  - a) stabilisce il proprio regolamento interno;
  - b) adotta orientamenti strategici sui compiti dell'Agenzia di cui all'articolo 12, nonché sull'organizzazione e il funzionamento dell'Agenzia stessa;
  - c) prepara le decisioni del consiglio di amministrazione e ne controlla l'attuazione;
  - d) controlla l'esecuzione del bilancio adottato dal consiglio d'amministrazione.

*Articolo 28 ter*  
*Composizione del comitato esecutivo*

1. Il comitato esecutivo è composto da:
  - a) tre membri designati dal consiglio di amministrazione e scelti tra i suoi membri nominati dal Consiglio;
  - b) tre membri designati dalla Commissione;
  - c) due osservatori designati tra e dai rappresentanti delle parti interessate che siedono nel consiglio di amministrazione.
2. Il mandato dei membri e degli osservatori del comitato esecutivo scade quando termina la loro partecipazione al consiglio di amministrazione. Fatta salva questa disposizione, la durata del loro mandato, rinnovabile una volta, è di trenta mesi.
3. Il comitato esecutivo elegge fra i suoi membri un presidente e un vicepresidente. Il vicepresidente sostituisce il presidente in caso di impedimento di quest'ultimo a svolgere le sue funzioni. Il mandato del presidente e del vicepresidente scade quando termina la loro partecipazione al comitato esecutivo.

*Articolo 28 quater*  
*Riunioni del comitato esecutivo*

1. Il comitato esecutivo si riunisce su convocazione del presidente.
2. Si riunisce inoltre su iniziativa del presidente o su richiesta di almeno tre dei suoi membri.
3. Il comitato esecutivo può invitare qualsiasi persona, il cui parere possa essere interessante, a partecipare alle sue riunioni in veste di osservatore.
4. I membri del comitato esecutivo possono essere assistiti da consiglieri o esperti, fatte salve le disposizioni del regolamento interno.
5. L'Agenzia provvede al segretariato e alle strutture per le riunioni del comitato esecutivo.
6. Il comitato esecutivo adotta le decisioni a maggioranza.
7. Ogni membro del comitato esecutivo dispone di un solo voto. I rappresentanti delle parti interessate, di cui all'articolo 28 *ter*, paragrafo 1, lettera c), nonché gli osservatori, consiglieri o esperti di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo, non hanno diritto di voto.
8. Il regolamento interno stabilisce le disposizioni più dettagliate di voto, in particolare le condizioni in cui un membro può agire a nome di un altro nonché i requisiti circa il quorum, ove opportuno."

- (24) L'articolo 29, paragrafo 3, è così modificato:
- a) la lettera a) è sostituita da quanto segue:
    - "a) approva le misure adottate dall'Agenzia come definito all'articolo 13 entro i limiti specificati dal presente regolamento, dalle relative regole d'attuazione e da qualsiasi legge applicabile;"
  - b) la lettera b) è sostituita da quanto segue:
    - "b) organizza ispezioni e indagini conformemente a quanto previsto dagli articoli 45 e 46;"
  - c) si aggiungono le seguenti lettere k) e l):
    - "k) prepara e attua il programma di lavoro annuale;
    - l) risponde alle richieste di assistenza della Commissione."
- (25) L'articolo 30 è così modificato:
- a) Al paragrafo 1 è aggiunta la frase seguente:
    - "Prima della nomina, il candidato prescelto dal consiglio di amministrazione può essere invitato a rendere una dichiarazione dinanzi alla/e commissione/i competente/i del Parlamento europeo e a rispondere alle domande dei membri di tale/i commissione/i."
  - b) Il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:
    - "4. Il mandato del direttore esecutivo e dei direttori è di cinque anni. Su proposta della Commissione e previa valutazione, il loro mandato può essere prorogato una volta per un periodo non superiore a cinque anni. Nel corso della valutazione la Commissione esamina in particolare:
      - i risultati ottenuti al termine del primo mandato e il modo in cui sono stati raggiunti;
      - le missioni e le esigenze dell'Agenzia per gli anni successivi."
- (26) L'articolo 35, paragrafo 1, è sostituito dal seguente:
- "1. Si può presentare ricorso contro le decisioni dell'Agenzia prese ai sensi degli articoli 9 *bis*, 15, 15 *bis*, 15 *ter*, 46 o 53."
- (27) L'articolo 41 è così modificato:
- a) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
    - "1. È possibile presentare ricorsi alla Corte di giustizia per l'annullamento di atti emanati dall'Agenzia che sono giuridicamente vincolanti per i terzi,



ricorsi per omissione e per danni provocati dall'Agenzia nello svolgimento delle sue attività".

b) Il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. I ricorsi per l'annullamento di decisioni dell'Agenzia presentati a norma degli articoli 9 *bis*, 15, 15 *bis*, 15 *ter*, 46 o 53 possono essere presentati alla Corte di giustizia solo dopo che siano stati esperite tutte le possibili procedure di ricorso all'interno dell'Agenzia."

(28) All'articolo 45, la parte introduttiva del paragrafo 1, è sostituita da quanto segue:

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

(29) L'articolo 46 è così modificato:

a) la prima frase del paragrafo 1 è sostituita dalla seguente:

"Ai fini dell'applicazione degli articoli 15, 15 *bis* e 15 *ter*, l'Agenzia può, direttamente o attraverso le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, effettuare tutte le indagini necessarie concernenti le imprese come specificato all'articolo 16, paragrafo 2."

b) è inserito il paragrafo 1 *bis* che segue:

"1 *bis*. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 9 *bis*, l'Agenzia può, direttamente o attraverso le autorità aeronautiche nazionali, effettuare tutte le indagini necessarie concernenti gli enti qualificati, come specificato all'articolo 16, paragrafo 2."

(30) Gli articoli 46 *bis* e 46 *ter* che seguono sono inseriti dopo l'articolo 46:

*"Articolo 46 bis  
Programma di lavoro annuale*

Il programma di lavoro annuale deve rispettare gli obiettivi, i mandati e i compiti dell'Agenzia definiti nel presente regolamento.

La presentazione del programma di lavoro annuale è basata sulla metodologia elaborata dalla Commissione nel quadro della "gestione per attività" (*Activity Based Management – ABM*).

*Articolo 46 ter*  
*Relazione generale annuale*

La relazione generale annuale illustra il modo in cui l'Agenzia ha attuato il suo programma di lavoro annuale.

La relazione indica le attività svolte dall'Agenzia e valuta i risultati conseguiti rispetto agli obiettivi fissati e al calendario stabilito, i rischi associati alle operazioni effettuate, nonché l'impiego delle risorse e il funzionamento generale dell'Agenzia."

(31) All'articolo 47 sono aggiunti i seguenti paragrafi 5 e 6:

"5. Le decisioni prese dall'Agenzia in applicazione dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1049/2001 possono costituire oggetto di denuncia presso il mediatore o di ricorso giurisdizionale dinanzi alla Corte di giustizia alle condizioni previste rispettivamente dagli articoli 195 e 230 del trattato CE.

6. Le informazioni rilevate dall'Agenzia in applicazione del presente regolamento sono soggette al regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alla tutela dei dati personali\*."

-----  
\*GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1."

(32) L'articolo 48, paragrafo 1, è così modificato:

a) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

- a) un contributo della Comunità;
- b) un contributo dei paesi terzi europei con cui la Comunità ha concluso gli accordi di cui all'articolo 55;
- c) diritti versati dai richiedenti e titolari di certificati e certificazioni rilasciate dall'Agenzia;
- d) oneri per pubblicazioni, corsi di formazione e altri servizi prestati dall'Agenzia.

L'Agenzia può inoltre ricevere contributi finanziari dagli Stati membri, da paesi terzi o da altri enti."

(33) All'articolo 53, paragrafo 4, il secondo comma è soppresso.

(34) L'articolo 56, paragrafo 3, è soppresso.

(35) L'allegato II è sostituito dal testo contenuto nell'allegato al presente regolamento.

(36) Sono aggiunti gli allegati III, IV e V contenuti nell'allegato al presente regolamento.

## CAPO II

### DISPOSIZIONI FINALI

#### *Articolo 2* *Abrogazione*

1. La direttiva 91/670/CEE del Consiglio è abrogata a decorrere dalla data di entrata in vigore delle regole di attuazione di cui all'articolo 6 *bis*, paragrafo 6.
2. L'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 è soppresso a decorrere dalla data di entrata in vigore delle regole di attuazione di cui all'articolo 6 *ter*, paragrafo 5.
3. Le disposizioni dell'articolo 8 si applicano ai prodotti, parti e pertinenze, organizzazioni e persone che sono stati certificati, o la cui certificazione è stata riconosciuta, conformemente alle disposizioni della direttiva 91/670/CEE del Consiglio e dell'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/21.

#### *Articolo 3* *Entrata in vigore*

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il Presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*

## ALLEGATO

(1) L'allegato II è così modificato:

### "ALLEGATO II

Aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 2

Gli aeromobili cui non si applica l'articolo 4, paragrafi 1, 1 bis e 1 ter, sono quelli che rientrano in una o più delle seguenti categorie del presente allegato:

a) aeromobile storico che risponde ai seguenti criteri:

i) aeromobile non complesso:

- la cui progettazione iniziale è avvenuta anteriormente al 1° gennaio 1955 e
- la cui produzione è cessata anteriormente al 1° gennaio 1975;

oppure

ii) aeromobile di chiaro interesse storico, in ragione di uno dei seguenti motivi:

- partecipazione a un evento storico degno di nota; o
- avanzamento significativo nello sviluppo dell'aviazione; o
- ruolo di primo piano svolto nell'ambito delle forze armate di uno Stato membro;

b) aeromobili specificatamente progettati o modificati per scopi di ricerca, sperimentazione o scientifici e suscettibili di essere prodotti in un numero molto limitato;

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

d) aeromobili che sono stati in servizio presso le forze armate, a meno che non siano di un tipo per il quale l'Agenzia ha adottato una norma di progettazione;

e) aerei, elicotteri e paracadute a motore con due posti al massimo e una massa massima al decollo (MTOM), registrata dagli Stati membri, non superiore a:

i) 300 kg per aeroplani/elicotteri monoposto; o

i) 450 kg per aeroplani/elicotteri biposto; o

iii) 330 kg per aerei anfibi o idrovolanti galleggianti/elicotteri monoposto; o

- iv) 495 kg per aerei anfibi o idrovolanti galleggianti/elicotteri biposto, purché in entrambe le funzioni di idrovolanti galleggianti/elicotteri e di aeroplani/elicotteri la loro massa massima al decollo (MTOM) non superi i relativi limiti;
- v) 472,5 kg per aeroplani biposto muniti di sistema di recupero totale con paracadute montato sulla cellula;
- vi) 315 kg per aeroplani monoposto dotati di sistema di recupero totale con paracadute montato sulla cellula;

e per gli aerei la cui velocità di stallo o la velocità costante di volo minima in configurazione di atterraggio non supera i 35 nodi di velocità calibrata (CAS);

- f) autogiro monoposto e biposto con una massa massima al decollo (MTOM) non superiore a 560 kg;
- g) alianti con una massa a vuoto massima inferiore a 80 kg se monoposto o a 100 kg se biposto, compresi quelli con decollo mediante rincorsa;
- h) riproduzioni di aeromobili che soddisfano i criteri di cui alla lettera a) o d), il cui modello strutturale è analogo a quello dell'aeromobile originale;
- i) aeromobili non pilotati con massa operativa inferiore a 150 kg;
- j) qualsiasi altro aeromobile con una massa a vuoto massima, compreso il combustibile, inferiore a 70 kg."

(2) Sono aggiunti gli allegati III, IV e V che seguono:

### **"ALLEGATO III**

Requisiti essenziali per le licenze di pilotaggio di cui all'articolo 6 *bis*

- 1. Addestramento
  - 1.a. Generalità
    - 1.a.1. Una persona che si iscrive a un corso di addestramento per pilotare un aeromobile deve essere sufficientemente matura in termini di istruzione e di condizioni fisiche e mentali per acquisire, mantenere e dimostrare le pertinenti conoscenze teoriche e abilità pratiche.
  - 1.b. Conoscenze teoriche
    - 1.b.1. Un pilota acquisisce e mantiene un livello di conoscenze idoneo alle funzioni da esercitare sull'aeromobile e proporzionato ai rischi associati al tipo di attività. Tali conoscenze devono comprendere almeno le seguenti materie:
      - i) regolamentazione aeronautica;

- ii) nozioni generali sugli aeromobili;
- iii) aspetti tecnici riguardanti la categoria dell'aeromobile;
- iv) prestazioni in volo e pianificazione del volo;
- v) prestazioni umane e limitazioni;
- vi) meteorologia;
- vii) navigazione;
- viii) procedure operative, compresa la gestione delle risorse;
- ix) principi del volo; e
- x) comunicazioni.

1.c. Dimostrazione e mantenimento delle conoscenze teoriche

1.c.1. L'acquisizione e il mantenimento delle conoscenze teoriche sono dimostrati tramite valutazione continua durante l'addestramento e, se del caso, mediante esami.

1.c.2. Si deve mantenere un livello adeguato di competenza teorica. La conformità è dimostrata tramite valutazioni, esami, prove o controlli regolari. La frequenza degli esami, prove o controlli deve essere proporzionata al livello di rischio associato all'attività.

1.d. Abilità pratica

1.d.1. Un pilota acquisisce e mantiene abilità pratiche adeguate ad esercitare le sue funzioni sull'aeromobile. Tali abilità devono essere proporzionate ai rischi associati al tipo di attività e comprendere, a seconda delle funzioni esercitate sull'aeromobile, i seguenti argomenti:

- i) attività pre-volo e in volo, incluso: prestazioni dell'aeromobile, determinazione di massa e centraggio, stato di manutenzione dell'aeromobile e ispezioni, calcolo del combustibile, valutazione delle condizioni meteorologiche, pianificazione della rotta, restrizioni applicate allo spazio aereo e lunghezza della pista disponibile per il decollo e l'atterraggio;
- ii) procedure operative nel circuito di traffico dell'aeroporto;
- iii) precauzioni e procedure per evitare le collisioni;
- iv) controllo dell'aeromobile mediante riferimenti visivi esterni;
- v) manovre di volo, anche in situazioni critiche, e relative manovre di rimessa da assetti inusuali tecnicamente realizzabili;
- vi) decolli e atterraggi normali e con vento al traverso;

- vii) volo con riferimento alle sole indicazioni strumentali, in funzione del tipo di attività;
- viii) procedure operative, comprese la professionalità dell'equipaggio e la gestione delle risorse, in funzione del tipo di operazione, con equipaggio singolo o plurimo;
- ix) navigazione e applicazione delle regole dell'aria e delle procedure associate, utilizzando, a seconda dei casi, i riferimenti visivi o la navigazione strumentale;
- x) operazioni anormali e di emergenza, incluse le simulazioni di avarie agli impianti di bordo;
- xi) conformità alle procedure dei servizi del traffico aereo e di comunicazione;
- xii) aspetti specifici relativi al tipo o alla categoria dell'aeromobile;
- xiii) addestramento pratico supplementare eventualmente necessario per ridurre i rischi associati ad attività specifiche.

1.e. Dimostrazione e mantenimento dell'abilità pratica

1.e.1. Un pilota dimostra la capacità di eseguire le procedure e le manovre con un livello di competenza adeguato alle funzioni da esercitare sull'aeromobile, tramite:

- i) operazioni di volo con l'aeromobile entro le sue limitazioni;
- ii) esecuzione di tutte le manovre con dolcezza e precisione;
- iii) dimostrazione della sua capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
- iv) corretta applicazione delle conoscenze teoriche;
- v) controllo dell'aeromobile in ogni fase del volo, in modo da assicurare il buon esito della manovra o della procedura.

1.e.2. Si deve mantenere un livello adeguato di competenza pratica. La conformità è dimostrata tramite valutazioni, esami, prove o controlli regolari. La frequenza degli esami, prove o controlli deve essere proporzionata al livello di rischio associato all'attività.

1.f. Competenza linguistica

Eccetto i casi in cui i relativi rischi per la sicurezza si possono ridurre altrimenti, un pilota dimostra la competenza nella lingua inglese, che comprende:

- i) la capacità di comprendere i documenti di informazione meteorologica;
- ii) l'uso delle carte aeronautiche in rotta, partenza e avvicinamento e dei relativi documenti di informazione aeronautica;

- iii) la capacità di comunicare in inglese con gli altri membri dell'equipaggio e i servizi di navigazione aerea durante ogni fase del volo, compresa la preparazione.

1.g. Dispositivi di simulazione per addestramento

Quando si utilizza un dispositivo di simulazione per l'addestramento o per dimostrare di aver acquisito o di mantenere l'abilità pratica, tale dispositivo deve essere certificato per un determinato livello di prestazioni in termini di espletamento dei relativi compiti. In particolare, la riproduzione della configurazione, delle caratteristiche di manovra, delle prestazioni dell'aeromobile e del comportamento degli impianti deve rappresentare adeguatamente l'aeromobile.

1.h. Corsi di addestramento

1.h.1. L'addestramento è effettuato tramite un apposito corso.

1.h.2. Il corso di addestramento soddisfa le seguenti condizioni:

- i) deve essere elaborato un programma di studio per ogni tipo di corso;
- ii) il corso di addestramento deve comprendere un elenco particolareggiato dell'istruzione teorica e di volo (compresi gli esercizi su dispositivi di simulazione), se applicabile.

1.i. Istruttori

1.i.1. Istruzione teorica

L'istruzione teorica è impartita da istruttori adeguatamente qualificati. Essi devono:

- i) avere una conoscenza adeguata della materia su cui impartiscono l'istruzione;
- ii) essere in grado di utilizzare tecniche di istruzione appropriate.

1.i.2. Istruzione in volo e su simulatore di volo

L'istruzione in volo e su simulatore di volo è impartita da istruttori adeguatamente qualificati, in grado di:

- i) soddisfare i requisiti in materia di conoscenze teoriche ed esperienza pratica idonei all'istruzione da impartire;
- ii) utilizzare tecniche di istruzione appropriate;
- iii) aver praticato le tecniche di istruzione nelle manovre e procedure di volo su cui intendono impartire l'istruzione di volo;
- iv) aver dimostrato la capacità di insegnamento nei settori in cui è impartita l'istruzione di volo, compresa l'istruzione pre-volo, post-volo e a terra;
- v) seguire corsi di aggiornamento regolari per assicurare che i livelli di istruzione siano aggiornati.



Gli istruttori di volo devono inoltre essere abilitati ad esercitare le funzioni di comandante dell'aeromobile per il quale è impartita l'istruzione, eccetto per l'addestramento su nuovi tipi di aeromobili.

## 1.j. Esaminatori

1.j.1. Le persone responsabili di valutare la competenza dei piloti devono:

- i) soddisfare o aver soddisfatto i requisiti per gli istruttori di volo;
- ii) essere in grado di valutare le prestazioni del pilota e di condurre prove e controlli di volo.

## 2. Centri di addestramento

### 2.a. Requisiti per i centri di addestramento

2.a.1. Un centro di addestramento che offre corsi di addestramento per piloti deve soddisfare i seguenti requisiti:

- i) disporre di tutti i mezzi necessari per adempiere agli obblighi associati alla sua attività. Tali mezzi comprendono (elenco non esaustivo): infrastrutture, personale, equipaggiamento, strumenti e materiale, documentazione delle mansioni, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e registrazione;
- ii) realizzare e mantenere un sistema di gestione relativo alla sicurezza e al livello di addestramento e cercare di migliorare costantemente tale sistema;
- iii) definire con altre pertinenti organizzazioni gli accordi necessari a garantire il permanere della conformità ai requisiti suddetti.

## 3. Idoneità medica

### 3.a. Criteri medici

3.a.1. Tutti i piloti dimostrano periodicamente l'idoneità medica ad esercitare le loro funzioni in modo soddisfacente, tenuto conto del tipo di attività. La conformità è dimostrata tramite adeguata valutazione basata sulle migliori pratiche aeromediche, tenuto conto del tipo di attività e del possibile deterioramento fisico e mentale dovuto all'età.

Per idoneità medica, comprendente l'idoneità fisica e mentale, s'intende che il pilota non è affetto da malattie o disturbi che gli impediscano:

- i) di eseguire i compiti necessari per pilotare un aeromobile; o
- ii) di svolgere in ogni circostanza le mansioni assegnate; o
- iii) di percepire correttamente l'ambiente circostante.

3.a.2. Se l'idoneità medica non può essere completamente dimostrata, si possono introdurre misure di attenuazione che garantiscano un livello di sicurezza di volo equivalente.

### 3.b. Esaminatori aeromedici

#### 3.b.1. Gli esaminatori aeromedici devono:

- i) essere qualificati e abilitati all'esercizio professionale;
- ii) aver completato un corso di formazione in medicina aeronautica e partecipare regolarmente a corsi di aggiornamento in medicina aeronautica per garantire la continua osservanza delle norme di valutazione;
- iii) aver acquisito conoscenze ed esperienze pratiche delle condizioni nelle quali i piloti esercitano le loro funzioni.

### 3.c. Centri aeromedici

#### 3.c.1. I centri aeromedici devono soddisfare le seguenti condizioni:

- i) disporre di tutti i mezzi necessari per adempiere agli obblighi associati ai loro privilegi. Tali mezzi comprendono (elenco non esaustivo): infrastrutture, personale, equipaggiamento, strumenti e materiale, documentazione delle mansioni, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e registrazione;
- ii) realizzare e mantenere un sistema di gestione relativo alla sicurezza e al livello di valutazione medica e cercare di migliorare costantemente tale sistema;
- iii) definire con altre pertinenti organizzazioni gli accordi necessari a garantire il permanere della conformità ai presenti requisiti.

## ALLEGATO IV

Requisiti essenziali per le operazioni di volo di cui all'articolo 6 *ter*

1. Generalità
  - 1.a. Un volo non deve essere eseguito se i membri dell'equipaggio e, se necessario, tutto il personale operativo impegnati nella sua preparazione ed esecuzione non hanno familiarità con le leggi, i regolamenti e le procedure in vigore relativi allo svolgimento dei loro compiti, prescritti per le zone da attraversare, gli aeroporti che si prevede di utilizzare e i relativi apparati di navigazione aerea.
  - 1.b. Un volo deve essere eseguito in modo da garantire che siano osservate le procedure operative specificate nel manuale di volo o, se richiesto, nel manuale delle operazioni per la preparazione e l'esecuzione del volo. A fini di agevolazione, deve essere disponibile un sistema di liste di controllo che i membri dell'equipaggio devono utilizzare, se necessario, nelle varie fasi del volo in condizioni e situazioni normali, anormali e di emergenza. Si devono definire procedure per ogni situazione di emergenza ragionevolmente prevedibile.
  - 1.c. Prima di ogni volo sono definiti i ruoli e i compiti di ogni membro dell'equipaggio. Il comandante è responsabile delle operazioni e della sicurezza dell'aeromobile e della sicurezza dei membri dell'equipaggio, dei passeggeri e delle merci a bordo.
  - 1.d. Articoli e sostanze che possono costituire un rischio significativo per la salute, la sicurezza, le cose o l'ambiente, quali merci pericolose, armi e munizioni, non devono essere trasportati su alcun aeromobile, a meno che non si osservino specifiche procedure e istruzioni di sicurezza per ridurre i relativi rischi.
  - 1.e. Tutti i dati, i documenti, i registri e le informazioni necessari per documentare l'osservanza delle condizioni di cui al punto 5.c sono conservati per ogni volo e tenuti a disposizione per un periodo minimo compatibile con il tipo di operazione.
2. Preparazione del volo
  - 2.a. Un volo non deve iniziare se non è stato accertato con ogni mezzo ragionevole a disposizione che siano soddisfatte tutte le condizioni in appresso.
    - 2.a.1. Per il volo da svolgere sono disponibili installazioni adeguate, direttamente richieste per il volo e per la conduzione sicura dell'aeromobile, compresi i sistemi di comunicazione e gli aiuti alla navigazione, tenuto conto della documentazione AIS disponibile.
    - 2.a.2. L'equipaggio deve avere familiarità con l'ubicazione e l'uso degli equipaggiamenti di emergenza e i passeggeri devono esserne adeguatamente informati. Si devono mettere a disposizione dell'equipaggio e dei passeggeri informazioni sufficienti riguardanti le procedure di emergenza e l'uso degli equipaggiamenti di sicurezza cabina, utilizzando le informazioni specificate.
    - 2.a.3. Il comandante deve accertare che:

- i) l'aeromobile sia idoneo al volo, secondo quanto indicato al punto 6;
  - ii) se richiesto, l'aeromobile sia debitamente immatricolato e i certificati pertinenti siano a bordo;
  - iii) gli strumenti e gli equipaggiamenti, specificati al punto 5, richiesti per il volo da svolgere, siano installati e operativi sull'aeromobile, salvo quanto previsto nella lista degli equipaggiamenti minimi (MEL) applicabile o documento equivalente;
  - iv) la massa e il baricentro dell'aeromobile siano tali da permettere la conduzione del volo entro i limiti prescritti nel documento di aeronavigabilità;
  - v) tutti i bagagli in cabina, i bagagli a mano e le merci siano sistemati correttamente e fissati in modo sicuro;
  - vi) le limitazioni operative dell'aeromobile, di cui al punto 4, siano rispettate in ogni fase del volo.
- 2.a.4. L'equipaggio dispone di informazioni riguardanti le condizioni meteorologiche relative all'aeroporto di partenza, di destinazione e, se del caso, alternativo, nonché le condizioni in rotta. Occorre prestare particolare attenzione alle condizioni atmosferiche potenzialmente pericolose.
- 2.a.5. In caso di volo in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio note o previste, l'aeromobile deve essere certificato, equipaggiato e/o trattato per operare in sicurezza in tali condizioni.
- 2.a.6. Per i voli basati sulle regole di volo a vista, le condizioni meteorologiche lungo la rotta da percorrere devono essere tali da permettere l'osservanza di tali regole. Per i voli basati sulle regole di volo strumentale, deve essere selezionato un aeroporto di destinazione e, se necessario, un aeroporto alternativo, in cui l'aeromobile possa atterrare, tenendo conto in particolare delle condizioni meteorologiche previste, della disponibilità di equipaggiamenti di navigazione e di installazioni a terra e delle procedure di volo strumentale approvate dallo Stato in cui è situato l'aeroporto di destinazione e/o alternativo.
- 2.a.7. La quantità di combustibile e lubrificante a bordo deve essere sufficiente per assicurare che il volo previsto possa essere portato a termine in sicurezza, tenendo conto delle condizioni meteorologiche, di qualsiasi elemento che possa influire sulle prestazioni dell'aeromobile e di eventuali ritardi previsti in volo. Inoltre, deve essere presente una riserva di combustibile in caso di imprevisti. Se del caso, si devono definire procedure di gestione del combustibile in volo.
3. Operazioni di volo
- 3.a. Per quanto riguarda le operazioni di volo, si devono rispettare tutte le condizioni in appresso.
- 3.a.1. Tenuto conto del tipo di aeromobile, durante il decollo e l'atterraggio, e quando il comandante lo ritiene necessario ai fini della sicurezza, tutti i membri dell'equipaggio sono seduti al posto di lavoro assegnato e utilizzano i sistemi di vincolo disponibili.

- 3.a.2. Tutti i membri dell'equipaggio di condotta richiesti in servizio in cabina di pilotaggio si trovano e rimangono al proprio posto di lavoro con le cinture allacciate, eccetto in rotta per esigenze fisiologiche od operative.
- 3.a.3. Tenuto conto del tipo di aeromobile, prima del decollo e dell'atterraggio, durante il rullaggio e quando ritenuto necessario ai fini della sicurezza, il comandante si assicura che ogni passeggero occupi un posto o lettino, con la cintura correttamente allacciata.
- 3.a.4. Il volo è condotto in modo da mantenere un'adeguata separazione dagli altri aeromobili e garantire un'adeguata separazione dagli ostacoli durante tutte le fasi del volo. Tale separazione deve essere almeno pari a quella prescritta dalle regole dell'aria applicabili.
- 3.a.5. Un volo non può essere proseguito se le condizioni note non continuano ad essere almeno equivalenti a quelle di cui al punto 2. Inoltre, per un volo basato sulle regole del volo strumentale, l'avvicinamento all'aeroporto non può essere continuato al di sotto di determinate altezze specificate o al di là di una determinata posizione, se non sono soddisfatti i criteri di visibilità prescritti.
- 3.a.6. In caso di emergenza, il comandante si assicura che tutti i passeggeri siano istruiti sul comportamento più appropriato alla situazione di emergenza.
- 3.a.7. Il comandante adotta tutte le misure necessarie per ridurre al minimo le conseguenze per il volo derivanti dal comportamento perturbatore dei passeggeri.
- 3.a.8. Un aeromobile non deve rullare sull'area di manovra di un aeroporto, né il suo rotore deve essere messo in funzione, a meno che la persona al comando non sia adeguatamente qualificata.
- 3.a.9. Se del caso, si utilizzano le procedure di gestione del combustibile in volo applicabili.
- 4. Prestazioni e limitazioni operative dell'aeromobile
  - 4.a. Un aeromobile è utilizzato in conformità del documento di aeronavigabilità e di tutte le procedure e le limitazioni operative indicate nel suo manuale di volo o documento equivalente, a seconda del caso. Il manuale di volo o documento equivalente è a disposizione dell'equipaggio e tenuto aggiornato per ogni aeromobile.
  - 4.b. L'aeromobile è utilizzato in conformità della documentazione ambientale applicabile.
  - 4.c. Un volo non deve iniziare o proseguire a meno che le prestazioni programmate dell'aeromobile, considerati tutti i fattori che influenzano in modo significativo il livello delle prestazioni, non permettano di eseguire tutte le fasi del volo alla massa operativa pianificata entro le distanze/aree e le separazioni dagli ostacoli applicabili. I fattori che influenzano in modo significativo le prestazioni al decollo, in crociera e in fase di avvicinamento/atterraggio sono segnatamente:
    - i) le procedure operative;
    - ii) l'altitudine-pressione dell'aeroporto;

- iii) la temperatura;
  - iv) il vento;
  - v) la dimensione, l'inclinazione e lo stato dell'area di decollo/atterraggio;
  - vi) lo stato della cellula, del gruppo motore o dei sistemi, tenuto conto del possibile deterioramento.
- 4.c.1. Tali fattori sono presi in considerazione direttamente come parametri operativi, o indirettamente tramite tolleranze o margini, che possono essere previsti nella programmazione dei dati sulle prestazioni, in funzione del tipo di operazione.
5. Strumenti, dati ed equipaggiamenti
- 5.a. Un aeromobile è dotato di tutti gli equipaggiamenti di navigazione, di comunicazione ed altri apparecchi necessari per il volo da svolgere, tenuto conto dei regolamenti relativi al traffico aereo e delle regole dell'aria applicabili durante ogni fase del volo.
- 5.b. Se necessario, un aeromobile è dotato di tutti i necessari equipaggiamenti di sicurezza, medici, di evacuazione e di sopravvivenza, tenuto conto dei rischi associati alle aree operative, alle rotte da percorrere, all'altitudine di volo e alla durata del volo.
- 5.c. Tutti i dati necessari per l'esecuzione del volo da parte dell'equipaggio sono aggiornati e disponibili a bordo dell'aeromobile, tenuto conto dei regolamenti relativi al traffico aereo, delle regole dell'aria, delle altitudini di volo e delle aree operative.
6. Aeronavigabilità continua
- 6.a. L'aeromobile può essere utilizzato soltanto se:
- i) è idoneo al volo;
  - ii) gli equipaggiamenti operativi e di emergenza necessari per il volo da svolgere sono efficienti;
  - iii) il documento di aeronavigabilità dell'aeromobile è valido;
  - iv) la manutenzione dell'aeromobile è effettuata in conformità del programma di manutenzione.
- 6.b. Prima di ogni volo, l'aeromobile è controllato, tramite ispezioni pre-volo, per accertare che sia idoneo ad effettuare il volo previsto.
- 6.c. Il programma di manutenzione prevede, in particolare, le operazioni e gli intervalli di manutenzione, segnatamente quelli indicati come obbligatori nelle istruzioni relative all'aeronavigabilità continua.
- 6.d. L'aeromobile non deve essere utilizzato, a meno che non sia sottoposto a manutenzione e rimesso in servizio da persone od organizzazioni qualificate per tali

compiti. Il documento firmato di rimessa in servizio contiene, in particolare, i dati essenziali delle operazioni di manutenzione effettuate.

- 6.e. Tutti i documenti che dimostrano l'aeronavigabilità dell'aeromobile sono conservati finché le informazioni contenute non siano sostituite da nuove informazioni equivalenti in termini di ambito e di dettaglio, ma per un periodo non inferiore a un anno nel caso dei registri di manutenzione dettagliati. Quando un aeromobile è ritirato in modo permanente dal servizio, il periodo minimo è 90 giorni. Quando l'aeromobile è noleggiato, tutti i documenti che dimostrano l'aeronavigabilità dell'aeromobile sono conservati almeno per tutta la durata del noleggio.
- 6.f. Tutte le modifiche e le riparazioni sono conformi ai requisiti essenziali relativi all'aeronavigabilità. I dati comprovanti la conformità ai requisiti relativi all'aeronavigabilità devono essere conservati.
7. Membri dell'equipaggio
- 7.a. La composizione e il numero dei membri dell'equipaggio sono determinati tenendo conto di:
- i) limiti di certificazione dell'aeromobile, compresa, se del caso, la relativa dimostrazione di evacuazione in caso di emergenza;
  - ii) configurazione dell'aeromobile;
  - iii) tipo e durata delle operazioni.
- 7.b. I membri dell'equipaggio di cabina devono:
- i) essere addestrati e valutati a intervalli regolari per conseguire e mantenere un livello di competenza adeguato a svolgere i compiti di sicurezza loro assegnati;
  - ii) essere sottoposti a valutazioni periodiche dell'idoneità medica ad esercitare in modo sicuro le funzioni di sicurezza loro assegnate. La conformità è dimostrata tramite adeguata valutazione, basata sulle migliori pratiche aeromediche.
- 7.c. Il comandante ha l'autorità di impartire tutti gli ordini e adottare tutti i provvedimenti necessari a garantire la sicurezza del volo, dell'aeromobile e delle persone e/o cose trasportate.
- 7.d. In una situazione di emergenza, che costituisca un pericolo per il volo o la sicurezza dell'aeromobile e/o delle persone a bordo, il comandante effettua tutte le azioni che ritiene necessarie ai fini della sicurezza. Qualora tali azioni comportino una violazione dei regolamenti o delle procedure locali, il comandante ha la responsabilità di notificare immediatamente l'autorità locale competente.
- 7.e. Non devono essere simulate situazioni anormali di emergenza durante il trasporto di passeggeri o merci.
- 7.f. Nessun membro dell'equipaggio deve permettere che la capacità di svolgere i propri compiti/prendere decisioni si riduca al punto da minacciare la sicurezza del volo a causa di affaticamento, privazione del sonno, numero di tratte, turni di notte,

eccetera. I periodi di riposo devono essere di durata sufficiente a permettere ai membri dell'equipaggio di superare gli effetti del turno precedente ed essere ben riposati entro l'inizio del turno di volo successivo.

- 7.g. I membri dell'equipaggio non svolgono le funzioni loro assegnate a bordo di un aeromobile sotto l'effetto di sostanze psicoattive o di alcolici o se ritengono di non avere una perfetta efficienza fisica a causa di lesioni, affaticamento, cure mediche, malattie o altre cause analoghe.
8. Requisiti supplementari per le operazioni di volo di aeromobili a scopo commerciale e per le operazioni di volo di aeromobili complessi a motore.
- 8.a. Le operazioni di volo di aeromobili a scopo commerciale e le operazioni di volo di aeromobili complessi a motore non sono permesse se non sono soddisfatte le seguenti condizioni:
- 8.a.1. l'operatore dispone direttamente, o indirettamente tramite contratti, dei mezzi necessari per le dimensioni e la tipologia delle operazioni. Tali mezzi comprendono (elenco non esaustivo): aeromobili, infrastrutture, personale, equipaggiamento, documentazione delle mansioni, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e registrazione;
- 8.a.2 l'operatore impiega solo personale adeguatamente qualificato e addestrato e realizza e mantiene programmi di addestramento e controllo per i membri dell'equipaggio e altro personale interessato.
- 8.a.3. l'operatore definisce una lista degli equipaggiamenti minimi (MEL) o documento equivalente, tenendo conto dei seguenti elementi:
- i) il documento prevede le operazioni di volo dell'aeromobile, nelle condizioni specificate, con determinati strumenti, elementi di equipaggiamento o funzioni non operative all'inizio del volo;
  - ii) il documento è preparato per ogni aeromobile, tenuto conto delle pertinenti condizioni operative e di manutenzione dell'operatore;
  - iii) la MEL si basa sulla lista di riferimento degli equipaggiamenti minimi (*Master Minimum Equipment List – MMEL*), se esiste, e non è meno restrittiva della MMEL;
- 8.a.4. l'operatore realizza e mantiene un sistema di gestione per garantire la conformità a questi requisiti essenziali in materia di operazioni di volo e cerca di migliorare costantemente tale sistema;
- 8.a.5. l'operatore elabora e mantiene un programma di sicurezza e prevenzione degli incidenti, compreso un programma di segnalazione degli inconvenienti, che deve essere tenuto in conto dal sistema di gestione per contribuire all'obiettivo di un miglioramento costante della sicurezza delle operazioni di volo.
- 8.b. Le operazioni di volo a scopo commerciale e le operazioni di volo di aeromobili complessi a motore sono effettuate solo in conformità di un manuale delle operazioni dell'operatore. Tale manuale contiene tutte le necessarie istruzioni, informazioni e



procedure per tutti gli aeromobili utilizzati e per l'esecuzione dei compiti del personale operativo. Sono specificate le limitazioni applicabili a tempi di volo, turni di volo e periodi di riposo per i membri dell'equipaggio. Il manuale delle operazioni e le sue revisioni sono conformi al manuale di volo approvato e modificato ove necessario.

- 8.c. L'operatore stabilisce procedure adeguate per ridurre al minimo le conseguenze per la sicurezza delle operazioni di volo dovute al comportamento perturbatore dei passeggeri.
- 8.d. L'operatore elabora e mantiene programmi di sicurezza adattati all'aeromobile e al tipo di operazione, compreso in particolare:
- i) sicurezza dei vani per l'equipaggio di condotta;
  - ii) lista di controllo delle procedure di perquisizione dell'aeromobile;
  - iii) programmi di addestramento;
  - iv) protezione dei sistemi elettronici e informatici per prevenire interferenze e manomissioni intenzionali dei sistemi;
  - v) segnalazione delle interferenze illegittime.

Se le misure di sicurezza possono influire negativamente sulla sicurezza delle operazioni di volo si devono valutare i rischi e definire procedure idonee a ridurre i rischi per la sicurezza; ciò può richiedere l'uso di equipaggiamenti speciali.

- 8.e. L'operatore designa come comandante un pilota tra i membri dell'equipaggio di condotta.
- 8.f. La prevenzione dell'affaticamento è gestita tramite un sistema di turni. Per un volo, o una serie di voli, tale sistema di turni prende in considerazione tempi di volo, turni di volo, periodi di servizio e periodi di riposo adattati. Le limitazioni stabilite nell'ambito del sistema di turni devono tenere conto di tutti i fattori pertinenti che contribuiscono all'affaticamento, quali, in particolare, il numero di tratte, i passaggi di fuso orario, la privazione del sonno, il turbamento dei cicli circadiani, i turni di notte, la posizione, i turni di servizio accumulati in determinati periodi, la condivisione dei compiti assegnati fra i membri dell'equipaggio, nonché la dotazione di equipaggi più numerosi.
- 8.g. I compiti di cui al punto 6.a e quelli descritti ai punti 6.d. e 6.e. sono controllati da un'organizzazione responsabile della gestione dell'aeronavigabilità continua che deve soddisfare, oltre ai requisiti di cui all'allegato I, punto 3.a, le condizioni seguenti:
- i) l'organizzazione è qualificata per la manutenzione di prodotti, parti e pertinenze sotto la sua responsabilità o ha stipulato un contratto con un'organizzazione qualificata per questi prodotti, parti e pertinenze;
  - ii) l'organizzazione elabora un proprio manuale, per uso e riferimento da parte del personale interessato, che fornisce una descrizione di tutte le procedure dell'organizzazione relative all'aeronavigabilità continua, compresa, se del

caso, una descrizione degli accordi amministrativi tra l'organizzazione e l'organizzazione di manutenzione approvata.

## ALLEGATO V

### Criteri per gli enti qualificati di cui all'articolo 9 *bis*

1. L'ente, il suo direttore e il personale responsabile dello svolgimento dei controlli non possono partecipare, direttamente o come rappresentanti autorizzati, alla progettazione, produzione, commercializzazione o manutenzione di prodotti, parti, pertinenze, componenti o sistemi, né al loro utilizzo, messa in servizio o uso. Tale prescrizione non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra le organizzazioni interessate e l'ente qualificato.
2. L'ente e il personale preposto al controllo devono eseguire le operazioni di verifica con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica e non devono subire pressioni e sollecitazioni, in particolare di carattere finanziario, atte a influenzare il loro giudizio o i risultati del loro controllo, in particolare quelle provenienti da persone o associazioni di persone interessate ai risultati dei compiti di certificazione.
3. L'ente deve disporre del personale e dei mezzi necessari per espletare in modo adeguato i compiti tecnici e amministrativi legati all'esecuzione del processo di certificazione; dovrebbe inoltre avere accesso alle apparecchiature necessarie per controlli eccezionali.
4. Il personale che effettua le indagini deve possedere:
  - un'eccellente formazione tecnica e professionale;
  - una conoscenza adeguata dei requisiti dei compiti da essi svolti in materia di certificazione e un'adeguata esperienza di tali processi;
  - la capacità necessaria per redigere dichiarazioni, registri e relazioni che dimostrino che le indagini sono state effettivamente svolte.
5. Si deve garantire l'imparzialità del personale che svolge l'indagine. La remunerazione del personale non deve dipendere dal numero o dai risultati delle indagini svolte.
6. L'ente deve sottoscrivere una assicurazione di responsabilità, a meno che tale responsabilità sia coperta dallo Stato membro in base al diritto nazionale.
7. Il personale dell'ente è tenuto al segreto professionale in merito a tutte le informazioni di cui viene a conoscenza nello svolgimento dei compiti a norma del presente regolamento."

# SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

## 1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1592/2002 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea

## 2. QUADRO ABM / ABB (GESTIONE PER ATTIVITÀ/SUDDIVISIONE PER ATTIVITÀ)

0602 – Trasporto interno, aereo e marittimo.

## 3. LINEE DI BILANCIO

### 3.1. Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa (ex linee BA)) e loro denominazione:

06 02 01 (Agenzia europea per la sicurezza aerea)

### 3.2. Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria:

Durata illimitata (contributo annuale)

### 3.3. Caratteristiche di bilancio (aggiungere le righe necessarie) :

Linea di bilancio	Tipo di spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione e di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
060201	SNO	SD <sup>25</sup>	NO	SI <sup>26</sup>	NO	n. 3

<sup>25</sup> Stanziamenti dissociati (SD).

<sup>26</sup> Partecipazione dei paesi terzi europei associati all'Agenzia, fra i quali Svizzera, Norvegia e Islanda.

#### 4. SINTESI DELLE RISORSE

##### 4.1. Risorse finanziarie

##### 4.1.1. Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.	Anno n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 e segg.	Totale
---------------	------------	--------	-----	-----	-----	-----	-------------	--------

##### Spese operative<sup>27</sup>

Stanziamenti impegno (SI)	di	8.1	a	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919
Stanziamenti pagamento (SP)	di		b	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919

##### Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento<sup>28</sup>

Assistenza tecnica e amministrativa-ATA (SND)	di	8.2.4	c	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
---	----	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

##### IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO<sup>29</sup>

Stanziamenti impegno	di		a+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972
Stanziamenti pagamento	di		b+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972

##### Spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento<sup>30</sup>

<sup>27</sup> Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.

<sup>28</sup> Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.

<sup>29</sup> Sulla base del costo medio 2005 del personale dell'AESA, incluso ogni tipo di spesa (salari e complementi, missioni, attrezzature e alloggio), pari a 112 260 EUR per agente, indicizzato al 2% annuo e diminuito del contributo dei paesi terzi europei associati all'AESA (cfr. tabella a pag. 3).

<sup>30</sup> Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

Risorse umane e spese connesse (SND) <sup>31</sup>	8.2.5	d	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119	0,679
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane ed altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND) <sup>32</sup>	8.2.6	e	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327

#### Totale indicativo del costo dell'azione

<b>TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane</b>	a+c+d+e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978
<b>TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane</b>	b+c+d+e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978

#### Cofinanziamento

Se la proposta prevede il cofinanziamento da parte degli Stati membri o di altri organismi (precisare quali), indicare nella tabella seguente una stima del livello di cofinanziamento (aggiungere altre righe se è prevista la partecipazione di diversi organismi):

Mio EUR (al terzo decimale)

Organismo di cofinanziamento	Ann o n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.	Totale
------------------------------	------------	-------	-------	-------	-------	---------------------	--------

<sup>31</sup> Cfr. tabella 8.2.5.

<sup>32</sup> Cfr. tabella 8.2.6.

Paesi europei <sup>33</sup>	terzi	f	0,146	0,149	0,152	0,155	0,158	0,161	0,922
TOTALE comprensivo cofinanziamento	SI di	a+c+d+e+f	3,155	3,218	3,282	3,347	3,414	3,483	19,899

#### 4.1.2. Compatibilità con la programmazione finanziaria

- X La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore
- La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie
- La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'accordo interistituzionale<sup>34</sup> (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie)

#### 4.1.3. Incidenza finanziaria sulle entrate

- X Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate
- Incidenza finanziaria - Incidenza sulle entrate:

Mio EUR (al primo decimale)

Linea di bilancio	Entrate	Prima dell'azione [Anno n-1]	Situazione a seguito dell'azione					
			[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>35</sup>
	<i>a) Entrate in termini assoluti</i>							

<sup>33</sup> Partecipazione dei paesi terzi europei associati all'AESA in applicazione dell'articolo 55 del regolamento (CE) n. 1592/2002. Tale partecipazione è valutata al 7% del bilancio dell'Agenzia, escludendo le risorse derivanti da diritti.

<sup>34</sup> Cfr. punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

<sup>35</sup> Se la durata dell'azione supera i 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

<i>b)Variazione delle entrate</i>							
-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

(Precisare le pertinenti linee di bilancio delle entrate, aggiungendo alla tabella il numero necessario di righe se l'incidenza riguarda più di una linea di bilancio)

Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), compresi funzionari, personale temporaneo e esterno – cfr. ripartizione al punto 8.2.1.

La tabella precisa il fabbisogno dell'AESA (20 agenti temporanei) e della Commissione (1 funzionario) conseguente all'attuazione dell'azione proposta.

<b>Fabbisogno annuo</b>	Anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.
Totale risorse umane	20	20	20	20	20	20

## 5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI

Il contesto circostanziato della proposta deve essere illustrato nella relazione. Nella presente sezione della scheda finanziaria devono essere fornite le informazioni complementari seguenti:

### 5.1. Necessità dell'azione a breve o lungo termine

Nell'ambito del mercato interno del trasporto aereo è opportuno migliorare il livello globale di sicurezza e proseguire l'armonizzazione delle condizioni di concorrenza fra operatori.

### 5.2. Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari

L'introduzione di norme comunitarie, obbligatorie e applicate in modo uniforme, consentirà di realizzare l'armonizzazione auspicata.

### 5.3. Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM) e relativi indicatori

E' opportuno armonizzare la normativa relativa alle operazioni di volo, alle licenze dei piloti e alla sicurezza degli aeromobili dei paesi terzi. Il miglioramento della sicurezza del trasporto aereo sarà un vantaggio per tutti i cittadini, sia che viaggino in aereo o che si trovino a terra. Anche gli operatori trarranno benefici dall'armonizzazione delle condizioni di concorrenza. Infine il riconoscimento automatico delle licenze del



personale navigante permetterà la mobilità di questi lavoratori, sui quali avrà quindi un'incidenza positiva, come per i datori di lavoro.

#### **5.4. Modalità di attuazione (indicativa)**

Indicare di seguito la scelta delle modalità di attuazione<sup>36</sup>:

- X Gestione centralizzata
  - x diretta, da parte della Commissione
  - indiretta, con delega a:
    - agenzie esecutive,
    - X organismi istituiti dalle Comunità, a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario,
    - organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico.
- Gestione concorrente o decentrata***
  - con Stati membri
  - con paesi terzi
- Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)

Osservazioni:

La Commissione e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea parteciperanno, congiuntamente, all'attuazione delle misure previste dal presente regolamento.

## **6. CONTROLLO E VALUTAZIONE**

### **6.1. Sistema di controllo**

Ogni anno, il lavoro dell'AESA è oggetto di un controllo e una valutazione attraverso la relazione generale annuale, per l'anno trascorso, e il programma di lavoro, per l'anno a venire. Questi due documenti vengono adottati dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia e trasmessi al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione, alla Corte dei conti e agli Stati membri.

---

<sup>36</sup> Se sono indicate più modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni" della presente sezione.

## **6.2. Valutazione**

### *6.2.1. Valutazione ex-ante*

Conformemente a quanto prevede il regolamento (CE) n. 1592/2002, la Commissione ha chiesto il parere dell'AESA sull'ampliamento del campo d'applicazione del presente testo alle operazioni di volo, al rilascio delle licenze per gli equipaggi di condotta e alla sicurezza degli aeromobili dei paesi terzi. L'Agenzia, conformemente alle sue regole interne e alla prassi internazionale in materia, ha consultato in modo approfondito l'insieme delle parti interessate e ha tenuto conto delle osservazioni che le sono state rivolte, prima di esprimere il proprio parere. Ha quindi pubblicato sul suo sito Internet ([www.easa.eu.int](http://www.easa.eu.int)), il 27 aprile 2004, un documento di consultazione su "l'applicabilità, i principi di base e i requisiti essenziali relativi alle competenze dei piloti, alle operazioni di volo e alla normativa sugli aeromobili dei paesi terzi utilizzati da operatori non comunitari" (NPA n. 2/2004). Fra il 30 aprile e il 31 luglio 2004, sono pervenuti 1695 commenti in merito a detto documento, da parte di 93 soggetti (persone fisiche, autorità nazionali, imprese o organizzazioni). L'immensa maggioranza delle parti consultate si è dichiarata favorevole all'introduzione di norme comuni in materia di operazioni di volo, licenze degli equipaggi di condotta e sicurezza degli aeromobili dei paesi terzi. Sulla base di tali osservazioni, l'AESA ha elaborato la propria analisi trasmessa alla Commissione il 15 dicembre 2004 (Parere n. 3/2004).

I servizi della Commissione hanno studiato l'impatto che provocherebbe un'estensione delle norme comuni ad operazioni di volo, licenze degli equipaggi di condotta e sicurezza degli aeromobili dei paesi terzi, per verificarne la pertinenza e esaminarne le modalità. Tale studio ha confermato la validità dei pareri sia del legislatore che delle parti interessate e dell'AESA a favore dell'ampliamento del campo di applicazione del regolamento (CE) n. 1592/2002 ai suddetti settori.

### *6.2.2. Provvedimenti presi in seguito alla valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell'esperienza acquisita in precedenti casi analoghi)*

### *6.2.3. Modalità e periodicità delle valutazioni successive*

Ogni cinque anni uno studio esterno indipendente analizza in che misura l'AESA espleta le proprie mansioni e valuta l'impatto delle norme comuni e del lavoro dell'Agenzia sul livello generale di sicurezza aerea.

## **7. MISURE ANTIFRODE**

Il direttore esecutivo provvede all'esecuzione del bilancio dell'Agenzia. Ogni anno sottopone alla Commissione, alla Corte dei conti e al consiglio di amministrazione dell'Agenzia i conti dettagliati, in entrate e spese, dell'anno precedente. Inoltre, il responsabile dell'audit interno della Commissione esercita, nei confronti dell'AESA, le stesse competenze che gli sono attribuite nei confronti dei servizi della Commissione e l'Agenzia dispone di un sistema di audit interno simile a quello della Commissione.

Nei confronti dell'AESA si applicano senza restrizioni il regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio per la lotta antifrode (OLAF), nonché l'accordo interistituzionale del 25 maggio 1999 relativo alle indagini interne svolte dall'OLAF.

## 8. DETTAGLI SULLE RISORSE

### 8.1. Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	Anno n		Anno n+1		Anno n+2		Anno n+3		Anno n+4		Anno n+5 e segg.		TOTALE	
			Numero di risultati	Costo totale	Numero di risultati	Costo totale	Numero di risultati	Costo totale	Numero di risultati	Costo totale	Numero di risultati	Costo totale	Numero di risultati	Costo totale	Numero di risultati	Costo totale
OBIETTIVO OPERATIVO 1 <sup>37</sup>	Sviluppo di norme comuni relative alle operazioni di volo, alle licenze dei piloti e alla sicurezza degli aeromobili dei paesi terzi.															
<b>Azione 1</b>	Regolamentazione		1,168		1,191		1,215		1,240		1,264		1,290		7,368	
<b>Azione 2</b>	Standardizzazione		1,197		1,221		1,245		1,270		1,295		1,321		7,548	
<b>Azione 3</b>	Assistenza tecnica		0,484		0,494		0,504		0,514		0,524		0,534		3,053	

<sup>37</sup> Quale descritto nella sezione 5.3.

Totale parziale Obiettivo 1				2,84 9		2,9 06		2,96 4		3,02 3		3,08 4		3,14 6		17,9 72
<b>COSTO TOTALE</b>				2,84 9		2,9 06		2,96 4		3,02 3		3,08 4		3,14 6		17,9 72

## 8.2. Spese amministrative

Tali spese sono coperte dagli stanziamenti assegnati annualmente al servizio di gestione della Commissione.

### 8.2.1. Risorse umane: numero e tipo

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari ( <b>numero di posti/ETP</b> )					
		Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5
Funzionario <sup>38</sup> (XX 01 01)	A*/ AD	1	1	1	1	1	1
(nuovo posto)	B*, C*/ AS T						
Personale finanziato <sup>39</sup> con l'art. XX 01 02							
Altro personale finanziato <sup>40</sup> con l'art. XX 01 04/05							
<b>TOTALE</b>							

### 8.2.2. Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione

Elaborazione delle norme tecniche e della normativa e attuazione di detta normativa, inclusa l'assistenza tecnica e amministrativa e le ispezioni di standardizzazione.

### 8.2.3. Origine delle risorse umane (statutaria)

(Se sono indicate più origini, specificare il numero di posti per origine)

<sup>38</sup> Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

<sup>39</sup> Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

<sup>40</sup> Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

- Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prorogare
- Posti pre-assegnati nell'ambito dell'esercizio APS/PPB (Strategia Politica Annuale/Progetto Preliminare di Bilancio) per l'anno n
- X** Posti da richiedere nella prossima procedura APS/PPB
- Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)
- Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio APS/PPB dell'anno considerato

8.2.4. *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento (XX 01 04/05 – Spese di gestione amministrativa)*

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.	TOTAL E
<b>1. Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)</b>	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
Agenzie esecutive <sup>41</sup>							
Altra assistenza tecnica e amministrativa							
- <i>intra-muros</i>							
- <i>extra-muros</i>							
<b>Totale assistenza tecnica e amministrativa</b>							

8.2.5. *Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento*

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.
Funzionari e agenti temporanei (XX 01 01)	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119
Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.)  (specificare la linea di bilancio)						

<sup>41</sup> Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.



<b>Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)</b>						
--	--	--	--	--	--	--

Calcolo – *Funzionari e agenti temporanei*

*Richiamarsi all'occorrenza al punto 8.2.1*

Un funzionario al tasso di 108 000 EUR (2005) indicizzato al 2% annuo

Calcolo – *Personale finanziato con l'art. XX 01 02*

*Richiamarsi all'occorrenza al punto 8.2.1*

8.2.6. *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento*

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno n	Ann o n+1	Ann o n+2	Ann o n+3	Ann o n+4	Anno n+5 e segg.	TOTALE
XX 01 02 11 01 – Missioni							
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze							
XX 01 02 11 03 – Comitati <sup>42</sup>	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze							
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione							
<b>2. Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)</b>							
<b>3. Altre spese di natura amministrativa</b> (specificare indicando la linea di bilancio)							
<b>Totale spese amministrative</b>							

<sup>42</sup> Precisare il tipo di comitato e il gruppo cui appartiene.

<b>diverse dalle risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)</b>							
---	--	--	--	--	--	--	--

Calcolo – *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento*

Riunione del comitato “comitatologia” istituito dall’articolo 54 del regolamento 1592/2002, sulla base di 2 riunioni all’anno di 40 esperti, al tasso di 650 EUR per riunione e per esperto (2005) indicizzato al 2% annuo.