COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 7.12.2015
COM(2015) 613 final

2015/0277 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI AL CONSILIULUI

privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2015) 262 final}
{SWD(2015) 263 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Prezenta inițiativă se înscrie în „Strategia de îmbunătățire a competitivității sectorului aviatic al UE” adoptată de Comisia Europeană în 2015. Obiectivul ei este acela de a pregăti cadrul de reglementare al UE în materie de siguranță a aviației astfel încât să facă față provocărilor din următorii zece-cincisprezece ani și, astfel, să asigure în continuare un transport aerian sigur, fiabil și ecologic atât pentru pasageri, cât și pentru cetățeni în general. Prezenta inițiativă se bazează pe o experiență de peste doisprezece ani în ceea ce privește punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008[1] și a regulamentului care l-a precedat pe acesta[2].

Siguranța și atenția acordată protecției mediului sunt condiții prealabile necesare pentru un sector al aviației competitiv. Dat fiind că se preconizează că traficul aerian din Europa va ajunge la 14,4 milioane de zboruri în 2035 (cu 50 % mai mult decât în 2012), obiectivul Comisiei este să se asigure că sistemul continuă să mențină actualul număr redus de accidente, permițând sectorul aviației din UE să se dezvolte în siguranță pe viitor și ajutându-l astfel să beneficieze de un avantaj competitiv. În acest scop, prezenta inițiativă propune introducerea unei abordări a reglementării siguranței care să se bazeze pe riscuri și pe performanțe, eliminarea lacunelor existente în materie de siguranță și acordarea unei atenții sporite interdependențelor dintre siguranța aviației și alte domenii tehnice reglementate, precum securitatea aeriană sau protecția mediului.

Deși siguranța aviației este principalul obiectiv al prezentei propuneri, el nu este și singurul. Prezenta propunere trebuie privită, de asemenea, în contextul priorităților Comisiei de a stimula crearea de locuri de muncă și creșterea economică, de a dezvolta piața internă și de a consolida rolul Europei pe scena mondială. Prezenta inițiativă urmărește să contribuie la dezvoltarea unei industrii aviatice și de construcții aeronautice europene competitive, care să genereze locuri de muncă de calitate și să impulsioneze inovarea tehnologică. Astfel se va crea un cadru de reglementare eficace pentru integrarea unor noi modele de afaceri și a unor tehnologii emergente. Inițiativa își propune îndeosebi să creeze, la nivelul Uniunii, un cadru pentru integrarea în siguranță a aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian european.

Prezenta propunere răspunde, de asemenea, apelurilor primite din partea statelor membre, a sectorului de profil și a utilizatorilor spațiului aerian, care doresc o abordare mai proporțională și mai flexibilă în ceea ce privește reglementarea siguranței și o eliminare a normelor care pot sufoca spiritul antreprenorial cu cerințe prea prescriptive. Ea propune, în speță, introducerea unui cadru redimensionabil, care recunoaște diferențele existente între diferitele sectoare ale aviației civile și riscurile presupuse de acestea. Se

---

[1] Regulamentul (CE) nr. 216/2008 din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L79, 19.3.2008). Regulamentul menționat a fost modificat ulterior prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009, care i-a extins domeniul de aplicare la siguranța aerodromurilor și la aspectele de siguranță ale managementului traficului aerian și ale serviciilor de navigație aeriană.

[2] Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2002 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții europene de siguranță a aviației (JO L 240, 7.9.2002).

așteaptă ca această abordare să aducă avantaje întregului sector al aviației în Uniune, ea fiind în mod special adaptată la nevoile întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri).

Odată cu trecerea la o abordare bazată pe riscuri și performanțe în materie de reglementare și de supraveghere, statele membre și Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA) vor trebui să dezvolte abilități și competențe noi, dar și să fie în permanență în pas cu cele mai recente tehnologii dezvoltate de sectorul de profil. Prezenta inițiativă sprijină realizarea acestor obiective propunând modalități mai bune de coordonare și de dezvoltare a activităților de cercetare și de pregătire în domeniul aviației.

În fine, prezenta propunere abordează provocările cu care se confruntă unele autorități naționale în ceea ce privește menținerea și finanțarea resurselor necesare pentru îndeplinirea activităților de certificare și de supraveghere care se impun. În acest scop, prezenta inițiativă propune un cadru pentru punerea în comun și partajarea resurselor tehnice de către autoritățile naționale și Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, care să includă posibilitatea de a transfera responsabilitățile de punere în aplicare a legislației Uniunii în mod voluntar.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică**

Prezenta inițiativă se bazează pe dispozițiile Uniunii aflate în vigoare în domeniul siguranței aviației civile, cuprinse în prezent în Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

Propunerea se înscrie pe aceeași linie cu inițiativa Comisiei din 2013 privind accelerarea punerii în aplicare a cerului unic european (denumită în continuare „inițiativa SES II +”)[3]. În procesul de pregătire a prezentei propuneri, Comisia a ținut seama de propunerea Comisiei COM(2013)409 din 11.6.2013 și de rezultatele discuțiilor purtate până în prezent în cadrul Parlamentului European și al Consiliului cu privire la modificările Regulamentului (CE) nr. 216/2008 propuse pentru a ține cont de inițiativa SES II +. Pentru a evita discutarea în paralel a două propuneri legislative referitoare la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, iar prezenta propunere fiind cea mai cuprinzătoare dintre ele, modificările Regulamentului (CE) nr. 216/2008 propuse pentru a ține cont de inițiativa SES II + au fost incluse în această nouă propunere și, totodată, adaptate la noua structură și la stilul de redactare al prezentei propuneri. În consecință, Comisia nu va mai continua discuțiile referitoare la propunerea COM(2013)409 din 11.6.2013, care a fost prezentată ca făcând parte din inițiativa SES II +.

În cazul în care modificările propuse de prezenta inițiativă au un impact asupra altor acte legislative ale Uniunii adoptate de Parlamentul European și de Consiliu în legătură cu transportul aerian (cum este cazul pentru investigarea accidentelor, raportarea evenimentelor și acordarea de licențe operatorilor de transport aerian), se propun modificări corespunzătoare ale respectivelor acte legislative ale Uniunii pentru a asigura coerența abordării.

[3] Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor privind accelerarea implementării cerului unic european din 11.6.2013, COM(2013)408 final, însoțită de o propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 în domeniul aerodromurilor, al managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană, COM(2013)409 final, și de o propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind punerea în aplicare a cerului unic european, COM(2013)410 final.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Prezenta inițiativă este legată și în deplină concordanță cu obiectivele strategice ale Comisiei pentru 2014-2019 în ceea ce privește promovarea „creșterii și a creării de locuri de muncă” și a unei „piețe interne mai profunde și mai echitabile, cu o bază industrială consolidată”.

Prezenta propunere este, de asemenea, în concordanță cu „Abordarea comună privind agențiile descentralizate”, convenită de Comisie, Parlamentul European și Consiliu în 2012, și aliniază, acolo unde este cazul, dispozițiile referitoare la Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației la clauzele standard recomandate în această abordare comună.

Inițiativa urmărește totodată ca proiectarea și operarea aeronavelor fără pilot la bord să se înscrie mai bine în cadrul mai amplu al politicii din domeniul aviației. Aeronavele fără pilot la bord reprezintă un alt tip de vehicul aerian care urmează să ofere o gamă de servicii noi pe piața aviatică europeană în contextul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate. Dat fiind că aeronavele fără pilot la bord împart același spațiu aerian cu alte aeronave, siguranța operațiunilor lor trebuie să se încadreze în continuare în politica globală în domeniul siguranței aviației. În fine, operarea aeronavelor fără pilot la bord trebuie să respecte, de asemenea, normele de trafic aerian, astfel cum sunt prevăzute în regulile comune ale aerului[4].

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temei juridic**

Propunerea se întemeiază pe articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, care constituie temeiul juridic pentru adoptarea măsurilor la nivelul Uniunii referitoare la transportul aerian.

- **Subsidiaritate (pentru competență neexclusivă)**

În temeiul Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și al Regulamentului (CE) nr. 216/2008, Uniunii i s-au atribuit sarcini legate de navigabilitatea și compatibilitatea de mediu a produselor aeronautice, operațiunile de zbor, acordarea de licențe personalului aeronautic navigant, aerodromurile și serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană („ATM/ANS”), precum și siguranța operatorilor din țări terțe. Siguranța aviației civile este, așadar, reglementată la nivelul Uniunii de mai bine de un deceniu. Această situație se datorează faptului că transportul aerian și producția aeronautică sunt, în mare măsură, activități cu caracter transnațional care pot fi abordate mai bine la nivelul Uniunii.

Prezenta inițiativă propune adăugarea unui număr limitat de domenii specifice la acest cadru global al Uniunii în domeniul siguranței aviației, și anume aeronavele fără pilot la bord, siguranța serviciilor de handling la sol și aspectele de securitate ale proiectării aeronavelor și a sistemelor aeronautice, inclusiv securitatea cibernetică.

Industria constructoare de aeronave fără pilot la bord are o dimensiune transfrontalieră, dat fiind că multe astfel de aeronave sunt cumpărate online, sunt importate sau, cel puțin, au piese importate. Având în vedere coexistența unor standarde și norme naționale detaliate și divergente, recunoașterea reciprocă pe piața internă este dificil de realizat. Tot în privința

[4] Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană.

serviciilor furnizate de aeronavele fără pilot la bord, mulți operatori dezvoltă în prezent activități transfrontaliere. De exemplu, inspecțiile infrastructurilor, de la platformele petroliere până la liniile de cale ferată, se organizează la nivel internațional. Chiar dacă operațiunile au un domeniu limitat, operatorii ar trebui să poată utiliza aceeași aeronavă fără pilot la bord și aceleași cerințe operaționale cu aceeași pilot în diferite locuri din Uniune pentru a-și dezvolta afacerile, în special dacă își desfășoară activitatea pe piețe de nișă. Marile societăți de coletărie și-au exprimat intenția de a-și organiza serviciile la nivel european, ceea ce necesită norme comune. Principiul subsidiarității se aplică la nivelul punerii în aplicare a normelor operaționale comune, de exemplu autoritățile statelor membre vor efectua evaluări ale riscurilor locale și vor decide ce spațiu aerian este deschis sau închis operațiunilor cu aeronave fără pilot la bord și în ce condiții. Majoritatea operațiunilor cu aeronave fără pilot la bord au o dimensiune locală și ar trebui ca autoritățile locale să evalueze nivelul de risc și să autorizeze tipul specific de operațiune.

În ceea ce privește serviciile de handling la sol, necesitatea de a acționa la nivelul Uniunii există, dat fiind că accidentele legate de serviciile de handling la sol reprezintă a patra mare categorie de accidente în perioada ultimilor zece ani, iar inițiativele voluntare la nivelul statelor membre încă nu au produs rezultate satisfăcătoare în vederea contracarării acestui risc. În prezent, nu există cerințe de siguranță la nivelul Uniunii care să vizeze în mod direct furnizorii de servicii de handling la sol. Fiindcă handlingul la sol face parte din ansamblul sistemului aviatic și este interconectat cu alte domenii care țin de competența Uniunii (precum aerodromurile și operațiunile de zbor), reglementarea acestuia la nivelul Uniunii va asigura o abordare coerentă în toate statele membre. Pentru a asigura o abordare proporțională, se propune ca certificarea furnizorilor de servicii să nu fie o condiție necesară pentru începerea operațiunilor. Totodată, Comisia consideră că cerințele comune pentru serviciile de handling la sol ar trebui să aibă la bază standarde și bune practici recunoscute la nivelul sectorului de profil. În același timp, statelor membre ar trebui să li se ofere instrumentele de reglementare necesare pentru a asigura supravegherea eficace a furnizorilor acestor servicii.

În ceea ce privește aspectele de securitate ale proiectării aeronavelor și a sistemelor, trebuie subliniat că Uniunea este deja implicată în unele dintre aceste aspecte. Însă interacțiunea dintre Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002[5] și Regulamentul (CE) nr. 216/2008 aflat în prezent în vigoare nu este întotdeauna clară, nici în ceea ce privește rolul Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației. Prezenta inițiativă își propune să clarifice rolul Uniunii în această privință, ținând seama de faptul că aceste aspecte de securitate sunt strâns legate de siguranța operațiunilor de zbor și a proiectării aeronavelor, pentru care Uniunea este deja responsabilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008.

- **Proporționalitatea**

Proporționalitatea este unul dintre principalele obiective ale prezentei inițiative, din pachetul final de măsuri de politică propuse făcând parte integrantă măsuri care urmăresc să facă mai proporțional actualul cadru de reglementare a siguranței aviației, după cum s-a explicat în raportul de evaluare a impactului care însoțește prezenta propunere (capitolul 6.6). Prezenta inițiativă își propune să introducă o abordare a reglementării siguranței aviației care să fie bazată pe riscuri și care să aducă avantaje întregului sector al aviației, ea fiind în mod special adaptată reglementării întreprinderilor mici și mijlocii.

[5] JO L 97, 9.4.2008, p. 72.

- **Alegerea instrumentului**

Prezenta propunere nu schimbă tipul de instrument utilizat. Începând din 2002, atunci când a fost adoptat Regulamentul (CE) nr. 1592/2002, siguranța aviației civile în Uniune a fost reglementată prin regulamente. Comisia nu găsește niciun motiv pentru care să schimbe acest lucru.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX-POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări ex-post/verificări ale adecvării legislației existente**

Nu se aplică.

- **Consultări cu părțile interesate**

Părțile interesate au fost consultate în paralel de către Comisie și de către Agenția Europeană de Siguranță a Aviației. Cele două consultări au fost complementare. În plus, serviciile Comisiei au organizat o serie de întâlniri cu statele membre și cu părțile interesate din domeniul aviației pentru a obține informații suplimentare în completarea consultărilor publice. Rezumatul rezultatelor consultării publice organizate de Comisie a fost publicat pe site-ul internet Europa. Principalele constatări ale consultării publice sunt următoarele:

– Există un acord ferm că Uniunea a atins un nivel foarte ridicat de siguranță. Peste 90 % dintre respondenți au fost de acord sau foarte de acord cu afirmația că, în prezent, călătoriile cu avionul în Uniune sunt sigure.

– În același timp, s-a recunoscut că nu ne putem complace atunci când este vorba despre siguranță. Peste 70 % dintre statele membre și organizațiile de profil care au răspuns la sondajul on-line al Comisiei consideră că trebuie îmbunătățită capacitatea de a identifica și de a diminua riscurile în materie de siguranță.

– În afară de menținerea performanței actuale în materie de siguranță, principala preocupare a statelor membre și a părților interesate este eficiența și proporționalitatea sistemului actual. Marea majoritate a organizațiilor care au răspuns la sondajul on-line al Comisiei (82 %), în special IMM-urile, afirmă că normele existente sunt prea detaliate și prescriptive și că nivelurile de siguranță actuale s-ar putea menține cu costuri de punere în conformitate mai mici (83 %). Această opinie este larg împărtășită de statele membre.

– Statele membre și sectorul de profil s-au arătat îngrijorate că modul actual de utilizare a resurselor tehnice de către autoritățile aeronautice este ineficient și că unele autorități aeronautice naționale se confruntă cu o lipsă de resurse. Majoritatea (63 %) statelor membre și a organizațiilor care au răspuns la sondajul on-line al Comisiei consideră că unele dintre autoritățile aeronautice naționale nu dispun de suficiente resurse financiare sau umane pentru a-și îndeplini sarcinile de supraveghere.

– Industria constructoare de aeronave a pledat pentru un rol mai activ al Uniunii în promovarea, la nivel internațional, a standardelor europene de siguranță a aviației civile, inclusiv în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), și și-a exprimat îngrijorarea cu privire la disponibilitatea pe termen lung, în cadrul Agenției Europene de Siguranță a Aviației, a resurselor pentru certificarea produselor.

– Dintre organizațiile care au răspuns la sondajul on-line al Comisiei, 73 % au identificat posibile neconcordanțe, lacune și suprapuneri în aplicarea legislației, provenite în special din interpretările diferite ale legislației de către statele membre.

Partenerii sociali ai Uniunii (reprezentând atât angajatorii, cât și angajații) au contribuit la consultările derulate de Comisie și de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației. Organizațiile care reprezintă personalul aeronautic au subliniat în special faptul că abordarea bazată pe performanțe a siguranței aviației ar trebui să completeze, dar nu să înlocuiască actualul sistem de norme prescriptive. Organizațiile care îi reprezintă pe salariați s-au arătat, de asemenea, îngrijorate de disponibilitatea în viitor a resurselor afectate de statele membre supravegherii siguranței și au subliniat necesitatea de a se acorda o atenție deosebită asigurării unui nivel înalt de pregătire și de competențe al personalului, atât în cadrul autorităților, cât și în sectorul aviatic în general. Organizațiile care îi reprezintă pe piloți în mod deosebit și-au exprimat îngrijorarea cu privire la posibilul impact negativ asupra siguranței al anumitor practici de angajare și al altor modele inovatoare de afaceri adoptate de companiile aeriene.

Pe de altă parte, organizațiile care îi reprezintă pe angajatori au atras atenția Comisiei asupra diferențelor în ceea ce privește aplicarea legislației de către statele membre, asupra reglementării excesive și asupra utilizării ineficiente a resurselor afectate certificării și supravegherii. Angajatorii au subliniat îndeosebi faptul că, deși industria aviatică își desfășoară activitatea în mod liber în cadrul pieței interne, supravegherea este în continuare organizată pe principiul răspunderii fiecărui stat membru. Condițiile de concurență echitabile, standardizarea și stabilitatea în punerea în aplicare a normelor sunt considerate a fi deosebit de importante pentru angajatori. Unele dintre organizațiile care îi reprezintă pe angajatori au pledat pentru crearea unei autorități aeronautice civile unice pentru Uniune.

Comisia este în mare măsură de acord cu rezultatele consultărilor publice, pe care le-a transpus în formularea prezentei propuneri. Capacitatea Uniunii de a identifica și de a diminua riscurile în materie de siguranță ar trebui consolidată prin dispozițiile propunerii care se referă la managementul siguranței, la Planul european pentru siguranța aviației, precum și la programele naționale de siguranță. Introducerea unei abordări a reglementării bazate pe riscuri și pe performanțe ar trebui să permită obținerea unui cadru de reglementare mai proporțional, care să țină seama mai bine de diferențele dintre diversele tipuri de activități de aviație și de riscurile presupuse de acestea. Se preconizează că, prin cadrul propus pentru punerea în comun și partajarea resurselor de către autoritățile naționale și Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, se va spori eficiența în utilizarea resurselor.

S-a organizat o consultare publică separată pe tema aeronavelor fără pilot la bord, care a confirmat nevoia de a lua măsuri urgente la nivelul Uniunii pentru a exploata potențialul oferit de acest tip de aeronave. Contribuția acestor tehnologii la creșterea economică și la crearea de locuri de muncă a fost confirmată. Consultarea a confirmat punctul de vedere potrivit căruia întreaga gamă de aeronave fără pilot la bord este gata de dezvoltare și că lipsa securității juridice și tehnologice împiedică expansiunea rapidă. Autorizațiile specifice și fragmentarea reprezintă o povară reală. Respondenții au identificat siguranța și respectarea vieții private ca fiind cele mai importante preocupări care ar putea fi gestionate dacă ar exista un cadru de reglementare adecvat, care să mențină normele la un nivel proporțional cu riscul, și dacă s-ar conferi un rol important autorităților naționale.

Actuala repartizare a competențelor între Uniune și statele membre în ceea ce privește reglementarea aeronavelor fără pilot la bord, care se bazează pe un prag de 150 kg, este considerată, în general, depășită. Normele aplicabile aeronavelor fără pilot la bord ar trebui să evolueze în direcția unei abordări centrate pe operare, potrivit căreia riscul unei anumite

operațiuni depinde de o serie de factori. În ceea ce privește aspectele legate de respectarea vieții private și de securitate ale operațiunilor cu aeronave fără pilot la bord, consultarea nu indică necesitatea unor noi norme, ci mai degrabă necesitatea unei mai bune aplicări a normelor existente și a unei colaborări mai strânse între autoritățile naționale din domeniul aviației și autoritățile naționale responsabile cu protecția datelor.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Comisia a solicitat un aviz din partea Agenției Europene de Siguranță a Aviației, care a fost emis la 16 martie 2015. Avizul se întemeiază pe mai mult de 6 000 de observații transmise de statele membre și de părțile interesate și sugerează o serie de modificări care vizează diferitele aspecte ale reglementării tehnice în domeniul aviației, printre care siguranța, securitatea, cercetarea, protecția mediului și utilizarea eficientă a resurselor în cadrul sistemului european de siguranță a aviației.

Totodată, Comisia s-a bazat pe expertiza și consultanța prezentate în continuare:

1. În sprijinul procesului de evaluare a impactului, au fost contractate două studii:

– Primul studiu a analizat disponibilitatea, eficiența utilizării și evoluția resurselor umane ale autorităților aeronautice, precum și finanțarea sistemului european de siguranță a aviației (studiu complementar privind resursele). Studiul a concluzionat că echilibrul dintre resurse și volumul de muncă s-a deteriorat în ultimii zece ani. În plus, conform studiului, resursele existente ar putea fi mai bine distribuite în cadrul sistemului în ansamblu. S-au identificat de asemenea deficiențe în ceea ce privește calificările personalului. Studiul susține că, luate împreună, aceste aspecte împiedică autoritățile aeronautice să funcționeze la un nivel optim. În fine, studiul a concluzionat că diferențele între metodele de lucru ale autorităților aeronautice naționale și cele între modalitățile de finanțare ale acestor autorități afectează condițiile de concurență echitabile pe piața comună în domeniul aviației.

– Cel de-al doilea studiu, referitor la sistemele de performanță și abordarea bazată pe performanțe, a explorat posibilitățile de introducere a unor elemente de performanță în managementul siguranței aviației (studiu complementar privind performanța). Acest studiu a concluzionat că introducerea unui sistem de performanță în materie de siguranță pentru aviația civilă este fezabilă, însă atrage atenția asupra pericolului introducerii sale rapide din mai multe motive tehnice. În privința abordării bazate pe performanțe a reglementării siguranței aviației, studiul a concluzionat că o astfel de abordare ar trebui să aibă un impact pozitiv asupra siguranței aviației și a inovării, însă impactul respectivei abordări nu poate fi descris decât din punct de vedere calitativ și depinde foarte mult de normele specifice care, din prescriptive, vor deveni bazate pe performanțe. Din acest motiv, este imposibil să se cuantifice dinainte beneficiile unei abordări bazate pe performanțe a reglementării siguranței în sectorul aviației. Studiul a fost, de asemenea, supus evaluării inter pares de către sectorul de profil și de către experții statelor membre.

2. Comisia a luat în considerare recomandările subgrupului pentru viitorul sistem de reglementare al UE în domeniul aviației, înființat de consiliul de administrație al Agenției Europene de Siguranță a Aviației, care a fost alcătuit din directori generali din domeniul aviației civile din 14 țări UE/AELS, precum și din reprezentanți ai

AESA și ai Comisiei[6]. În fine, s-au luat în considerare rezultatele evaluării externe independente efectuate în conformitate cu articolul 62 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 privind aplicarea acestui regulament (evaluarea în temeiul articolului 62)[7]. În ambele evaluări s-a recomandat, printre altele, ca Regulamentul (CE) nr. 216/2008 să fie modificat în mai multe privințe. Rezumatul recomandărilor formulate în aceste evaluări este inclus în raportul de evaluare a impactului care însoțește prezenta propunere.

- **Evaluarea impactului**

Prezenta propunere este însoțită de două rapoarte de evaluare a impactului care pot fi accesate la adresa [link]. Raportul de evaluare a impactului referitor la revizuirea Regulamentului (CE) nr. 216/2008 a fost examinat de Comitetul de evaluare a impactului, care a emis un aviz favorabil [link] la 19 iunie 2015. Comitetul de analiză a reglementării a examinat raportul de evaluare a impactului privind dezvoltarea în siguranță a operațiunilor cu drone în UE și a emis un aviz favorabil [link] la data de 5 noiembrie 2015.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea acestora**

Propunerea exclude din domeniul său de aplicare aeronavele cu pilot la bord care sunt de concepție foarte de simplă sau care efectuează în special curse locale și pe cele construite de amatori, pe cele extrem de rare sau pe cele din care există doar puține exemplare. Inițiativa exclude, de asemenea, aeroporturile care nu sunt deschise publicului, care nu deservesc transportul aerian comercial sau care nu îndeplinesc anumite caracteristici tehnice minime legate de volumul sau sfera operațiunilor.

Ca și în cazul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 actual, microîntreprinderile și IMM-urile nu sunt excluse din domeniul de aplicare al propunerii. Propunerea introduce totuși un regim mai proporțional și redimensionabil, care va permite să se țină mai bine seama de diferențele existente între întreprinderile de diferite dimensiuni. Introducerea unui astfel de regim redimensionabil este unul dintre principalele obiective ale prezentei propuneri. Mai precis, în ceea ce privește IMM-urile și aviația ușoară, o serie de măsuri ar urma să reducă sarcina administrativă a acestor sectoare și ar face ca regulamentul să fie mai favorabil micilor întreprinzători. În materie de aprobare a proiectelor de aeronave, se propune o procedură alternativă certificării de tip în cazul aeronavelor ușoare folosite în operațiuni cu risc scăzut. Și producătorilor de aeronave ultraușoare, care sunt în mod normal excluși din domeniul de aplicare al normelor UE, ar urma să li se permită - în cazul în care doresc - să își supună produsele reglementării în temeiul legislației UE și, prin urmare, să beneficieze de dreptul la liberă circulație în cadrul pieței interne. Aerocluburilor și asociațiilor specializate de aviație ușoară ar urma să li se permită să acționeze - în anumite condiții prevăzute - drept entități calificate în numele autorităților aeronautice naționale.

Propunerea va înlesni, de asemenea, schimbul electronic de informații și introducerea unor noi tehnologii digitale. În special, Comisia propune instituirea unei arhive digitale de informații relevante pentru activitățile de certificare, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii la care ar urma să aibă acces AESA și toate autoritățile aeronautice ale statelor membre. Anumite informații colectate în arhiva digitală vor fi, de asemenea, puse la

[6] Subgrupul consiliului de administrație al AESA, „Raport final” (2015), http://easa.europa.eu/the-agency/governance/management-board/meetings/mb-032014.

[7] Evaluarea în temeiul articolului 62, Raport final (2013), http://easa.europa.eu/system/files/dfu/Article%2062%20Report.pdf.

dispoziția publicului larg. Se propune ca agenției să fie împuternicită să încheie acorduri cu întreprinderi sau cu asociații de întreprinderi în ceea ce privește colectarea, schimbul și analiza datelor, ceea ce ar deschide calea pentru introducerea de tehnologii de lucru cu date masive (de tip „big data”) în analiza de siguranță a aviației.

- **Drepturi fundamentale**

Prezenta propunere nu are consecințe directe asupra protecției drepturilor fundamentale, cu excepția articolelor care se referă la operațiunile efectuate cu aeronavele fără pilot la bord. Normele elaborate pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavelor fără pilot la bord vor contribui la aplicarea mai eficace a normelor existente referitoare la protecția datelor și a vieții private. La fel, cerința de siguranță de a echipa aeronavele fără pilot la bord cu un dispozitiv de identificare, cum ar fi un cip de identificare electronică, va contribui de asemenea la identificarea persoanelor care nu respectă viața privată sau normele de protecție a datelor.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea are implicații bugetare în ceea ce privește bugetul Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației prevăzut la articolul 06 02 02 din bugetul Uniunii, după cum se explică în continuare în fișa financiară legislativă.

Propunerea introduce o serie de noi sarcini pentru agenție, ceea ce are consecințe asupra necesarului său de posturi finanțate din contribuția Uniunii. Personalul suplimentar este necesar în principal pentru (1) coordonarea la nivelul Uniunii a colectării, schimbului și analizei datelor și a informațiilor (cunoscute drept „date masive”), (2) crearea și administrarea unei arhive digitale a Uniunii cu informații relevante pentru certificare, supraveghere și asigurarea aplicării legii, (3) noi sarcini legate de elaborarea și punerea în aplicare a normelor în domeniul serviciilor de handling la sol, al mediului și al securității, precum și (4) crearea unui cadru pentru transferul de responsabilități în cadrul sistemului european de siguranță a aviației care să urmărească utilizarea mai bună a resurselor disponibile la nivelul întregii Uniuni.

Necesarul de resurse umane identificat va fi parțial acoperit de personalul actual prin redistribuire, ceea ce va reduce la 5 posturi și 4 agenți contractuali necesarul de personal suplimentar al agenției finanțat din bugetul legat de contribuția Uniunii.

În anexa X la raportul de evaluare a impactului, s-a formulat o propunere, pe baza reafectării tarifelor plătite pentru sarcinile de autoritate ATM/ANS de la Eurocontrol la agenție, fără a crește costurile pentru operatori. Dacă agenției i s-ar permite să își finanțeze activitățile legate de sarcinile de autoritate ATM/ANS cu ajutorul acestor tarife, un buget din contribuția Uniunii care îi este alocată ar deveni disponibil pentru finanțarea unor posturi suplimentare. Prin urmare, regulamentul propus stabilește, la articolul 109 alineatul (1) litera (f), tarifele de rută ca venit pentru agenție. Atribuirea tarifelor de rută către AESA ar necesita, în plus, o modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană.

În plus, propunerea urmărește să introducă un mecanism care ar permite o adaptare mai bună a efectivului de angajați ai agenției, finanțat din bugetul legate de taxe și tarife, la nevoile identificate.

În acest context, este important să se sublinieze că Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației este o agenție a Uniunii care se autofinanțează parțial din taxe și tarife. Contribuția Uniunii împreună cu contribuțiile din partea țărilor terțe reprezintă aproximativ o treime din bugetul său, în timp ce aproximativ două treimi se obțin prin perceperea de taxe și tarife de la

sectorul de profil pentru serviciile de certificare și de altă natură. Bugetul din contribuția Uniunii este distinct de cel generat din taxe și tarife, iar sistemul contabil al agenției face o distincție clară între activitățile legate de contribuția Uniunii și activitățile legate de taxe și tarife, evitându-se finanțarea încrucișată. Prin urmare, în cazul acestei agenții, contribuția Uniunii nu constituie o „contribuție de echilibrare”, așa cum se întâmplă în cazul altor agenții care se autofinanțează parțial, pe baza deciziei legiuitorului potrivit căreia taxele și tarifele ar trebui să reflecte costurile reale.

Comisia propune să se examineze posibilitatea de a introduce mai multă flexibilitate în adaptarea schemei de personal a agenției legate de taxele și tarifele percepute de la sectorul de profil pentru serviciile de certificare și de altă natură, pe baza fluctuațiilor cererii de servicii din partea acestui sector. O astfel de flexibilitate ar trebui însă condiționată de elaborarea unor indicatori solizi pentru a măsura volumul de muncă și eficiența agenției. Acest lucru este necesar pentru a asigura faptul că flexibilitatea sporită nu va crea o povară suplimentară pentru sectorul de profil. Acești indicatori ar putea ține cont de elemente precum durata medie a activităților de certificare, timpul de răspuns la cererile depuse de sector, cantitatea medie de muncă depusă per certificat și raportul dintre cheltuielile de regie și costurile totale ale activității. În cazul reducerii cererii, agenția trebuie să scadă numărul de angajați ale căror posturi sunt finanțate din taxe. Reducerea necesară a personalului ar urma să se realizeze folosindu-se contracte pe durată determinată și prin rotația naturală a posturilor, concomitent cu o bună planificare a sarcinilor viitoare.

Există o serie de factori care ar putea avea un impact asupra necesarului de personal finanțat din taxe. Printre factorii care pot influența cererea pieței în următorii cinci ani se numără:

- Cererea de noi aeronave în special dinspre regiunea Asia-Pacific, în care se preconizează că flota va crește de trei ori. Această cerere va fi parțial satisfăcută de tipuri noi furnizate de producătorii din regiunile respective, care vor face, de asemenea, obiectul procesului de certificare de către AESA.

- Traficul mondial care se preconizează că va crește cu o rată anuală de 3 %, ceea ce va avea un impact direct asupra activităților de continuitate a navigabilității (sarcini critice de supraveghere a siguranței) ale agenției, deoarece munca depusă per certificat de tip este direct proporțională cu utilizarea tipului respectiv de către companiile aeriene.

- Noile tehnologii, cum ar fi dezvoltarea aeronavelor fără pilot la bord, a aeronavelor electrice sau a unor noi tehnologii pentru dirijabile.

Printre factorii care pot influența apariția de noi sarcini pentru agenție se numără:

- Un proiect privind datele masive

- Transferul responsabilităților de la statele membre la agenție, în conformitate cu articolele 53, 54 și 55 pe baza unui sistem finanțate din taxe.

- Amenințările la adresa securității, inclusiv a securității cibernetice, sunt în creștere și pot necesita noi abordări în materie de certificare.

În cadrul grupului de lucru interinstituțional (IIWG) privind resursele agențiilor descentralizate, a căror următoare ședință este programată provizoriu în martie 2016, Comisia intenționează să discute cu Parlamentul European și cu Consiliul avantajele introducerii unui nou model de flexibilitate pentru a reacționa la fluctuațiile volumului de muncă generat de sectorul de profil, garantându-se în același timp eficiența prin utilizarea de indicatori.

În paralel, Comisia va continua să lucreze împreună cu agenția la un set de indicatori pentru măsurarea volumului de muncă și a eficienței agenției în ceea ce privește taxele și tarifele, pentru a stabili în detaliu modul în care ar funcționa în practică un sistem de flexibilitate

pentru posturile finanțate din taxe și tarife, precum și care ar fi impactul acestuia asupra schemei de personal a agenției.

Cererea de flexibilitate sporită în ajustarea nivelurilor personalului din posturile finanțate din taxe și tarife este strâns legată de prioritățile Comisiei de a impulsiona crearea de locuri de muncă, creșterea economică și investițiile. În ceea ce privește activitățile finanțate din taxe și tarife, sectorul de profil așteaptă un răspuns în timp util și orientat spre piață la necesitățile sale considerate esențiale pentru competitivitatea industriei aviatice europene.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Cadrul de monitorizare, de evaluare și de raportare aferent prezentei inițiative este descris în capitolul 7 din raportul de evaluare a impactului care o însoțește. Deja există numeroase mecanisme de monitorizare și de evaluare care pot fi utilizate, deoarece, în domeniul siguranței aviației, monitorizarea performanței face parte integrantă din cadrul de reglementare al Uniunii. Eficacitatea măsurii propuse, odată adoptate, va fi supusă unei evaluări obligatorii la fiecare cinci ani, așa cum se întâmplă și în prezent în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008.

- **Documente explicative (pentru directive)**

Nu se aplică.

- **Explicația detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Întregul text al propunerii de regulament a fost supus unui control temeinic al calității legislației, motiv pentru care Comisia propune o nouă structură, mai clară, a regulamentului și un limbaj standardizat, în special în capitolul III, care abordează diferite domenii ale siguranței aviației.

Toate dispozițiile referitoare la activitățile autorităților naționale competente și ale agenției în ceea ce privește îndeplinirea sarcinilor lor de certificare, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii sunt în prezent grupate în capitolul IV. Capitolul III din regulamentul propus cuprinde exclusiv dispoziții care sunt aplicabile persoanelor juridice și fizice care intră sub incidența dispozițiilor regulamentului (piloți, organizații responsabile cu fabricarea de aeronave, operatorii de aerodromuri etc.).

Capitolul I „Principii”:

Articolul 1: Comparativ cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 în vigoare în prezent, la propunerea de regulament se adaugă obiective suplimentare și mijloace pentru realizarea acestor obiective.

Articolul 2: Acest articol unește articolele 1 și 4 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Comisiei. Textul a fost simplificat. Principala modificare o reprezintă introducerea posibilității ca statele membre să aplice anumite dispoziții ale noului regulament activităților și serviciilor prestate de aeronavele de stat, cum ar fi activități vamale, polițienești, de căutare și salvare, de stingere a incendiilor, de pază de coastă sau alte activități sau servicii similare, precum și ATM/ANS furnizate de forțele militare. Opțiunea de participare este modulară, ceea ce înseamnă, de exemplu, că un stat membru o poate utiliza pentru una sau mai multe dintre activitățile sau serviciile în cauză. Este de asemenea la latitudinea statului membru în cauză să decidă în ce domenii ale reglementării aviației (navigabilitate, personalul aeronautic

navigant, operațiuni etc.) dorește să utilizeze opțiunea de participare. În cazul în care un stat membru face uz de opțiunea de participare pentru o activitate, el va trebui să respecte dispozițiile relevante din noul regulament și din actele adoptate în temeiul acestuia. Statele membre vor avea totodată posibilitatea de a decide, în orice moment, să oprească aplicarea dispozițiilor regulamentului în cazul aeronavelor de stat sau al ATM/ANS furnizate de forțele militare, sub rezerva asigurării unei perioade de tranziție adecvate.

În plus, lista aeronavelor excluse din domeniul de aplicare al regulamentului (aeronavele din anexa I) a fost revizuită (de exemplu, au fost adăugate aeronavele de mici dimensiuni cu motoare electrice). Se propune, de asemenea, împuternicirea Comisiei în vederea adaptării, prin intermediul unui act delegat, a limitelor de greutate și a altor criterii tehnice ale aeronavelor enumerate în anexa I. În fine, se propune ca producători aeronavelor enumerate în anexa I să poată solicita ca tipuri anume de astfel de aeronave să fie reglementate în temeiul dispozițiilor regulamentului. Această opțiune de participare a fost concepută în mod expres pentru aeronavele care sunt construite în producție de serie și care ar putea beneficia de libera circulație pe piața unică în temeiul unor cerințe comune.

În toate cazurile, aceste posibilități de participare sau de neparticipare sunt supuse anumitor condiții, printre care o decizie prealabilă a Comisiei, menită să asigure, în special, aplicarea corectă a noului regulament, respectarea obiectivelor prevăzute la articolul 1 și transparență și securitate juridică pentru toate părțile interesate.

Articolul 3: A fost necesar să se modifice mai multe definiții și să se adauge unele noi în funcție de modificările aduse dispozițiilor de fond ale regulamentului propus. Definițiile pentru „aeronavele complexe motorizate” și pentru „operațiune comercială” au fost eliminate conform abordării bazată pe riscuri. Criteriile specifice la care se referă aceste definiții pot fi stabilite mai bine prin actele delegate. La sfârșitul regulamentului propus (articolul 126), s-au adăugat dispoziții tranzitorii pentru a asigura o tranziție armonioasă în cazul în care se schimbă sau se elimină o definiție.

Articolul 4: Comparativ cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008, se adaugă un nou articol referitor la principiile de bază. Acesta introduce, în special, principiul proporționalității, care reflectă totodată poziția adoptată de Consiliu cu privire la inițiativa SES II + propusă anterior de Comisie, precum și criteriile de care să se țină seama la efectuarea evaluărilor de risc pe care se bazează modul de formulare și punerea în aplicare a măsurilor luate în temeiul noului regulament.

Capitolul II „Managementul siguranței aviației”:

Articolele 5-8: Se introduce un capitol nou, referitor la managementul siguranței, care impune adoptarea Programului european de siguranță a aviației și a Planului european pentru siguranța aviației și care transpune standardele și practicile recomandate în anexa 19 a OACI în ceea ce privește programele naționale de siguranță. Articolul 6, referitor la Planul european pentru siguranța aviației, introduce conceptul de nivel acceptabil de performanță în materie de siguranță la nivelul Uniunii. Introducerea acestui concept nu are însă ca rezultat stabilirea de obiective de siguranță obligatorii pentru Uniune sau pentru statele sale membre.

CAPITOLUL III „Cerințe de fond”:

Articolele 9-18: Au fost revizuite dispozițiile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 referitoare la navigabilitate ținându-se seama de experiența existentă și în scopul de include noul concept de echipamente neinstalate. Domeniul de aplicare al dispozițiilor referitoare la certificarea

navigabilității a fost de asemenea extins la compatibilitatea de mediu a produselor aeronautice. Standardele de mediu pentru produse ar trebui să se bazeze în continuare pe anexa 16 a OACI, dar Uniunea ar urma să dispună din acest moment de flexibilitatea de a adapta standardele OACI la nevoile sale specifice, așa cum este cazul deja în ceea ce privește siguranța. În fine, pentru operațiunile cu risc scăzut, se propune posibilitatea de a evalua navigabilitatea și compatibilitatea de mediu ale proiectelor de produse și de piese fără a fi necesară eliberarea unui certificat. Această posibilitate ar putea fi pusă în aplicare în special în cazul anumitor aeronave utilizate în sectorul aviației generale. Este de așteptat, de asemenea, ca producători aeronavelor enumerate în anexa I la regulament să facă uz de această flexibilitate atunci când optează să participe la sistemul de reglementare al Uniunii în conformitate cu articolul 2.

Compatibilitatea de mediu a produselor, astfel cum se prevede la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, este, de asemenea, abordată în articolele 9-18 din propunerea de regulament (navigabilitatea și protecția mediului). Și la articolul 75 au fost adăugate noi dispoziții privind protecția mediului.

Articolele 19-25: Articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 a fost restructurat în articolele 19-25. Domeniul de aplicare al acestor articole este extins la membrii echipajului de cabină, iar dispozițiile relevante aplicabile echipajului de cabină de la articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 au fost mutate în această secțiune. Textul referitor la licența de pilot de agrement a fost simplificat, iar textul referitor la medicul generalist a fost mutat la capitolul IV, care se referă la activitățile de certificare.

Articolele 26-28: Articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 a fost restructurat în articolele 26-28. Cerința de certificare se limitează în acest moment la operațiunile de transport aerian comercial. Alte tipuri de operațiuni care urmează să fie supuse unei cerințe de certificare sau de declarare trebuie definite în actele delegate pe baza unei evaluări a riscurilor.

Articolele 29-34: Articolul 8a din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 a fost restructurat în articolele 29-34. La domeniul de aplicare al prezentei secțiuni au fost adăugate serviciile de handling la sol. Se propune, de asemenea, ca, în loc de certificare, furnizorilor de servicii de administrare a platformei să li se permită să își declare conformitatea cu cerințele aplicabile.

Articolele 35-39: Articolul 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 a fost restructurat în articolele 35-39. Textul se bazează pe compromisul la care s-a ajuns în cadrul Consiliului cu privire la inițiativa SES II +. În speță, s-au adăugat dispoziții referitoare la declarațiile întocmite de organizațiile implicate în proiectarea, fabricarea și întreținerea sistemelor și a componentelor ATM/ANS.

Articolele 40-44: Articolul 8c din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 a fost restructurat în articolele 40-44. Fondul dispozițiilor nu s-a schimbat în comparație cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

Articolele 45-47: Aceste articole creează temeiul juridic pentru norme mai detaliate referitoare la aeronavele fără pilot la bord, având în vedere domeniului extins de aplicare a regulamentului propus.

Mai exact:

Articolul 45 se referă la anexa IX, care cuprinde cerințele esențiale privind proiectarea, fabricarea, operarea și întreținerea aeronavelor fără pilot la bord care trebuie respectate pentru a se asigura siguranța operațiunilor.

Articolul 46 descrie gama de mijloace prin care se poate demonstra respectarea cerințelor esențiale. Dat fiind că aeronavele fără pilot la bord sunt capabile să efectueze operațiuni care nu erau posibile cu aeronavele cu pilot la bord, gama de riscuri asociate operării lor este foarte largă, variind de la operațiunile tradiționale cu riscuri ridicate similare „riscurilor aviației cu echipaj la bord” la un risc foarte scăzut. Pentru a asigura norme și proceduri proporționale cu riscul operațiunii, este necesar să se treacă la o abordare centrată pe operațiuni, care evaluează riscul exact asociat unei operațiuni sau unui tip de operațiuni.

În cazul aeronavelor fără pilot la bord de serie care prezintă un risc scăzut, se propune să se utilizeze mecanismele existente de supraveghere a pieței, reglementate prin Regulamentul 765/2008 și Decizia 768/2008, care sunt concepute în mod special pentru producția și comercializarea acestui tip de produse. Cu toate acestea, chiar și în acest caz, autoritățile aeronautice continuă să fie implicate în mod indirect, deoarece limitările de capacitate operațională care ar putea fi impuse (cum ar fi ca aeronavele fără pilot la bord să nu poată zbura mai sus de 50 m, de exemplu, pentru a menține riscurile scăzute) vor trebui să derive direct din cerințele aeronautice tradiționale. Deși agenția nu va fi responsabilă cu supravegherea mecanismelor de supraveghere a pieței, Comisia are întotdeauna dreptul să verifice dacă statele membre își îndeplinesc responsabilitățile. În plus, pentru a detecta produsele neconforme, mecanismul de supraveghere a pieței se bazează pe plângeri justificate din partea cetățenilor sau a întreprinderilor. Constatările unor neconformități într-un anumit stat membru sunt comunicate ulterior pe întreaga piață comună.

Articolele 48-50: Articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 a fost restructurat în articolele 48-50. Cerința de autorizare este în prezent limitată la operatorii din țări terțe care desfășoară activități de transport aerian comercial. Alte categorii de operațiuni ale țărilor terțe care urmează să fie supuse unei cerințe de autorizare sau de declarare trebuie definite în actele delegate pe baza unei evaluări a riscurilor. S-a clarificat, de asemenea, în conformitate cu practica actuală, că cerința ca un operator dintr-o țară terță să aibă autorizație nu se aplică în cazul survolurilor.

Capitolul IV „Sistemul comun de supraveghere și de asigurare a aplicării legii”:

Articolul 51: În acest articol au fost reunite toate dispozițiile din actualul Regulament (CE) nr. 216/2008 referitoare la sarcinile de certificare, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii care le revin autorităților naționale competente și agenției. În plus, se propune un temei juridic clar pentru a împuternici Comisia să adopte, prin intermediul unor acte delegate, cerințe cu privire la sistemele de management ale autorităților, calificarea inspectorilor, condițiile de desfășurare a inspecțiilor și a altor activități de supraveghere, de desfășurare a inspecțiilor la platformă și de reținere a aeronavelor la sol în caz de neconformitate.

Articolele 52-54: Comparativ cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008, s-au adăugat o serie de dispoziții noi, referitoare la cooperarea dintre autoritățile competente ale statelor membre, Comisie și Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației în ceea ce privește certificarea, supravegherea și asigurarea aplicării legii. Se introduce un mecanism pentru punerea în comun și partajarea inspectorilor și a altor experți din sectorul aviației, alături de un mecanism specific de finanțare pentru a sprijini statele membre în supravegherea bazată pe cooperare. În plus, posibilitatea de a transfera responsabilități de la statele membre la agenție

(care există în prezent pentru instalațiile de producție și pentru echipamente de pregătire sintetică pentru zbor) se extinde la toate tipurile de activități. În mod similar, se introduce un cadru pentru transferurile de responsabilități între statele membre. Articolul 54 introduce posibilitatea ca organizațiile care operează la scară multinațională să aleagă agenția drept autoritate competentă. Majoritatea măsurilor propuse la aceste articole au un caracter voluntar.

Articolul 55: Se propune o nouă dispoziție pentru combaterea posibilelor deficiențe sistemice de supraveghere a siguranței identificate la nivelul statelor membre. Acest mecanism de supraveghere de urgență trebuie utilizat ca măsură de ultimă instanță cu caracter temporar și se propune să poată fi activat/dezactivat prin intermediul unei decizii adoptate de Comisie pe baza unor criterii clare stabilite prin legislație.

Articolul 56: La domeniul de aplicare al acestei dispoziții se adaugă declarațiile.

Articolul 57: La acest articol se adaugă posibilitatea de a accepta certificate străine și alte documente similare pe baza condițiilor specificate în acte delegate. Mai departe, se propune eliminarea dispozițiilor actualului Regulament (CE) nr. 216/2008 referitoare la acordurile naționale bilaterale privind siguranța aviației.

Articolul 58: Dispozițiile privind acreditarea entităților calificate au fost clarificate. Se propune ca entităților calificate să li se poată acorda dreptul de a elibera, de a revoca și de a suspenda certificate în numele agenției sau al autorității naționale competente. Se introduce principiul recunoașterii acreditărilor entităților calificate. Nu se aduce atingere drepturilor statelor membre de a decide cărei entități calificate doresc să îi aloce sarcini de certificare și de supraveghere. Se propune de asemenea ca statele membre să poată acredita împreună o entitate calificată.

Articolele 59 și 60: Articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 a fost împărțit în două articole separate. Articolul 59 vizează măsurile cu caracter urgent, în timp ce articolul 60 vizează măsurile derogatorii. Conform abordării bazate pe riscuri, se propune ca agenția și Comisia să evalueze numai acele măsuri care durează mai mult de o perioadă de programare a companiilor aeriene (opt luni).

Articolele 61-63: Aceste articole vizează informațiile, inclusiv datele, relevante pentru punerea în aplicare a noului regulament propus. Noile elemente privesc rolul agenției în coordonarea colectării, analizei și schimbului de informații la nivelul Uniunii. Dispozițiile privind protecția informațiilor și a surselor de informații sunt aliniate la Regulamentul (UE) nr. 376/2014 privind raportarea evenimentelor. Se creează un temei juridic pentru o nouă arhivă digitală de informații relevante pentru activitățile de certificare, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii, care urmează să fie administrată de agenție. Se propune ca această arhivă digitală să fie de asemenea utilizată de statele membre în scopul schimbului de informații cu privire la aptitudinea din punct de vedere medical a piloților.

Capitolul V „Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației”:

Articolele 64-65: La articolul 64 au fost adăugate trei noi funcții ale agenției (asistență pentru autoritățile naționale competente, sprijin pentru Comisie în ceea ce privește punerea în aplicare a unor sisteme de performanță în domeniul aviației și cooperarea cu alte organisme ale Uniunii, cum ar fi Agenția Europeană pentru Produse Chimice sau Agenția Europeană de Apărare, în privința chestiunilor tehnice legate de aviația civilă). Articolul 65 unește articolele 18 și 19 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 referitoare la măsurile adoptate de agenție.

Articolele 66-67: Aceste articole au fost aliniate la modificările aduse secțiunilor I și II din capitolul III al propunerii de regulament. Responsabilitatea agenției de a aproba organizațiile care nu sunt stabilite în Uniune a fost limitată la organizațiile situate în afara teritoriului pentru care este responsabil un stat membru în temeiul Convenției de la Chicago. Aceasta clarifică problema autorității competente pentru aprobarea organizațiilor situate în țările și teritoriile de peste mări ale statelor membre. Totodată, pe baza experienței acumulate, s-au făcut modificări cu privire la responsabilitatea agenției de a aproba echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor.

Articolul 22 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008: Dispozițiile sale referitoare la limitările timpului de zbor au fost adăugate la articolul 28 alineatul (1) litera (f) și la articolul 65 alineatul (7), iar dispozițiile sale referitoare la măsurile care trebuie luate de agenție în caz de urgență au fost mutate la articolul 65 alineatul (6).

Articolul 68: Modificările se bazează pe compromisul la care s-a ajuns în cadrul Consiliului cu privire la inițiativa SES II +. În speță, în acest articol se include conceptul de declarații de conformitate. Din motive de claritate, acest articol propune o nouă structură, în care alineatul (1) se referă la organizații, iar alineatul (2) se referă la sisteme și componente. În ceea ce privește sistemele și componentele, competența agenției este condițională – agenția va fi responsabilă cu certificarea sistemelor și a componentelor numai în cazul în care actele delegate adoptate de Comisie prevăd astfel.

Articolul 69: Responsabilitatea agenției de a aproba organizațiile care nu sunt stabilite în Uniune a fost limitată la organizațiile situate în afara teritoriului pentru care este responsabil un stat membru în temeiul Convenției de la Chicago. Aceasta clarifică problema autorității competente pentru aprobarea organizațiilor situate în țările și teritoriile de peste mări ale statelor membre.

Articolul 70: Față de dispoziția corespunzătoare din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, s-a adăugat un nou alineat referitor la asistența acordată de agenție Comisiei în ceea ce privește punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

Articolul 71: Această dispoziție corespunde articolului 55 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Formularea acestui articol a fost actualizată pentru a reflecta recenta abordare a Comisiei cu privire la investigațiile desfășurate de instituțiile și organismele Uniunii pe teritoriile statelor membre. În speță, s-a clarificat mai bine faptul că competențele de investigare ale agenției trebuie să fie exercitate în conformitate cu dispozițiile aplicabile ale legislației naționale a statului membru în care se derulează investigația.

Articolul 72: Articolul a fost adaptat pe baza experienței acumulate până în prezent în procesul de punere în aplicare. În speță, s-a clarificat faptul că, în principiu, se impun amenzi numai dacă alte măsuri de impunere a legii ar fi inadecvate sau disproporționate.

Articolul 73: Articolul 73 unește articolele 24 și 54 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Formularea acestui articol a fost actualizată pentru a reflecta recenta abordare a Comisiei cu privire la investigațiile desfășurate de instituțiile și organismele UE pe teritoriile statelor membre. În speță, s-a clarificat mai bine faptul că competențele de investigare ale agenției trebuie să fie exercitate în conformitate cu dispozițiile aplicabile ale legislației naționale a statului membru în care se derulează investigația. S-a adăugat, de asemenea, o dispoziție care obligă agenția să includă în raportul său anual de evaluare a siguranței un rezumat al

informațiilor referitoare la aplicarea de către fiecare stat membru a dispozițiilor noului regulament și a normelor detaliate adoptate în temeiul său.

Articolul 74: Articolul existent a fost extins, agenția fiind mandatată să acorde asistență Comisiei în ceea ce privește identificarea principalelor teme de cercetare legate de domeniile vizate de regulament. Mai mult, agenției i se oferă un rol de sprijin în pregătirea și punerea în aplicare a programelor de cercetare ale Uniunii. În plus, articolul oferă agenției posibilitatea de a participa la proiecte de cercetare în domeniul său de expertiză pe baza unor granturi ad hoc în temeiul Programului-cadru al Uniunii pentru cercetare și inovare sau al altor programe de finanțare.

Articolul 75: S-a adăugat un articol nou, care se referă la protecția mediului în domeniul aviației civile. Deși nu extinde actualul domeniu de acțiune al Uniunii, acest articol se concentrează pe relațiile de interdependență care ar putea exista între măsurile de protecție a mediului (de exemplu, interzicerea anumitor substanțe chimice) și alte domenii tehnice ale reglementării în sectorul aviației. Articolul împuternicește totodată agenția să acorde asistență Comisiei la definirea și coordonarea politicilor de protecție a mediului în domeniul aviației și creează un temei juridic pentru un raport de evaluare de mediu în acest domeniu, care urmează să fie publicat de agenție la fiecare trei ani.

Articolul 76: S-a adăugat un articol nou referitor la aspectele tehnice ale securității aviației legate direct de siguranță. Articolul se ocupă mai întâi de relațiile de interdependență care ar putea exista între măsurile de securitate a aviației (de exemplu, sistemele de blocare a ușilor din carlingă) și siguranța aviației. Totodată, articolul oferă Comisiei posibilitatea de a se baza pe expertiza agenției la punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008. În fine, articolul propune să se instituie un proces care să permită agenției să ia măsuri care intră în domeniul său de competență, cum ar fi directive de navigabilitate sau buletine de informații de siguranță, pentru a proteja aviația civilă de actele de intervenție ilicită. Se propune ca astfel de măsuri să fie luate de agenție de comun acord cu Comisia și în urma consultării statelor membre. Înainte de a-și da acordul cu privire la măsura avută în vedere de agenție, Comisia poate solicita avizul Comitetului pentru securitatea aviației civile înființat prin Regulamentul (CE) nr. 300/2008.

Articolul 77: Noile dispoziții de la alineatul (4) al acestui articol propun crearea unei arhive digitale cu informații privind diferențele dintre standardele și practicile recomandate ale OACI, pe de o parte, și dispozițiile prezentei propuneri de regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare care urmează să fie adoptate în temeiul său, pe de altă parte. La alineatul (5) se propune o dispoziție privind colaborarea dintre Comisie, agenție și autoritățile naționale competente în cadrul unei rețele de experți. În fine, alineatul (6) clarifică faptul că agenția are posibilitatea să participe la cooperare tehnică cu țările terțe și să le ofere asistență acestora pe baza unor granturi ad hoc.

Articolele 78-80: Aceste trei noi articole propuse tratează rolul agenției în gestionarea crizelor, furnizarea de pregătire în domeniul aviației și punerea în aplicare a cerului unic european.

Articolele 81-103: Modificările propuse față de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 transpun experiența acumulată până în prezent și clauzele standard pentru agențiile Uniunii introduse pe baza „Abordării comune privind agențiile descentralizate” din 2012. În speță, se propune crearea unui comitet executiv care asistă consiliul de administrație al agenției. Înființarea birourilor locale a fost condiționată de aprobarea Comisiei, a consiliului de administrație și a

statului membru în cauză. Au fost clarificate normele referitoare la comisia pentru soluționarea contestațiilor.

Articolele 104-105: Dispozițiile referitoare la metodele de lucru ale agenției au fost revizuite, ținându-se seama de practica actuală.

Articolele 106-108: Modificările propuse față de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 reflectă experiența acumulată până în prezent și clauzele standard pentru agențiile Uniunii pe baza „Abordării comune privind agențiile descentralizate" din 2012, precum și Regulamentul delegat (UE) nr. 1271/2013 al Comisiei din 30 septembrie 2013 privind regulamentul financiar cadru pentru organismele menționate la articolul 208 din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 al Parlamentului European și al Consiliului[8]. În plus, dispozițiile referitoare la traducerea documentelor de către agenție au fost simplificate (traducerea se va realiza în funcție de relevanța documentului pentru siguranță).

Articolele 109-114: Modificările propuse față de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 transpun experiența acumulată până în prezent și clauzele standard pentru agențiile Uniunii introduse pe baza „Abordării comune privind agențiile descentralizate" din 2012, precum și Regulamentul delegat (UE) nr. 1271/2013 al Comisiei. În plus, în temeiul articolului 109 alineatul (1), se propune ca agenția să fie autorizată să primească granturi ad hoc prin introducerea granturilor ca sursă suplimentară de venituri pentru agenție. Și tarifele de navigație aeriană pentru sarcinile ATM/ANS ale autorității sunt identificate drept sursă de venituri. Aceste două surse suplimentare de finanțare, precum și posibilitatea de a modifica numărul de angajați finanțați din bugetul provenit din taxe și tarife în funcție de cererea pieței au fost, de asemenea, elemente sugerate de Parlamentul European în contextul discuțiilor referitoare la inițiativa SES II+ a Comisiei. Articolul 109 alineatul (5) prevede că agenția trebuie să își facă planificarea în materie de personal și să își gestioneze resursele legate de taxe și tarife într-un mod care să îi permită să reacționeze rapid la fluctuațiile veniturilor din taxe și tarife. Această dispoziție trebuie citită în coroborare cu articolul 109 alineatul (6), care prevede că proiectul de schemă de personal referitor la personalul agenției finanțat din bugetul generat din taxe și tarife, propus de agenție pe baza unor indicatori ai volumului de muncă și ai eficienței, reflectă resursele necesare pentru a satisface, în timp util și în mod eficient, cererea de certificare și de alte servicii a sectorului de profil, contribuind astfel la competitivitatea sectorului european al aviației. Această abordare ar trebui să se aplice și în cazul eventualelor transferuri de responsabilități de la statele membre către agenție, astfel cum a fost propus la articolele 53-55. În fine, la elaborarea proiectului de buget general ar trebui să se ia în considerare și resursele necesare pentru a satisface cererea pieței.

Articolul 115: Articolul a fost modificat pentru a descrie mai clar care sunt activitățile care urmează să fie finanțate din taxe și tarife. În plus, acest articol clarifică faptul că taxele și tarifele trebuie adaptate în cazul în care bugetul prezintă, în mod recurent, un sold pozitiv sau negativ semnificativ.

Capitolul VI `Dispoziții finale":

Articolele 116-117: Aceste dispoziții se referă la împuternicirea Comisiei de a adopta actele delegate și de punere în aplicare necesare în temeiul noului regulament și stabilesc condițiile de exercitare a acestei delegări.

[8] JO L 328, 7.12.2013, p. 42.

Articolul 118: Articolul a fost modificat pentru a se clarifica participarea țărilor terțe europene la activitatea agenției, precum și rolul agenției în stabilirea unor acorduri de lucru cu aceste țări.

Articolul 119: Acesta este un articol nou care decurge din „Abordarea comună privind agențiile descentralizate" din 2012, care stabilește obligația încheierii unui acord privind sediul între agenție și statul membru gazdă.

Articolul 120: Acest articol se referă la sancțiunile prevăzute de statele membre pentru încălcarea normelor și corespunde articolului 68 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

Articolul 121: Acest articol stabilește normele aplicabile prelucrării datelor cu caracter personal.

Articolul 122: Acest articol abrogă actualul Regulament (CE) nr. 216/2008.

Articolul 123: Acest articol introduce modificări ale Regulamentului (CE) nr. 1008/2008, care sunt necesare pentru a permite transferurile de competențe pentru certificatele de operator aerian (AOC) între un stat membru și agenție, precum și între statele membre. În plus, se propune eliminarea cerinței de a obține o aprobare prealabilă pentru acordurile de închiriere a aeronavelor cu echipaj care nu implică un operator dintr-o țară terță. În fine, modificarea clarifică faptul că o aeronavă utilizată de un transportator aerian din Uniune poate fi, de asemenea, înmatriculată într-o țară terță în cazul închirierii în sistem dry lease.

Articolul 124: Acest articol introduce modificări ale normelor Uniunii privind investigarea accidentelor prevăzute de Regulamentul (UE) nr. 996/2010, pentru a evita ca organismele competente să trebuiască să demareze o investigație completă a accidentului în cazul accidentelor care au avut loc între aeronave fără pilot la bord de mici dimensiuni, care nu ar avea implicații la nivel de sistem.

Articolul 125: Acest articol modifică normele Uniunii privind raportarea evenimentelor, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, pentru a evita ca evenimentele care implică aeronave fără pilot la bord de mici dimensiuni și care au un impact neglijabil asupra siguranței sistemului aeronautic să blocheze liniile de raportare a evenimentelor.

Articolul 126: Acest articol prevede dispoziții tranzitorii cu privire la definițiile care sunt eliminate sau modificate prin prezenta propunere de regulament, dar care se regăsesc încă în regulamentele de punere în aplicare adoptate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008.

Anexa I: Se propune să se adauge la domeniul de aplicare al anexei aeronavele electrice ușoare (modificarea sistemului de propulsie și adăugarea de baterii crește masa aeronavei în raport cu un tip echivalent de aeronavă). Se propune, de asemenea, să se excludă din domeniul de aplicare al noului regulament baloanele cu aer cald de mici dimensiuni și cu o capacitate de o persoană și să se adapteze limitele de greutate pentru planoare. Aeronavele fără pilot la bord au fost mutate în anexa IX.

Anexa II: Principalele modificări față de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 vizează clarificarea faptului că aspectele legate de securitatea cibernetică trebuie luate în considerare în proiectarea aeronavelor (1.3.5). În plus, se transpune experiența dobândită prin aplicarea în practică a regulamentului respectiv și se introduce conceptul de echipamentele neinstalate (inclusiv cerințe esențiale pentru echipamentele neinstalate).

Anexa III: S-a adăugat o anexă nouă, cu cerințe esențiale privind compatibilitatea de mediu a produselor, astfel cum se prevede la articolul 9.

Anexa IV: Principala modificare constă în introducerea unor cerințe esențiale suplimentare pentru echipajul de cabină. În plus, se transpune experiența dobândită prin aplicarea în practică a Regulamentului (CE) nr. 216/2008.

Anexa V: Aspectele de compatibilitate de mediu sunt incluse în secțiunea 6. Cerințele esențiale pentru echipajul de cabină cuprinse în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 au fost eliminate, dat fiind că, în acest moment, ele sunt abordate pe larg în anexa IV la noul regulament. Secțiunea 8, care cuprinde cerințe esențiale suplimentare pentru anumite categorii de operațiuni mai complexe, a fost aliniată la formularea utilizată la articolul 27 din noul regulament. În secțiunea 8.4 au fost adăugate aspecte de securitate cibernetică. În final, se transpune experiența dobândită prin aplicarea în practică a Regulamentului (CE) nr. 216/2008.

Anexa VI: S-au adăugat clarificări în ceea ce privește condițiile în care o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement să poată fi acreditată ca entitate calificată. Aceste condiții se referă la gestionarea și prevenirea conflictelor de interese.

Anexa VII: S-au adăugat cerințe esențiale pentru serviciile de handling la sol (secțiunea 4). În plus, s-a transpus experiența dobândită prin aplicarea în practică a Regulamentului (CE) nr. 216/2008.

Anexa VIII: S-au adăugat aspecte de securitate cibernetică la cerințele esențiale referitoare la informațiile și datele aeronautice (punctul 2.1.3) și la integritatea sistemelor și a componentelor (punctul 3.3). În plus, modificările reflectă compromisul la care s-a ajuns în cadrul Consiliului cu privire la inițiativa SES II + propusă anterior de Comisie.

Anexa IX: Această anexă, menționată la articolele 45, 46 și 47, cuprinde cerințele esențiale care vizează aeronavele fără pilot la bord în ceea ce privește navigabilitatea, operațiunile și întreprinderile implicate. Cerințele esențiale oferă, de asemenea, o bază pentru elaborarea unor norme mai detaliate care să constituie „legislația comunitară de armonizare” în sensul Regulamentului (CE) nr. 765/2008.

Anexa X: Tabelul de corespondență corelează dispozițiile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 cu dispozițiile cuprinse în prezenta propunere de nou regulament.

2015/0277 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI AL CONSILIULUI

privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ŞI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[9],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[10],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Este necesar să se asigure în permanență un nivel ridicat și uniform de siguranță a aviației civile și de protecție a mediului prin adoptarea unor norme de siguranță comune și a unor măsuri care să asigure faptul că orice mărfuri, persoane și organizații implicate în activități de aviație civilă în Uniune respectă aceste norme, precum și normele adoptate în vederea protecției mediului.

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

(3) Nu ar fi justificată adoptarea de norme comune pentru toate aeronavele. Mai concret, având în vedere riscurile limitate pe care le prezintă la adresa siguranței aviației civile, reglementarea aeronavelor de concepție simplă sau care efectuează în principal curse locale și a celor construite de amatori, a celor extrem de rare sau a celor din care există doar puține exemplare ar trebui să rămână sub controlul statelor membre, fără ca prezentul regulament să impună altor state membre obligația de a recunoaște astfel de reglementări naționale.

---

9 JO C , , p. .

10 JO C , , p. .

(4) Cu toate acestea, ar trebui să se prevadă posibilitatea de a aplica anumite dispoziții din prezentul regulament anumitor tipuri de aeronave care sunt excluse de la dispozițiile prezentului regulament, în special celor care sunt fabricate la scară industrială și care ar putea beneficia de dreptul la liberă circulație în cadrul Uniunii. Prin urmare, organizațiile implicate în proiectarea unor astfel de aeronave ar trebui să poată solicita Comisiei să decidă că cerințele Uniunii referitoare la proiectarea, fabricarea și întreținerea aeronavelor se aplică noilor tipuri de aeronave care urmează să fie introduse pe piață de astfel de organizații.

(5) Nu ar fi justificată adoptarea de norme comune pentru toate aerodromurile. Reglementarea aeroporturilor care nu sunt deschise publicului și a aerodromurilor care sunt utilizate în principal pentru zboruri de agrement sau care deservesc transportul aerian comercial în conformitate cu alte proceduri decât cele de zbor instrumental și care au piste pavate de mai puțin de 800 de metri ar trebui să rămână sub controlul statelor membre, fără ca prezentul regulament să impună altor state membre obligația de a recunoaște astfel de reglementări naționale.

(6) Statelor membre ar trebui să li se permită să scutească de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament aerodromurile cu trafic redus, sub rezerva autorizării prealabile de către Comisie, cu condiția ca aerodromurile în cauză să îndeplinească totuși obiectivele de siguranță comune minime stabilite în cerințele esențiale relevante. Atunci când un stat membru acordă astfel de scutiri, acestea ar trebui să se aplice și echipamentelor folosite pe aerodromul în cauză și furnizorilor de servicii de handling la sol și de administrare a platformei care își desfășoară activitatea pe aerodromurile care beneficiază de scutire. Scutirile acordate de statele membre aerodromurilor înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament ar trebui să rămână valabile, asigurându-se în același timp punerea la dispoziția publicului a informațiilor cu privire la respectivele scutiri.

(7) Statele membre pot considera că este preferabil, în special pentru a câștiga la nivel de siguranță, interoperabilitate sau eficiență, să aplice dispozițiile prezentului regulament, în locul legislației lor naționale, aeronavelor de stat și serviciilor de management al traficului aerian („ATM”) și de navigație aeriană („ANS”) furnizate de forțele militare. Ar trebui să li se permită să facă acest lucru, iar Comisiei ar trebui să i se confere competențele de executare necesare pentru a decide în privința unor astfel de solicitări. Statele membre care recurg la această posibilitate ar trebui să coopereze cu Agenția Uniunii Europene pentru Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția”), în special furnizând toate informațiile necesare pentru a confirma că aeronavele și activitățile în cauză respectă dispozițiile aplicabile ale prezentului regulament.

(8) Măsurile adoptate în conformitate cu prezentul regulament pentru a reglementa siguranța aviației civile în Uniune, inclusiv actele delegate și de punere în aplicare adoptate pe baza acestuia, ar trebui să corespundă și să fie proporționale cu natura și riscurile asociate diverselor tipuri de operațiuni și de activități pe care le vizează. Ele ar trebui, de asemenea, în măsura în care este posibil, să fie formulate astfel încât să se concentreze asupra obiectivelor care trebuie atinse, permițând însă diferite mijloace de atingere a respectivelor obiective. Astfel s-ar contribui la atingerea mai eficientă din punctul de vedere al costurilor a nivelurilor de siguranță impuse și la stimularea inovării tehnice și operaționale. Ar trebui să se recurgă la standarde și practici recunoscute la nivelul sectorului de profil, în cazurile în care s-a constatat că acestea asigură conformitatea cu cerințele esențiale prevăzute în prezentul regulament.

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

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

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

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

(13) Cerințele esențiale referitoare la compatibilitatea de mediu a proiectării produselor aeronautice ar trebui să vizeze atât zgomotul produs de aeronave, cât și emisiile și să permită Uniunii să stabilească norme tehnice detaliate, care sunt necesare pentru a proteja mediul și sănătatea umană de efectele dăunătoare ale operațiunilor de aviație. Respectivele cerințe ar trebui să se bazeze pe standardele și practicile recomandate prevăzute de Convenția de la Chicago.

(14) Uniunea ar trebui să prevadă și cerințe esențiale pentru furnizarea, în condiții de siguranță, a serviciilor de handling la sol.

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

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

(17) Organizațiilor implicate în proiectarea și fabricarea produselor și pieselor aeronautice ar trebui să li se ofere posibilitatea de a declara conformitatea proiectelor de produse și de piese cu standardele relevante ale sectorului de profil, în cazurile în care se consideră că aceasta asigură un nivel acceptabil de siguranță. Această posibilitate ar trebui să fie limitată la produsele utilizate în sectorul aviației ușoare și sportive, cu anumite limitări și condiții pentru a garanta siguranța.

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

(19) Normele referitoare la aeronavele fără pilot la bord ar trebui, pe cât posibil, să contribuie la obținerea conformității cu drepturile corespunzătoare garantate de dreptul UE, în special cu dreptul la respectarea vieții private și de familie, prevăzut la articolul 7 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, și cu dreptul la protecția datelor cu caracter personal, prevăzut la articolul 8 din carta menționată și la articolul 16 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „TFUE”) și reglementat de Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date[11].

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

(21) În scopul atingerii obiectivelor prezentului regulament, Comisia, agenția și autoritățile competente ale statelor membre ar trebui ca, prin punerea în comun a resurselor și prin lucrul împreună, să acționeze ca un sistem unic european de siguranță a aviației.

---

[11] Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date (JO L 281, 23.11.1995, p. 31).

(22) Agenția și autoritățile competente ale statelor membre ar trebui să lucreze în parteneriat pentru a detecta mai bine condițiile care prezintă un risc la adresa siguranței și pentru a adopta măsuri adecvate de remediere a acestora. În speță, statele membre ar trebui să poată transfera de la unul la altul sau agenției responsabilitățile, în temeiul prezentului regulament, legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii, în special atunci când este necesar în scopul unei siguranțe sporite sau al unei utilizări mai eficiente a resurselor. Este de asemenea necesar ca, în funcție de caz, statele membre să fie sprijinite în executarea sarcinilor respective, în special supravegherea la nivel transfrontalier bazată pe cooperare, prin crearea unui cadru eficient pentru punerea în comun și partajarea inspectorilor și a altor experți specialiști din domeniul aviației, care să aibă expertiza relevantă.

(23) Ar trebui instituit un mecanism de supraveghere de urgență, care să fie activat de Comisie atunci când există dovezi verificate care indică o incapacitate gravă și persistentă a unui stat membru de a asigura efectiv executarea anumitor sau a tuturor sarcinilor sale de certificare, de supraveghere și de asigurarea a aplicării legii în temeiul prezentului regulament. În consecință, atunci când o astfel de situație pune în pericol siguranța și nu este soluționată adecvat de statul membru în cauză, agenția ar trebui să aibă competența de a-și asuma temporar responsabilitatea pentru sarcinile în cauză.

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

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

(26) Având în vedere normele privind acceptarea certificatelor și a altor documente relevante care atestă conformitatea, eliberate în conformitate cu legislația din țările terțe, care sunt prevăzute de prezentul regulament, orice acorduri internaționale încheiate între un stat membru și țări terțe ar trebui reziliate sau adaptate în cazul în care nu sunt compatibile cu normele menționate.

(27) Ar trebui prevăzut un anumit grad de flexibilitate în ceea ce privește aplicarea normelor stabilite în prezentul regulament sau adoptate în temeiul acestuia, în scopul de a permite statelor membre să ia măsurile de rigoare pentru a reacționa imediat la probleme legate de siguranța aviației civile sau să acorde scutiri în cazul anumitor circumstanțe urgente neprevăzute sau necesități operaționale urgente, sub rezerva unor condiții adecvate care să asigure, în special, proporționalitatea, controlul obiectiv și transparența. Din motive de proporționalitate, agenția și Comisia ar trebui să evalueze măsurile sau scutirile în cauză numai în scopul de a emite o recomandare, respectiv de a lua o decizie, atunci când durata lor depășește durata unei perioade de programare a companiilor aeriene, respectiv opt luni, fără a aduce atingere competențelor care îi revin Comisiei în temeiul articolului 258 din TFUE. În cazul în care agenția este autoritatea competentă în ceea ce privește eliberarea anumitor certificate în

conformitate cu prezentul regulament, ea ar trebui să fie de asemenea împuternicită să acorde astfel de scutiri, în aceleași situații și condiții ca cele care se aplică în privința statelor membre. În această privință, este necesar să se prevadă, de asemenea, posibile modificări, dacă este cazul, ale normelor relevante, astfel cum se prevede în actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, în special pentru a permite alte mijloace de conformitate, asigurând totodată un nivel acceptabil de siguranță a aviației civile în Uniune.

(28) În vederea asigurării aplicării corecte a prezentului regulament și având în vedere necesitatea de a identifica, de a evalua și de a diminua riscurile pentru siguranța aviației civile, Comisia, agenția și autoritățile naționale competente ar trebui să partajeze orice informații de care dispun în contextul aplicării prezentului regulament. În acest scop, agenția ar trebui să aibă posibilitatea de a organiza o cooperare structurată cu privire la colectarea, schimbul și analiza informațiilor relevante legate de siguranță. În acest scop, ar trebui să i se permită încheierea acordurilor administrative necesare.

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

(30) Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului se aplică prelucrării datelor cu caracter personal efectuate în aplicarea prezentului regulament. În temeiul directivei menționate, statele membre pot să prevadă scutiri și restricții pentru anumite drepturi și obligații prevăzute de aceasta, inclusiv în ceea ce privește prelucrarea datelor medicale și de sănătate. Este necesară prelucrarea datelor cu caracter personal, în special a datelor medicale și de sănătate, în contextul arhivei digitale prevăzute la articolul 63 din prezentul regulament, pentru a permite cooperarea eficace între statele membre în ceea ce privește certificarea și supravegherea aptitudinii din punct de vedere medical a piloților. Schimbul de date cu caracter personal ar trebui supus unor condiții stricte și limitat la ceea ce este absolut necesar pentru atingerea obiectivelor prezentului regulament. Având în vedere cele de mai sus, principiile enunțate în Directiva 95/46/CE ar trebui suplimentate sau clarificate în prezentul regulament, atunci când este necesar.

(31) Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului[12], în special dispozițiile acestuia referitoare la confidențialitate și securitatea prelucrării, se aplică prelucrării datelor cu caracter personal de către agenție atunci când își îndeplinește responsabilitățile legate de aplicarea prezentului regulament și, mai concret, de gestionarea arhivei digitale în temeiul articolului 63 din prezentul regulament. Având în vedere cele de mai sus, principiile enunțate în Regulamentul (CE) nr. 45/2001 ar trebui suplimentate sau clarificate în prezentul regulament, atunci când este necesar.

[12] Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).

(32) Agenția a fost instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului[13] în cadrul structurii instituționale și al echilibrului de puteri existente în Uniune, este independentă cu privire la aspectele tehnice și dispune de autonomie juridică, administrativă și financiară. Agenția a primit competențe suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Ar trebui făcute anumite adaptări în structura și funcționarea sa pentru a putea face față mai bine noilor sarcini care îi sunt conferite prin prezentul regulament.

(33) În sistemul instituțional al Uniunii, responsabilitatea punerii în aplicare a dreptului Uniunii le revine statelor membre. Prin urmare, sarcinile de certificare, supraveghere și asigurare a respectării legii impuse prin prezentul regulament și prin actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său ar trebui, în principiu, să fie executate la nivel național de către una sau mai multe autorități competente ale statelor membre. Cu toate acestea, în anumite cazuri clar definite, și agenția ar trebui împuternicită să execute respectivele sarcini, astfel cum sunt specificate în prezentul regulament. În respectivele cazuri, agenția ar trebui autorizată de asemenea să ia măsurile necesare legate de operarea aeronavelor, calificarea personalului aeronautic navigant sau utilizarea aeronavelor din țări terțe în cazul în care acesta este cel mai bun mijloc de a asigura uniformitatea și de a facilita funcționarea pieței interne.

(34) Agenția ar trebui să ofere Comisiei expertiza tehnică la elaborarea legislației necesare și să asiste, dacă este cazul, statele membre și sectorul de profil la punerea în aplicare a respectivei legislații. Ea ar trebui să aibă competența de a elabora specificații de certificare și materiale de îndrumare, precum și de a efectua constatări tehnice și de a elibera certificate sau de a înregistra declarații, în funcție de necesități.

(35) Sistemele globale de navigație prin satelit, în special programului Galileo al Uniunii, vor juca un rol primordial în punerea în aplicare a unui sistem european de management al traficului aerian. În această privință, agenția ar trebui împuternicită să elaboreze specificațiile tehnice necesare și să certifice organizațiile care furnizează servicii ATM/ANS paneuropene pentru a asigura un nivel uniform ridicat de siguranță, interoperabilitate și eficiență operațională.

(36) Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului[14] impune agenției obligația de a comunica orice informație care ar putea fi utilă pentru actualizarea listei transportatorilor aerieni care, din motive de siguranță, fac obiectul unei interdicții de operare pe teritoriul Uniunii. Agenția ar trebui, de asemenea, să ofere asistență Comisiei la punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 2111/2005, efectuând evaluările necesare ale operatorilor din țări terțe și ale autorităților responsabile cu supravegherea lor și adresând Comisiei recomandările corespunzătoare.

(37) Pentru a asigura conformitatea cu prezentul regulament, ar trebui să se prevadă posibilitatea de a impune amenzi sau/și penalități cu titlu cominatoriu titularilor de certificate eliberate de agenție și întreprinderilor care au făcut declarații către Agenție, în cazul în care au încălcat normele care le sunt aplicabile în temeiul prezentului

---

13 Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2002 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții europene de siguranță a aviației (JO L 240, 7.9.2002, p. 1).

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

regulament. Astfel de amenzi și penalități cu titlu cominatoriu ar trebui impuse de Comisie, la recomandarea agenției. În această privință, Comisia ar trebui, în funcție de circumstanțele fiecărui caz în parte, să răspundă la astfel de încălcări într-un mod proporțional și adecvat, ținând seama de alte măsuri posibile, cum ar fi retragerea unui certificat.

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

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

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

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

(42) Pentru a promova cele mai bune practici și o aplicare uniformă a legislației Uniunii în domeniul siguranței aviației, agenția poate oferi cursuri de pregătire.

(43) Agenția ar trebui să funcționeze și să fie administrată pe baza principiilor din declarația comună a Parlamentului European, a Consiliului și a Comisiei Europene privind agențiile descentralizate din 19 iulie 2012.

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

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

(46) Pentru a-și îndeplini în mod adecvat sarcinile, consiliul de administrație ar trebui asistat de un comitet executiv, care ar trebui, în special, să pregătească deciziile consiliului de administrație și să consilieze directorul executiv al agenției cu privire la punerea în aplicare a respectivelor decizii.

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

(48) Este necesar să se asigure că părțile care intră sub incidența deciziilor luate de agenție dispun de căile de atac necesare într-un mod care corespunde caracterului specific al sectorului aviației. Prin urmare, ar trebui instituit un mecanism de apel corespunzător, astfel încât deciziile agenției să poată fi contestate în fața unei comisii de apel specializate, ale cărei decizii să poată face obiectul unei acțiuni înaintate Curții de Justiție a Uniunii Europene (denumită în continuare „Curtea de Justiție”) în conformitate cu TFUE.

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

(50) În cazul în care agenția elaborează proiecte de norme cu caracter general care să fie puse în aplicare de autoritățile naționale, ar trebui consultate statele membre. În plus, în cazurile în care normele ar putea avea importante implicații sociale, părțile interesate, inclusiv partenerii sociali din Uniune, ar trebui consultate în mod adecvat atunci când agenția pregătește proiectul de norme corespunzător.

(51) Pentru a-și îndeplini în mod eficace sarcinile în conformitate cu prezentul regulament, agenția ar trebui să coopereze, după caz, cu alte instituții, organisme, oficii și agenții ale Uniunii în domeniile în care activitățile acestora au incidență asupra aspectelor tehnice ale aviației civile. În speță, agenția ar trebui să colaboreze cu Agenția Europeană pentru Produse Chimice în procesul de schimb de informații cu privire la siguranța substanțelor chimice, impactul lor asupra siguranței aviației și aspectele științifice și tehnice conexe. Atunci când se impun consultări referitoare la aspectele militare, agenția ar trebui să implice Agenția Europeană de Apărare.

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

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

participe la toate proiectele viitoare de interes, ar trebui să se prevadă posibilitatea de a beneficia de granturi. Veniturile agenției ar trebui să includă taxele plătite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. XXXX/XXXX privind punerea în aplicare a cerului unic european, astfel încât să se reflecte principiul „utilizatorul plătește”.

(54) Pentru a se asigura faptul că agenția poate răspunde cererii în privința activităților pe care le desfășoară, în special în ceea ce privește certificarea și activitățile legate de eventuale transferuri de responsabilitate de la statele membre, în timp util și în mod eficace, respectând totodată principiile bunei gestiuni financiare, schema de personal ar trebui să țină seama de resursele necesare pentru a răspunde solicitărilor de certificare și de alte activități ale agenției în timp util și în mod eficient, inclusiv acelor solicitări care rezultă în urma transferurilor de responsabilitate în conformitate cu articolele 53, 54 și 55. În acest scop, ar trebui stabilit un set de indicatori pentru a măsura volumul de lucru și eficacitatea agenției în ceea ce privește activitățile finanțate prin taxe și tarife. Având în vedere acești indicatori, agenția ar trebui să își adapteze planificarea în materie de personal și gestionarea resurselor legate de taxe și tarife, astfel încât să poată răspunde în mod adecvat respectivelor cereri și eventualelor fluctuații ale veniturilor din taxe și tarife.

(55) Este necesar să se instituie măsuri adecvate pentru a asigura protecția necesară a informațiilor sensibile din punctul de vedere al siguranței.

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

(57) Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului[15].

(58) Comisia ar trebui să adopte acte de punere în aplicare aplicabile imediat atunci când, în cazuri justificate corespunzător legate de scutiri de la dispozițiile prezentului regulament, de mecanismul de supraveghere de urgență, de acțiuni corective și de măsuri de salvgardare, acest lucru se impune din motive imperative de urgență.

(59) Pentru a lua în considerare nevoile de ordin tehnic, științific, operațional sau în materie de siguranță prin modificarea sau completarea dispozițiilor privind navigabilitatea, protecția mediului, personalul aeronautic navigant, operațiunile aeriene, aerodromurile, ATM/ANS, controlorii de trafic aerian, operatorii din țările terțe, aeronavele fără pilot la bord, supravegherea și asigurarea aplicării legii, măsurile derogatorii, amenzile și penalitățile cu titlu cominatoriu și taxele și tarifele, precum și cerințele din anexele la prezentul regulament, ar trebui delegată Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să deruleze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar

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

trebui să asigure transmiterea simultană, adecvată și la timp a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

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

(61) Prezentul regulament stabilește norme comune în domeniul aviației civile și menține agenția înființată. Prin urmare, Regulamentul (CE) 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[16] ar trebui abrogat.

(62) Modificările aduse de prezentul regulament au impact asupra punerii în aplicare a altor acte legislative ale Uniunii. Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[17], Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului[18] și Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului[19] ar trebui modificate în consecință.

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

(64) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume instituirea și menținerea unui nivel uniform ridicat de siguranță a aviației civile, concomitent cu asigurarea unui nivel uniform ridicat de protecție a mediului, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre din cauza caracterului preponderent transnațional al aviației și din cauza complexității sale, ci pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii dată fiind aplicarea la nivelul întregii Uniuni a prezentului regulament, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, după cum se prevede la articolul 5 din TUE. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor menționate,

---

16 Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației (JO L 240, 7.9.2002, p. 1).

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

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

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

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

PRINCIPII

Articolul 1

Obiect și obiective

1. Principalul obiectiv al prezentului regulament este instituirea și menținerea unui nivel uniform ridicat de siguranță a aviației civile în Uniune, concomitent cu asigurarea unui nivel uniform ridicat de protecție a mediului.

2. Prezentul regulament urmărește, de asemenea:

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

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

(c) să promoveze rentabilitatea și eficacitatea în procesele de reglementare și de certificare, precum și utilizarea optimă a resurselor la nivel național și la nivelul Uniunii;

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

(e) să sprijine statele membre în îndeplinirea obligațiilor care decurg din Convenția de la Chicago, asigurând o interpretare comună și o punere în aplicare uniformă a dispozițiilor acesteia;

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

(g) să promoveze cercetarea și inovarea, inclusiv, printre altele, în procesele de reglementare și de certificare;

(h) să promoveze, în domeniile vizate de prezentul regulament, interoperabilitatea tehnică și operațională.

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

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

(b) garantarea faptului că declarațiile și certificatele eliberate în conformitate cu prezentul regulament și cu actele sale delegate și de punere în aplicare sunt valabile în întreaga Uniune, fără alte cerințe suplimentare;

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

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

(e) punerea în aplicare uniformă a tuturor actelor necesare de către autoritățile naționale competente și de către agenție, în cadrul domeniilor lor de competență;

(f) colectarea, analiza și schimbul de informații pentru a alimenta un proces decizional fondat pe dovezi;

(g) demararea unor inițiative de conștientizare și de promovare, inclusiv pregătire, comunicare și difuzare a informațiilor relevante în materie de siguranță.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

1. Prezentul regulament se aplică:

(a) proiectării și fabricării de aeronave de către o persoană fizică sau juridică sub supravegherea agenției sau a unui stat membru;

(b) proiectării, fabricării, întreținerii și operării aeronavelor, precum și ale produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate asociate, dacă aeronavele sunt:

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

(ii) înmatriculate într-o țară terță și operate de un operator care este stabilit sau are reședința ori locul principal de desfășurare a activității pe teritoriul în care se aplică tratatele;

(c) operării aeronavelor în, înspre sau dinspre spațiul aerian al cerului unic european de către un operator dintr-o țară terță;

(d) proiectării, fabricării, întreținerii și operării echipamentelor de aerodrom utilizate sau destinate utilizării pe aerodromurile menționate la litera (e) și furnizării de servicii de handling la sol și de servicii de administrare a platformei pe aerodromurile respective;

(e) proiectării, întreținerii și exploatării aerodromurilor care sunt situate pe teritoriul în care se aplică tratatele și care:

(i) sunt deschise utilizării publice;

(ii) deservesc transportul aerian comercial;

(iii) deservesc operațiunile care utilizează proceduri de apropiere sau decolare instrumentală; și

(iv) dispun de o pistă pavată de cel puțin 800 de metri sau deservesc exclusiv elicoptere;

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

(g) furnizării de servicii de management al traficului aerian și de navigație aeriană (ATM/ANS) în cadrul spațiului aerian al cerului unic european, precum și proiectării,

fabricării, întreținerii și exploatării sistemelor și componentelor utilizate în furnizarea respectivelor servicii ATM/ANS;

(h) proiectării, fabricării, întreținerii și operării aeronavelor fără pilot la bord, motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, precum și echipamentelor pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, în cazul în care aceste aeronave sunt operate în cadrul spațiului aerian al cerului unic european de către un operator stabilit sau având reședința pe teritoriul în care se aplică tratatele.

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

3. Prezentul regulament nu se aplică:

(a) aeronavelor de stat și produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, și nici personalului și organizațiilor implicate în activitățile și serviciile prestate de aeronavele de stat;

(b) aerodromurilor sau părților acestora, și nici echipamentelor, personalului și organizațiilor, care sunt controlate și exploatate de forțele militare;

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

(d) proiectării, fabricării, întreținerii și operării aeronavelor enumerate în anexa I, a căror operare implică un risc scăzut pentru siguranța aviației, și nici personalului și organizațiilor implicate în astfel de activități.

În ceea ce privește litera (a), statele membre se asigură că activitățile și serviciile prestate de aeronavele de stat menționate la litera respectivă se execută ținându-se cont în mod corespunzător de obiectivele prezentului regulament. Statele membre asigură de asemenea, dacă este cazul, eșalonarea între aeronavele de stat și alte aeronave.

În ceea ce privește litera (d), Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 117 pentru a adapta, în cazul în care este necesar ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic sau operațional, în speță a apariției unor noi tehnici de producție sau a unor noi tehnologii, și, în măsura în care se justifică, ca urmare a nivelului scăzut de risc pentru siguranța aviației asociat operării aeronavelor în cauză, următoarele criterii prevăzute în anexa I:

(i) datele menționate la litera (a) punctul (i) din anexa respectivă;

(ii) limitele de greutate, de viteză și de volum de aer cald menționate la literele (e), (f), (g), (h), (i) și (j) din anexa respectivă.

4. O organizație responsabilă pentru proiectarea unui tip de aeronavă poate solicita Comisiei să decidă că dispozițiile din capitolul III secțiunea I se aplică proiectării, fabricării și întreținerii respectivului tip de aeronavă, precum și personalului și organizațiilor implicate în astfel de activități, în cazul în care:

(a) tipul de aeronavă în cauză intră sub incidența literelor (e), (f), (g), (h), (i) sau (j) din anexa I;

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

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

Pe baza respectivei solicitări, Comisia decide, după consultarea agenției și a statului membru în care organizația în cauză își are locul principal de desfășurare a activității, dacă au fost îndeplinite criteriile prevăzute la primul paragraf. Respectiva decizie se adoptă printr-un act de punere în aplicare care se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 116 alineatul (2) și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Agenția include decizia respectivă și în arhiva digitală menționată la articolul 63.

De la data indicată în respectiva decizie de punere în aplicare, proiectarea, fabricarea și întreținerea tipului de aeronavă în cauză, precum și personalul și organizațiile implicate în astfel de activități sunt reglementate exclusiv de dispozițiile capitolului III secțiunea I și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul dispozițiilor respective. În acest caz, dispozițiile capitolelor IV și V referitoare la aplicarea dispozițiilor din capitolul III secțiunea I se aplică, de asemenea, în privința tipului de aeronavă în cauză.

5. Fără a aduce atingere articolului 8 din Regulamentul (UE) nr. XXX/XXXX privind punerea în aplicare a cerului unic european (reformare), statele membre se asigură că bazele militare menționate la alineatul (3) litera (b) de la prezentul articol, care sunt deschise traficului aerian general, precum și serviciile ATM/ANS menționate la alineatul (3) litera (c) de la prezentul articol, care sunt furnizate sau puse la dispoziție de către forțele militare traficului aerian general, oferă un nivel de siguranță echivalent cu cel obținut prin aplicarea cerințelor esențiale stabilite în anexele VII și VIII la prezentul regulament.

6. Statele membre pot decide să aplice dispozițiile oricărora dintre secțiunile I, II, III, V, VI sau VII din capitolul III în cazul unora sau al tuturor activităților menționate la alineatul 3 literele (a) și (c) de la prezentul articol, precum și în cazul personalului și organizațiilor implicate în astfel de activități.

   În acest caz, statul membru în cauză își notifică intenția Comisiei și agenției. Respectiva notificare cuprinde toate informațiile relevante, dar în special:

   (a) secțiunea sau secțiunile pe care intenționează să le aplice;

   (b) activitățile, personalul și organizațiile în cauză;

   (c) motivele care stau la baza deciziei avute în vedere și

   (d) data de la care ar urma să fie aplicabilă decizia avută în vedere.

   După ce consultă agenția, Comisia decide dacă, având în vedere caracteristicile activităților, personalului și organizațiilor în cauză, precum și scopul și conținutul dispozițiilor din secțiunea sau secțiunile care i-au fost notificate, dispozițiile în cauză pot fi aplicate efectiv și, dacă este cazul, în ce condiții. Decizia Comisiei, adoptată printr-un act de punere în aplicare, se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 116 alineatul (2) și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Agenția include decizia respectivă în arhiva digitală menționată la articolul 63.

   Statul membru în cauză aplică dispozițiile din secțiunea sau secțiunile notificate Comisiei numai în urma unei decizii favorabile a Comisiei și, după caz, după ce s-a asigurat că au fost îndeplinite condițiile prevăzute în respectiva decizie. În acest caz, de la data indicată în decizia statului membru, activitățile, personalul și organizațiile în cauză sunt reglementate exclusiv de dispozițiile respective și de dispozițiile actelor delegate și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestora. În acest caz,

se aplică de asemenea dispozițiile capitolelor IV și V referitoare la aplicarea dispozițiilor din secțiunea sau secțiunile notificate în ceea ce privește activitățile, personalul și organizațiile în cauză.

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

Statele membre pot decide să își revoce deciziile adoptate în temeiul prezentului alineat. În acest caz, statul membru în cauză notifică Comisia și agenția. Notificarea respectivă se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, iar agenția o include în arhiva digitală menționată la articolul 63. Statul membru în cauză prevede o perioadă de tranziție adecvată.

7. Statele membre pot decide să scutească de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament, proiectarea, întreținerea și exploatarea unui aerodrom și a echipamentelor utilizate în cadrul acestuia, în cazul în care prin aerodromul respectiv trec mai puțin de 10 000 de pasageri pe an și se desfășoară mai puțin de 850 de operațiuni legate de transportul cu mărfuri pe an și cu condiția ca o astfel de scutire să nu pericliteze conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 29.

Într-un astfel de caz, statul membru în cauză își notifică Comisiei și agenției, printr-o cerere motivată, intenția de a lua o astfel de decizie. Respectiva cerere motivată cuprinde toate informațiile relevante referitoare la decizia avută în vedere.

Comisia decide, după consultarea agenției, dacă au fost îndeplinite condițiile prevăzute la primul paragraf. Decizia Comisiei, adoptată printr-un act de punere în aplicare, se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 116 alineatul (2) și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Agenția include decizia respectivă în arhiva digitală menționată la articolul 63.

Statul membru în cauză adoptă decizia avută în vedere numai în urma unei decizii favorabile a Comisiei. În acest caz, de la data indicată în decizia statului membru, proiectarea, întreținerea și exploatarea aerodromului în cauză și a echipamentelor sale nu mai sunt reglementate nici de dispozițiile prezentului regulament și nici de cele ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său.

Statele membre analizează anual cifrele de trafic ale aerodromurilor cărora le-au acordat o scutire în temeiul prezentului alineat. În cazul în care această analiză demonstrează că, timp de trei ani consecutiv, unul dintre respectivele aerodromuri înregistrează peste 10 000 de pasageri pe an și peste 850 de mișcări legate de operațiuni cu mărfuri pe an, statul membru în cauză revocă scutirea aerodromului respectiv. În acest caz, el aduce acest lucru la cunoștința Comisiei și a agenției. Decizia de revocare a scutirii se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, iar agenția o include în arhiva digitală menționată la articolul 63.

Dispozițiile prezentului alineat nu aduc atingere exonerărilor acordate de statele membre în temeiul articolului 4 alineatul (3b) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Deciziile care prevăd exonerările respective se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, iar agenția le include în arhiva digitală menționată la articolul 63.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

(1) „supraveghere” înseamnă verificarea în mod continuu, de către autoritatea competentă sau în numele acesteia, a faptului că cerințele pe baza cărora s-a eliberat un certificat sau cerințele în privința cărora s-a făcut o declarație continuă să fie respectate;

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

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

(4) „piesă” înseamnă orice piesă a unei aeronave alta decât un motor sau o elice;

(5) „componentă ATM/ANS” înseamnă orice componentă definită la articolul 2 punctul 19 din Regulamentul (UE) nr. XXX/XXXX[20];

(6) „certificare” înseamnă orice formă de recunoaștere în conformitate cu prezentul regulament, pe baza unei evaluări adecvate, a faptului că o organizație sau o persoană, un produs, o piesă, un echipament neinstalat, un aerodrom, un echipament de aerodrom, un sistem ATM/ANS, o componentă ATM/ANS sau un echipament de pregătire sintetică pentru zbor respectă cerințele aplicabile ale prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său, prin eliberarea unui certificat care atestă o astfel de conformitate;

(7) „declarație” înseamnă orice declarație scrisă făcută în conformitate cu prezentul regulament pe răspunderea exclusivă a unei persoane fizice sau juridice care intră sub incidența prezentului regulament, care confirmă faptul că sunt îndeplinite cerințele aplicabile ale prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său referitoare la o organizație sau o persoană, un produs, o piesă, un echipament neinstalat, un echipament de aerodrom, un sistem ATM/ANS sau o componentă ATM/ANS;

(8) „entitate calificată” înseamnă o persoană fizică sau juridică acreditată care poate fi însărcinată de agenție sau de o autoritate națională competentă cu anumite sarcini de certificare sau de supraveghere în temeiul prezentului regulament, sub controlul și responsabilitatea agenției sau al autorității naționale competente;

(9) „certificat” înseamnă orice certificat, aprobare, licență, autorizație, atestat sau alt document eliberat ca urmare a unei certificări care atestă conformitatea cu cerințele aplicabile;

(10) „operator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care operează sau propune să opereze una sau mai multe aeronave sau unul sau mai multe aerodromuri;

(11) „echipament de pregătire sintetică pentru zbor” înseamnă orice tip de echipament în care condițiile de zbor sunt simulate la sol, inclusiv simulatoarele de zbor, echipamentele de pregătire pentru zbor, echipamentele de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație și echipamentele de pregătire instrumentală de bază;

(12) „aerodrom” înseamnă o suprafață definită, pe pământ sau pe apă, pe o structură fixă, fixă în larg sau flotabilă, inclusiv toate clădirile, instalațiile și echipamentele aferente, utilizată fie în întregime, fie parțial pentru sosirea, plecarea și mișcarea la sol a aeronavelor;

---

[20] Regulamentul (UE) nr. XXX/XXXX al Parlamentului European și al Consiliului din [.....] privind punerea în aplicare a cerului unic european ..... (JO ....., p. ...).

(13) „echipament de aerodrom” înseamnă orice echipament, aparat, dispozitiv auxiliar, software sau accesoriu care este utilizat sau este destinat să fie utilizat pentru a contribui la operarea aeronavelor pe un aerodrom;

(14) „platformă” înseamnă o zonă definită a unui aerodrom care este destinată aeronavelor în scopul îmbarcării sau debarcării pasagerilor, al încărcării sau descărcării poștei sau mărfurilor, al alimentării cu combustibil, al staționării sau al întreținerii;

(15) „serviciu de administrare a platformei” înseamnă un serviciu furnizat pentru a regulariza activitățile și mișcarea aeronavelor și a vehiculelor pe o platformă;

(16) „ATM/ANS” înseamnă funcțiile și serviciile de management al traficului aerian, astfel cum au fost definite la articolul 2 punctul 10 din Regulamentul (UE) nr. XXX/XXXX, serviciile de navigație aeriană definite la articolul 2 punctul 4 din regulamentul respectiv, incluzând funcțiile și serviciile de management al rețelei menționate la articolul 17 din regulamentul respectiv, și serviciile care constau în generarea, prelucrarea și formatarea de date, precum și furnizarea acestora către traficul aerian general în scopul navigației aeriene critice pentru siguranță;

(17) „sistem ATM/ANS” înseamnă orice combinație de sisteme definite la articolul 2 punctul 33 din Regulamentul (UE) nr. XXX/XXXX;

(18) „Plan general pentru ATM” înseamnă documentul menționat la articolul 2 punctul 14 din Regulamentul (UE) nr. XXX/XXXX;

(19) „serviciu de informare a zborurilor” înseamnă un serviciu furnizat în scopul de a oferi indicații și informații utile pentru desfășurarea sigură și eficientă a zborurilor;

(20) „trafic aerian general” înseamnă toate mișcările aeronavelor civile și de stat efectuate în conformitate cu procedurile Organizației Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”);

(21) „standarde internaționale și practici recomandate” înseamnă standardele internaționale și practicile recomandate adoptate de OACI în conformitate cu articolul 37 din Convenția de la Chicago;

(22) „serviciu de handling la sol” înseamnă orice serviciu furnizat pe aerodromuri care cuprinde activitățile legate de siguranță în domeniul administrării și supravegherii la sol, al handlingului pasagerilor, al handlingului bagajelor, al handlingului mărfurilor și al poștei, al handlingului pe platformă, al serviciilor pentru aeronave, al handlingului combustibilului și lubrifianților, al întreținerii aeronavelor, al administrării operațiunilor de zbor și personalului navigant, al transportului de suprafață și al cateringului;

(23) „transport aerian comercial” înseamnă operarea unei aeronave pentru transportul de pasageri, mărfuri sau poștă contra unei remunerații sau a altor contraprestații între două aerodromuri diferite;

(24) „performanță în materie de siguranță” înseamnă realizările în materie de siguranță ale unui stat membru, ale unei organizații sau ale Uniunii, definite prin țintele și indicatorii săi de performanță în materie de siguranță;

(25) „indicator de performanță în materie de siguranță” înseamnă un parametru utilizat pentru monitorizarea și evaluarea performanței în materie de siguranță;

(26) „țintă de performanță în materie de siguranță” înseamnă un obiectiv planificat sau vizat pentru respectarea indicatorilor de performanță în materie de siguranță pe o anumită perioadă de timp;

(27) „aeronavă” înseamnă orice aparat care se poate susține în atmosferă cu ajutorul altor reacții ale aerului decât cele asupra suprafeței pământului;

(28) „echipament neinstalat” înseamnă orice echipament care este transportat la bordul unei aeronave, dar care nu este instalat pe aeronavă și care poate avea un impact asupra siguranței;

(29) „aeronavă fără pilot la bord” înseamnă orice aeronavă operată sau proiectată pentru a fi operată fără pilot la bord;

(30) „echipament pentru controlul de la distanță al aeronavele fără pilot la bord” înseamnă orice echipament, aparat, dispozitiv auxiliar, software sau accesoriu necesar pentru operarea în siguranță a unei aeronave fără pilot la bord;

(31) „aeronavă înmatriculată într-un stat membru” sau „aeronavă înmatriculată într-o țară terță” înseamnă o aeronavă înmatriculată în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate legate de anexa 7 la Convenția de la Chicago, intitulată „Naționalitatea aeronavelor și semnele de înmatriculare”;

(32) „aeronavă de stat” înseamnă o aeronavă aflată în cursul îndeplinirii unor activități sau servicii militare, vamale, polițienești, de căutare și salvare, de stingere a incendiilor, de pază de coastă sau al altor activități sau servicii similare sub controlul și responsabilitatea unui stat membru, efectuate în interes public de către un organism învestit cu prerogative de autoritate publică;

(33) „cer unic european” înseamnă spațiul aerian al teritoriului în care se aplică tratatele, precum și în orice alt spațiu aerian în care statele membre aplică Regulamentul (UE) nr. XXX/XXXX în conformitate cu articolul 1 alineatul (4) din respectivul regulament;

(34) „autoritate națională competentă” înseamnă una sau mai multe entități desemnate de un stat membru, care au competențele necesare și responsabilități alocate pentru îndeplinirea sarcinilor legate de certificare, supraveghere și asigurare a respectării legii în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său.

Articolul 4

Principiile de la baza măsurilor adoptate în temeiul prezentului regulament

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

(a) să reflecte stadiul actual al tehnologiei și cele mai bune practici din domeniul aviației și să țină seama de experiența acumulată la nivel mondial în aviație, precum și de progresele științifice și tehnice din domeniile respective;

(b) să se bazeze pe cele mai bune elemente de probă și analize disponibile;

(c) să permită o reacție rapidă față de cauzele dovedite ale accidentelor, incidentelor grave și breșelor de securitate intenționate;

(d) să țină seama de interdependențele dintre diferitele domenii ale siguranței aviației, precum și de cele dintre siguranța aviației și alte domenii tehnice ale reglementării sectorului aviației;

(e) atunci când este posibil, să prevadă cerințe într-o mod care să se concentreze asupra obiectivelor care trebuie atinse, permițând însă diferite mijloace de obținere a conformității cu respectivele obiective;

(f) să promoveze cooperarea și utilizarea eficientă a resurselor între autoritățile de la nivelul Uniunii și al statelor membre;

(g) să ia măsuri fără caracter obligatoriu, inclusiv acțiuni de promovare a siguranței, atunci când este posibil;

(h) să țină seama de obligațiile internaționale ale Uniunii și ale statelor membre în domeniul aviației civile.

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

(a) dacă sunt transportate la bord alte persoane decât echipajul de zbor și, în special, dacă operațiunea este deschisă publicului;

(b) în ce măsură activitatea ar putea pune în pericol părți terțe sau bunuri materiale de la sol;

(c) complexitatea și performanțele aeronavei implicate;

(d) scopul zborului și tipul de spațiu aerian utilizat;

(e) tipul, amploarea și complexitatea operațiunii sau a activității, inclusiv, după caz, volumul și tipul de trafic gestionat de organizația sau persoana responsabilă;

(f) măsura în care persoanele care intră sub incidența riscurilor implicate de operațiune pot să evalueze și să controleze respectivele riscuri;

(g) rezultatele activităților anterioare de certificare și de supraveghere.

CAPITOLUL II

MANAGEMENTUL SIGURANȚEI AVIAȚIEI

Articolul 5

Programul european de siguranță a aviației

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

2. Programul european de siguranță a aviației include cel puțin o descriere a:

(a) politicii europene de siguranță a aviației, a obiectivelor și a resurselor;

(b) managementului riscurilor în materie de siguranță a aviației europene;

(c) asigurării siguranței aviației europene;

(d) promovării siguranței aviației europene.

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

Articolul 6

Planul european pentru siguranța aviației

1. Agenția elaborează, adoptă, publică și, ulterior, actualizează cel puțin anual un Plan european pentru siguranța aviației. Pe baza evaluării informațiilor de siguranță relevante, Planul european pentru siguranța aviației identifică principalele riscuri în materie de siguranță care afectează sistemul european de siguranță a aviației și stabilește măsurile necesare pentru a diminua respectivele riscuri.

2. Agenția documentează riscurile la adresa siguranței menționate la alineatul (1) într-un portofoliu special de riscuri de siguranță și monitorizează punerea în aplicare a acțiunilor de diminuare aferente de către părțile în cauză, inclusiv, dacă este cazul, prin stabilirea unor indicatori de performanță în materie de siguranță.

3. Planul european pentru siguranța aviației precizează, ținând cont de obiectivele prevăzute la articolul 1, un nivel acceptabil de performanță în materie de siguranță la nivelul Uniunii, a cărui atingere este urmărită împreună de statele membre, Comisie și agenție.

Articolul 7

Programul național de siguranță a aviației

1. Fiecare stat membru stabilește un program național de siguranță a aviației pentru gestionarea siguranței aviației civile în ceea ce privește activitățile de aviație aflate sub responsabilitatea sa („Programul național de siguranță a aviației”). Programul este proporțional cu amploarea și complexitatea activităților respective și este în concordanță cu Programul european de siguranță a aviației.

2. Programul național de siguranță a aviației cuprinde, cel puțin, următoarele elemente:

(a) politica europeană de siguranță a aviației, obiective și resurse;

(b) managementul riscurilor în materie de siguranță a aviației;

(c) asigurarea siguranței aviației;

(d) promovarea siguranței aviației.

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

Articolul 8

Planul național pentru siguranța aviației

1. Programul național de siguranță a aviației este însoțit de un Plan național pentru siguranța aviației. Pe baza evaluării informațiilor de siguranță relevante, fiecare stat membru identifică în respectivul plan principalele riscuri în materie de siguranță care afectează sistemul său național de siguranță a aviației civile și stabilește măsurile necesare pentru a diminua aceste riscuri.

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

CAPITOLUL III

CERINȚE DE FOND

SECȚIUNEA I

Navigabilitatea și protecția mediului

Articolul 9

Cerințe esențiale

Aeronavele menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (a) și motoarele, elicele, piesele și echipamentele neinstalate ale acestora respectă cerințele esențiale de navigabilitate prevăzute în anexa II și, în ceea ce privește zgomotul și emisiile, cerințele esențiale privind compatibilitatea de mediu a produselor prevăzute în anexa III.

Articolul 10

Conformitatea

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

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

Articolul 11

Proiectarea produselor

Proiectul unui produs face obiectul certificării. Acestuia i se eliberează un certificat de tip. Modificările certificatului de tip fac, de asemenea, obiectul certificării și necesită eliberarea unui certificat de modificări, inclusiv a unor certificate de tip suplimentare. Proiectele de reparație fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează o aprobare.

Respectivele certificate de tip, certificate de modificări și aprobări ale proiectelor de reparație se eliberează la cerere dacă solicitantul a demonstrat că proiectul produsului respectă baza de certificare de tip stabilită în conformitate cu actul delegat menționat la articolul 18 alineatul (1) litera (a) punctul (i) și că proiectul produsului nu prezintă caracteristici care să îl facă incompatibil cu mediul sau îi afecteze siguranța în funcționare.

Respectivele certificate de tip, certificate de modificări și aprobări ale proiectelor de reparație pot fi, de asemenea, eliberate fără depunerea cererii menționate, de către o organizație aprobată în conformitate cu articolul 15, căreia i s-a acordat dreptul de a elibera astfel de certificate sau aprobări în conformitate cu actul delegat menționat la articolul 18 alineatul (1) litera (k), în cazul în care organizația respectivă a constatat că proiectul produsului respectă condițiile stabilite la al doilea paragraf.

Nu este necesar un certificat de tip separat pentru proiectele de motoare și de elice care au fost certificate ca făcând parte din proiectul unei aeronave în conformitate cu prezentul articol.

Articolul 12

Proiectarea pieselor

Cu excepția unor dispoziții contrare stabilite prin acte delegate adoptate în temeiul articolului 18, proiectele de piese fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează un certificat.

Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că proiectul piesei respectă baza de certificare stabilită în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) litera (a) punctul (ii).

Respectivul certificat poate fi, de asemenea, eliberat fără depunerea cererii menționate, de către o organizație aprobată în conformitate cu articolul 15, căreia i s-a acordat dreptul de a elibera astfel de certificate în conformitate cu actul delegat menționat la articolul 18 alineatul (1) litera (k), în cazul în care organizația respectivă a constatat că proiectul piesei respectă baza de certificare stabilită în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) litera (a) punctul (ii).

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

Articolul 13

Proiectarea echipamentelor neinstalate

În cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 18 prevăd astfel, proiectul unui echipament neinstalat face obiectul certificării. Acestuia i se eliberează un certificat.

Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că proiectul echipamentului neinstalat respectă baza de certificare stabilită în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) litera (a) punctul (ii).

Respectivul certificat poate fi, de asemenea, eliberat fără depunerea cererii menționate, de către o organizație aprobată în conformitate cu articolul 15, căreia i s-a acordat dreptul de a elibera astfel de certificate în conformitate cu actul delegat menționat la articolul 18 alineatul (1) litera (k), în cazul în care organizația respectivă

a constatat că proiectul echipamentului neinstalat respectă baza de certificare stabilită în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) litera (a) punctul (ii).

Articolul 14

Aeronave individuale

Aeronavele individuale fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează un certificat de navigabilitate și, în cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolul 18 prevăd astfel, un certificat de zgomot.

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

Articolul 15

Organizații

1. Cu excepția unor dispoziții contrare stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 18, organizațiile responsabile cu proiectarea și fabricarea de produse, piese și echipamente neinstalate fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează o aprobare.

   Respectiva aprobare se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 18 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 9. Aprobarea precizează privilegiile acordate organizației și domeniul acoperit de aprobare.

2. Cu excepția unor dispoziții contrare stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 18, organizațiile responsabile cu întreținerea și managementul continuității navigabilității produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează o aprobare.

   Respectiva aprobare se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 18 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 9. Aprobarea precizează privilegiile acordate organizației și domeniul acoperit de aprobare.

3. În cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 18 prevăd astfel, organizațiile implicate în pregătirea personalului menționat la articolul 16 fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează o aprobare.

   Respectiva aprobare se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 18 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 9. Aprobarea precizează privilegiile acordate organizației și domeniul acoperit de aprobare.

Articolul 16

Personal

În cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 18 prevăd astfel, personalul responsabil cu punerea în serviciu după întreținere a unui produs, a unei piese sau a unui echipament neinstalat face obiectul certificării. Acestuia i se eliberează o licență.

Respectiva licență se eliberează la cerere, atunci când solicitantul și-a demonstrat capacitatea de a-și îndeplini responsabilitățile asociate privilegiilor sale în conformitate cu cerințele esențiale menționate la articolul 9. Licența precizează privilegiile acordate personalului și domeniul acoperit de licență.

Articolul 17

Derogări

1. Prin derogare de la articolele 9, 10, 11 și 12, după caz:

(a) conformitatea cu cerințele esențiale aplicabile menționate la articolul 9 a proiectelor de produse și a proiectelor de piese poate fi evaluată fără eliberarea unui certificat, în cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 18 prevăd astfel. În acest caz, respectivele acte delegate definesc condițiile și procedurile aferente unei astfel de evaluări. Respectivele acte delegate pot prevedea ca organizației responsabile cu proiectarea și fabricarea produselor și pieselor în cauză să i se permită să declare conformitatea proiectelor de produse și a proiectelor de piese cu cerințele esențiale menționate și cu specificațiile detaliate stabilite în conformitate cu actele delegate adoptate în temeiul articolului 18 alineatul (1) litera (i) pentru a se asigura conformitatea respectivelor proiecte cu cerințele esențiale menționate;

(b) În cazul în care proiectul unei aeronave nu respectă cerințele esențiale menționate la articolul 9, se poate elibera un certificat de tip restrictiv. În acest caz, certificatul se eliberează la depunerea cererii atunci când solicitantul demonstrează că aeronava se conformează specificațiilor de navigabilitate specifice, stabilite în conformitate cu actele delegate adoptate în temeiul articolul 18 alineatul (1) litera (a) punctul (iii) și că proiectul aeronavei este adecvat, în ceea ce privește compatibilitatea în materie de navigabilitate și de mediu, ținând seama de utilizarea prevăzută a aeronavei;

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

(a) în conformitate cu actele delegate adoptate în temeiul articolului 18, se eliberează un certificat de navigabilitate restrictiv sau un certificat de zgomot restrictiv aeronavelor pentru al căror proiect fie s-a întocmit o declarație în conformitate cu alineatul (1) litera (a), fie s-a eliberat un certificat de tip restrictiv în conformitate cu alineatul (1) litera (b). În acest caz, respectivele certificate se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că aeronava este conformă cu proiectul în cauză și că poate fi operată în condiții de siguranță și compatibilitate cu mediul;

(b) în conformitate cu actele delegate adoptate în temeiul articolului 18, se poate elibera o autorizație de zbor pentru a permite operarea unei aeronave care nu deține un certificat de navigabilitate valabil sau un certificat de navigabilitate restrictiv valabil. În acest caz, o astfel de autorizație de zbor se eliberează la cerere, dacă solicitantul a demonstrat că aeronava este capabilă să efectueze un zbor de bază în condiții de siguranță.

Respectiva autorizație de zbor poate fi, de asemenea, eliberată fără depunerea cererii menționate, de către o organizație aprobată în conformitate cu articolul 15, căreia i s-a acordat dreptul de a elibera astfel de autorizații de zbor în conformitate cu actul

delegat menționat la articolul 18 alineatul (1) litera (k), în cazul în care organizația respectivă a constatat că aeronava este capabilă să efectueze un zbor de bază în condiții de siguranță.

Autorizația de zbor face obiectul unor limitări corespunzătoare, după cum se prevede în actele delegate respective, în special pentru protejarea siguranței părților terțe.

Articolul 18

Competențe delegate

1. În cazul aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (a) și (b), precum și al motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 117 în vederea stabilirii unor norme detaliate cu privire la:

(a) condițiile în care agenția stabilește și notifică unui solicitant, în conformitate cu articolul 66:

(i) baza de certificare de tip aplicabilă unui produs în scopul certificării de tip menționate la articolul 11 și la articolul 17 alineatul (1) litera (b);

(ii) baza de certificare aplicabilă unei piese sau unui echipament neinstalat în scopul certificării menționate la articolele 12 și 13;

(iii) specificațiile de navigabilitate și compatibilitate de mediu specifice aplicabile aeronavelor eligibile pentru obținerea unei certificat de navigabilitate restrictiv sau a unui certificat de zgomot restrictiv, menționate la articolul 17 alineatul (2) litera (a);

(b) condițiile în care agenția emite și difuzează informații obligatorii, în conformitate cu articolul 66, pentru a se asigura continuitatea navigabilității și compatibilitatea de mediu ale produselor, precum și condițiile de aprobare a mijloacelor alternative de conformitate cu respectivele informații obligatorii;

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

(d) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a certificatelor menționate la articolele 11, 12, 13, 14, la articolul 17 alineatul (1) litera (b) și la articolul 17 alineatul (2), inclusiv:

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

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

(iii) condițiile de eliberare și de utilizare a certificatelor de navigabilitate restrictive și a certificatelor de zgomot restrictive menționate la articolul 17 alineatul (2) litera (a);

(iv) condițiile de eliberare și de utilizare a autorizațiilor de zbor menționate la articolul 17 alineatul (2) litera (b);

(v) datele privind adecvarea operațională, inclusiv:

– programa minimă de pregătire pentru calificarea de tip a personalului de certificare a întreținerii:

– programa minimă de pregătire pentru calificarea de tip a piloților și datele de referință pentru simulatoarele asociate;

– lista master a echipamentului minim, după caz;

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

– specificații suplimentare pentru a se asigura conformitatea cu secțiunea III a prezentului capitol;

(vi) condițiile pentru întreținerea produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate;

(vii) condițiile pentru managementul continuității navigabilității aeronavelor;

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

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

(g) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a licențelor menționate la articolul 16, inclusiv condițiile aplicabile situațiilor în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, sunt necesare astfel de licențe;

(h) privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate eliberate în conformitate cu prezenta secțiune și ale organizațiilor care au făcut declarații în conformitate cu articolul 17 alineatul (1) litera (a);

(i) condițiile pentru stabilirea specificațiilor detaliate aplicabile proiectelor de produse și proiectelor de piese care fac obiectul unei declarații în conformitate cu articolul 17 alineatul (1) litera (a);

(j) condițiile și procedurile de evaluare, în conformitate cu articolul 17 alineatul (1) litera (a), a navigabilității și compatibilității de mediu ale proiectelor de produse și ale proiectelor de piese fără necesitatea de a elibera un certificat, inclusiv condițiile și limitările aplicabile operațiunilor;

(k) condițiile în care organizațiilor cărora li s-a eliberat o aprobare de organizație în conformitate cu articolul 15 li se poate acorda dreptul de a elibera certificatele menționate la articolul 11, articolul 12, articolul 13 și articolul 17 alineatul (2) litera (b);

(l) condițiile în care sunt acceptate certificatele, informațiile privind continuitatea navigabilității și alte documente legate de navigabilitate, eliberate în conformitate cu legislația unei țări terțe, în scopul aplicării articolului 57.

2. În ceea ce privește navigabilitatea și compatibilitatea de mediu ale aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (a) și (b), ale motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, Comisia este împuternicită, prin intermediul unor acte delegate adoptate în conformitate cu articolul 117, să modifice

sau să completeze anexele II și III, în cazul în care acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi în domeniul navigabilității sau al compatibilității de mediu, cu scopul de a atinge obiectivele prevăzute la articolul 1 și numai în măsura în care acest lucru se impune pentru atingerea obiectivelor respective.

Secțiunea II

Personalul aeronautic navigant

Articolul 19

Cerințe esențiale

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

Articolul 20

Piloții

1. Cu excepția unor dispoziții contrare stabilite prin acte delegate adoptate în temeiul articolului 25, piloții fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează o licență de pilot și un certificat medical pentru piloți care corespund operațiunii ce trebuie executată.
2. Licența de pilot se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 25 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 19 cu privire la cunoștințele teoretice, abilitățile practice, competența lingvistică și experiență.
3. Certificatul medical pentru piloți se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 25 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 19 cu privire la aptitudinea din punct de vedere medical.
4. Licențele de pilot și certificatele medicale pentru piloți precizează privilegiile acordate pilotului respectiv.

Articolul 21

Echipajul de cabină

Membrii echipajului de cabină implicați în operațiuni de transport aerian comercial fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează un atestat.

În cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 25 prevăd astfel, membrii echipajului de cabină implicați în alte operațiuni decât transportul aerian comercial fac, de asemenea, obiectul certificării. Acestora li se eliberează un atestat.

Respectivele atestate se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 25

pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 19 cu privire la cunoștințele teoretice, abilitățile practice și aptitudinea din punct de vedere medical.

Articolul 22

Organizațiile de pregătire și centrele de medicină aeronautică

Cu excepția unor dispoziții contrare stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 25, organizațiile de pregătire a piloților și a membrilor echipajului de cabină, precum și centrele de medicină aeronautică fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează o aprobare.

Respectiva aprobare se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 25 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 19.

Respectiva aprobare precizează privilegiile acordate organizației.

Articolul 23

Echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor

Cu excepția unor dispoziții contrare stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 25, fiecare echipament de pregătire sintetică pentru zbor utilizat pentru pregătirea piloților face obiectul certificării. Acestuia i se eliberează un certificat.

Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că echipamentul în cauză respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 25 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 19.

Articolul 24

Instructorii și examinatorii

Cu excepția unor dispoziții contrare stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolul 25, persoanele responsabile cu furnizarea pregătirii pentru zbor, a pregătirii sintetice pentru zbor sau a pregătirii pentru membrii echipajului de cabină sau cele responsabile cu evaluarea abilităților piloților sau ale echipajului de cabină, precum și examinatorii aeromedicali, fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează un certificat.

Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 25 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 19.

Respectivul certificat precizează privilegiile acordate.

Articolul 25

Competențe delegate

1. În cazul piloților și al membrilor echipajului de cabină implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b), precum și al echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor, persoanelor și organizațiilor implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a respectivilor

piloți și membri ai echipajului de cabină, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 117 în vederea stabilirii unor norme detaliate cu privire la:

(a) diversele calificări pentru licențele de pilot și certificatele medicale pentru piloți menționate la articolul 20 corespunzătoare diverselor tipuri de activități desfășurate;

(b) condițiile de recunoaștere a pregătirii și experienței pe aeronave care nu intră sub incidența prezentului regulament în scopul obținerii licențelor de pilot menționate la articolul 20 alineatul (2);

(c) condițiile de conversie a licențelor naționale de pilot și a licențelor naționale de mecanic navigant eliberate pe baza legilor din statele membre în licențele de pilot menționate la articolul 20 alineatul (2), precum și condițiile pentru conversia certificatelor medicale naționale eliberate pe baza legilor din statele membre în certificatele medicale pentru piloți menționate la articolul 20 alineatul (3);

(d) privilegiile și responsabilitățile titularilor de licențe, calificări pentru licențe, certificate medicale, aprobări, atestate și certificate menționate la articolele 20, 21, 22, 23 și 24;

(e) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a licențelor, calificărilor, certificatelor medicale, aprobărilor, atestatelor și certificatelor menționate la articolele 20, 21, 22, 23 și 24, inclusiv condițiile aplicabile situațiilor în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, astfel de licențe, calificări, certificate medicale, aprobări, atestate și certificate sunt sau nu sunt necesare, după caz;

(f) condițiile în care sunt acceptate licențele de pilot, certificatele medicale pentru piloți și atestatele de membru al echipajului de cabină, eliberate în conformitate cu legile unei țări terțe, în scopul aplicării articolului 57;

(g) condițiile în care activitățile reglementate în prezenta secțiune sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță;

2. În ceea ce privește piloții și membrii echipajului de cabină implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b), precum și echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor, persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a respectivilor piloți și membri ai echipajului de cabină, Comisia este împuternicită, prin intermediul unor acte delegate adoptate în conformitate cu articolul 117, să modifice sau să completeze anexa IV, în cazul în care acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu privire la siguranță legate de personalul aeronautic navigant, cu scopul de a atinge obiectivele prevăzute la articolul 1 și numai în măsura în care acest lucru se impune pentru atingerea obiectivelor respective.

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

SECȚIUNEA III

Operațiunile aeriene

Articolul 26

Cerințe esențiale

Operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b) respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa V și, dacă se aplică, în anexele VII și VIII.

Articolul 27

Operatorii

1. Operatorii al căror loc principal de desfășurare a activității se află pe teritoriul în care se aplică tratatele și care sunt implicați în operațiuni de transport aerian comercial fac obiectul certificării. Acestora li e eliberează un certificat.

   Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 28 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 26. Certificatul precizează privilegiile acordate operatorului și domeniul operațiunilor.

2. În cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolul 28 prevăd astfel, operatorii care sunt stabiliți sau au reședința ori locul principal de desfășurare a activității pe teritoriul în care se aplică tratatele și implicați în alte operațiuni decât transportul aerian comercial fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează un certificat.

   Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 28 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 26. Certificatul precizează privilegiile acordate operatorului și domeniul operațiunilor.

   Prin derogare de la primul paragraf, în cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 28 prevăd astfel, operatorilor care sunt stabiliți sau au reședința ori locul principal de desfășurare a activității pe teritoriul statelor membre căruia i se aplică tratatele și implicați în alte operațiuni decât transportul aerian comercial li se permite să declare că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate operării în conformitate cu cerințele esențiale menționate la articolul 26.

3. Statele membre se asigură că operarea aeronavelor în spațiul aerian al cerului unic european de către un operator care este stabilit sau are reședința ori locul principal de desfășurare a activității în afara teritoriului în care se aplică tratatele, dar pentru care statele membre execută funcțiile și sarcinile de stat al operatorului în temeiul Convenției de la Chicago, precum și personalul și organizațiile implicate în aceste operațiuni respectă un nivel de siguranță echivalent cu cel stabilit prin prezentul regulament.

Articolul 28

Competențe delegate

1. În cazul operării aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b), Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 117, în vederea stabilirii unor norme detaliate cu privire la:

(a) condițiile specifice pentru operarea aeronavelor în conformitate cu cerințele esențiale menționate la articolul 26;

(b) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a certificatelor menționate la articolul 27 alineatele (1) și (2), inclusiv condițiile aplicabile situațiilor în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, sunt necesare astfel de certificate sau sunt permise declarații, după caz;

(c) privilegiile și responsabilitățile titularilor certificatelor menționate la articolul 27 alineatele (1) și (2) și ale operatorilor care fac declarații în conformitate cu normele detaliate menționate la litera (b);

(d) condițiile care trebuie îndeplinite de către operatorii menționați la articolul 27 alineatele (1) și (2) și de membrii personalului lor aerian navigant în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu, precum și cerințele privind odihna aplicabile membrilor personalului aerian navigant;

(e) cerințele suplimentare necesare pentru a asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 26 aplicabile operatorilor care sunt stabiliți sau au reședința ori locul principal de desfășurare a activității în teritoriul în care se aplică tratatele, atunci când respectivii operatori încheie acorduri de partajare de coduri sau acorduri de închiriere cu echipaj cu operatori care sunt stabiliți sau au reședința ori locul principal de desfășurare a activității în afara teritoriului menționat;

(f) condițiile și procedurile necesare pentru a asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 26 în ceea ce privește aprobarea de către autoritățile naționale competente a regimurilor individuale de specificare a timpului de zbor și emiterea avizelor agenției cu privire la aceste regimuri în conformitate cu articolul 65 alineatul (7);

(g) condițiile în care operarea aeronavelor este interzisă, limitată sau supusă anumitor condiții din motive de siguranță.

2. În ceea ce privește operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b), Comisia este împuternicită, prin intermediul unor acte delegate adoptate în conformitate cu articolul 117, să modifice sau să completeze anexa V și, dacă se aplică, anexele VII și VIII, în cazul în care acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu privire la siguranță legate de operațiunile aeriene, cu scopul de a atinge obiectivele prevăzute la articolul 1 și numai în măsura în care acest lucru se impune pentru atingerea obiectivelor respective.

Secțiunea IV

Aerodromuri

Articolul 29

Cerințe esențiale

Aerodromurile, echipamentele de aerodrom, exploatarea aerodromurilor și furnizarea de servicii de handling la sol și de servicii de administrare a platformei pe aerodromuri respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa VII și, dacă se aplică, în anexa VIII.

Articolul 30

Certificarea aerodromurilor

1. Aerodromurile fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează un certificat. Modificările aduse certificatului fac, de asemenea, obiectul certificării și necesită eliberarea unui certificat de modificări.

   Certificatul și documentul de certificare a modificărilor se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că aerodromul respectă baza de certificare pentru aerodromuri prevăzută la alineatul (2) și că aerodromul nu prezintă caracteristici care să îi afecteze siguranța în operare.

   Respectivele certificate vizează aerodromul și echipamentele de siguranță ale acestuia.

2. Baza de certificare a unui aerodrom constă în următoarele elemente:

   (a) specificațiile de certificare aplicabile tipului de aerodromuri;

   (b) dispozițiile pentru care a fost acceptat un nivel echivalent de siguranță;

   (c) specificațiile tehnice speciale detaliate necesare atunci când caracteristicile de proiectare ale unui anumit aerodrom sau experiența în operare fac ca orice specificație de certificare prevăzută la litera (a) să fie inadecvată sau necorespunzătoare pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 29.

Articolul 31

Echipamentele esențiale pentru siguranță ale aerodromurilor

1. În cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 34 prevăd astfel, echipamentele esențiale pentru siguranță ale aerodromurilor, utilizate sau destinate utilizării pe aerodromuri care intră sub incidența prezentului regulament, fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează un certificat.

   Certificatul pentru aceste echipamente se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că echipamentele respective respectă specificațiile detaliate stabilite în conformitate cu articolul 34 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 29.

2. Prin derogare de la alineatul (1), în cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 34 prevăd astfel, organizațiilor implicate în proiectarea, fabricarea și întreținerea echipamentelor esențiale pentru siguranță ale aerodromurilor li se permite să declare conformitatea respectivelor echipamente esențiale pentru siguranță cu cerințele esențiale menționate la articolul 29.

Articolul 32

Organizații

1. Organizațiile responsabile cu exploatarea aerodromurilor fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează un certificat.

   Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 34 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 29.

Certificatul precizează privilegiile acordate organizației certificate și domeniul acoperit de certificat.

2. Organizațiile responsabile cu furnizarea serviciilor de handling la sol și de administrare a platformei pe aerodromuri care fac obiectul prezentului regulament declară că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate serviciilor furnizate în conformitate cu cerințele esențiale menționate la articolul 29.

Articolul 33

Protejarea zonelor din vecinătatea aerodromurilor

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

2. Organizațiile menționate la articolul 32 alineatul (1) monitorizează activitățile și amenajările care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației în vecinătatea aerodromului pentru a cărui exploatare sunt responsabile. Acestea iau măsurile necesare pentru a diminua riscurile respective în limita propriilor competențe, iar în caz contrar, aduc aceste riscuri la cunoștința autorităților competente din statul membru în care este situat aerodromul.

Articolul 34

Competențe delegate

1. În cazul aerodromurilor, al echipamentelor esențiale pentru siguranță ale aerodromurilor, al exploatării aerodromurilor și al furnizării de servicii de handling la sol și de servicii de administrare a platformei pe aerodromuri, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 117 în vederea stabilirii unor norme detaliate cu privire la:

(a) condițiile specifice pentru exploatarea aerodromurilor în conformitate cu cerințele esențiale menționate la articolul 29;

(b) condițiile stabilirii, în conformitate cu articolul 30 alineatul (2), și notificării, către un solicitant, a bazei de certificare aplicabile unui aerodrom în scopul certificării în conformitate cu articolul 30 alineatul (1);

(c) condițiile stabilirii și notificării, către un solicitant, a specificațiilor detaliate aplicabile echipamentelor esențiale pentru siguranță ale aerodromurilor în scopul certificării în conformitate cu articolul 31 alineatul (1);

(d) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a certificatelor aerodromurilor menționate la articolul 30, inclusiv a limitărilor de operare legate de proiectarea specifică a aerodromului;

(e) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a certificatelor echipamentelor esențiale pentru siguranță ale aerodromurilor, menționate la articolul 31, inclusiv condițiile aplicabile situațiilor în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, sunt necesare astfel de certificate sau sunt permise declarații, după caz;

(f) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a certificatelor menționate la articolul 32 alineatul (1);

(g) privilegiile și responsabilitățile titularilor certificatelor menționate la articolul 30, articolul 31 alineatul (1) și articolul 32 alineatul (1) și ale organizațiilor care fac declarații în conformitate cu articolul 31 alineatul (2);

(h) condițiile și procedurile aplicabile declarațiilor făcute de organizațiile care furnizează servicii de handling la sol și de organizațiile care furnizează servicii de administrare a platformei în conformitate cu articolul 32 alineatul (2);

(i) privilegiile și responsabilitățile organizațiilor care furnizează servicii de handling la sol și ale organizațiilor care furnizează servicii de administrare a platformei care au făcut declarații în conformitate cu articolul 32 alineatul (2);

(j) condițiile în care certificatele naționale ale aerodromurilor eliberate pe baza legilor naționale ale statelor membre sunt acceptate și convertite în certificatele aerodromurilor menționate la articolul 30, inclusiv măsurile care sunt deja autorizate de statul membru în cauză pe baza diferențelor notificate comparativ cu anexa 14 la Convenția de la Chicago;

(k) condițiile în care exploatarea aerodromurilor sau activitățile organizațiilor menționate la articolul 32 alineatul (2) sunt interzise, limitate sau supuse anumitor condiții din motive de siguranță;

(l) condițiile în care agenția, în conformitate cu articolul 65 alineatul (6), și autoritățile naționale competente emit și difuzează informații obligatorii, pentru a asigura siguranța operațiunilor efectuate pe aerodromuri și a echipamentelor aerodromurilor.

2. În ceea ce privește aerodromurile, echipamentele aerodromurilor, exploatarea aerodromurilor și furnizarea de servicii de handling la sol și de administrare a platformei, Comisia este împuternicită, prin intermediul unor acte delegate adoptate în conformitate cu articolul 117, să modifice sau să completeze anexa VII și, dacă se aplică, anexa VIII, în cazul în care acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu privire la siguranță legate de aerodromuri, cu scopul de a atinge obiectivele prevăzute la articolul 1 și numai în măsura în care acest lucru se impune pentru atingerea obiectivelor respective.

SECȚIUNEA V

ATM/ANS

Articolul 35

Cerințe esențiale

Furnizarea de ATM/ANS respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa VIII și, dacă se aplică, în anexa VII.

Articolul 36

Furnizorii de ATM/ANS

1. Furnizorii de ATM/ANS fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează un certificat.

Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 39 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 35.

Certificatul precizează privilegiile acordate și domeniul serviciilor furnizate.

2. Prin derogare de la alineatul (1), în conformitate cu actele delegate adoptate în temeiul articolului 39, statele membre pot decide să permită furnizorilor de servicii de informare a zborurilor să declare că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate serviciilor furnizate în conformitate cu cerințele esențiale menționate la articolul 35.

În acest caz, statul membru în cauză informează Comisia, agenția și celelalte state membre cu privire la decizia sa. Respectiva decizie se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, iar agenția o include în arhiva digitală menționată la articolul 63.

Articolul 37

Organizații implicate în proiectarea, fabricarea sau întreținerea sistemelor și componentelor ATM/ANS

1. În cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 39 prevăd astfel, organizațiile implicate în proiectarea, fabricarea sau întreținerea sistemelor și componentelor ATM/ANS de care depinde siguranța sau interoperabilitatea fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează un certificat.

Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 39 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 35.

Respectivul certificat precizează privilegiile acordate.

2. Prin derogare de la alineatul (1), în cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 39 prevăd astfel, organizațiilor implicate în proiectarea, fabricarea sau întreținerea sistemelor și componentelor ATM/ANS de care depinde siguranța sau interoperabilitatea li se permite să declare că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate activităților desfășurate în conformitate cu cerințele esențiale menționate la articolul 35.

Articolul 38

Sistemele și componentele ATM/ANS

1. În cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 39 prevăd astfel, furnizorii de ATM/ANS menționați la articolul 36 au obligația de a declara că sistemele și componentele ATM/ANS de care depinde siguranța sau interoperabilitatea și care urmează să fie puse în funcțiune de către respectivii furnizori de servicii sunt conforme cu specificațiile detaliate stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 39 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 35.

2. În cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 39 prevăd astfel, sistemele și componentele ATM/ANS de care depinde siguranța sau interoperabilitatea fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează un certificat.

Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că sistemele și componentele în cauză sunt conforme cu specificațiile detaliate stabilite

prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 39 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 35.

Prin derogare de la primul paragraf, în cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 39 prevăd astfel, organizațiilor implicate în proiectarea, fabricarea sau întreținerea sistemelor și componentelor ATM/ANS de care depinde siguranța sau interoperabilitatea li se permite să declare că respectivele sisteme și componente sunt conforme cu specificațiile detaliate stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 39 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 35, precum și că respectivele sisteme și componente sunt adecvate pentru a fi utilizate.

Articolul 39

Competențe delegate

1. În cazul furnizării de ATM/ANS, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 117 în vederea stabilirii unor norme detaliate cu privire la:

(a) condițiile specifice pentru furnizarea de ATM/ANS în conformitate cu cerințele esențiale menționate la articolul 35;

(b) condițiile stabilirii și notificării, către un solicitant, a specificațiilor detaliate aplicabile sistemelor și componentelor ATM/ANS în scopul certificării în conformitate cu articolul 38 alineatul (2);

(c) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a certificatelor menționate la articolul 36, inclusiv condițiile aplicabile situațiilor în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, sunt permise declarațiile, după caz;

(d) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a certificatelor menționate la articolul 37 alineatul (1) și articolul 38 alineatul (2), inclusiv condițiile aplicabile situațiilor în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, sunt necesare astfel de certificate sau sunt permise declarații, după caz;

(e) privilegiile și responsabilitățile titularilor certificatelor menționate la articolul 36 și, dacă este cazul, la articolele 37 și 38;

(f) privilegiile și responsabilitățile organizațiilor care fac declarații în conformitate cu articolul 36 alineatul (2), articolul 37 alineatul (2) și articolul 38 alineatul (2);

(g) condițiile și procedurile aplicabile declarațiilor făcute de furnizorii de ATM/ANS în conformitate cu articolul 38 alineatul (1), inclusiv condițiile aplicabile situațiilor în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, sunt necesare astfel de declarații;

(h) condițiile în care furnizarea de ATM/ANS este interzisă, limitată sau supusă anumitor condiții din motive de siguranță;

(i) condițiile în care agenția, în conformitate cu articolul 65 alineatul (6), și autoritățile naționale competente emit și difuzează informații obligatorii, pentru a asigura siguranța în furnizarea de ATM/ANS;

(j) regulile de operare legate de utilizarea spațiului aerian și de sistemele și componentele ATM/ANS necesare pentru utilizarea spațiului aerian.

2. În ceea ce privește furnizarea de ATM/ANS, Comisia este împuternicită, prin intermediul unor acte delegate în conformitate cu articolul 117, să modifice sau să completeze anexa VIII și, dacă se aplică, anexa VII, în cazul în care acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu privire la siguranță legate de ATM/ANS, cu scopul de a atinge obiectivele prevăzute la articolul 1 și numai în măsura în care acest lucru se impune pentru atingerea obiectivelor respective.

3. Dacă este cazul, normele menționate la alineatul (1):

(a) sunt în concordanță cu Planul general pentru ATM;

(b) se elaborează pe baza dispozițiilor relevante din Regulamentul (UE) nr. XXX/XXXX și prevăd mecanisme de tranziție pentru a asigura menținerea valabilității certificatelor acordate în temeiul regulamentului menționat.

Secțiunea VI

Controlorii de trafic aerian

Articolul 40

Cerințe esențiale

Controlorii de trafic aerian, persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a controlorilor de trafic aerian, precum și echipamentele de pregătire sintetică respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa VIII.

Articolul 41

Controlorii de trafic aerian

1. Controlorii de trafic aerian fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează o licență de controlor de trafic aerian și un certificat medical adecvat pentru serviciul care urmează a fi furnizat.

2. Licența de controlor de trafic aerian menționată la alineatul (1) se eliberează la cerere, atunci când solicitantul licenței a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 44 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 40 cu privire la cunoștințele teoretice, abilitățile practice, competența lingvistică și experiență.

3. Certificatul medical menționat la alineatul (1) se eliberează la cerere, atunci când controlorul de trafic aerian a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 44 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 40 cu privire la aptitudinea din punct de vedere medical.

4. Licența de controlor de trafic aerian și certificatul medical precizează privilegiile acordate controlorului de trafic aerian și domeniul de acoperire al licenței și al certificatului medical.

Articolul 42

Organizațiile de pregătire a controlorilor de trafic aerian, examinatorii aeromedicali și centrele de medicină aeronautică

Organizațiile de pregătire a controlorilor de trafic aerian, examinatorii aeromedicali și centrele de medicină aeronautică fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează un certificat.

Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin acte delegate adoptate în temeiul articolului 44 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 40.

Respectivul certificat precizează privilegiile acordate.

Articolul 43

Instructorii și examinatorii

Persoanele responsabile să ofere pregătire practică sau să evalueze abilitățile practice ale controlorilor de trafic aerian fac obiectul certificării. Acestora li se eliberează un certificat.

Respectivul certificat se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin acte delegate adoptate în temeiul articolului 44 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 40.

Respectivul certificat precizează privilegiile acordate.

Articolul 44

Competențe delegate

1. În cazul controlorilor de trafic aerian, precum și al persoanelor și organizațiilor implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a controlorilor de trafic aerian, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 117 în vederea stabilirii unor norme detaliate cu privire la:

(a) diferitele calificări și autorizări înscrise în licențele de controlor de trafic aerian menționate la articolul 41;

(b) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a licențelor, a calificărilor și a autorizărilor înscrise în licențele de controlor de trafic aerian, precum și a certificatelor medicale menționate la articolul 41 și a certificatelor menționate la articolele 42 și 43;

(c) privilegiile și responsabilitățile titularilor licențelor de controlor de trafic aerian, ai calificărilor și autorizărilor pentru licențe, ai certificatelor medicale și ai certificatelor prevăzute la articolele 41, 42 și 43;

(d) condițiile în care licențele naționale de controlor de trafic aerian și certificatele medicale naționale eliberate pe baza legilor din statele membre sunt acceptate și convertite în licențele de controlor de trafic aerian și certificatele medicale menționate la articolul 41;

(e) condițiile în care sunt acceptate licențele de controlor de trafic aerian eliberate în conformitate cu legile unei țări terțe, în scopul aplicării articolului 57;

(f) condițiile în care furnizarea de pregătire la locul de muncă este interzisă, limitată sau supusă anumitor condiții din motive de siguranță;

(g) condițiile în care agenția, în conformitate cu articolul 65 alineatul (6), și autoritățile naționale competente emit și difuzează informații obligatorii, pentru a asigura siguranța în furnizarea de pregătire la locul de muncă.

2. În ceea ce privește controlorii de trafic aerian, persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea, verificarea sau evaluarea medicală a controlorilor de trafic aerian, precum și echipamentele de pregătire sintetică, Comisia este împuternicită, prin intermediul unor acte delegate în conformitate cu articolul 117, să modifice sau să completeze anexa VIII, în cazul în care acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu privire la siguranță legate de organizațiile de pregătire și controlorii de trafic aerian, cu scopul de a atinge obiectivele prevăzute la articolul 1 și numai în măsura în care acest lucru se impune pentru atingerea obiectivelor respective.

Secțiunea VII

Aeronavele fără pilot la bord

Articolul 45

Cerințe esențiale aplicabile aeronavelor fără pilot la bord

Proiectarea, fabricarea, întreținerea și operarea aeronavelor fără pilot la bord, a motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, precum și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa IX.

Articolul 46

Conformitatea aeronavelor fără pilot la bord

1. În cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 47 prevăd astfel în vederea atingerii unor niveluri de siguranță corespunzătoare, având în vedere principiile prevăzute la articolul 4 alineatul (2), proiectarea, fabricarea, întreținerea și operarea aeronavelor fără pilot la bord fac obiectul certificării. Certificatele se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă normele stabilite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 47 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate la articolul 45. Certificatele precizează limitările legate de siguranță, condițiile de operare și privilegiile.

2. În cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 47 prevăd astfel în vederea atingerii unor niveluri de siguranță corespunzătoare, având în vedere principiile prevăzute la articolul 4 alineatul (2), proiectarea, fabricarea, întreținerea și operarea aeronavelor fără pilot la bord fac obiectul unei declarații. Respectiva declarație se face atunci când sunt îndeplinite cerințele esențiale menționate la articolul 45 și normele detaliate corespunzătoare stabilite în conformitate cu articolul 47 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate.

3. În cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 47 prevăd astfel, dat fiind că se pot obține niveluri adecvate de siguranță fără aplicarea dispozițiilor capitolelor IV și V din prezentul regulament, respectivele capitole nu se aplică cerințelor esențiale menționate la articolul 45 și nici normelor detaliate

corespunzătoare stabilite în conformitate cu articolul 47 pentru a se asigura conformitatea cu cerințele esențiale menționate. În astfel de cazuri, respectivele cerințe și norme constituie „legislația comunitară de armonizare” în sensul definiției din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93 și din Decizia 768/2008/CE a Parlamentului European și Consiliului din 9 iulie 2008 privind un cadru comun pentru comercializarea produselor și de abrogare a Deciziei 93/465/CEE a Consiliului.

Articolul 47

Competențe delegate

1. În cazul proiectării, fabricării, întreținerii și operării aeronavelor fără pilot la bord, al motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, precum și al echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 117 în vederea stabilirii unor norme detaliate cu privire la:

   (a) condițiile și procedurile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a certificatelor pentru proiectarea, fabricarea, întreținerea și operarea aeronavelor fără pilot la bord menționate la articolul 46 alineatele (1) și (2), inclusiv condițiile aplicabile situațiilor în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, sunt necesare astfel de certificate sau sunt permise declarații, după caz;

   (b) condițiile și procedurile conform cărora un operator al unei aeronave fără pilot la bord se bazează pe certificatele eliberate sau pe declarațiile întocmite în conformitate cu secțiunile I, II, III și VIII;

   (c) condițiile în care cerințele referitoare la proiectarea, fabricarea și întreținerea aeronavelor fără pilot la bord, a motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, precum și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave nu intră sub incidența capitolelor IV și V din prezentul regulament, în sensul articolului 46 alineatul (3);

   (d) privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate și ale operatorilor care fac declarații;

   (e) marcarea și identificarea aeronavelor fără pilot la bord;

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

2. În ceea ce privește proiectarea, fabricarea, întreținerea și operarea aeronavelor fără pilot la bord, a motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, precum și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestor aeronave, Comisia este împuternicită, prin intermediul unor acte delegate adoptate în conformitate cu articolul 117, să modifice sau să completeze anexa IX și, dacă se aplică, anexa III, în cazul în care acest lucru se impune ca urmare a evoluțiilor de ordin tehnic, operațional sau științific sau a apariției unor dovezi cu privire la siguranță legate de operațiunile aeriene, cu scopul de a atinge obiectivele prevăzute la articolul 1 și numai în măsura în care acest lucru se impune pentru atingerea obiectivelor respective.

SECȚIUNEA VIII

Aeronavele utilizate de un operator dintr-o țară terță pe, înspre sau dinspre teritoriul Uniunii

Articolul 48

Norme aplicabile

Aeronavele menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (c), precum și personalul aeronautic navigant și operațiunile acestora respectă standardele OACI aplicabile. În absența unor astfel de standarde, aeronavele respective, precum și personalul aeronautic navigant și operațiunile acestora respectă cerințele esențiale prevăzute în anexele II, IV, V și, dacă se aplică, în anexa VIII, cu condiția ca cerințele menționate să nu încalce drepturile țărilor terțe prevăzute de convențiile internaționale.

Articolul 49

Conformitatea

1. Operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (c) în scopul transportului aerian comercial face obiectul certificării și necesită eliberarea unei autorizații.

   Respectiva autorizație se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că dispune de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate operării aeronavelor în cauză în conformitate cu cerințele specificate la articolul 48.

   Autorizația precizează privilegiile acordate operatorului și domeniul operațiunilor.

2. În cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 50 prevăd astfel, operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (c) în alt scop decât transportul aerian comercial face, de asemenea, obiectul certificării și necesită eliberarea unei autorizații.

   Respectiva autorizație se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că dispune de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate operării aeronavelor în cauză în conformitate cu cerințele specificate la articolul 48.

   Autorizația precizează privilegiile acordate operatorului și domeniul operațiunilor.

   Prin derogare de la primul paragraf, în cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 50 prevăd astfel, operatorilor aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (c) implicate în alte operațiuni decât transportul aerian comercial li se permite să declare că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate operării respectivelor aeronave în conformitate cu cerințele esențiale specificate la articolul 48.

3. Autorizațiile și declarațiile menționate la alineatele (1) și (2) sunt necesare numai în ceea ce privește operarea aeronavelor pe, înspre sau dinspre teritoriul în care se aplică tratatele, cu excepția operării aeronavelor care doar survolează teritoriul respectiv.

Articolul 50

Competențe delegate

1. În cazul aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (c), precum și al personalului aeronautic navigant și al operațiunilor lor, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 117, în vederea stabilirii unor norme detaliate cu privire la:

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

(b) condițiile specifice de operare a unei aeronave în conformitate cu dispozițiile articolului 48;

(c) condițiile alternative pentru cazurile în care respectarea standardelor și a cerințelor menționate la articolul 48 nu este posibilă sau necesită eforturi disproporționate din partea operatorului, asigurând totodată atingerea obiectivelor standardelor și cerințelor în cauză;

(d) condițiile de eliberare, menținere, modificare, suspendare sau revocare a autorizațiilor menționate la articolul 49, inclusiv condițiile aplicabile situațiilor în care, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute la articolul 1 și ținând seama de natura și de riscurile activității specifice în cauză, sunt necesare astfel de autorizații sau sunt permise declarații, după caz. Aceste condiții trebuie să țină cont de certificatele eliberate de statul de înmatriculare sau de statul operatorului și să nu aducă atingere Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și normelor sale de punere în aplicare;

(e) privilegiile și responsabilitățile titularilor autorizațiilor menționate la articolul 49 alineatele (1) și (2) și, după caz, ale operatorilor care fac declarații în conformitate cu articolul 49 alineatul (2);

(f) condițiile în care operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (c) este interzisă, limitată sau supusă anumitor condiții din motive de siguranță.

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

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

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

(c) procesul prin care se obțin autorizațiile menționate la articolul 49 alineatele (1) și (2) este simplu, proporțional și eficient din punctul de vedere al costurilor și permite demonstrări ale conformității proporționale cu complexitatea operațiunii și cu riscurile presupuse de respectiva operațiune. Comisia se asigură, în special, că se ține seama de:

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

(ii) informațiile colectate în cadrul programelor de inspecție la platformă instituite în conformitate cu actele delegate adoptate în temeiul articolul 51 alineatul (10);

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

(iv) certificatele eliberate în conformitate cu legile unei țări terțe;

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

CAPITOLUL IV

SISTEMUL COMUN DE CERTIFICARE, DE SUPRAVEGHERE ȘI DE ASIGURARE A APLICĂRII LEGII

Articolul 51

Certificarea, supravegherea și asigurarea aplicării legii

1. Statele membre, Comisia și agenția cooperează în cadrul unui sistem unic european de siguranță a aviației pentru a asigura conformitatea cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său.

2. Pentru a asigura conformitatea cu dispozițiile prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său, agenția și autoritățile naționale competente, în conformitate cu prezentul regulament:

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

(b) realizează supravegherea titularilor de certificate, a persoanelor fizice și juridice care au făcut declarații, precum și a produselor, pieselor, echipamentelor, sistemelor ATM/ANS, componentelor ATM/ANS, echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor și aerodromurilor care intră sub incidența dispozițiilor capitolului III;

(c) desfășoară investigații, inspecții, audituri și alte activități de monitorizare pentru a identifica posibila încălcare, de către persoanele menționate la litera (b), a cerințelor prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său care le sunt aplicabile;

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

3. Responsabilitățile aferente sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii menționate la alineatul (2) se determină în conformitate cu următoarele dispoziții.

Agenția este responsabilă în cazul în care respectivele sarcini i-au fost atribuite în temeiul articolelor 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 și 70.

Autoritatea națională competentă a statului membru în care este situat aerodromul este responsabilă cu îndeplinirea sarcinilor respective privind certificatul aerodromului menționat la articolul 30 alineatul (1) și certificatul pentru o organizație responsabilă cu exploatarea unui aerodrom menționat la articolul 32

alineatul (1). Certificatul pentru o organizație responsabilă cu exploatarea unui aerodrom poate fi combinat cu certificatul unui aerodrom sau poate fi eliberat separat.

În toate celelalte cazuri, autoritatea națională competentă a statului membru în care își are reședința persoana fizică care solicită certificatul sau care face declarația sau, în cazul persoanelor juridice, în care persoana își are sediul principal este responsabilă cu îndeplinirea sarcinilor respective, cu excepția cazului în care actele delegate adoptate în temeiul alineatului (10) prevăd altfel.

Cu toate acestea, atunci când actele delegate adoptate în temeiul alineatului (14) prevăd astfel:

(a) examinatorii aeromedicali, centrele de medicină aeronautică și medicii generaliști sunt responsabili cu eliberarea certificatelor medicale pentru piloți menționate la articolul 20 alineatul (3) și a certificatelor medicale pentru controlorii de trafic aerian menționate la articolul 41 alineatul (1);

(b) organizațiile de pregătire a piloților și a echipajului de cabină cărora li s-a eliberat o aprobare în conformitate cu articolul 22 și operatorii cărora li s-a eliberat un certificat în conformitate cu articolul 27 sunt responsabili cu eliberarea atestatelor de membru al echipajului de cabină menționate la articolul 21.

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

5. Agenția gestionează și operează instrumentele și procedurile necesare pentru colectarea, schimbul și analiza informațiilor legate de siguranță obținute în cadrul programelor de inspecție la platformă instituite prin actele delegate adoptate în temeiul alineatului (10).

6. Pentru a înlesni executarea sarcinilor lor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii, Comisia, agenția și autoritățile naționale competente fac schimb de informații, inclusiv cu privire la încălcările posibile sau la cele identificate.

7. Agenția promovează o înțelegere și aplicare comune ale cerințelor cuprinse în prezentul regulament și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său, printre altele prin elaborarea materialelor de îndrumare menționate la articolul 65 alineatul (3), în consultare cu autoritățile naționale competente.

8. Orice persoană fizică sau juridică care intră sub incidența prezentului regulament poate aduce la cunoștința agenției orice presupuse diferențe în ceea ce privește aplicarea normelor între statele membre. În cazul în care astfel de diferențe afectează grav funcționarea respectivelor persoane sau generează dificultăți substanțiale, agenția și autoritățile naționale competente ale statelor membre în cauză cooperează pentru a elimina aceste diferențe fără întârzieri nejustificate. În cazul în care aceste diferențe nu pot fi eliminate, agenția înaintează chestiunea Comisiei.

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

10. În ceea ce privește sarcinile agenției și ale autorităților naționale competente legate de certificare, de control și de asigurarea aplicării legii în temeiul prezentului

regulament, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 117 în vederea stabilirii unor norme detaliate cu privire la:

(a) condițiile aplicabile colectării, schimbului și difuzării informațiilor între agenție și autoritățile naționale competente în scopul îndeplinirii sarcinilor lor;

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

(c) condițiile aplicabile calificărilor inspectorilor și ale organizațiilor implicate în pregătirea lor;

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

(e) condițiile aplicabile administrării și sistemelor de management ale agenției și ale autorităților naționale competente legate de executarea sarcinilor de certificare, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii;

(f) în ceea ce privește alineatul (3), condițiile aplicabile alocării responsabilităților între autoritățile naționale competente, în vederea asigurării unei îndepliniri eficace a sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii;

(g) în ceea ce privește alineatul (3), condițiile aplicabile alocării responsabilităților examinatorilor aeromedicali și centrelor de medicină aeronautică în scopul eliberării certificatelor medicale pentru piloți și a certificatelor medicale pentru controlorii de trafic aerian, precum și condițiile în care li se atribuie astfel de responsabilități medicilor generaliști, în vederea asigurării unei îndepliniri eficace a sarcinilor legate de certificarea medicală a piloților și a controlorilor de trafic aerian;

(h) în ceea ce privește alineatul (3), condițiile aplicabile alocării responsabilităților organizațiilor de pregătire a piloților și a echipajelor de cabină în scopul eliberării de atestate de membru al echipajului de cabină, în vederea asigurării unei îndepliniri eficace a sarcinilor legate de certificarea echipajului de cabină.

Articolul 52

Inspectorii aeronautici europeni

1. Agenția instituie, în cooperare cu autoritățile naționale competente, un mecanism pentru punerea în comun și partajarea inspectorilor și a altor categorii de personal cu cunoștințe de specialitate relevante pentru îndeplinirea sarcinilor de certificare și de supraveghere în temeiul prezentului regulament. În acest scop, agenția definește și comunică autorităților naționale competente profilurile de calificare și de experiență pe baza cărora respectivele autorități desemnează, în funcție de disponibilitate, candidații care participă, în calitate de inspectori aeronautici europeni, la mecanismul de punere în comun și de partajare.

2. Agenția și fiecare autoritate națională competentă pot solicita asistența inspectorilor aeronautici europeni în derularea activităților de supraveghere și de certificare.

Agenția coordonează aceste solicitări și elaborează proceduri adecvate în acest scop, în consultare cu autoritățile naționale competente.

3. Inspectorii aeronautici europeni își desfășoară activitățile de supraveghere și de certificare potrivit instrucțiunilor și sub controlul și responsabilitatea agenției sau ale autorității naționale competente care a solicitat asistența acestora.

4. Costurile asistenței oferite de inspectorii aeronautici europeni desemnați de autoritățile naționale competente sunt acoperite prin taxe. În acest scop, agenția emite, în numele autorității naționale competente care a suportat costurile, o factură persoanei fizice sau juridice care a făcut obiectul activităților de certificare și de supraveghere desfășurate de inspectorii respectivi. Agenția transferă suma colectată de la persoana respectivă către autoritatea națională competentă în cauză.

5. În ceea ce privește mecanismul de punere în comun și de partajare menționat la alineatul (1), Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 117, în vederea stabilirii unor norme detaliate cu privire la:

(a) drepturile și obligațiile agenției și ale autorităților naționale competente care solicită, primesc sau oferă asistență prin intermediul acestui mecanism;

(b) autorizațiile și normele aplicabile inspectorilor aeronautici europeni atunci când furnizează o astfel de asistență;

(c) determinarea și colectarea taxelor menționate la alineatul (4).

Articolul 53

Transferul de responsabilitate

1. Statele membre pot transfera agenției responsabilitatea de certificare, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii cu privire la toate sau la oricare dintre organizațiile, operatorii, personalul, aeronavele, echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor sau aerodromurile pentru care respectivele state membre sunt responsabile în temeiul prezentului regulament.

   După un astfel de transfer, agenția devine autoritatea competentă în ceea ce privește responsabilitatea transferată, iar statul membru în cauză este scutit de această responsabilitate. În legătură cu exercitarea acestei responsabilități de către agenție, se aplică dispozițiile capitolelor IV și V.

2. Sub rezerva unui acord comun, statele membre pot transfera unui alt stat membru responsabilitatea de certificare, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii cu privire la toate sau la oricare dintre organizațiile, operatorii, personalul, aeronavele, echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor sau aerodromurile pentru care sunt responsabile în temeiul prezentului regulament.

   După un astfel de transfer, autoritatea națională competentă a statului membru căreia i se transferă responsabilitatea devine autoritatea competentă în ceea ce privește responsabilitatea transferată, iar statul membru care a efectuat transferul în cauză este scutit de această responsabilitate.

   În ceea ce privește exercitarea acestei responsabilități, se aplică dispozițiile capitolelor II și IV și ale articolelor 120 și 121, precum și dispozițiile aplicabile din legislația națională a statului membru căreia se transferă responsabilitatea.

3. Agenția sau un stat membru, după caz, este de acord cu transferul responsabilităților menționate la alineatul (1) sau (2) numai în cazul în care s-a asigurat că poate

exercita în mod eficace responsabilitățile transferate în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său.

4. În cazul în care un stat membru intenționează să transfere anumite responsabilități în conformitate cu alineatul (1) sau (2), acesta stabilește de comun acord cu agenția sau cu celălalt stat membru, după caz, un plan de tranziție care să asigure un transfer ordonat al respectivelor responsabilități. Persoanele fizice și juridice vizate de transfer și, în cazul unui transfer menționat la alineatul (2), agenția sunt consultate cu privire la respectivul plan de tranziție înainte ca aceasta să fie finalizat.

   Agenția și statul membru sau statele membre în cauză, după caz, se asigură că transferul responsabilităților se efectuează în conformitate cu planul de tranziție.

5. Agenția pune la dispoziție, prin intermediul arhivei digitale create în temeiul articolul 63, o listă a statelor membre care au transferat anumite responsabilități în conformitate cu prezentul articol. Lista respectivă include detalii cu privire la responsabilitățile transferate, permițând identificarea clară a responsabilităților după transfer și a organizațiilor, a operatorilor, a personalului, a aeronavelor, a echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor sau a aerodromurilor afectate de transfer, după caz.

   Agenția ține seama de responsabilitățile transferate atunci când efectuează inspecții și alte activități de monitorizare în conformitate cu articolul 73.

6. Prezentul articol se aplică fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor statelor membre în temeiul Convenției de la Chicago. În cazul în care un stat membru transferă, în conformitate cu prezentul articol, responsabilități care îi sunt atribuite prin Convenția de la Chicago, acesta trebuie să notifice OACI cu privire la faptul că agenția sau un alt stat membru este reprezentantul său autorizat pentru îndeplinirea obligațiilor care îi revin în temeiul Convenției de la Chicago.

Articolul 54

Organizațiile care operează la scară multinațională

1. O organizație poate solicita agenției să acționeze în calitate de autoritate competentă responsabilă cu certificarea, supravegherea și asigurarea aplicării legii în ceea ce privește respectiva organizație, în pofida dispozițiilor de la articolul 51 alineatul (3), în cazul în care organizația deține sau are dreptul să solicite de la autoritatea națională competentă dintr-un stat membru un certificat conform dispozițiilor capitolului III, însă deține sau intenționează să dețină un număr semnificativ de instalații și de membri ai personalului acoperiți de certificatul respectiv într-unul sau mai multe state membre.

   O astfel de solicitare se poate face, de asemenea, de către două sau mai multe organizații, fiecare având un loc principal de desfășurare a activității într-un alt stat membru și fiecare deținând sau având dreptul să solicite un certificat în conformitate cu dispozițiile capitolului III pentru același tip de activitate aeronautică.

   În cazul în care organizațiile menționate la primul și la al doilea paragraf fac o astfel de solicitare, ele informează autoritățile naționale competente din statele membre în care își au locul principal de desfășurare a activității.

2. În cazul în care consideră că poate exercita în mod eficace responsabilitățile de certificare, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii, după cum i s-a solicitat, în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate adoptate în temeiul său,

agenția stabilește împreună cu statul membru sau cu statele membre în cauză, după caz, un plan de tranziție care să asigure un transfer ordonat al respectivelor responsabilități. Organizațiile care au solicitat transferul sunt consultate cu privire la respectivul plan de tranziție înainte ca aceasta să fie finalizat.

Agenția și statul membru sau statele membre în cauză, după caz, se asigură că transferul responsabilităților se efectuează în conformitate cu planul de tranziție.

3. După transferul de responsabilitate în temeiul alineatelor (1) și (2), agenția devine autoritatea competentă în ceea ce privește responsabilitatea transferată, iar statul membru sau statele membre în cauză sunt scutite de această responsabilitate. În legătură cu exercitarea acestei responsabilități de către agenție, se aplică dispozițiile capitolelor IV și V.

4. Dispozițiile de la articolul 53 alineatele (5) și (6) se aplică în mod corespunzător oricărui transfer de responsabilitate efectuat în temeiul prezentului articol.

Articolul 55

Mecanismul de supraveghere de urgență

1. Agenția recomandă unui stat membru transferul responsabilităților în conformitate cu articolul 53, în cazul în care se îndeplinesc cumulativ condițiile de mai jos:

   (a) rezultatele inspecțiilor și ale altor activități de monitorizare efectuate de agenție în conformitate cu articolul 73 indică o incapacitate gravă și persistentă a unui stat membru de a îndeplini în mod eficace totalitatea sau o parte a sarcinilor sale de certificare, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii în temeiul prezentului regulament;

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

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

2. În cazul în care statul membru în cauză fie nu a dat curs recomandării agenției, fie nu a remediat deficiențele în termen de 3 luni de la data recomandării respective, Comisia poate decide, în cazul în care consideră că se întrunesc condițiile de la alineatul (1), ca responsabilitatea pentru sarcinile de certificare, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii în cauză să îi fie transferată temporar agenției. Această decizie se ia prin intermediul unor acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 116 alineatul (2). Din motive de urgență imperative, temeinic justificate, legate de siguranța aviației, Comisia adoptă acte de punere în aplicare imediat aplicabile în conformitate cu procedura menționată la articolul 116 alineatul (4).

3. De la data la care începe să producă efecte decizia de punere în aplicare menționată la alineatul (2), agenția evaluează în mod regulat dacă condiția de la alineatul (1) litera (c) continuă să fie îndeplinită. În cazul în care consideră că respectiva condiție nu mai este îndeplinită, ea emite o recomandare adresată Comisiei în scopul încheierii transferului temporar al responsabilităților.

4. Atunci când, ținând seama de respectiva recomandare, Comisia consideră că nu mai este îndeplinită condiția de la alineatul (1) litera (c), Comisia decide că transferul temporar al responsabilităților către agenție se încheie.

Această decizie se ia prin intermediul unor acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 116 alineatul (2). Din motive de urgență imperative, temeinic justificate, legate de siguranța aviației, Comisia adoptă acte de punere în aplicare imediat aplicabile în conformitate cu procedura menționată la articolul 116 alineatul (4).

5. După transferul de responsabilitate în temeiul alineatului (2), agenția devine autoritatea competentă în ceea ce privește responsabilitatea transferată, iar statul membru în cauză este scutit de această responsabilitate. În legătură cu exercitarea acestei responsabilități de către agenție, se aplică dispozițiile capitolelor IV și V.

6. Dispozițiile de la articolul 53 alineatele (5) și (6) se aplică în mod corespunzător oricărui transfer de responsabilitate efectuat în temeiul prezentului articol. Agenția include, de asemenea, deciziile de punere în aplicare ale Comisiei menționate la alineatele (2) și (4) în arhiva digitală menționată la articolul 63.

Articolul 56

Valabilitatea certificatelor și a declarațiilor

1. Certificatele eliberate și declarațiile făcute în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său sunt valabile, fără alte cerințe sau evaluări, în toate statele membre.

2. În cazul în care Comisia consideră că o persoană fizică sau juridică căreia i s-a eliberat un certificat sau care a făcut o declarație nu mai respectă cerințele aplicabile din prezentul regulament sau din actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său, Comisia solicită statului membru responsabil cu supravegherea persoanei în cauză, pe baza unei recomandări din partea agenției, să întreprindă acțiunile corective și să ia măsurile de salvgardare corespunzătoare, inclusiv limitarea sau suspendarea certificatului în cauză.

   Această decizie se ia prin intermediul unor acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 116 alineatul (2). Din motive de urgență imperative, temeinic justificate, legate de siguranța aviației, Comisia adoptă acte de punere în aplicare imediat aplicabile în conformitate cu procedura menționată la articolul 116 alineatul (4).

   De la data la care respectiva decizie de punere în aplicare produce efecte, certificatul sau declarația în cauză nu mai este valabilă în toate statele membre, în pofida celor prevăzute la alineatul (1).

3. Atunci când consideră că statul membru menționat la alineatul (2) a întreprins acțiunile corective și a luat măsurile de salvgardare adecvate, Comisia decide, pe baza unei recomandări din partea agenției, că certificatul sau declarația în cauză este din nou valabilă în toate statele membre, în conformitate cu alineatul (1). Respectiva decizie se ia prin intermediul unor acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 116 alineatul (2). Din motive de urgență imperative, temeinic justificate, legate de siguranța aviației, Comisia adoptă acte de punere în aplicare imediat aplicabile în conformitate cu procedura menționată la articolul 116 alineatul (4).

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

Articolul 57

Acceptarea certificării efectuate de țări terțe

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

(a) acordurile internaționale privind recunoașterea certificatelor încheiate între Uniune și o țară terță; sau

(b) actele delegate adoptate în temeiul articolului 18 alineatul (1) litera (l), al articolului 25 alineatul (1) litera (f) și al articolului 44 alineatul (1) litera (e).

Articolul 58

Entități calificate

1. Agenția și autoritățile competente naționale pot să își aloce propriile sarcini legate de certificare și de supraveghere în temeiul prezentului regulament unor entități calificate care au fost acreditate ca fiind conforme cu criteriile stabilite în anexa VI. Agenția și autoritățile naționale competente care fac uz de entitățile calificate instituie un sistem de acreditare și de evaluare a conformității entităților calificate cu criteriile menționate, atât în momentul acreditării, cât și în mod continuu după aceea.

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

2. Agenția sau autoritatea ori, după caz, autoritățile naționale competente pot retrage sau suspenda acreditarea pe care au acordat-o unei entități calificate în cazul în care entitatea nu mai îndeplinește criteriile stabilite în anexa VI.

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

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

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

5. Agenția și autoritățile naționale competente fac schimb de informații cu privire la acreditările acordate, suspendate sau revocate. Agenția pune la dispoziție respectivele informații prin intermediul arhivei digitale menționate la articolul 63.

Articolul 59

Dispoziții de salvgardare

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

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

   (b) statul membru nu poate să soluționeze în mod adecvat problema în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său;

   (c) măsurile luate sunt proporționale cu gravitatea problemei.

   În acest caz, statul membru în cauză notifică de îndată Comisia, agenția și celelalte state membre, prin intermediul arhivei digitale create în conformitate cu articolul 63, cu privire la măsurile luate și la motivele care le-au determinat.

2. În cazul în care durata măsurilor menționate la alineatul (1) depășește opt luni consecutive sau în cazul în care un stat membru a luat aceleași măsuri în mod repetat, iar durata lor totală depășește opt luni, agenția evaluează dacă au fost întrunite condițiile prevăzute la alineatul (1) și emite, în termen de trei luni de la primirea notificării menționate la alineatul (1), o recomandare, adresată Comisiei, cu privire la rezultatul acestei evaluări. Agenția include recomandarea respectivă în arhiva digitală creată în temeiul articolului 63.

   În acest caz, Comisia evaluează, ținând seama de recomandare, dacă au fost întrunite condițiile menționate. În cazul în care consideră că aceste condiții nu au fost întrunite sau în cazul în care nu este de acord cu rezultatul evaluării agenției, Comisia adoptă, în termen de trei luni de la data primirii respectivei recomandări, o decizie de punere în aplicare în acest sens, care se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și se include în arhiva digitală creată în temeiul articolului 63.

   La primirea notificării deciziei de punere în aplicare, statul membru în cauză stopează imediat măsurile luate în temeiul alineatului (1).

3. La primirea notificării menționate la alineatul (1), agenția evaluează de asemenea, fără întârzieri nejustificate, dacă problema identificată de statul membru poate fi soluționată de agenție prin luarea deciziilor menționate la articolul 65 alineatul (4) primul paragraf, astfel încât măsurile luate de statul membru să nu mai fie necesare. În cazul în care consideră că problema poate fi soluționată în acest mod, agenția adoptă o decizie adecvată în acest sens. În cazul în care consideră că problema nu poate fi soluționată în acest mod, agenția adresează Comisiei o recomandare referitoare la modificările actelor delegate sau ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament pe care le consideră necesare din perspectiva aplicării alineatului (1).

4. Dacă este necesar din perspectiva aplicării alineatului (1), Comisia analizează, fără întârziere și ținând seama de recomandarea agenției, necesitatea modificării actelor delegate adoptate în temeiul articolului 18 alineatul (1), al articolului 25 alineatul (1), al articolului 28 alineatul (1), al articolului 34 alineatul (1), al articolului 39 alineatul (1), al articolului 44 alineatul (1), al articolului 47 alineatul (1) și al articolului 50 alineatul (1).

Articolul 60

Măsuri derogatorii

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

   (a) nu este posibil să se răspundă în mod adecvat respectivelor condiții sau necesități în conformitate cu cerințele aplicabile;

   (b) se asigură un nivel acceptabil de siguranță și de protecție a mediului, precum și conformitatea cu cerințele esențiale, dacă este necesar prin aplicarea unor măsuri de contracarare;

   (c) statul membru a contracarat, în măsura posibilului, orice eventuală denaturare a condițiilor de piață ca urmare a acordării scutirii; și

   (d) scutirea este limitată ca domeniu de aplicare și ca durată la ceea ce este strict necesar și se aplică în mod nediscriminatoriu.

   Într-un astfel de caz, statul membru în cauză notifică de îndată Comisia, agenția și celelalte state membre, prin intermediul arhivei digitale create în conformitate cu articolul 63, cu privire la scutirea acordată, motivele pentru care s-a acordat și, după caz, măsurile de contracarare necesare care au fost aplicate.

2. În cazul în care durata scutirilor menționate la alineatul (1) depășește opt luni consecutive sau în cazul în care un stat membru a acordat aceleași scutiri în mod repetat, iar durata lor totală depășește opt luni, agenția evaluează dacă au fost întrunite condițiile prevăzute la alineatul (1) și emite, în termen de trei luni de la primirea notificării menționate la alineatul (1), o recomandare adresată Comisiei cu privire la rezultatul acestei evaluări. Agenția include recomandarea respectivă în arhiva digitală creată în temeiul articolului 63.

   În acest caz, Comisia evaluează, ținând seama de recomandare, dacă au fost întrunite condițiile menționate. În cazul în care consideră că aceste condiții nu au fost întrunite sau în cazul în care nu consimte la rezultatul evaluării agenției, Comisia adoptă, în termen de 3 luni de la data primirii respectivei recomandări, o decizie de punere în aplicare în acest sens, care se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și se include în arhiva digitală creată în temeiul articolului 63.

   La primirea notificării deciziei de punere în aplicare, statul membru în cauză revocă imediat scutirea acordată în temeiul alineatului (1).

3. În cazul în care un stat membru consideră că conformitatea cu cerințele esențiale aplicabile prevăzute în anexe se poate demonstra prin alte mijloace decât cele prevăzute în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament și că respectivele mijloace prezintă avantaje semnificative în materie de siguranță a aviației civile sau de eficiență pentru persoanele care intră sub incidența prezentului regulament sau pentru autoritățile în cauză, respectivul stat membru poate să prezinte Comisiei și agenției, prin intermediul arhivei digitale create în temeiul articolului 63, o cerere motivată de modificare a actelor delegate sau a

actelor de punere în aplicare în cauză, astfel încât să se permită utilizarea respectivelor mijloace.

În acest caz, agenția adresează Comisiei, fără întârzieri nejustificate, o recomandare în care indică dacă cererea statului membru îndeplinește condițiile prevăzute la primul paragraf.

În cazul în care este necesar din perspectiva aplicării prezentului alineat, Comisia analizează, fără întârziere și ținând seama de respectiva recomandare, necesitatea modificării actelor delegate sau a actelor de punere în aplicare în cauză.

Articolul 61

Colectarea, schimbul și analiza informațiilor

1. Comisia, agenția și autoritățile naționale competente fac schimb de orice informații de care dispun în contextul aplicării prezentului regulament și a actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său și care sunt relevante pentru alte părți în scopul îndeplinirii sarcinilor lor în temeiul prezentului regulament. Autoritățile competente ale statelor membre însărcinate cu investigarea accidentelor și a incidentelor din aviația civilă sau cu analiza evenimentelor au și ele drept de acces la aceste informații în scopul îndeplinirii sarcinilor lor. Informațiile respective pot fi, de asemenea, distribuite părților interesate în conformitate cu actele delegate menționate la alineatul (4).

2. Agenția coordonează la nivelul Uniunii colectarea, schimbul și analiza informațiilor referitoare la aspectele care intră sub incidența prezentului regulament. În acest scop, agenția poate încheia acorduri administrative cu persoanele fizice și juridice care intră sub incidența prezentului regulament sau cu asociații ale acestor persoane cu privire la colectarea, schimbul și analiza informațiilor.

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

4. Comisia adoptă norme detaliate cu privire la modalitățile de efectuare a schimbului de informații menționat la alineatul (1), între Comisie, agenție și autoritățile naționale competente și la difuzarea unor astfel de informații către părțile interesate. Normele respective sunt cuprinse în acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 116 alineatul (3).

   Normele detaliate menționate la primul paragraf țin seama de:

   (a) necesitatea de a oferi persoanelor fizice și juridice care intră sub incidența prezentului regulament informațiile de care au nevoie pentru a asigura respectarea și promovarea obiectivelor prevăzute la articolul 1;

   (b) necesitatea de a limita difuzarea și utilizarea informațiilor la ceea ce este strict necesar pentru realizarea respectivelor obiective;

   (c) necesitatea de a preveni punerea la dispoziție a informațiilor sau de a împiedica utilizarea informațiilor în scopul stabilirii culpei sau a răspunderii.

5. Comisia, agenția și autoritățile competente naționale, precum și persoanele fizice și juridice și asociațiile acestor persoane menționate la alineatul (2) iau măsurile necesare pentru a asigura confidențialitatea adecvată a informațiilor pe care le

primesc în temeiul prezentului articol, fără a aduce atingere cerințelor mai stricte de confidențialitate prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 996/2010, în Regulamentul (UE) nr. 376/2014 sau în alte acte legislative ale Uniunii.

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

Articolul 62

Protecția surselor de informații

1. Atunci când unei autorități naționale competente i se furnizează informațiile menționate la articolul 61 alineatele (1) și (2), sursa informațiilor este protejată în conformitate cu legislația aplicabilă la nivelul Uniunii și la nivel național în domeniul protecției surselor de informații legate de siguranța aviației civile. În cazul în care respectivele informații sunt furnizate de o persoană fizică Comisiei sau agenției, sursa informațiilor nu este dezvăluită, iar datele personale ale acesteia nu se înregistrează împreună cu informațiile furnizate.

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

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

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

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

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

5. Dispozițiile prezentului articol nu împiedică statele membre, Comisia și agenția să ia măsurile necesare în vederea menținerii sau a îmbunătățirii siguranței aviației civile.

6. Dispozițiile prezentului articol se aplică fără a aduce atingere normelor privind protecția surselor de informații prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 996/2010 și în Regulamentul (UE) nr. 376/2014.

Articolul 63

Arhiva digitală a informațiilor

1. Agenția creează, în cooperare cu Comisia și cu autoritățile naționale competente, și administrează o arhivă digitală a informațiilor necesare pentru a asigura o cooperare eficace între agenție și autoritățile naționale competente în ceea ce privește exercitarea sarcinilor lor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii în temeiul prezentului regulament.

   Respectiva arhivă digitală include informații cu privire la:

   (a) certificatele eliberate și declarațiile primite de agenție și de autoritățile naționale competente în conformitate cu dispozițiile din capitolul III și de la articolele 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 și 70;

   (b) certificatele eliberate și declarațiile primite de entitățile calificate în numele agenției și al autorităților naționale competente în conformitate cu articolul 58 alineatul (3);

   (c) acreditările acordate de agenție și de autoritățile naționale competente entităților calificate în conformitate cu articolul 58, inclusiv informațiile cu privire la domeniul acreditării;

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

   (e) deciziile Comisiei adoptate în temeiul articolului 2 alineatul (4);

   (f) deciziile statelor membre adoptate în temeiul articolului 36 alineatul (2);

   (g) transferurile de responsabilitate din partea statelor membre către agenție sau către un alt stat membru în conformitate cu articolele 53 și 54, inclusiv detaliile cu privire la responsabilitățile transferate;

   (h) deciziile Comisiei adoptate în conformitate cu articolul 55, inclusiv detaliile cu privire la responsabilitățile transferate către agenție în temeiul deciziilor respective;

   (i) deciziile Comisiei luate în conformitate cu articolul 56;

   (j) notificările efectuate de autoritățile naționale competente cu privire la regimurile individuale de specificare a timpului de zbor prezentate agenției pe baza actelor delegate adoptate în conformitate cu articolul 28 alineatul (1) litera (f), precum și avizele aferente ale agenției, eliberate în conformitate cu articolul 65 alineatul (7);

   (k) notificările efectuate de statele membre cu privire la măsurile luate pentru a reacționa imediat la o problemă legată de siguranța aviației civile și cu privire la acordarea de scutiri, precum și recomandările aferente ale agenției și deciziile aferente ale Comisiei în temeiul articolului 59 alineatul (1) și al articolului 60 alineatul (1);

   (l) cererile înaintate de statele membre în privința altor mijloace de conformitate, precum și recomandările aferente ale agenției în temeiul articolului 60 alineatul (3);

   (m) notificările efectuate de agenție și deciziile aferente ale Comisiei în temeiul articolului 65 alineatul (4);

(n) alte informații care pot fi necesare pentru a asigura cooperarea eficace menționată la primul paragraf.

2. Prin intermediul arhivei digitale menționate, autoritățile naționale competente, examinatorii aeromedicali și centrele de medicină aeronautică fac totodată schimb de informații cu privire la aptitudinea din punct de vedere medical a piloților. Orice astfel de informații care constituie date cu caracter personal, inclusiv datele de sănătate, sunt limitate la ceea ce este strict necesar pentru a asigura certificarea și supravegherea efectivă a piloților în conformitate cu articolul 20.

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

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

5. Statele membre și agenția pot limita domeniul drepturilor persoanei vizate de a accesa, de a rectifica și de a șterge datele cu caracter personal incluse în arhiva digitală, în măsura în care acest lucru este strict necesar pentru a garanta siguranța aviației civile în conformitate cu articolul 13 din Directiva 95/46/CE și cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 45/2001.

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

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

7. Informațiile incluse în arhiva digitală trebuie protejate împotriva accesului neautorizat prin instrumente și protocoale adecvate. Dreptul de a accesa și divulga informațiile menționate la alineatul (2) se limitează la persoanele responsabile cu certificarea și supravegherea aptitudinii din punct de vedere medical a piloților, în scopul îndeplinirii sarcinilor care le revin în temeiul prezentului regulament. Se poate acorda acces limitat la aceste informații și altor persoane autorizate, în scopul de a asigura buna funcționare a arhivei electronice, în special în scopul întreținerii sale tehnice. Persoanele autorizate să aibă acces la informații care conțin date cu caracter personal beneficiază de o pregătire prealabilă pe tema legislației aplicabile în materie de protecție a datelor cu caracter personal și a garanțiilor conexe.

8. Comisia adoptă normele necesare pentru funcționarea și administrarea arhivei digitale. Normele respective sunt cuprinse în acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 116 alineatul (3) și prevăd cerințe detaliate cu privire la:

   (a) aspectele tehnice legate de crearea și întreținerea arhivei digitale;

   (b) clasificarea informațiilor transmise de Comisie, agenție și autoritățile naționale competente spre a fi incluse în arhiva digitală, inclusiv forma și modalitățile de transmitere a respectivelor informații;

   (c) actualizarea regulată și standardizată a informațiilor incluse în arhiva digitală;

(d) modalitățile de difuzare și de publicare a anumitor informații incluse în arhiva digitală în conformitate cu alineatul (6);

(e) clasificarea informațiilor referitoare la aptitudinea din punct de vedere medical a piloților, transmise de autoritățile naționale competente, examinatorii aeromedicali și centrele de medicină aeronautică spre a fi incluse în arhiva digitală, inclusiv forma și modalitățile de transmitere a respectivelor informații;

(f) modalitățile de protejare a informațiilor incluse în arhiva digitală împotriva accesului neautorizat, de restricționare a accesului la informații și de protejare a datelor cu caracter personal incluse în arhiva digitală în conformitate cu dreptul aplicabil al Uniunii în materie de protecție a datelor cu caracter personal, în special împotriva distrugerii, pierderii, alterării sau divulgării accidentale sau ilegale;

(g) perioada maximă de stocare permisă în ceea ce privește datele cu caracter personal incluse în arhiva digitală, inclusiv a informațiilor privind aptitudinea din punct de vedere medical a piloților care constituie date cu caracter personal;

(h) condițiile detaliate în care statele membre și agenția pot restricționa drepturile persoanei vizate de a accesa, rectifica și șterge datele cu caracter personal incluse în arhiva digitală, în sensul alineatului (5).

CAPITOLUL V

AGENȚIA UNIUNII EUROPENE PENTRU SIGURANȚA AVIAȚIEI

SECȚIUNEA I

SARCINI

Articolul 64

Înființarea și funcțiile agenției

1. Prin prezentul regulament se înființează Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației.

2. În scopul de a garanta funcționarea și dezvoltarea corespunzătoare a aviației civile în Uniune în conformitate cu obiectivele prevăzute la articolul 1, agenția:

(a) îndeplinește atribuțiile și formulează avizele necesare cu privire la toate aspectele reglementate de prezentul regulament;

(b) sprijină Comisia prin pregătirea măsurilor care urmează să fie luate în temeiul prezentului regulament. În cazul în care respectivele măsuri cuprind norme tehnice, Comisia nu poate să modifice conținutul acestora fără o coordonare prealabilă cu agenția;

(c) oferă Comisiei sprijinul tehnic, științific și administrativ necesar pentru îndeplinirea atribuțiilor sale;

(d) ia măsurile necesare în limitele competențelor care îi sunt conferite de prezentul regulament sau de orice alt act legislativ al Uniunii;

(e) efectuează inspecții, alte activități de monitorizare și investigațiile care sunt necesare pentru îndeplinirea atribuțiilor sale în temeiul prezentului regulament sau care îi sunt cerute de către Comisie;

(f) în limitele domeniului său de competență, îndeplinește, în numele statelor membre, funcțiile și sarcinile ce le revin acestora în temeiul convențiilor internaționale aplicabile, în special în temeiul Convenției de la Chicago;

(g) acordă asistență autorităților naționale competente în îndeplinirea sarcinilor lor, îndeosebi punându-le la dispoziție un forum pentru schimbul de informații și de expertiză;

(h) la cerere, contribuie la stabilirea, măsurarea, raportarea și analiza unor indicatori de performanță, în cazul în care legislația Uniunii stabilește sisteme de performanță legate de aviația civilă;

(i) cooperează cu alte instituții, organisme, oficii și agenții ale Uniunii în domeniile în care activitățile acestora au legătură cu aspectele tehnice ale aviației civile.

Articolul 65

Măsuri adoptate de agenție

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

2. Agenția emite recomandări adresate Comisiei în aplicarea articolelor 59 și 60.

3. În conformitate cu articolul 104 și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, agenția emite specificații de certificare, mijloace acceptabile de conformitate și materiale de îndrumare în scopul aplicării prezentului regulament și a actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său.

4. Agenția ia deciziile corespunzătoare în aplicarea articolelor 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 și 73.

Agenția poate acorda scutiri oricărei persoane fizice sau juridice căreia i-a eliberat un certificat în situațiile și sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 60 alineatul (1). Într-un astfel de caz, agenția înștiințează de îndată Comisia și statele membre, prin intermediul arhivei digitale create în conformitate cu articolul 63, cu privire la scutirile acordate, motivele pentru care s-au acordat și, după caz, măsurile de compensare necesare care au fost aplicate. În cazul în care durata unei scutiri depășește opt luni consecutive sau în cazul în care agenția a acordat aceeași scutire în mod repetat, iar durata totală a respectivelor scutiri depășește opt luni, Comisia evaluează dacă au fost îndeplinite condițiile menționate și, dacă consideră că nu este cazul, adoptă o decizie de punere în aplicare în acest sens, care se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și se include în arhiva digitală creată în temeiul articolului 63. La primirea notificării respectivei decizii de punere în aplicare, agenția revocă imediat scutirea acordată.

5. Agenția redactează rapoarte referitoare la inspecțiile și la alte activități de monitorizare desfășurate în temeiul articolului 73.

6. Agenția reacționează fără întârzieri nejustificate la problemele urgente de siguranță care intră sub incidența prezentului regulament, stabilind măsurile corective care să fie adoptate de autoritățile naționale competente sau de persoanele fizice și juridice care fac obiectul dispozițiilor prezentului regulament și furnizând informațiile corespunzătoare autorităților naționale competente și persoanelor în cauză, inclusiv directive sau recomandări, în cazul în care este necesar pentru a garanta atingerea obiectivelor prevăzute la articolul 1.

7. Agenția emite avize cu privire la acele regimuri individuale de specificare a timpului de zbor propuse de statele membre în temeiul actelor delegate adoptate în conformitate cu articolul 28 alineatul (1) litera (f) care se abat de la specificațiile de certificare adoptate de agenție.

Articolul 66

Certificarea în materie de navigabilitate și de mediu

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

(a) pentru fiecare proiect de produs pentru care s-a solicitat, în conformitate cu articolul 11, un certificat de tip, un certificat de modificări, inclusiv un certificat de tip suplimentar, sau o aprobare de proiect de reparație, stabilește și notifică solicitantului baza de certificare de tip;

(b) pentru fiecare produs pentru care s-a solicitat, în conformitate cu articolul 17 alineatul (2) litera (a), un certificat de navigabilitate restrictiv sau un certificat de zgomot restrictiv, stabilește și notifică solicitantului specificațiile de navigabilitate specifice sau codul specific pentru compatibilitatea de mediu a produselor;

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

(d) pentru aeronavele pentru care s-a solicitat o autorizație de zbor în conformitate cu articolul 17 alineatul (2) litera (b), eliberează aprobarea condițiilor de zbor asociate aferente proiectului;

(e) stabilește și pune la dispoziție specificațiile de navigabilitate și de compatibilitate de mediu aplicabile proiectelor de produse și de piese care fac obiectul unei declarații în conformitate cu articolul 17 alineatul (1) litera (a);

(f) este responsabilă de sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii în conformitate cu articolul 51 alineatul (3) în ceea ce privește certificatele de tip, certificatele de tip restrictiv, certificatele de modificări, inclusiv certificatele de tip suplimentare, și aprobările proiectelor de reparație pentru proiectarea de produse în conformitate cu articolul 11 și cu articolul 17 alineatul (1) litera (b);

(g) este responsabilă de sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii în conformitate cu articolul 51 alineatul (3) în ceea ce privește

certificatele pentru proiectarea de piese și pentru echipamentele neinstalate în conformitate cu articolele 12 și 13;

(h) eliberează fișele cu date de mediu corespunzătoare referitoare la proiectarea produselor pe care le certifică în conformitate cu articolul 11;

(i) asigură funcțiile de continuitate a navigabilității asociate proiectării produselor, proiectării pieselor și a echipamentelor neinstalate pe care le-a certificat și în legătură cu care desfășoară activități de supraveghere, inclusiv reacția fără întârzieri nejustificate la o problemă de siguranță sau de securitate și emiterea și difuzarea informațiilor obligatorii pertinente.

2. Agenția este responsabilă de sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii în conformitate cu articolul 51 alineatul (3) în ceea ce privește:

(a) aprobările organizațiilor responsabile cu proiectarea produselor, a pieselor și a echipamentelor neinstalate, în conformitate cu articolul 15 alineatul (1);

(b) aprobările organizațiilor responsabile cu fabricarea, întreținerea și managementul continuității navigabilității produselor, pieselor și echipamentelor neinstalate și ale organizațiilor implicate în pregătirea personalului, în conformitate cu articolul 15, în cazul în care respectivele organizații își au locul principal de desfășurare a activității în afara teritoriului pentru care este responsabil un stat membru în temeiul Convenției de la Chicago.

3. Agenția este responsabilă de sarcinile legate de supraveghere și de asigurarea aplicării legii în conformitate cu articolul 54 alineatul (3) în ceea ce privește declarațiile întocmite de organizații în conformitate cu articolul 17 alineatul (1) litera (a).

Articolul 67

Certificarea personalului aeronautic navigant

1. Agenția este responsabilă de sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii în conformitate cu articolul 54 alineatul (3) în ceea ce privește aprobările organizațiilor de pregătire a piloților și a membrilor echipajului de cabină, precum și ale centrelor de medicină aeronautică menționate la articolul 22, în cazul în care respectivele organizații și centre își au locul principal de desfășurare a activității în afara teritoriului pentru care este responsabil un stat membru în temeiul Convenției de la Chicago.

2. Agenția este responsabilă de sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii în conformitate cu articolul 51 alineatul (3) în ceea ce privește certificatele echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor în conformitate cu articolul 23 în fiecare dintre următoarele cazuri:

(a) echipamentul este exploatat de o organizație căreia agenția i-a eliberat un certificat în conformitate cu alineatul (1);

(b) echipamentul este amplasat pe teritoriul pentru care este responsabil un stat membru în temeiul Convenției de la Chicago și echipamentul este exploatat de o organizație certificată de agenție în conformitate cu alineatul (1), al cărei loc principal de desfășurare a activității se află în afara teritoriului respectiv;

(c) echipamentul este amplasat în afara teritoriului pentru care este responsabil un stat membru în temeiul Convenției de la Chicago, cu excepția cazului în care echipamentul este exploatat de o organizație căreia agenția nu i-a eliberat un certificat în conformitate cu alineatul (1) și al cărei loc principal de desfășurare a activității se află în teritoriul respectiv.

Articolul 68

ATM/ANS

1. Agenția este responsabilă de sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii în conformitate cu articolul 51 alineatul (3) în ceea ce privește:

(a) certificatele pentru furnizorii de ATM/ANS menționate la articolul 36, în cazul în care respectivii furnizori își au locul principal desfășurare a activității în afara teritoriului în care se aplică tratatele și sunt responsabili cu furnizarea de ATM/ANS în spațiul aerian al teritoriului respectiv;

(b) certificatele pentru furnizorii de ATM/ANS menționate la articolul 36, în cazul în care furnizorii respectivi oferă ATM/ANS paneuropene;

(c) certificatele pentru organizațiile menționate la articolul 37 și declarațiile întocmite de acestea, în cazul în care respectivele organizații sunt implicate în proiectarea, fabricarea sau întreținerea sistemelor și a componentelor ATM/ANS paneuropene;

(d) declarațiile întocmite de furnizorii de ATM/ANS cărora agenția le-a eliberat un certificat în conformitate cu literele (a) și (b), în ceea ce privește sistemele și componentele ATM/ANS care sunt puse în funcțiune de către respectivii furnizori în conformitate cu articolul 38 alineatul (1).

2. În ceea ce privește sistemele și componentele menționate la articolul 38, agenția:

(a) în cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 39 prevăd astfel, stabilește și notifică solicitantului specificațiile detaliate pentru sistemele și componentele ATM/ANS de care depind siguranța sau interoperabilitatea și care fac obiectul unui certificat sau al unei declarații în conformitate cu articolul 38 alineatul (2);

(b) în cazul în care actele delegate adoptate în temeiul articolului 39 prevăd astfel, este responsabilă de sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii în conformitate cu articolul 51 alineatul (3) în ceea ce privește certificatele și declarațiile aferente sistemelor și componentelor ATM/ANS de care depind siguranța sau interoperabilitatea în conformitate cu articolul 38 alineatul (2).

Articolul 69

Certificarea controlorilor de trafic aerian

Agenția este responsabilă de sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii în conformitate cu articolul 51 alineatul (3) în ceea ce privește certificatele pentru organizațiile de pregătire a controlorilor de trafic aerian menționate la articolul 42, în cazul în care respectivele organizații își au locul principal de desfășurare a activității în afara teritoriului pentru care este responsabil

un stat membru în temeiul Convenției de la Chicago, și, dacă este cazul, în ceea ce privește personalul acestora.

Articolul 70

Operatorii din țările terțe și supravegherea siguranței la nivel internațional

1. Agenția este responsabilă de sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii în conformitate cu articolul 51 alineatul (3) în ceea ce privește autorizațiile pentru operațiunile menționate la articolul 49 alineatele (1) și (2) și declarațiile întocmite de operatorii menționate la articolul 49 alineatul (2), cu excepția cazului în care un stat membru îndeplinește funcțiile și sarcinile de stat al operatorului în privința operatorilor în cauză.

2. Agenția este responsabilă de sarcinile legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii în conformitate cu articolul 51 alineatul (3) în ceea ce privește autorizarea aeronavelor și autorizarea piloților menționate la articolul 50 alineatul (1) litera (a).

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

Articolul 71

Investigațiile efectuate de agenție

1. Agenția efectuează, în mod direct sau prin intermediul autorităților naționale competente sau al entităților calificate, investigațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea aplicării legii în conformitate cu articolul 51 alineatul (3).

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

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

(b) să le solicite respectivelor persoane să ofere explicații verbale referitoare la orice fapt, document, obiect, procedură sau referitoare la alte subiecte relevante pentru a determina dacă persoana în cauză respectă dispozițiile prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său;

(c) să pătrundă în orice incinte, pe orice terenuri și în orice mijloace de transport ale respectivelor persoane;

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

În cazul în care este necesar pentru a determina dacă o persoană căreia i-a eliberat un certificat sau care i-a prezentat o declarație respectă dispozițiile prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său, agenția este de asemenea împuternicită să facă uz de competențele prevăzute la primul paragraf în ceea ce privește orice altă persoană juridică sau fizică despre care

se poate presupune, în mod rezonabil, că deține sau că are acces la informațiile relevante în aceste scopuri.

Competențele prevăzute la prezentul alineat se exercită în conformitate cu dreptul național al statului membru sau al țării terțe în care se derulează investigația, ținând seama în mod corespunzător de drepturile și de interesele legitime ale persoanelor vizate și cu respectarea principiului proporționalității. În cazul în care, în conformitate cu dreptul național aplicabil, este necesară o autorizație prealabilă din partea autorității judiciare a statului membru sau a țării terțe în cauză pentru a putea pătrunde în incinte, pe terenuri și în mijloace de transport, astfel cum se menționează la primul paragraf litera (c), respectivele competențe se exercită numai după obținerea unei astfel de autorizații prealabile.

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

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

Articolul 72

Amenzi și penalități cu titlu cominatoriu

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

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

   (b) o penalitate cu titlu cominatoriu în cazul în care respectiva persoană a încălcat una dintre dispozițiile menționate sau în cazul în care o astfel de încălcare este iminentă, pentru a obliga persoana în cauză să se conformeze respectivelor dispoziții.

2. Amenzile și penalitățile cu titlu cominatoriu menționate la alineatul (1) trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. Acestea se stabilesc ținând seama de gravitatea cazului, în special de măsura în care a fost compromisă siguranța sau protecția mediului, precum și de capacitatea economică a persoanei fizice sau juridice în cauză.

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

3. Comisia nu impune amenzi și penalități cu titlu cominatoriu în temeiul alineatului (1) decât atunci când celelalte măsuri prevăzute în prezentul regulament și în actele

delegate adoptate în temeiul său pentru astfel de încălcări sunt inadecvate sau disproporționate.

4. În ceea ce privește impunerea unor amenzi și penalități cu titlu cominatoriu în conformitate cu dispozițiile prezentului articol, Comisia stabilește, prin intermediul unor acte delegate în conformitate cu articolul 117:

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

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

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

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

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

Articolul 73

Monitorizarea statelor membre

1. Agenția acordă asistență Comisiei la monitorizarea aplicării de către statele membre a dispozițiilor prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său, realizând inspecții și alte activități de monitorizare. Respectivele inspecții și alte activități de monitorizare au totodată obiectivul de a ajuta statele membre să asigure aplicarea uniformă a dispozițiilor menționate.

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

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

   (a) să solicite oricărei autorități naționale competente și oricărei persoane fizice sau juridice care intră sub incidența prezentului regulament să îi ofere toate informațiile necesare;

   (b) să le solicite respectivelor autorități și persoane să ofere explicații verbale referitoare la orice fapt, document, obiect, procedură sau referitoare la alte subiecte relevante pentru a determina dacă un stat membru respectă dispozițiile prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său;

   (c) să pătrundă în orice incinte, pe orice terenuri și în orice mijloace de transport ale respectivelor autorități și persoane;

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

În cazul în care este necesar pentru a determina dacă un stat membru respectă dispozițiile prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său, agenția este de asemenea împuternicită să facă uz de competențele prevăzute la primul paragraf în ceea ce privește orice altă persoană juridică sau fizică despre care se poate presupune, în mod rezonabil, că deține sau că are acces la informațiile relevante în aceste scopuri.

Competențele prevăzute la prezentul alineat se exercită în conformitate cu dreptul național al statului membru în care se derulează inspecția sau alte activități de monitorizare, ținând seama în mod corespunzător de drepturile și de interesele legitime ale autorităților și persoanelor vizate și cu respectarea principiului proporționalității. În cazul în care, în conformitate cu dreptul național aplicabil, este necesară o autorizație prealabilă din partea autorității judiciare a statului membru în cauză pentru a putea pătrunde în incinte, pe terenuri și în mijloace de transport, astfel cum se menționează la primul paragraf litera (c), respectivele competențe se exercită numai după obținerea unei astfel de autorizații prealabile.

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

   Cu suficient de mult timp înainte de derularea inspecției sau unei alte activități de monitorizare, agenția informează statul membru în cauză cu privire la activitate și la identitatea membrilor personalului său și a oricărui alt expert care desfășoară respectiva activitate.

4. Statul membru în cauză înlesnește buna desfășurare a inspecției sau a unei alte activități de monitorizare. Acesta se asigură că autoritățile și persoanele vizate cooperează cu agenția.

   În cazul în care o persoană fizică sau juridică nu cooperează cu agenția, autoritățile competente ale statului membru în cauză oferă asistența necesară agenției pentru a-i permite să efectueze inspecția sau o altă activitate de monitorizare.

5. Atunci când o inspecție sau o altă activitate de monitorizare efectuată în conformitate cu prezentul articol presupune o inspecție sau o altă activitate de monitorizare în legătură cu o persoană fizică sau juridică ce intră sub incidența prezentului regulament, se aplică dispozițiile de la articolul 71 alineatele (2), (3) și (4).

6. Rapoartele întocmite de agenție în temeiul alineatului (1) se pun, la cerere, la dispoziția statului membru în limba sau limbile oficiale ale Uniunii din statul membru în care a avut loc inspecția.

7. Agenția publică, în rezumat, informații referitoare la aplicarea de către fiecare stat membru a dispozițiilor prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său. Agenția include informațiile respective în raportul anual de evaluare a siguranței menționat la articolul 61 alineatul (6).

8. Agenția contribuie la evaluarea impactului punerii în aplicare a prezentului regulament și a actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său, fără a aduce atingere evaluării efectuate de Comisie în conformitate cu articolul 113, având în vedere obiectivele prevăzute la articolul 1.

9. Comisia adoptă norme detaliate privind metodele de lucru folosite de agenție pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute la prezentul articol. Normele respective sunt incluse

în acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 116 alineatul (2).

Articolul 74

Cercetarea și inovarea

1. Agenția acordă statelor membre și Comisiei asistență în ceea ce privește identificarea principalelor teme de cercetare în domeniul aviației civile pentru a contribui la asigurarea consecvenței și a coordonării dintre cercetarea și dezvoltarea finanțate din fonduri publice și politicile care intră sub incidența prezentului regulament.
2. Agenția sprijină Comisia în procesul de definire și de realizare a programelor-cadru relevante ale Uniunii pentru activitățile de cercetare și inovare, precum și a programelor de lucru anuale și multianuale, inclusiv în procesul de executare a procedurilor de evaluare, de revizuire a proiectelor finanțate și de exploatare a rezultatelor proiectelor de cercetare și inovare.
3. Agenția poate desfășura și finanța activități de cercetare în măsura în care acestea sunt strict legate de îmbunătățirea activităților care țin de competența sa. Necesitățile și activitățile în materie de cercetare ale agenției sunt incluse în programul anual de lucru al acesteia.
4. Rezultatele cercetărilor finanțate de agenție sunt publicate, cu excepția cazului în care normele aplicabile ale legislației în domeniul proprietății intelectuale sau normele de securitate ale agenției menționate la articolul 112 exclud o astfel de publicare.
5. În plus față de sarcinile prevăzute la alineatele (1)-(4) și la articolul 64, agenția poate participa și la activități de cercetare ad hoc, cu condiția ca respectivele activități să fie compatibile cu sarcinile agenției și cu obiectivele prezentului regulament.

Articolul 75

Protecția mediului

1. Măsurile luate de agenție în ceea ce privește emisiile și zgomotul, în scopul certificării proiectelor de produse în conformitate cu articolul 11, urmăresc prevenirea efectelor dăunătoare semnificative asupra mediului și a sănătății umane cauzate de activitățile de aviație civilă în cauză.
2. În limitele domeniilor lor de competență, statele membre, Comisia, agenția și alte instituții, organisme, oficii și agenții ale UE cooperează în privința problemelor de mediu, inclusiv a celor abordate în Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[21], cu scopul de a se asigura că se iau în considerare relațiile de interdependență dintre protecția mediului, sănătatea umană și alte domenii tehnice ale aviației civile.

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

3. Agenția acordă asistență Comisiei la definirea și coordonarea politicilor și acțiunilor de protecție a mediului din aviația civilă, îndeosebi prin realizarea de studii și simulări și prin oferirea de consiliere tehnică.

4. Pentru a informa părțile interesate și publicul larg, agenția publică, la fiecare trei ani, un raport de evaluare de mediu, care să ofere o prezentare obiectivă a stadiului protecției mediului în Uniune în ceea ce privește domeniul aviației civile.

Articolul 76

Securitatea aviației

1. Statele membre, Comisia și agenția cooperează în privința chestiunilor de securitate legate de aviația civilă, inclusiv în materie de securitate cibernetică, în vederea asigurării faptului că se iau în considerare relațiile de interdependență dintre siguranța și securitatea aviației civile.

2. La cerere, agenția oferă asistența tehnică Comisiei în ceea ce privește punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[22], inclusiv în ceea ce privește efectuarea inspecțiilor de securitate și pregătirea măsurilor de adoptat în temeiul respectivului regulament.

3. Pentru a proteja aviația civilă contra actelor de intervenție ilicită, agenția poate lua măsurile necesare în temeiul articolului 65 alineatul (6) și al articolului 66 alineatul (1) litera (i). Înainte de adoptarea unor astfel de măsuri, agenția obține acordul Comisiei și se consultă cu statele membre.

Articolul 77

Cooperarea internațională

1. La cerere, agenția acordă asistență Comisiei în ceea ce privește gestionarea, de către aceasta, a relațiilor cu țările terțe și cu organizațiile internaționale în ceea ce privește aspectele reglementate de prezentul regulament. Această asistență contribuie îndeosebi la armonizarea normelor și la recunoașterea reciprocă a certificatelor.

2. Agenția poate coopera cu autoritățile competente din țările terțe și cu organizațiile internaționale competente în aspectele reglementate de prezentul regulament. În acest scop, agenția poate stabili, sub rezerva aprobării prealabile de către Comisie, acorduri de lucru cu respectivele autorități și organizații internaționale.

3. Agenția acordă asistență statelor membre în ceea ce privește respectarea obligațiilor care le revin în temeiul acordurilor internaționale referitoare la aspectele reglementate de prezentul regulament, în special a obligațiilor care le revin în temeiul Convenției de la Chicago.

4. În colaborare cu statele membre și Comisia, agenția creează și ține la zi, după caz, o arhivă digitală care include:

   (a) informații privind respectarea, de către prezentul regulament, de către actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său și de către

[22] Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 (JO L 97, 9.4.2008, p. 72).

măsurile luate de agenție în temeiul prezentului regulament, a standardelor internaționale și a practicilor recomandate;

(b) alte informații legate de punerea în aplicare a prezentului regulament care sunt comune tuturor statelor membre și care sunt relevante pentru monitorizarea de către OACI a respectării, de către statele membre, a Convenției de la Chicago și a standardelor internaționale și a practicilor recomandate.

Statele membre utilizează informațiile cuprinse în această arhivă digitală atunci când își îndeplinesc obligațiile care le revin în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago și atunci când furnizează informații către OACI în cadrul programului universal de auditare a supravegherii siguranței.

5. Fără a aduce atingere dispozițiilor relevante din tratat, Comisia, agenția și autoritățile naționale competente cooperează, în cadrul unei rețele de experți, în ceea ce privește aspectele tehnice care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și care sunt legate de activitatea desfășurată de OACI.

Agenția oferă acestei rețele sprijinul administrativ necesar, inclusiv asistență în ceea ce privește pregătirea și organizarea reuniunilor sale.

6. În plus față de sarcinile prevăzute la alineatele (1)-(5) și la articolul 64, agenția poate participa și la cooperarea ad hoc cu țările terțe și cu organizațiile internaționale, precum și la proiectele de cercetare și de asistență derulate de acestea, cu condiția ca respectivele activități să fie compatibile cu sarcinile agenției și cu obiectivele prevăzute la articolul 1.

Articolul 78

Gestionarea crizelor

1. În limitele domeniului său de competență, agenția contribuie la asigurarea unui răspuns în timp util la crizele din sectorul aviației și la atenuarea lor.

2. Agenția participă la celula europeană de coordonare a crizelor în sectorul aviației („EACCC”), înființată în conformitate cu articolul 18 din Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei[23].

Articolul 79

Pregătirea în domeniul aviației

Pentru a promova cele mai bune practici și uniformitatea în ceea ce privește punerea în aplicare a prezentului regulament și a măsurilor adoptate în temeiul său, agenția poate oferi, inclusiv prin prestatori externi, cursuri de pregătire autorităților naționale competente, autorităților competente ale țărilor terțe, organizațiilor internaționale, persoanelor fizice și juridice care intră sub incidența prezentului regulament, precum și altor părți interesate. Agenția stabilește și publică în propria sa publicație oficială condițiile pe care trebuie să le îndeplinească prestatorii externi de cursuri de pregătire atunci când agenția utilizează serviciile acestora în scopul prezentului articol.

[23] Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei din 7 iulie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010 (JO L 185, 15.7.2011, p. 1).

Articolul 80

Punerea în aplicare a cerului unic european

În domeniile în care deține expertiza relevantă, agenția acordă Comisiei, la cerere, asistență tehnică în procesul de punere în aplicare a cerului unic european, în special prin:

(a) efectuarea de inspecții tehnice, investigații tehnice și studii;

(b) contribuirea la punerea în aplicare a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea;

(c) contribuirea la punerea în aplicare a Planului general pentru ATM, inclusiv la elaborarea și implementarea Programului de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european (SESAR).

SECȚIUNEA II

STRUCTURA INTERNĂ

Articolul 81

Statutul juridic, sediul și birourile locale

1. Agenția este un organism al Uniunii. Agenția are personalitate juridică.

2. În fiecare stat membru, agenția dispune de cea mai extinsă capacitate juridică recunoscută persoanelor juridice în temeiul legislației interne. În special, agenția poate să dobândească sau să înstrăineze bunuri mobile și imobile și se poate constitui parte în proceduri judiciare.

3. Sediul agenției se află la Köln, în Republica Federală Germania.

4. Agenția poate înființa birouri locale în statele membre, sub rezerva consimțământului acestora și în conformitate cu articolul 91 alineatul (4).

5. Agenția este reprezentată legal de directorul său executiv.

Articolul 82

Personalul

1. Personalului agenției i se aplică Statutul funcționarilor Uniunii Europene, regimul aplicabil celorlalți agenți ai Uniunii Europene[24], precum și normele adoptate de comun acord de instituțiile Uniunii pentru punerea în aplicare a Statutului funcționarilor și a Regimului aplicabil celorlalți agenți.

[24] Regulamentul (CEE, Euratom, CECO) nr. 259/68 al Consiliului din 29 februarie 1968 de instituire a Statutului funcționarilor comunităților europene și a Regimului aplicabil celorlalți agenți ai acestor comunități, precum și a unor dispoziții speciale aplicabile temporar funcționarilor Comisiei (JO L 56, 4.3.1968, p. 1).

2. Agenția poate folosi experți naționali detașați sau alte categorii de personal care nu sunt angajați ai agenției. Consiliul de administrație adoptă o decizie de stabilire a normelor aplicabile detașării experților naționali la agenție.

Articolul 83

Privilegii și imunități

Agenției și personalului său li se aplică Protocolul privind privilegiile și imunitățile Uniunii Europene.

Articolul 84

Răspunderea

1. Răspunderea contractuală a agenției este reglementată de legislația aplicabilă contractului în cauză.
2. Curtea de Justiție a Uniunii Europene este competentă să se pronunțe în temeiul oricărei clauze de arbitraj cuprinse într-un contract încheiat de agenție.
3. În cazul răspunderii extracontractuale, agenția repară, în conformitate cu principiile generale comune legislațiilor statelor membre, orice prejudiciu cauzat de ea însăși sau de membrii personalului său în exercițiul funcțiunilor lor.
4. Curtea de Justiție a Uniunii Europene este competentă în litigiile privind acordarea de despăgubiri pentru prejudiciile menționate la alineatul (3).
5. Răspunderea individuală a membrilor personalului față de agenție intră sub incidența dispozițiilor în materie cuprinse în Statutul funcționarilor sau în condițiile de angajare aplicabile acestora.

Articolul 85

Funcțiile consiliului de administrație

1. Agenția are un consiliu de administrație.
2. Consiliul de administrație:

(a) numește directorul executiv și, dacă este cazul, îi prelungește mandatul sau îl demite din funcție, în conformitate cu articolul 92;

(b) adoptă un raport anual de activitate consolidat referitor la activitățile agenției și îl transmite, până la data de 1 iulie a fiecărui an, Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și Curții de Conturi. Raportul anual de activitate consolidat este făcut public;

(c) adoptă în fiecare an documentul de programare al agenției, cu o majoritate de două treimi din membrii săi cu drept de vot, în conformitate cu articolul 106;

(d) adoptă bugetul anual al agenției, cu o majoritate de două treimi din membrii săi cu drept de vot, în conformitate cu articolul 109 alineatul (11);

(e) stabilește procedurile de luare a deciziilor de către directorul executiv, menționate la articolele 104 și 105;

(f) își exercită funcțiile cu privire la bugetul agenției în temeiul articolelor 109, 110 și 114;

(g) numește membrii comisiei (comisiilor) pentru soluționarea contestațiilor în conformitate cu articolul 94;

(h) exercită autoritatea disciplinară asupra directorului executiv;

(i) își dă avizul cu privire la normele legate de taxele și tarifele menționate la articolul 115 alineatul (2);

(j) adoptă propriul regulament de procedură și regulamentul de procedură al comitetului executiv;

(k) stabilește regimul lingvistic al agenției;

(l) ia toate deciziile referitoare la instituirea structurilor interne ale agenției și, dacă este necesar, la modificările acestora;

(m) în conformitate cu alineatul (6), exercită, în ceea ce privește personalul agenției, competențele de autoritate împuternicită să facă numiri, atribuite prin Statutul funcționarilor, și competențele de autoritate abilitată să încheie contracte de muncă, atribuite prin Regimul aplicabil celorlalți agenți (denumite în continuare „competențele de autoritate împuternicită să facă numiri”);

(n) adoptă normele corespunzătoare de punere în aplicare a Statului funcționarilor și a Regimului aplicabil celorlalți agenți în conformitate cu articolul 110 din Statutul funcționarilor;

(o) se asigură că se dă curs în mod adecvat constatărilor și recomandărilor care decurg din evaluările și rapoartele de audit interne sau externe, precum și din investigațiile efectuate de Oficiul European de Luptă Antifraudă („OLAF”);

(p) adoptă norme de prevenire și de gestionare a conflictelor de interese în ceea ce privește membrii săi, precum și membrii comisiei (comisiilor) pentru soluționarea contestațiilor;

(q) adoptă normele financiare aplicabile agenției în conformitate cu articolul 114;

(r) numește un contabil, care se supune dispozițiilor Statutului funcționarilor și al Regimului aplicabil celorlalți agenți și care își îndeplinește atribuțiile în totală independență;

(s) adoptă o strategie antifraudă, proporțională cu riscurile de fraudă, ținând seama de costurile și beneficiile măsurilor care urmează să fie puse în aplicare;

(t) își dă avizul cu privire la proiectul de Program european de siguranță a aviației în conformitate cu articolul 5;

(u) adoptă Planul european pentru siguranța aviației în conformitate cu articolul 6.

3. Consiliul de administrație poate oferi consiliere directorului executiv cu privire la orice aspect legat de domeniile reglementate de prezentul regulament.

4. Consiliul de administrație înființează un organism consultativ, care reprezintă întregul spectru al părților interesate asupra cărora activitatea agenției are un impact, cu care se consultă înainte de a lua decizii în domeniile menționate la alineatul (2) literele (c), (e), (f) și (i). Consiliul de administrație poate hotărî să consulte acest organism consultativ și în privința altor aspecte menționate la alineatele (2) și (3). Consiliul de administrație nu este obligat, în niciun caz, să respecte avizul organismului consultativ.

5. Consiliul de administrație poate înființa structuri de lucru care să îl asiste în îndeplinirea atribuțiilor sale, inclusiv în pregătirea deciziilor și în monitorizarea punerii în aplicare a acestora.

6. Consiliul de administrație adoptă, în conformitate cu dispozițiile articolului 110 din Statutul funcționarilor, o decizie bazată pe articolul 2 alineatul (1) din Statutul funcționarilor și pe articolul 6 din Regimul aplicabil celorlalți agenți, prin care deleagă directorului executiv competențele relevante de autoritate împuternicită să facă numiri și definește condițiile în care poate fi suspendată respectiva delegare de competențe. Directorul executiv este autorizat să subdelege competențele menționate.

   În cazul în care se impune acest lucru în anumite circumstanțe excepționale, consiliul de administrație poate, printr-o decizie, să suspende temporar delegarea către directorul executiv a competențelor de autoritate împuternicită să facă numiri și subdelegarea competențelor de către acesta și să le exercite el însuși sau să le delege unuia dintre membrii săi ori unui membru al personalului, altul decât directorul executiv.

Articolul 86

Componența consiliului de administrație

1. Consiliul de administrație este format din reprezentanți ai statelor membru și ai Comisiei Europene, având cu toții drept de vot. Fiecare stat membru numește un membru în consiliul de administrație și un membru supleant, care îl înlocuiește pe membrul titular în absența acestuia. Comisia numește doi reprezentanți și doi supleanți ai acestora. Durata mandatului membrilor titulari și al supleanților acestora este de patru ani. Mandatul respectiv poate fi prelungit.

2. Membrii consiliului de administrație și supleanții acestora sunt numiți având în vedere cunoștințele lor, experiența recunoscută și angajamentul în domeniul aviației civile, luând în considerare expertiza în domeniul managerial, administrativ și bugetar, care urmează să fie utilizate pentru a promova obiectivele prezentului regulament. Fiecare dintre aceștia are răspunderea generală cel puțin pentru politica de siguranță aviației civile din statul său membru.

3. Toate părțile reprezentate în consiliul de administrație depun eforturi pentru a limita schimbarea frecventă a reprezentanților lor în consiliu, cu scopul de a asigura continuitatea activității consiliului de administrație. Toate părțile urmăresc realizarea unei reprezentări echilibrate a bărbaților și a femeilor în consiliul de administrație.

4. Dacă este cazul, participarea reprezentanților unor țări terțe europene la lucrările consiliului de administrație cu statut de observatori, precum și condițiile participării acestora se stabilesc în acordurile menționate la articolul 118.

5. Organismul consultativ menționat la articolul 85 alineatul (4) desemnează patru membri care urmează să participe, cu statut de observatori, la lucrările consiliului de administrație. Aceștia reprezintă, în cea mai mare măsură posibilă, diferitele poziții exprimate în cadrul organismului consultativ. Durata mandatului lor este de 24 luni și poate fi prelungit o singură dată pe o perioadă suplimentară de 24 luni.

Articolul 87

Președintele consiliului de administrație

1. Consiliul de administrație alege un președinte și un vicepreședinte dintre membrii săi cu drept de vot. Vicepreședintele îl înlocuiește din oficiu pe președinte în cazul în care acesta din urmă se află în imposibilitatea de a-și îndeplini atribuțiile.

2. Durata mandatului președintelui și al vicepreședintelui este de patru ani și poate fi prelungită o singură dată pe încă patru ani. Dacă, pe durata mandatului lor, aceștia încetează să mai fie membri ai consiliului de administrație, mandatul lor expiră automat la aceeași dată.

Articolul 88

Ședințele consiliului de administrație

1. Consiliul de administrație se reunește la convocarea președintelui.

2. Consiliul de administrație se reunește în cel puțin două ședințe ordinare pe an. În plus, consiliul de administrație se reunește la cererea președintelui, a Comisiei sau a cel puțin o treime din membrii săi.

3. Directorul executiv al agenției participă la lucrări, fără a avea drept de vot.

4. Consiliul de administrație poate invita orice persoană ale cărei opinii prezintă interes să participe la ședințele sale cu statut de observator.

5. Agenția asigură secretariatul consiliului de administrație.

Articolul 89

Regulile de vot în consiliul de administrație

1. Fără a aduce atingere articolului 85 alineatul (2) literele (c) și (d) și articolului 92 alineatul (7), consiliul de administrație adoptă decizii pe baza unei majorități a membrilor săi cu drept de vot. La solicitarea unui membru al consiliului de administrație, decizia menționată la articolul 85 alineatul (2) litera (k) se ia în unanimitate.

2. Fiecare membru numit în conformitate cu articolul 86 alineatul (1) dispune de un singur vot. În absența unui membru, dreptul acestuia de vot poate fi exercitat de membrul supleant. Nici observatorii și nici directorul executiv al agenției nu au drept de vot.

3. Regulamentul de procedură al consiliului de administrație stabilește mai în detaliu procedura de vot, îndeosebi condițiile în care un membru poate acționa în numele altui membru, precum și cerințele privind cvorumul, dacă este cazul.

4. Deciziile referitoare la chestiuni bugetare sau de resurse umane necesită un vot favorabil din partea Comisiei pentru a putea fi adoptate.

Articolul 90

Comitetul executiv

1. Consiliul de administrație este asistat de un comitet executiv.

2. Comitetul executiv:

(a) pregătește deciziile care urmează să fie adoptate de consiliul de administrație;

(b) împreună cu consiliul de administrație, se asigură că se dă curs în mod adecvat constatărilor și recomandărilor care decurg din evaluările și rapoartele de audit interne sau externe, precum și din investigațiile efectuate de OLAF;

(c) fără a aduce atingere responsabilităților directorului executiv, prevăzute la articolul 91, îi acordă acestuia asistență și consiliere în ceea ce privește punerea în aplicare a deciziilor consiliului de administrație, cu scopul de a consolida supravegherea gestionării administrative și bugetare.

3. Atunci când este necesar din motive de urgență, comitetul executiv poate lua anumite decizii provizorii în numele consiliului de administrație, îndeosebi cu privire la aspecte legate de gestionarea administrativă, inclusiv la suspendarea delegării competențelor de autoritate împuternicită să facă numiri, precum și cu privire la aspecte bugetare. Respectivele decizii sunt aduse în atenția următoarei ședințe a consiliului de administrație, spre confirmare.

4. Comitetul executiv este format din președintele consiliului de administrație, doi reprezentanți ai Comisiei și șase alți membri numiți de consiliul de administrație din rândul membrilor săi cu drept de vot. Președintele consiliului de administrație este și președintele comitetului executiv. Directorul executiv ia parte la ședințele comitetului executiv, dar nu are drept de vot. Organismul consultativ poate numi unul din membrii săi în calitate de observator.

5. Durata mandatului membrilor comitetului executiv este aceeași ca și în cazul membrilor consiliului de administrație. Durata mandatului membrilor comitetului executiv se încheie atunci când aceștia încetează să mai fie membri ai consiliului de administrație.

6. Comitetul executiv se reunește în cel puțin o ședință ordinară la fiecare trei luni. În plus, acesta se reunește la inițiativa președintelui său sau la cererea membrilor săi.

7. Consiliul de administrație stabilește regulamentul de procedură al comitetului executiv.

Articolul 91

Responsabilitățile directorului executiv

1. Directorul executiv conduce agenția. Directorul executiv răspunde în fața consiliului de administrație. Fără a aduce atingere competențelor Comisiei, ale consiliului de administrație și ale comitetului executiv, directorul executiv își îndeplinește atribuțiile în mod independent și nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la niciun guvern și de la niciun alt organism.

2. Atunci când i se solicită, directorul executiv prezintă Parlamentului European un raport referitor la modul în care și-a îndeplinit atribuțiile. Consiliul îi poate cere directorului executiv să prezinte un raport referitor la modul în care și-a îndeplinit atribuțiile.

3. Directorul executiv răspunde de executarea sarcinilor atribuite agenției prin prezentul regulament sau prin alte acte ale Uniunii. În special, directorul executiv are următoarele sarcini:

(a) aprobă măsurile adoptate de agenție, definite la articolul 65, în limitele specificate de prezentul regulament și de actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său;

(b) decide cu privire la investigațiile, inspecțiile și celelalte activități de monitorizare prevăzute la articolele 71 și 73;

(c) decide cu privire la atribuirea de sarcini entităților calificate în conformitate cu articolul 58 alineatul (1) și cu privire la efectuarea de investigații, în numele agenției, de către autoritățile naționale competente sau de către entitățile calificate în conformitate cu articolul 71 alineatul (1);

(d) ia măsurile necesare în ceea ce privește activitățile agenției legate de cooperarea internațională în conformitate cu articolul 77;

(e) ia toate măsurile necesare, inclusiv adoptarea de instrucțiuni administrative interne și publicarea de înștiințări, pentru a asigura buna funcționare a agenției în conformitate cu prezentul regulament;

(f) pune în aplicare deciziile adoptate de consiliul de administrație;

(g) redactează raportul anual consolidat referitor la activitățile agenției și îl prezintă, spre adoptare, consiliului de administrație;

(h) elaborează proiectul de buget estimativ privind veniturile și cheltuielile agenției în temeiul articolului 109 și execută bugetul acesteia în temeiul articolului 110;

(i) își deleagă competențele altor membri din personalul agenției. Comisia definește modalitățile de realizare a unor astfel de delegări în cadrul unor acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 116 alineatul (2);

(j) pregătește documentul de programare menționat la articolul 106 alineatul (1) și, după obținerea avizului Comisiei, îl prezintă consiliului de administrație spre adoptare;

(k) pune în aplicare documentul de programare menționat la articolul 106 alineatul (1) și raportează consiliului de administrație cu privire la punerea în aplicare a acestuia;

(l) elaborează un plan de acțiune în urma concluziilor evaluărilor și rapoartelor de audit interne sau externe, precum și a investigațiilor desfășurate de OLAF și prezintă rapoarte semestriale Comisiei și rapoarte periodice consiliului de administrație și comitetului executiv în legătură cu progresele înregistrate;

(m) protejează interesele financiare ale Uniunii prin aplicarea de măsuri preventive de combatere a fraudei, a corupției și a oricăror altor activități ilegale, prin realizarea de controale eficace și, dacă se constată nereguli, prin recuperarea sumelor plătite necuvenit și, dacă este cazul, prin aplicarea de sancțiuni administrative și financiare eficace, proporționale și disuasive;

(n) elaborează strategia antifraudă a agenției și o prezintă spre adoptare consiliului de administrație;

(o) elaborează proiectul de norme financiare aplicabile agenției;

(p) elaborează Planul european pentru siguranța aviației și actualizările sale ulterioare și le prezintă consiliului de administrație spre adoptare;

(q) prezintă consiliului de administrație un raport referitor la punerea în aplicare a Planului european pentru siguranța aviației;

(r) răspunde solicitărilor de asistență adresate de Comisie în conformitate cu prezentul regulament;

(s) acceptă transferul responsabilităților către agenție în conformitate cu articolele 53 și 54;

(t) se ocupă de administrarea curentă a agenției.

4. Directorul executiv are totodată răspunderea de a decide dacă, pentru realizarea sarcinilor agenției într-un mod eficient și eficace, este necesar să se înființeze unul sau mai multe birouri locale într-unul sau în mai multe state membre. Decizia respectivă necesită acordul prealabil al Comisiei, al consiliului de administrație și al statului membru în care urmează să fie înființat biroul local. Decizia precizează sfera activităților care urmează a fi desfășurate de respectivul birou local într-un mod prin care să se evite costurile inutile și dublarea funcțiilor administrative ale agenției.

Articolul 92

Directorul executiv

1. Directorul executiv este angajat ca agent temporar al agenției în conformitate cu articolul 2 litera (a) din Regimul aplicabil celorlalți agenți.

2. Directorul executiv este numit de consiliul de administrație, pe baza meritelor proprii, precum și a competenței și experienței sale profesionale dovedite și relevante în domeniul aviației civile, dintr-o listă de candidați propusă de Comisie, ca urmare a unei proceduri de selecție deschise și transparente.

   În scopul încheierii contractului cu directorul executiv, agenția este reprezentată de președintele consiliului de administrație.

   Înainte de a fi numit în funcție, candidatul selecționat de către consiliul de administrație poate fi invitat să facă o declarație în fața comisiei competente a Parlamentului European și să răspundă întrebărilor adresate de membrii acesteia.

3. Durata mandatului directorului executiv este de cinci ani. Până la sfârșitul acestei perioade, Comisia realizează o evaluare care ia în considerare evaluarea performanțelor directorului executiv, precum și sarcinile și provocările viitoare ale agenției.

4. La propunerea Comisiei, care ține cont de evaluarea menționată la alineatul (3), consiliul de administrație poate prelungi mandatul directorului executiv o singură dată, cu cel mult cinci ani. Înainte de prelungirea mandatului directorului executiv, consiliul de administrație informează Parlamentul European dacă intenționează să prelungească mandatul directorului executiv. Cu o lună înainte de o astfel de prelungire, directorul executiv poate fi invitat să facă o declarație în fața comisiei competente a Parlamentului și să răspundă întrebărilor adresate de membrii acesteia.

5. Un director executiv al cărui mandat a fost prelungit nu mai poate participa la o altă procedură de selecție pentru același post după încheierea perioadei totale a mandatului său.

6. Directorul executiv poate fi demis din funcție numai printr-o decizie a consiliului de administrație, la propunerea Comisiei.

7. Consiliul de administrație adoptă deciziile referitoare la numirea, la prelungirea mandatului sau la demiterea din funcție a directorului executiv cu o majoritate de două treimi dintre membrii săi cu drept de vot.

8. Directorul executiv poate fi asistat de unul sau mai mulți directori. În caz de absență sau imposibilitate de exercitare a atribuțiilor directorului executiv, unul dintre directori îl înlocuiește.

Articolul 93

Competențele comisiei pentru soluționarea contestațiilor

1. În cadrul structurii administrative a agenției, se constituie una sau mai multe comisii pentru soluționarea contestațiilor. Comisia stabilește numărul comisiilor pentru soluționarea contestațiilor și repartizarea sarcinilor de lucru între acestea prin intermediul unor acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 116 alineatul (2).

2. Comisia sau comisiile pentru soluționarea contestațiilor se pronunță cu privire la contestațiile deciziilor menționate la articolul 97. Comisia sau comisiile pentru soluționarea contestațiilor se reunesc ori de câte ori este necesar.

Articolul 94

Componența comisiei pentru soluționarea contestațiilor

1. O comisie pentru soluționarea contestațiilor este formată dintr-un președinte și doi alți membri.

2. Președintele și ceilalți membri sunt reprezentați, în caz de absență, de membri supleanți.

3. Președintele, ceilalți membrii, precum și supleanții acestora sunt numiți de consiliul de administrație de pe o listă de candidați calificați întocmită de Comisie.

4. În cazul în care comisia pentru soluționarea contestațiilor consideră că natura cauzei o impune, ea poate solicita consiliului de administrație să numească până la doi alți membri și supleanți ai acestora de pe lista menționată la alineatul (3).

5. Comisia stabilește calificările necesare pentru membrii fiecărei comisii pentru soluționarea contestațiilor, statutul lor și relația lor contractuală cu agenția, competențele care revin fiecărui membru în parte în etapa de pregătire a deciziilor și condițiile de vot, prin intermediul unor acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 116 alineatul (2).

Articolul 95

Membrii comisiei pentru soluționarea contestațiilor

1. Durata mandatului membrilor unei comisii pentru soluționarea contestațiilor, inclusiv al președinților și al membrilor supleanți, este de cinci ani și poate fi prelungită cu încă cinci ani.

2. Membrii unei comisii pentru soluționarea contestațiilor sunt independenți. În procesul de luare a deciziilor, aceștia nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la niciun guvern și de la niciun alt organism.

3. Membrii unei comisii pentru soluționarea contestațiilor nu îndeplinesc nicio altă sarcină în cadrul agenției. Membrii unei comisii pentru soluționarea contestațiilor pot lucra cu fracțiune de normă.

4. Membrii unei comisii pentru soluționarea contestațiilor nu sunt demiși din funcție sau retrași de pe lista de candidați calificați pe durata mandatului lor, decât în cazul în care există motive temeinice care să justifice o astfel de măsură, iar Comisia, după ce a primit avizul consiliului de administrație, ia o decizie în acest sens.

Articolul 96

Excludere și recuzare

1. Membrii unei comisii pentru soluționarea contestațiilor nu iau parte la nicio procedură de soluționare a unei contestații în legătură cu care au un interes personal, dacă au fost anterior reprezentanții uneia dintre părțile la procedură sau dacă au participat la adoptarea deciziei contestate.

2. Dacă, pentru unul dintre motivele menționate la alineatul (1) sau pentru orice alt motiv, un membru al unei comisii pentru soluționarea contestațiilor consideră că nu trebuie să participe la o procedură de soluționare a unei contestații, acesta informează în consecință comisia pentru soluționarea contestațiilor.

3. Orice parte la procedura de soluționare a unei contestații poate recuza orice membru al comisiei pentru soluționarea contestațiilor pe baza oricăruia dintre motivele menționate la alineatul (1) sau în cazul în care membrul respectiv este suspectat de părtinire. O recuzare nu se poate admite dacă, deși a luat cunoștință de un motiv de recuzare, partea implicată în procedura de soluționare a unei contestații a angajat o etapă procedurală. Recuzarea nu se poate fonda în niciun caz pe cetățenia membrilor.

4. Comisia pentru soluționarea contestațiilor hotărăște măsurile care trebuie luate în cazurile specificate la alineatele (2) și (3), fără participarea membrului în cauză. În scopul luării acestei decizii, membrul în cauză este înlocuit în cadrul comisiei pentru soluționarea contestațiilor de către supleantul său.

Articolul 97

Decizii care fac obiectul unei contestații

1. Împotriva oricărei decizii luate de agenție în temeiul articolelor 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 sau 115 poate fi introdusă o contestație.

2. O contestație introdusă în conformitate cu alineatul (1) nu are efect suspensiv. Cu toate acestea, atunci când consideră că împrejurările o permit, agenția poate dispune suspendarea aplicării deciziei contestate.

3. O contestație împotriva unei decizii care nu pune capăt unei proceduri în ceea ce privește una dintre părți poate fi introdusă numai în conexiune cu o contestație împotriva deciziei finale, cu excepția cazului în care decizia prevede o contestare individuală.

Articolul 98

Persoane care au dreptul de a introduce o contestație

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

Articolul 99

Termenul și forma

Contestația, precum și motivarea justificată a acesteia se depun în scris la secretariatul comisiei pentru soluționarea contestațiilor în termen de două luni de la data la care măsura este notificată persoanei în cauză sau, în absența acesteia, de la data la care persoana ia cunoștință de măsura respectivă, după caz.

Articolul 100

Revizuire preliminară

1. Înainte de examinarea contestației, comisia pentru soluționarea contestațiilor oferă agenției șansa de a-și revizui decizia. În cazul în care consideră contestația întemeiată, directorul executiv revine asupra deciziei în termen de două luni de la primirea notificării. Această dispoziție nu se aplică în situația în care intimatul este opus altei părți în procedura de contestare.
2. Dacă decizia nu este revizuită, agenția decide imediat dacă suspendă sau nu aplicarea deciziei în temeiul articolului 97 alineatul (2).

Articolul 101

Examinarea contestațiilor

1. Comisia pentru soluționarea contestațiilor evaluează dacă o contestație este admisibilă și întemeiată.
2. Comisia pentru soluționarea contestațiilor acționează cu promptitudine atunci când examinează contestația în conformitate cu alineatul (1). Ea invită părțile, ori de câte ori este necesar, să prezinte, în termenele stabilite, observații scrise cu privire la înștiințările făcute de ea însăși sau la comunicările altor părți din cadrul procedurii de contestare. Comisia pentru soluționarea contestațiilor poate decide să organizeze o audiere, fie din oficiu, fie la cererea motivată a uneia dintre părțile la procedura de contestare.

Articolul 102

Deciziile cu privire la contestații

În cazul în care constată că respectiva contestație nu este admisibilă sau că motivele de introducere a acesteia nu sunt întemeiate, comisia pentru soluționarea contestațiilor respinge contestația. În cazul în care constată că respectiva contestație este admisibilă și că motivele de introducere a acesteia sunt întemeiate, comisia pentru soluționarea contestațiilor înaintează cazul agenției. Agenția trebuie să ia o nouă decizie motivată ținând seama de decizia luată de comisia pentru soluționarea contestațiilor.

Articolul 103

Acțiuni în fața Curții de Justiție a Uniunii Europene

1. Pot fi introduse acțiuni la Curtea de Justiție a Uniunii Europene pentru anularea actelor cu putere juridică obligatorie ale agenției, în constatarea abținerii de a acționa, în conformitate cu articolul 84, pentru răspunderea extracontractuală și, în

temeiul unei clauze de arbitraj, pentru răspunderea contractuală pentru prejudiciile cauzate de actele agenției.

2. Acțiunile în anulare îndreptate împotriva deciziilor luate de agenție în temeiul articolelor 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 sau 115 pot fi introduse la Curtea de Justiție a Uniunii Europene doar după epuizarea tuturor procedurilor de contestare interne ale agenției.

3. Statele membre și instituțiile Uniunii pot introduce acțiuni împotriva deciziilor agenției direct în fața Curții de Justiție a Uniunii Europene, fără a fi obligate să epuizeze procedurile de contestare interne ale agenției.

4. Agenția ia toate măsurile necesare pentru a aduce la îndeplinire hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene.

SECȚIUNEA III

METODE DE LUCRU

Articolul 104

Proceduri pentru elaborarea de avize, specificații de certificare, mijloace acceptabile de conformitate și materiale de îndrumare

1. Consiliul de administrație elaborează proceduri transparente pentru emiterea avizelor, a specificațiilor de certificare, a mijloacelor acceptabile de conformitate și a materialelor de îndrumare prevăzute la articolul 65 alineatele (1) și (3).

Aceste proceduri:

(a) se bazează pe expertiza disponibilă în cadrul autorităților naționale competente;

(b) ori de câte ori este necesar, fac apel la experți ai părților interesate relevante sau mobilizează cunoștințele de specialitate din cadrul organismelor europene de standardizare pertinente sau al altor organisme specializate;

(c) asigură faptul că agenția publică documente și organizează ample consultări cu părțile interesate, conform unui calendar și unei proceduri care include obligația agenției de a răspunde în scris la procesul de consultare.

2. În cazul în care agenția, în temeiul articolului 65 alineatele (1) și (3), elaborează avize, specificații de certificare, mijloace acceptabile de conformitate și materiale de îndrumare, aceasta instituie o procedură pentru consultarea prealabilă a statelor membre. În acest scop, agenția poate crea un grup de lucru, iar fiecare stat membru are dreptul de a desemna un expert în acest grup. Atunci când sunt necesare consultări cu privire la aspectele militare, agenția implică și Agenția Europeană de Apărare. Atunci când sunt necesare consultări cu privire la posibilul impact social al măsurilor agenției, agenția implică părțile interesate, inclusiv partenerii sociali ai UE.

3. Agenția publică avizele, specificațiile de certificare, mijloacele acceptabile de conformitate și materialele de îndrumare elaborate în temeiul articolului 65 alineatele (1) și (3) și procedurile instituite în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol în publicația oficială a agenției.

Articolul 105

Proceduri pentru luarea deciziilor

1. Consiliul de administrație instituie proceduri transparente pentru luarea deciziilor individuale prevăzute la articolul 65 alineatul (4).

   În special, respectivele proceduri:

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

(b) prevăd notificarea deciziei persoanelor fizice sau juridice vizate și publicarea respectivei decizii, sub rezerva respectării cerințelor de la articolul 112 și articolul 121 alineatul (2);

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

(d) asigură motivarea corespunzătoare a deciziei.

2. Consiliul de administrație instituie proceduri prin care se precizează condițiile în care sunt notificate deciziile persoanelor în cauză, inclusiv informațiile cu privire la procedurile de contestare disponibile prevăzute în prezentul regulament.

Articolul 106

Programare anuală și multianuală

1. Până la data de 31 decembrie a fiecărui an, în conformitate cu articolul 85 alineatul (2) litera (c), consiliul de administrație adoptă un document de programare care conține programarea multianuală și anuală, pe baza unui proiect înaintat de directorul executiv, ținând seama de avizul Comisiei și, în legătură cu programarea multianuală, după consultarea Parlamentului European. Consiliul de administrație transmite acest document Parlamentului European, Consiliului și Comisiei.

   Documentul de programare devine definitiv după adoptarea finală a bugetului general și, dacă este necesar, se ajustează în consecință.

2. Programul anual de lucru cuprinde obiectivele detaliate și rezultatele preconizate, inclusiv indicatorii de performanță. Acesta cuprinde, de asemenea, o descriere a acțiunilor care urmează să fie finanțate și informații care indică resursele financiare și umane alocate fiecărei acțiuni, în conformitate cu principiile întocmirii și gestionării bugetului pe activități, indicând activitățile care urmează să fie finanțate din bugetul generat de contribuții și activitățile care urmează să fie finanțate din taxele și tarifele încasate de agenție. Programul anual de lucru este în concordanță cu programul multianual de lucru menționat la alineatul (4). Acesta indică în mod clar sarcinile care au fost adăugate, modificate sau eliminate în comparație cu exercițiul financiar precedent. Programarea anuală include strategia agenției privind activitățile sale legate de cooperarea internațională în conformitate cu articolul 77, precum și acțiunile agenției legate de strategia menționată.

3. Atunci când agenției i se încredințează o nouă sarcină, consiliul de administrație modifică programul anual de lucru adoptat.

   Orice modificare substanțială a programului anual de lucru se adoptă prin aceeași procedură ca cea utilizată în cazul programului anual de lucru inițial. Consiliul de

administrație poate delega directorului executiv competența de a aduce modificări nesubstanțiale programului anual de lucru.

4. Programul multianual de lucru stabilește programarea strategică globală, inclusiv obiectivele, rezultatele preconizate și indicatorii de performanță. El definește, de asemenea, programarea resurselor, incluzând bugetul multianual și personalul.

Programarea resurselor se actualizează anual. Programarea strategică se actualizează dacă este cazul, în special pentru a ține cont de rezultatele evaluării menționate la articolul 113.

Articolul 107

Raportul anual de activitate consolidat

1. Raportul anual de activitate consolidat descrie modul în care agenția și-a executat programul anual de lucru și bugetul și în care a utilizat resursele de personal. Acesta indică în mod clar mandatele și sarcinile agenției care au fost adăugate, modificate sau eliminate în comparație cu anul precedent.

2. Raportul prezintă activitățile realizate de agenție și evaluează rezultatele acestora comparativ cu obiectivele, indicatorii de performanță și calendarul stabilite, riscurile asociate respectivelor activități, utilizarea resurselor și operațiunile generale ale agenției, precum și eficiența și eficacitatea sistemelor de control intern. Raportul indică, de asemenea, ce activități au fost finanțate din bugetul generat de contribuții și ce activități au fost finanțate din taxele și tarifele încasate de agenție.

Articolul 108

Transparența și comunicarea

1. Documentelor deținute de agenție li se aplică Regulamentul (CE) nr. 1049/2001. Această dispoziție nu aduce atingere normelor privind accesul la date și informații prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 376/2014 și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 61 alineatul (4) și al articolului 63 alineatul (8).

2. Agenția poate desfășura activități de comunicare din proprie inițiativă în limitele domeniului său de competență. Agenția asigură în special, pe lângă publicarea menționată la articolul 104 alineatul (3), comunicarea rapidă către publicul larg și către toate părțile interesate a unor informații obiective, sigure și ușor de înțeles cu privire la activitatea sa. Agenția se asigură că alocarea resurselor sale activităților de comunicare nu se face în detrimentul îndeplinirii cu eficiență a sarcinilor menționate la articolul 64.

3. Agenția asigură traducerea materialelor relevante în materie de siguranță în limbile oficiale ale Uniunii, dacă este cazul. Autoritățile naționale competente sprijină agenția prin comunicarea eficace a informațiilor relevante în materie de siguranță din jurisdicțiile lor și în limbile lor.

4. Orice persoană fizică sau juridică are dreptul de a se adresa în scris agenției în oricare dintre limbile oficiale ale Uniunii și are dreptul de a primi un răspuns în aceeași limbă.

5. Serviciile de traducere necesare pentru funcționarea agenției sunt asigurate de Centrul de Traduceri pentru Organismele Uniunii Europene.

SECȚIUNEA IV

CERINȚE FINANCIARE

Articolul 109

Bugetul

1. Fără a aduce atingere altor venituri, veniturile agenției cuprind:

(a) o contribuție din partea Uniunii;

(b) o contribuție din partea oricărei țări terțe europene cu care Uniunea a încheiat un acord internațional, astfel cum se menționează la articolul 118;

(c) taxele achitate de solicitanții și de titularii certificatelor eliberate de către agenție, precum și de persoanele care au înregistrat declarații la agenție;

(d) tarifele pentru publicații, cursuri de pregătire și orice alte servicii furnizate, precum și pentru derularea procedurilor de contestare de către agenție;

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

(f) tarifele plătite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. (XXXX/XXX) privind punerea în aplicare a cerului unic european pentru sarcinile de autoritate ATM/ANS relevante;

(g) granturi.

2. Cheltuielile agenției includ cheltuielile cu personalul, cheltuielile administrative și de infrastructură, precum și cheltuielile de funcționare. În ceea ce privește cheltuielile de funcționare, angajamentele bugetare pentru acțiunile a căror durată depășește un exercițiu financiar pot fi fracționate pe mai multe exerciții financiare în tranșe anuale, dacă este necesar.

3. Se asigură un echilibru între venituri și cheltuieli.

4. Bugetele generate din contribuții, taxele stabilite și încasate pentru activitățile de certificare și tarifele percepute de agenție se tratează separat în conturile agenției.

5. Agenția își adaptează planificarea în materie de personal și gestionarea resurselor legate de taxe și tarife într-un mod care să îi permită să reacționeze rapid la fluctuațiile veniturilor din taxe și tarife.

6. În fiecare an, directorul executiv elaborează un proiect de buget estimativ privind veniturile și cheltuielile agenției pentru exercițiul financiar următor, care conține un proiect de schemă de personal, și îl transmite consiliului de administrație. Respectivul proiect de schemă de personal se bazează, în ceea ce privește posturile finanțate din taxe și tarife, pe un set limitat de indicatori aprobați de Comisie pentru a măsura volumul de lucru și eficiența agenției și stabilește resursele necesare pentru a răspunde solicitărilor de certificare și de alte activități ale agenției în timp util și în mod eficient, inclusiv acelor solicitări care rezultă în urma transferurilor de responsabilitate în conformitate cu articolele 53, 54 și 55. Pe baza proiectului respectiv, consiliul de administrație adoptă un proiect provizoriu de buget estimativ al veniturilor și cheltuielilor agenției pentru următorul exercițiu financiar. Proiectul

provizoriu de buget estimativ al veniturilor și cheltuielilor agenției se transmite Comisiei până la data de 31 ianuarie a fiecărui an.

7. Până cel târziu la 31 martie, consiliul de administrație transmite proiectul final de buget estimativ al veniturilor și cheltuielilor agenției, care cuprinde proiectul de schemă de personal, însoțit de programul de lucru provizoriu Comisiei și țărilor terțe europene cu care Uniunea a încheiat acordurile internaționale menționate la articolul 118.

8. Comisia transmite autorității bugetare bugetul estimativ, împreună cu proiectul de buget general al Uniunii Europene.

9. Pe baza bugetului estimativ, Comisia înscrie în proiectul de buget general al Uniunii Europene estimările pe care le consideră necesare pentru schema de personal și cuantumul contribuției care urmează să fie suportată de la bugetul general, pe care le prezintă autorității bugetare în conformitate cu articolele 313 și 314 din TFUE.

10. Autoritatea bugetară autorizează creditele pentru contribuția alocată agenției și adoptă schema de personal a agenției.

11. Bugetul este adoptat de consiliul de administrație. Bugetul agenției devine definitiv după adoptarea finală a bugetului general al Uniunii. Dacă este cazul, acesta se modifică în consecință.

12. Consiliul de administrație notifică, în cel mai scurt timp, autorității bugetare intenția sa de a realiza orice proiect care poate avea efecte financiare semnificative asupra finanțării bugetului, în special orice proiecte de natură imobiliară, precum închirierea sau achiziționarea de imobile, și informează Comisia în acest sens. Pentru orice proiect imobiliar care poate avea un impact semnificativ asupra bugetului agenției, se aplică dispozițiile Regulamentului delegat (UE) nr. 1271/2013 al Comisiei[25].

    În cazul în care o filială a autorității bugetare și-a notificat intenția de a emite un aviz, aceasta înaintează respectivul aviz consiliului de administrație în termen de șase săptămâni de la data notificării proiectului.

Articolul 110

Execuția și controlul bugetului

1. Directorul executiv execută bugetul agenției.

2. Până cel târziu la data de 1 martie următoare încheierii fiecărui exercițiu financiar, contabilul agenției comunică conturile provizorii contabilului Comisiei și Curții de Conturi. Contabilul agenției trimite contabilului Comisiei și un raport privind gestiunea bugetară și financiară pentru exercițiul financiar respectiv, până la data de 1 martie următoare încheierii fiecărui exercițiu financiar. Contabilul Comisiei consolidează situația conturilor provizorii ale instituțiilor și ale organismelor descentralizate în conformitate cu articolul 147 din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 al Parlamentului European și al Consiliului[26].

---

[25] Regulamentul delegat (UE) nr. 1271/2013 al Comisiei din 30 septembrie 2013 privind regulamentul financiar cadru pentru organismele menționate la articolul 208 din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 328, 7.12.2013, p. 42).

[26] Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind normele financiare aplicabile bugetului general al Uniunii (JO L 298, 26.10.2012, p. 1).

3. Până cel târziu la data de 31 martie următoare încheierii fiecărui exercițiu financiar, directorul executiv înaintează raportul privind gestiunea bugetară și financiară pentru exercițiul financiar respectiv Comisiei, Curții de Conturi, Parlamentului European și Consiliului.

4. La primirea observațiilor formulate de Curtea de Conturi cu privire la conturile provizorii ale agenției, în temeiul articolului 148 din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012, contabilul întocmește conturile finale ale agenției pe răspundere proprie, iar directorul executiv le prezintă consiliului de administrație în vederea obținerii unui aviz.

5. Consiliul de administrație emite un aviz cu privire la conturile finale ale agenției.

6. Până cel târziu la data de 1 iulie următoare încheierii fiecărui exercițiu financiar, contabilul transmite Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și Curții de Conturi conturile finale, însoțite de avizul consiliului de administrație.

7. Conturile finale se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* până la data de 15 noiembrie a anului următor.

8. Directorul executiv trimite Curții de Conturi un răspuns la observațiile acesteia până cel târziu la 30 septembrie. Acesta trimite, de asemenea, răspunsul respectiv consiliului de administrație și Comisiei.

9. Directorul executiv prezintă Parlamentului European, la cererea acestuia din urmă, orice informație necesară pentru o aplicare mai ușoară a procedurii de descărcare de gestiune pentru exercițiul financiar în cauză, astfel cum se prevede la articolul 165 alineatul (3) din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 966/2012.

10. La recomandarea Consiliului, care hotărăște cu majoritate calificată, Parlamentul European acordă directorului executiv, înainte de data de 15 mai a anului N + 2, descărcarea de gestiune în ceea ce privește execuția bugetului pentru anul N.

Articolul 111

Combaterea fraudei

1. Pentru a combate frauda, corupția și alte activități ilicite, se aplică fără restricție dispozițiile Regulamentului (UE, Euratom) nr. 883/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[27].

2. Agenția aderă la Acordul interinstituțional din 25 mai 1999 dintre Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene și Comisia Comunităților Europene privind investigațiile interne desfășurate de Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF)[28] în termen de șase luni de la [*OP: a se introduce data exactă, menționată la articolul 127*] și adoptă dispozițiile corespunzătoare aplicabile întregului său personal, folosind modelul prevăzut în anexa la acordul respectiv.

[27] Regulamentul (UE, Euratom) nr. 883/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 septembrie 2013 privind investigațiile efectuate de Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1073/1999 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (Euratom) nr. 1074/1999 al Consiliului (JO L 248, 18.9.2013, p. 1).

[28] JO L 136, 31.5.1999, p. 15.

3. Curtea de Conturi Europeană are competența de a efectua audituri, pe bază de documente și la fața locului, în ceea ce-i privește pe toți beneficiarii de granturi, contractanții și subcontractanții care au primit fonduri ale Uniunii din partea agenției.

4. OLAF poate efectua investigații, inclusiv controale și inspecții la fața locului, pentru a stabili dacă s-a comis o fraudă, un act de corupție sau orice altă activitate ilegală care afectează interesele financiare ale Uniunii în legătură cu un grant sau cu un contract finanțat de agenție, în conformitate cu dispozițiile și procedurile prevăzute de Regulamentul (UE, Euratom) nr. 883/2013 și de Regulamentul (Euratom, CE) nr. 2185/96 al Consiliului[29].

5. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la alineatele (1), (2), (3) și (4), acordurile de cooperare cu țările terțe și cu organizațiile internaționale, contractele, acordurile de grant și deciziile privind granturile luate de agenție conțin prevederi care împuternicesc în mod expres Curtea de Conturi Europeană și OLAF să desfășoare astfel de audituri și investigații, conform competențelor care le revin.

Articolul 112

Norme de securitate privind protecția informațiilor clasificate și a informațiilor sensibile neclasificate

Agenția își adoptă propriile norme de securitate echivalente cu normele de securitate ale Comisiei pentru protecția informațiilor clasificate ale Uniunii Europene (IUEC) și a informațiilor sensibile neclasificate prevăzute în Deciziile (UE, Euratom) 2015/443[30] și 2015/444[31] ale Comisiei. Normele de securitate ale agenției acoperă, printre altele, dispozițiile privind schimbul, prelucrarea și stocarea informațiilor respective.

Articolul 113

Evaluarea

1. Până cel târziu la [*cinci ani de la data menționată la articolul 127 — OP: a se introduce data exactă*] și, ulterior, la fiecare cinci ani, Comisia comandă o evaluare în conformitate cu orientările Comisiei pentru a evalua performanțele agenției în raport cu obiectivele, mandatul și sarcinile acesteia. Evaluarea abordează, în mod concret, eventuala necesitate de a modifica mandatul agenției, precum și implicațiile financiare ale unei astfel de modificări.

2. Atunci când consideră că funcționarea în continuare a agenției nu se mai justifică în raport cu obiectivele, mandatul și sarcinile care îi sunt atribuite, Comisia poate propune modificarea în consecință sau abrogarea prezentului regulament.

3. Comisia înaintează constatările evaluării și concluziile sale Parlamentului European, Consiliului și consiliului de administrație. Constatările evaluării sunt făcute publice.

---

29 Regulamentul (Euratom, CE) nr. 2185/96 al Consiliului din 11 noiembrie 1996 privind controalele și inspecțiile la fața locului efectuate de Comisie în scopul protejării intereselor financiare ale Comunităților Europene împotriva fraudei și a altor abateri (JO L 292, 15.11.1996, p. 2).

30 Decizia (UE, Euratom) 2015/443 a Comisiei din 13 martie 2015 privind securitatea în cadrul Comisiei (JO L 72, 17.3.2015, p. 41).

31 Decizia (UE, Euratom) 2015/444 a Comisiei din 13 martie 2015 privind normele de securitate pentru protecția informațiilor UE clasificate (JO L 72, 17.3.2015, p. 53).

Articolul 114

Norme financiare

Consiliul de administrație adoptă normele financiare care se aplică agenției, după consultarea Comisiei. Acestea nu fac derogare de la Regulamentul delegat (UE) nr. 1271/2013, cu excepția cazului în care o astfel de derogare este în mod specific necesară pentru funcționarea agenției și cu acordul prealabil al Comisiei.

Articolul 115

Taxe și tarife

1. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 117 în vederea stabilirii, în temeiul alineatelor (3), (4), (5) și (6), a unor norme detaliate referitoare la taxele și tarifele percepute de agenție.

2. Comisia consultă agenția înainte de a adopta normele menționate la alineatul (1).

3. Normele menționate la alineatul (1) indică în mod concret prestațiile pentru care se datorează taxele și tarifele în sensul articolului 109 alineatul (1) literele (c) și (d), precum și cuantumul și modalitatea de achitare a acestora.

4. Se percep taxe și tarife:

(a) pentru eliberarea și reînnoirea certificatelor și pentru înregistrarea declarațiilor de către agenție în temeiul prezentului regulament, precum și pentru activitățile sale de supraveghere legate de activitățile vizate de certificatele și declarațiile respective;

(b) pentru publicații, cursuri de pregătire și orice alte servicii furnizate de agenție, care reflectă costul real al fiecărui serviciu furnizat;

(c) pentru derularea procedurilor de contestare.

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

5. Cuantumul taxelor și tarifelor se stabilește la un nivel care să garanteze un venit care acoperă costul integral al activităților conexe serviciilor furnizate și care să asigure evitarea unei acumulări semnificative de excedent. Toate cheltuielile agenției imputabile personalului implicat în activitățile menționate la alineatul (3), în special contribuția proporțională a angajatorului la fondul de pensii, se reflectă în mod special în acest cost. Taxele și tarifele reprezintă venituri atribuite agenției pentru activitățile conexe serviciilor pentru care se datorează taxele și tarifele.

6. Excedentele bugetare generate prin taxe și tarife finanțează activitățile viitoare legate de taxe și tarife sau compensează pierderile. Nivelul taxelor și al tarifelor este revizuit în cazul în care bugetul prezintă, în mod recurent, un sold pozitiv sau negativ semnificativ.

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 116

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

2. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

3. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

4. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011, coroborat cu articolul 4 din respectivul regulament.

Articolul 117

Exercitarea delegării

1. Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în condițiile prevăzute la prezentul articol.

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 2 alineatul (3) litera (d), articolul 18, articolul 25, articolul 28, articolul 34, articolul 39, articolul 44, articolul 47, articolul 50, articolul 51 alineatul (10), articolul 52 alineatul (5), articolul 72 alineatul (4) și articolul 115 alineatul (1) se conferă Comisiei pe o perioadă de timp nedeterminată.

3. Delegarea competenței menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (d), articolul 18, articolul 25, articolul 28, articolul 34, articolul 39, articolul 44, articolul 47, articolul 50, articolul 51 alineatul (10), articolul 52 alineatul (5), articolul 72 alineatul (4) și articolul 115 alineatul (1) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competenței specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară indicată în decizie. Decizia nu afectează valabilitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare.

4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 2 alineatul (3) litera (d), articolului 18, articolului 25, articolului 28, articolului 34, articolului 39, articolului 44, articolului 47, articolului 50, articolului 51 alineatul (10), articolului 52 alineatul (5), articolului 72 alineatul (4) și articolului 115 alineatul (1) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea respectivului act către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, atât Parlamentul

European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 118

Participarea țărilor terțe europene

Agenția este deschisă participării țărilor terțe europene care sunt părți contractante la Convenția de la Chicago și care au încheiat acorduri internaționale cu Uniunea, în temeiul cărora aplică legislația Uniunii în domeniile reglementate de prezentul regulament.

Acordurile internaționale menționate pot include prevederi care precizează, în special, natura și anvergura participării țării terțe europene în cauză la activitatea agenției, inclusiv prevederi privind contribuțiile financiare și personalul. În conformitate cu articolul 77 alineatul (2), agenția poate stabili acorduri de lucru cu autoritatea competentă a țării terțe europene în cauză, pentru ca respectivele prevederi să producă efecte.

Articolul 119

Acordul privind sediul și condițiile de funcționare

1. Dispozițiile necesare referitoare la găzduirea care urmează să fie oferită agenției în statul membru gazdă și facilitățile care trebuie puse la dispoziție de către respectivul stat membru, împreună cu normele specifice aplicabile, în statul membru gazdă, directorului executiv, membrilor consiliului de administrație, personalului agenției și membrilor familiilor acestora sunt prevăzute într-un acord privind sediul între agenție și statul membru în care se situează respectivul sediu, încheiat după obținerea aprobării consiliului de administrație, dar cel târziu la [*OP: a se introduce data exactă - doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament*].

2. Statul membru gazdă al agenției asigură cele mai bune condiții posibile pentru a garanta funcționarea agenției, inclusiv școlarizare multilingvă de orientare europeană și legături adecvate de transport.

Articolul 120

Sancțiuni

Statele membre prevăd sancțiuni pentru încălcarea dispozițiilor prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său. Sancțiunile sunt eficiente, proporționale și disuasive.

Articolul 121

Prelucrarea datelor cu caracter personal

1. În ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal în cadrul prezentului regulament, statele membre își îndeplinesc sarcinile în temeiul prezentului regulament în conformitate cu actele cu putere de lege și actele administrative naționale care transpun Directiva 95/46/CE.

2. În ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal în cadrul prezentului regulament, Comisia și agenția își îndeplinesc sarcinile în temeiul prezentului regulament în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 45/2001.

Articolul 122

Abrogare

Regulamentul (CE) nr. 216/2008 se abrogă.

Trimiterile la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa X.

Articolul 123

Modificări ale Regulamentului (CE) nr. 1008/2008

Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 4, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) deține un COA valabil, eliberat de o autoritate națională a unui stat membru sau de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației;”

2. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Certificatul de operator aerian

(1) Acordarea și valabilitatea unei licențe de operare este condiționată în orice moment de deținerea unui COA valabil în care se menționează activitățile vizate de licența de operare.

(2) Orice modificare a COA al unui transportator aerian comunitar se reflectă, dacă este cazul, în licența de operare a acestuia.

În cazul în care cele două autorități sunt diferite, autoritatea competentă pentru COA informează imediat autoritatea competentă pentru acordarea licențelor cu privire la orice astfel de modificări.

(3) În cazul în care cele două autorități sunt diferite, autoritatea competentă pentru COA și autoritatea competentă pentru acordarea licențelor stabilesc proceduri pentru schimbul oricăror informații relevante pentru evaluarea situației financiare a transportatorului aerian comunitar care pot afecta siguranța operațiunilor sale sau care pot ajuta autoritatea competentă pentru COA în îndeplinirea activităților sale de supraveghere în materie de siguranță.”;

3. La articolul 12, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Fără a aduce atingere articolului 13 alineatele (3) și (5), aeronavele utilizate de un transportator aerian comunitar sunt înmatriculate, la alegerea statului membru a cărui autoritate competentă acordă licența de operare, fie în registrul național al acestuia, fie în Uniune.”;

4. Articolul 13 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Un contract de închiriere în sistem dry lease la care un transportator aerian comunitar este parte sau un contract de închiriere în sistem wet lease în care transportatorul aerian comunitar este locatarul aeronavei închiriate în sistem wet lease operate de un operator dintr-o țară terță face obiectul aprobării prealabile în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. [XX/XXX *de inserat trimiterea la acest regulament*] și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.”;

(b) se adaugă următorul alineat (5):

„(5) Un transportator aerian comunitar care închiriază în sistem dry lease aeronave înmatriculate într-o țară terță trebuie să obțină aprobarea prealabilă din partea autorității competente pentru COA. Autoritatea competentă acordă o aprobare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. [XX/XXX *de inserat trimiterea la acest regulament*] și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.”.

Articolul 124

Modificări ale Regulamentului (UE) nr. 996/2010

Articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 se modifică după cum urmează:

„(1) Orice accident sau orice incident grav care implică aeronave care intră sub incidența Regulamentului (UE) YYYY/N [trimitere la noul regulament] al Parlamentului European și al Consiliului* face obiectul unei investigații privind siguranța în statul membru pe teritoriul căruia s-a produs accidentul sau incidentul grav.

(2) În cazul în care o aeronavă care intră sub incidența Regulamentului (UE) YYYY/N [trimitere la noul regulament] și care este înmatriculată într-un stat membru este implicată într-un accident sau într-un incident grav, iar locul în care s-a produs accidentul sau incidentul nu poate fi stabilit cu precizie ca situându-se pe teritoriul unui stat, investigația privind siguranța este efectuată de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța din statul membru de înmatriculare.

(3) Amploarea investigațiilor privind siguranța menționate la alineatele (1), (2) și (4) și procedura care trebuie urmată pentru efectuarea acestora sunt determinate de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța, luând în considerare învățămintele pe care se așteaptă să le tragă din respectivele investigații, care să contribuie la îmbunătățirea siguranței aviației.

(4) Autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța pot decide să investigheze și alte incidente decât cele menționate la alineatele (1) și (2), precum și incidente grave sau accidente care implică alte tipuri de aeronave, în conformitate cu legislația națională a statelor membre, atunci când se așteaptă ca, în urma acestor investigații, să tragă învățăminte în materie de siguranță.

(5) Prin derogare de la alineatele (1) și (2), autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța poate decide, luând în considerare învățămintele de tras în scopul îmbunătățirii siguranței aviației, să nu demareze o investigație privind siguranța atunci când un accident sau un incident grav privește o aeronavă fără pilot la bord care nu necesită un certificat sau o declarație în temeiul articolului 46 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) YYYY/N [trimitere la noul regulament] sau privește o aeronavă

cu pilot la bord cu o masă maximă la decolare mai mică de sau egală cu 2 250 kg și în cazul în care nicio persoană nu a fost rănită mortal sau grav.

(6) Investigațiile privind siguranța menționate la alineatele (1), (2) și (4) nu urmăresc în niciun caz să stabilească a cui este culpa sau răspunderea. Acestea sunt independente, distincte de orice proceduri judiciare sau administrative destinate stabilirii culpei sau răspunderii și nu aduc atingere acestor proceduri.”

Articolul 125

Modificări ale Regulamentului (UE) nr. 376/2014

Articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 376/2014 se modifică după cum urmează:

„(2) Prezentul regulament se aplică evenimentelor și altor informații legate de siguranță care implică aeronavele civile care intră sub incidența Regulamentului [a se adăuga trimiterea la noul regulament].

Cu toate acestea, prezentul regulament nu se aplică evenimentelor și altor informații legate de siguranță care implică aeronave fără pilot la bord care nu necesită un certificat sau o declarație în temeiul articolului 46 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) YYYY/N [trimitere la noul regulament], cu excepția cazului în care evenimentul sau respectivele alte informații legate de siguranță au implicat astfel de aeronave fără pilot la bord și au dus la rănirea mortală sau gravă a unei persoane sau au implicat alte aeronave decât aeronavele fără pilot la bord.

Statele membre pot decide să aplice prezentul regulament și evenimentelor și altor informații legate de siguranță care implică aeronave care nu intră sub incidența Regulamentului [*a se adăuga trimiterea la noul regulament*].”

Articolul 126

Dispoziții tranzitorii

1. Certificatele eliberate sau recunoscute și declarațiile prezentate sau recunoscute în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 rămân valabile și sunt considerate a fi fost eliberate, prezentate și recunoscute în conformitate cu dispozițiile corespunzătoare din prezentul regulament, inclusiv în scopul aplicării articolul 56.

2. Până cel târziu la [*cinci ani de la data menționată la articolul 127 — OP: a se introduce data exactă*], normele de punere în aplicare adoptate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 se adaptează la dispozițiile prezentului regulament. Până la adaptare, orice trimitere din respectivele norme de punere în aplicare în ceea ce privește:

(a) „operare comercială” se înțelege ca fiind o trimitere la articolul 3 litera (i) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

(b) „aeronave complexe motorizate” se înțelege ca fiind o trimitere la articolul 3 litera (j) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

(c) „echipamente/dispozitive” se înțelege ca fiind o trimitere la articolul 3 punctul 28 din prezentul regulament;

(d) „licență de pilot de agrement” se înțelege ca fiind o trimitere la articolul 7 alineatul (7) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

(e) „transport aerian comercial” se înțelege ca fiind o trimitere la articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 965/2012[32].

3. Prin derogare de la articolele 45 și 46, dispozițiile relevante din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 se aplică în continuare până la intrarea în vigoare a actelor delegate adoptate în temeiul articolului 47.

4. În ceea ce privește domeniile reglementate de prezentul regulament, statele membre denunță sau adaptează acordurile bilaterale existente pe care le-au încheiat cu țări terțe cât mai curând posibil după intrarea în vigoare a prezentului regulament și, în orice caz, înainte de [*trei ani de la data menționată la articolul 127 — OP: a se introduce data exactă*].

Articolul 127

Intrarea în vigoare

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

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președintele	*Președintele*

[32] Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Denumirea propunerii/inițiativei

1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB

1.3. Tipul propunerii/inițiativei

1.4. Obiectiv(e)

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.6. Durata și impactul financiar

1.7. Modul (modurile) de gestiune preconizat(e)

2. MĂSURI DE GESTIONARE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

2.2. Sistemul de gestiune și de control

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor operaționale

3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ

3.2.4. Compatibilitatea cu actualul cadru financiar multianual

3.2.5. Contribuția terților

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Denumirea propunerii/inițiativei

Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului

1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB[33]

06 - Mobilitate și transporturi

06 02 - Politica europeană în domeniul transporturilor

06 02 02 - Agenția Europeană de Siguranță a Aviației

1.3. Tipul propunerii/inițiativei

☐ Propunerea/inițiativa se referă la o **acțiune nouă**

☐ Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune nouă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare**[34]

☒ Propunerea/inițiativa se referă la **prelungirea unei acțiuni existente**

☐ Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune reorientată către o acțiune nouă**

1.4. Obiectiv(e)

1.4.1. Obiectiv(e) strategic(e) multianual(e) al(e) Comisiei vizat(e) de propunere/inițiativă

O piață internă mai profundă și mai echitabilă, cu o bază industrială consolidată: un spațiu european unic al transporturilor competitiv, care să ofere cetățenilor și întreprinderilor un cadru pentru transporturi sigure, eficiente și de înaltă calitate.

Crearea de locuri de muncă și creștere economică: prezenta inițiativă urmărește să contribuie la dezvoltarea unei industrii aviatice europene competitive, care să genereze locuri de muncă de calitate și să impulsioneze inovarea tehnologică. Ea va crea un cadru de reglementare eficace pentru integrarea unor noi modele de afaceri și a unor tehnologii emergente.

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e) și activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză

Obiectivul specific nr.

Obiectivele specifice ale prezentei inițiative sunt următoarele:

1) eliminarea cerințelor inutile și asigurarea faptului că regulamentul este proporțional cu riscurile asociate diverselor tipuri de activități de aviație;

2) asigurarea faptului că noile tehnologii și evoluțiile pieței sunt integrate în mod eficient și supravegheate în mod eficace;

---

[33] ABM (activity based management): gestiune pe activități; ABB (activity based budgeting): întocmirea bugetului pe activități.

[34] Astfel cum sunt menționate la articolul 54 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

3) instituirea unui proces de management al siguranței bazat pe cooperarea între Uniunea Europeană și statele sale membre, pentru ca acestea să identifice și să diminueze împreună riscurile la adresa aviației civile;

4) eliminarea lacunelor din sistemul de reglementare și asigurarea coerenței acestuia;

5) crearea unui sistem eficace de punere în comun și de partajare a resurselor între statele membre și agenție.

Activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză

06 02 - Politica europeană în domeniul transporturilor

1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

A se preciza efectele pe care propunerea/inițiativa ar trebui să le aibă asupra beneficiarilor vizați/ grupurilor vizate.

Rezultatele obiectivului specific nr. 1: cadru pentru eliminarea normelor inutile/excesiv de prescriptive; introducerea unor norme bazate pe performanțe care identifică obiectivele de atins, dar oferă flexibilitate în ceea ce privește mijloacele prin care se ating respectivele obiective; cadru pentru adaptarea normelor la riscurile presupuse de activitatea pe care o reglementează.

Rezultatele obiectivului specific nr. 2: introducerea unor norme neutre din punct de vedere tehnologic, acolo unde este posibil; introducerea unui cadru juridic pentru aeronavele fără pilot la bord; utilizarea sporită a standardelor sectorului de profil; cadru de reglementare simplificat pentru închirierea aeronavelor cu echipaj între operatorii din UE.

Rezultatele obiectivului specific nr. 3: obligația legală de a adopta Programul european de siguranță a aviației, Planul european pentru siguranța aviației și programele naționale de siguranță care se bazează unele pe altele; îmbunătățirea schimbului și analizei informațiilor și a datelor.

Rezultatele obiectivului specific nr. 4: introducerea unor cerințe esențiale pentru handlingul la sol, protecția mediului în ceea ce privește produsele aeronautice, precum și securitatea cibernetică; o cooperare mai strânsă pe probleme de securitate între AESA și Comisie; temei juridic pentru un raport de evaluare a protecției mediului în domeniul aviației.

Rezultatele obiectivului specific nr. 5: crearea unei rezerve de inspectori acreditați din UE; crearea unui mecanism de supraveghere de urgență; cadru legal pentru transferul responsabilităților de reglementare către alte state membre sau către AESA; posibilitatea de a atribui sarcini de certificare și de supraveghere unor organizații ale utilizatorilor competente din sectorul aviației generale; promovarea unor metode de supraveghere bazate pe riscuri și performanțe; crearea unei arhive digitale europene pentru informațiile relevante pentru cooperarea dintre autoritățile de certificare, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii; posibilitatea de a include în sistemul Uniunii aeronavele de stat și aeronavele vizate de anexa II.

1.4.4. Indicatori de rezultat și de impact

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea punerii în aplicare a propunerii/inițiativei.

Indicatori pentru obiectivul specific 1:

- Numărul de întrebări referitoare la interpretarea normelor primite de AESA
- Numărul de operatori care utilizează norme bazate pe performanțe pentru demonstrarea conformității cu cerințele esențiale
- Numărul de licențe de pilot particular din aviația generală
- Reducerea costurilor pentru operatori

Indicatori pentru obiectivul specific 2:

- Numărul de norme care fac trimitere la standardele sectorului de profil
- Vârsta flotei folosite în aviația generală în UE
- Reducerea costurilor de fabricare și de certificare a aeronavelor
- Numărul de certificări noi

Indicatori pentru obiectivul specific 3:

- Rata accidentelor în funcție de creșterea traficului
- Rezultatele activităților de standardizare și de monitorizare continuă desfășurate de AESA
- Numărul de programe naționale de siguranță și nivelul de implementare a acestora în statele membre

Indicatori pentru obiectivul specific 4:

- Numărul de întrebări referitoare la interpretarea normelor revizuite primite de AESA
- Numărul de evenimente cu risc care implică handlingul la sol
- Feedback-ul părților interesate

Indicatori pentru obiectivul specific 5:

- Rezultatele activităților de standardizare și de monitorizare continuă desfășurate de AESA cu privire la resursele și competențele disponibile în statele membre
- Numărul de state membre care utilizează inspectori UE în domeniul siguranței aviației, precum și noile instrumente pentru punerea în comun a resurselor și partajarea acestora (delegarea de responsabilități, includerea în sistem a aeronavelor de stat și a celor vizate de anexa II)
- Evoluția resurselor din cadrul autorităților aeronautice naționale din statele membre, măsurată în termeni de ENI și de buget

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.5.1. Cerință (cerințe) de îndeplinit pe termen scurt sau lung

Asigurarea menținerii unui nivel înalt de siguranță a aviației civile chiar și în condițiile creșterii volumelor de trafic.

Un aport la competitivitatea sectorului aviației prin eficientizarea sistemului aeronautic civil european concomitent cu garantarea unor standarde înalte de siguranță și de mediu.

Cerințele OACI ca statele membre să adopte programe naționale de siguranță.

1.5.2. Valoarea adăugată a implicării UE

Transportul aerian are, în mare măsură, un caracter transnațional, drept care, prin natura sa, necesită o abordare la nivelul UE în materie de reglementare.

Există un consens general al statelor membre că sunt necesare norme comune în domeniul siguranței aviației civile pentru a se atinge un nivel înalt de siguranță. Acest lucru s-a concretizat deja prin adoptarea inițială a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și a predecesorului său, Regulamentul (CE) nr. 1592/2002. Siguranța sistemului aeronautic civil european depinde, printre altele, de modul în care se interconectează elementele acestui sistem. Orice interfață din acest sistem constituie un risc care necesită coordonare. O legislație comună elimină necesitatea coordonării sistemelor de reglementare ale statelor membre și, ca atare, contribuie la sporirea siguranței. Promovarea unui sistem european comun de siguranță poate fi realizată cel mai eficient numai la nivelul UE. La fel, un sistem european unic de siguranță a aviației civile va aduce câștiguri la nivel de eficiență, combătând fragmentarea costisitoare.

1.5.3. Învățăminte desprinse din experiențe anterioare similare

Inițiativa se bazează, printre altele, pe o analiză temeinică a experienței dobândite în urma aplicării Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și a predecesorului său, Regulamentul (CE) nr. 1592/2002, inclusiv pe evaluarea funcționării Regulamentului (CE) nr. 216/2008 efectuată, în 2013, în temeiul articolului 62 din regulamentul menționat.

1.5.4. Compatibilitatea și posibila sinergie cu alte instrumente corespunzătoare

Prezenta inițiativă constituie un rezultat de atins în cadrul pachetului legislativ „Aviație”, care urmează să fie adoptat la sfârșitul anului 2015, și va contribui la competitivitatea sectorului aviației din UE.

Inițiativa este în concordanță cu Cartea albă privind transporturile din 2011, care urmărește ca Europa să devină cea mai sigură regiune din lume în domeniul aviatic.

Inițiativa este, de asemenea, în concordanță cu Strategia Europa 2020 și cu prioritățile Comisiei, dezvoltând piața internă și promovând inovarea și, astfel, având un impact pozitiv asupra creării de locuri de muncă și a creșterii economice, precum și asupra competitivității globale a sectorului aviației.

În ceea ce privește guvernanța AESA, inițiativa respectă și aplică recomandările din declarația comună a Parlamentului European, a Consiliului și a Comisiei Europene privind agențiile descentralizate.

1.6. Durata și impactul financiar

☐ Propunere/inițiativă pe **durată determinată**

– ☐ Propunere/inițiativă în vigoare din [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA

– ☐ Impact financiar din AAAA până în AAAA

☒ Propunere/inițiativă pe **durată nedeterminată**

– punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din AAAA până în AAAA,

– urmată de o perioadă de funcționare în regim de croazieră.

1.7. Modul (modurile) de gestiune preconizat(e)[35]

☐ **Gestiune directă** asigurată de către Comisie

– ☐ prin intermediul serviciilor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii;

– ☐ prin intermediul agențiilor executive

☐ **Gestiune partajată** cu statele membre

☒ **Gestiune indirectă**, cu delegarea sarcinilor de execuție:

– ☐ țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea;

– ☐ organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);

– ☐ BEI și Fondului european de investiții;

– ☒ organismelor menționate la articolele 208 și 209 din Regulamentul financiar;

– ☐ organismelor de drept public;

– ☐ organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să prezinte garanții financiare adecvate;

– ☐ organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și care prezintă garanții financiare adecvate;

– ☐ persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESC, în temeiul titlului V din TUE, identificate în actul de bază relevant.

– *Dacă se indică mai multe moduri de gestiune, a se furniza detalii suplimentare în secțiunea „Observații".*

Observații

nu există

[35] Explicațiile privind modurile de gestiune, precum și trimiterile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. MĂSURI DE GESTIONARE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

A se preciza frecvența și condițiile aferente acestor dispoziții.

Deja există numeroase mecanisme de monitorizare și de evaluare care pot fi utilizate, deoarece, în domeniul siguranței aviației civile, monitorizarea performanței face parte integrantă din cadrul de reglementare al Uniunii. Eficacitatea măsurii propuse, odată adoptate, va fi supusă unei evaluări obligatorii la fiecare cinci ani, așa cum se întâmplă și în prezent în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008.

Cerințele de raportare anuală aplicabile agenției includ pregătirea raportului anual de activitate consolidat și întocmirea conturilor finale.

2.2. Sistemul de gestiune și de control

2.2.1. Riscul (riscurile) identificat(e).

nu există

2.2.2. Informații privind sistemul de control intern instituit

Fiind o agenție a Uniunii, AESA utilizează metodele de control aplicabile ale agențiilor descentralizate, care au fost deja prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

Regulamentul financiar al AESA, care se bazează pe regulamentul financiar cadru aplicabil agențiilor, prevede numirea unui auditor intern și cerințe în materie de audit intern.

2.2.3. Estimarea costurilor și a beneficiilor controalelor și evaluarea nivelului estimat al riscului de eroare

n. a.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate.

Articolul 111 din propunerea de regulament vizează combaterea fraudei. În speță, Regulamentul (UE, Euratom) nr. 883/2013 privind investigațiile efectuate de OLAF devine aplicabil în cazul AESA, iar OLAF și Curtea de Conturi sunt împuternicite să efectueze audituri și investigații suplimentare. Articolul corespunde modelului de text pentru agențiile descentralizate.

În plus, AESA a adoptat la 9 decembrie 2014 o strategie de luptă împotriva fraudei.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Linii bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul cheltuielilor	Contribuție			
	Număr Rubrica……...……	Dif./ Nedif.[36]	Țări AELS[37]	Țări candidate[38]	Țări terțe	În sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar
1 Creștere inteligentă și favorabilă incluziunii a) Competitivitate pentru creștere și locuri de muncă	06 02 02 Agenția Europeană de Siguranță a Aviației	Dif.	DA	NU	DA*	NU

- * Contribuția Elveției în conformitate cu Decizia nr. 1/2007 (2008/100/CE)

- Noile linii bugetare solicitate n. a.

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul cheltuielilor	Contribuție			
	Număr Rubrica……...…….	Dif./ Nedif.	Țări AELS	Țări candidate	Țări terțe	În sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar
	[XX.YY.YY.YY]		DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU

[36] Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.
[37] AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.
[38] Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor[39]

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	Număr 1a	Rubrica 1a Competitivitate pentru creștere economică și locuri de muncă

DG: MOVE			Anul **N**[40]	Anul **N+1**	Anul **N+2**	Anul **N+3**	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			**TOTAL**
• Credite operaționale										
Numărul liniei bugetare 06 02 02	Angajamente	(1)	34,870 + 1,575 = 36,445	34,870 + 2,045 = 36,915	35,568 + 1,395 = 36,963	36,279 + 1,395 =37,674				Propunere pe durată nelimitată
	Plăți	(2)	36,445	36,915	36,963	37,674				Propunere pe durată nelimitată
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe[41] n. a.										
Numărul liniei bugetare		(3)								
TOTAL credite pentru DG MOVE	Angajamente	=1	36,445	36,915	36,963	37,674				Propunere pe durată nelimitată

39 Cheltuielile urmează să fie ajustate în funcție de ceea ce convin Cabinetele în privința posturilor suplimentare și a agenților contractuali.

40 Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

41 Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

	Plăți	=2	36,445	36,915	36,963	37,674				Propunere pe durată nelimitată

TOTAL credite în cadrul RUBRICII 1a din cadrul financiar multianual	Angajamente		36,445	36,915	36,963	37,674				Propunere pe durată nelimitată
	Plăți		36,445	36,915	36,963	37,674				Propunere pe durată nelimitată

Rubrica din cadrul financiar multianual	**5**	„Cheltuieli administrative”

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul **N**	Anul **N+1**	Anul **N+2**	Anul **N+3**	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			**TOTAL**
DG: MOVE									
• Resurse umane Baza de calcul: nivelul actual al bugetului afectat personalului DG MOVE care se ocupă de chestiunile legate de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și de AESA (7 ENI X EUR 132 000/an = 924 000)		0,924	0,924	0,924	0,924				Propunere pe durată nelimitată
• Alte cheltuieli administrative		0	0	0	0				
TOTAL DG MOVE	Credite	0,924	0,924	0,924	0,924				Propunere pe durată nelimitată

TOTAL credite în cadrul RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)	0,924	0,924	0,924	0,924				

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul **N**[42]	Anul **N+1**	Anul **N+2**	Anul **N+3**	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			**TOTAL**
TOTAL credite	Angajamente	37,369	37,839	37,887	38,598				Propunere pe

[42] Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

în cadrul RUBRICILOR 1-5 din cadrul financiar multianual									durată nelimitată
	Plăți	37,369	37,839	37,887	38,598				Propunere pe durată nelimitată

3.2.1.1 Proiectul de schemă de personal propus pentru AESA 2017-2020

Propunerea de personal pentru AESA 2017-2020 (total) *	**2016****	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Grade AD	548	541	540	540	540
Grade AD noi		5			
Total AD	548	546	540	540	540
Grade AST	128	123	118	118	118
Grade AST noi					
Total AST	128	123	118	118	118
Total posturi în schema de personal	676	669	658	658	658

* Aceste cifre vor fi ajustate având în vedere un sistem de flexibilitate pentru posturile legate de taxe și tarife ce urmează să fie creat pe baza unui set de indicatori referitori la volumul de lucru și eficiența agenției, care urmează să fie aprobat de Comisie. Cel târziu la momentul adoptării proiectului de buget pe 2017, Comisia va prezenta o fișă financiară legislativă revizuită în ceea ce privește detaliile referitoare la modul în care ar funcționa în practică un sistem de flexibilitate pentru posturile legate de taxe și tarife, precum și la impactul pe care l-ar avea acest sistem asupra schemei de personal a agenției. În așteptarea rezultatelor acestei activități aflate în curs de desfășurare, fișa financiară legislativă care însoțește prezenta propunere prezintă un număr stabil de posturi legate de taxe și tarife, pe baza comunicării Comisiei privind programarea resurselor umane și financiare pentru agențiile descentralizate în perioada 2014-2020, ajustat pentru a ține cont de deciziile luate de autoritatea bugetară în cadrul procedurii bugetare pentru exercițiul 2016 și pentru cele anterioare.

** Cifrele din 2016 sunt condiționate de adoptarea bugetului final de către autoritatea bugetară. Ar putea fi necesară adaptarea cifrelor pentru anii 2017-2020 în urma adoptării bugetului final în fiecare an.

Propunerea de personal pentru AESA 2017-2020 (contribuția UE) *	2016	2017	2018	2019	2020
Grade AD	175	177	184	184	184
Grade AD noi		5			
Total AD	175	182	184	184	184
Grade AST	50	46	42	42	42
Grade AST noi					
Total AST	50	46	42	42	42
Total posturi în schema de personal	225	228	226	226	226

* Aceste cifre includ aplicarea reducerii de 2 % (reducerea cu 1 % a personalului și taxa anuală de 1 % pentru fondul comun de redistribuire) până în 2018 și posturile suplimentare prevăzute pentru operatorii din țări terțe și RPAS, după cum figurează în anexa I la comunicarea Comisiei privind programarea resurselor umane și financiare [COM(2013)519].

Propunerea de personal pentru AESA 2017-2020 (taxe și tarife) *	2016	2017	2018	2019	2020
Grade AD	373	364	356	356	356
Grade AD noi					
Total AD	373	364	356	356	356
Grade AST	78	77	76	76	76
Grade AST noi					
Total AST	78	77	76	76	76

Total posturi în schema de personal	451	441	432	432	432

* Aceste cifre vor fi ajustate având în vedere un sistem de flexibilitate pentru posturile legate de taxe și tarife ce urmează să fie creat pe baza unui set de indicatori referitori la volumul de lucru și eficiența agenției, care urmează să fie aprobat de Comisie. Cel târziu la momentul adoptării proiectului de buget pe 2017, Comisia va prezenta o fișă financiară legislativă revizuită în ceea ce privește detaliile referitoare la modul în care ar funcționa în practică un sistem de flexibilitate pentru posturile legate de taxe și tarife, precum și la impactul pe care l-ar avea acest sistem asupra schemei de personal a agenției. În așteptarea rezultatelor acestei activități aflate în curs de desfășurare, fișa financiară legislativă care însoțește prezenta propunere prezintă un număr stabil de posturi legate de taxe și tarife, pe baza comunicării Comisiei privind programarea resurselor umane și financiare pentru agențiile descentralizate în perioada 2014-2020, și ajustat pentru a ține cont de deciziile luate de autoritatea bugetară în cadrul procedurii bugetare pentru exercițiul 2016 și pentru cele anterioare.

3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor operaționale

– ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale

– ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale[43], conform explicațiilor de mai jos:

– (Baza de calcul: total cost mediu pentru 1 ENI: 132 000 EUR)

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările ⇩			Anul **N**		Anul **N+1**		Anul **N+2**		Anul **N+3**		A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)						**TOTAL**	
	REALIZĂRI																	
			Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr. total	Costuri totale
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1[44] Eliminarea cerințelor inutile și asigurarea faptului că regulamentul este proporțional cu riscurile asociate diverselor tipuri de activități de aviație	Niciun impact suplimentar pentru AESA, deoarece rezultatele vor fi absorbite de creditele actuale.																	
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2 Asigurarea faptului că noile tehnologii și evoluțiile pieței sunt integrate în mod eficient și			Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr. total	Costuri totale

[43] Creditele urmează să fie ajustate în funcție de ceea ce convin Cabinetele în privința posturilor suplimentare și a agenților contractuali.

[44] Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)…”

supravegheate în mod eficace																
Noul cadru juridic pentru aeronavele fără pilot la bord																
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 3 Instituirea unui proces de management al siguranței bazat pe cooperarea între Uniunea Europeană și statele sale membre, pentru ca acestea să identifice și să diminueze împreună riscurile la adresa aviației civile	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr. total	Costuri totale
Arhiva digitală europeană (articolul 28): date de bază pentru luarea deciziilor și pentru monitorizare (inclusiv 1 AC/an, costuri IT punctuale de 0,3 milioane EUR în anul n și în n + 1, precum și costuri de funcționare anuale de 0,20 milioane EUR)		0,535		0,570		0,270		0,270								Propuneri pe durată nelimitată
Volume masive de date („Big Data”): date și analize pentru sistemul aeronautic european (cheltuieli cu personalul pentru 2 ENI + 1 AC/an, fără cheltuielile de funcționare)		0,167		0,334		0,334		0,334								Propuneri pe durată nelimitată
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 3		0,702		0,904		0,604		0,604								Propuneri pe durată nelimitată
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 4	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri

Eliminarea lacunelor din sistemul de reglementare și asigurarea coerenței acestuia		i		i		i		i		ri		i		i	total	totale
Handling la sol: crearea și menținerea unui sistem de cerințe comune (articolul 11) (cheltuieli cu personalul pentru 1 ENI/an)		0,066		0,132		0,132		0,132								Propuner e pe durată nelimitat ă
Armonizarea aspectelor de securitate și de siguranță; sprijin pentru reglementare și inspecții (articolul 40) (cheltuieli cu personalul pentru 1 ENI/an)		0,066		0,132		0,132		0,132								Propuner e pe durată nelimitat ă
Noile cerințe europene de certificare pentru protecția mediului și raportul (articolul 39) (inclusiv 1 ENI/an și costuri IT anuale de 0,15 milioane EUR)		0,216		0,282		0,282		0,282								Propuner e pe durată nelimitat ă
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 4		0,348		0,546		0,546		0,546								Propuner e pe durată nelimitat ă
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 5 Crearea unui sistem eficace de punere în comun și de partajare a resurselor între statele membre și agenție	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costu ri	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr. total	Costuri totale
Promovarea unor metode de supraveghere bazate pe riscuri și performanțe		0,100		0,100		0,100		0,100								0,400

Rezerva de experți (articolul 17) (inclusiv 1 AC/an, costuri punctuale de 0,1 milioane EUR în anul n și în n + 1, precum și costuri de funcționare anuale de 5 000 EUR)		0,140		0,175		0,075		0,075								Propuneri pe durată nelimitată
Crearea cadrului pentru delegarea responsabilităților (articolul 18)		0,175		0,175		0,00		0,00								0,350
Asigurarea unor standarde comune de pregătire (articolul 43) (inclusiv 1 AC/an și costuri punctuale pentru materialele de pregătire în anul n și n + 1 de 0,075 milioane EUR)		0,11		0,145		0,070		0,070								Propuneri pe durată nelimitată
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 5		0,525		0,595		0,245		0,245								
COSTURI TOTALE		1,575		2,045		1,395		1,395								

3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ

3.2.3.1. Sinteză

– ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ

– ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

– Baza de calcul: nivelul actual al bugetului afectat personalului DG MOVE care se ocupă de chestiunile legate de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și de AESA (7 ENI X EUR 132 000/an = 924 000)

milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul **N**[45]	Anul **N+1**	Anul **N+2**	Anul **N+3**	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			**TOTAL**
RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual								
Resurse umane	0,924	0,924	0,924	0,924				
Alte cheltuieli administrative	0	0	0	0				
Subtotal RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual	0,924	0,924	0,924	0,924				
În afara RUBRICII 5[46] **din cadrul financiar multianual**								
Resurse umane	0	0	0	0				
Alte cheltuieli administrative	0	0	0	0				
Subtotal în afara RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual	0	0	0	0				
TOTAL	0,924	0,924	0,924	0,924				

Creditele necesare pentru resurse umane și alte cheltuieli cu caracter administrativ vor fi acoperite de credite ale DG-ului în cauză alocate deja gestionării acțiunii și/sau realocate intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, prin resurse suplimentare ce ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și în lumina constrângerilor bugetare.

45 Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

46 Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

3.2.3.2. Necesarul de resurse umane estimat

– ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.

– ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Estimări în echivalent normă întreagă

		Anul **N**	Anul **N+1**	Anul **N+2**	Anul **N+3**	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)		
• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)								
06 01 01 01 (la sediu și în birourile de reprezentare ale Comisiei)		7	7	7	7			
XX 01 01 02 (în delegații)		0	0	0	0			
XX 01 05 01 (cercetare indirectă)		0	0	0	0			
10 01 05 01 (cercetare directă)		0	0	0	0			
• Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)[47]								
XX 01 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”)		0	0	0	0			
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT și JED în delegații)		0	0	0	0			
XX 01 04 **yy** [48]	0	0	0	0				
	0	0	0	0				
XX 01 05 02 (AC, END, INT - cercetare indirectă)		0	0	0	0			
10 01 05 02 (AC, END, INT - cercetare directă)		0	0	0	0			
Alte linii bugetare (a se preciza)								
TOTAL		7	7	7	7			

XX este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau realocate intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, prin resurse suplimentare ce ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și în lumina constrângerilor bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și personal temporar	Personalul DG MOVE care se ocupă de chestiunile legate de siguranța aviației civile, de protecția mediului în domeniul aviației și de AESA, inclusiv de: - gestionarea adoptării și a punerii în aplicare a măsurilor în urma recomandărilor AESA (decizii și regulamente ale Comisiei); - coordonarea și controlul administrativ al AESA: programe de lucru, planuri multianuale privind politica de personal, reuniuni ale consiliului de administrație și ale altor comitete; - dezvoltarea și coordonarea politicilor; - responsabilitățile financiare și contabile referitoare la AESA la nivel de Comisie (buget, descărcare de gestiune etc.).

47 AC = agent contractual; AL = agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JED = expert tânăr în delegații.

48 Subplafonul pentru personal extern acoperit din creditele operaționale (fostele linii „BA”).

Personal extern	

3.2.4. Compatibilitatea cu actualul cadru financiar multianual

– ☐ Propunerea/inițiativa este compatibilă cu cadrul financiar multianual existent.

– ☒ Propunerea/inițiativa necesită o reprogramare a rubricii corespunzătoare din cadrul financiar multianual.

A se explica reprogramarea necesară, precizându-se liniile bugetare în cauză și sumele aferente[49].

Linie bugetară: 06 02 02

În milioane EUR

N: 36,445

N+1: 36,915

N+2: 36,963

N+3: 37,674

– ☐ Propunerea/inițiativa necesită recurgerea la instrumentul de flexibilitate sau la revizuirea cadrului financiar multianual.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare în cauză, precum și sumele aferente.

3.2.5. Contribuția terților

– Propunerea/inițiativa nu prevede cofinanțare din partea terților.

– Propunerea/inițiativa prevede cofinanțare, estimată în cele ce urmează:

Credite în milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul **N**	Anul **N+1**	Anul **N+2**	Anul **N+3**	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			Total
Contribuția din partea țărilor din SEE/AELS, cu excepția Elveției*	1,070	1,070	1,054	1,073				
Contribuția din partea Elveției**	1,0	1,0	1,0	1,0				
TOTAL credite cofinanțate	2, 070	2,070	2, 054	2,073				

* Pornind de la ipoteza unei contribuții de 2,76 % din contribuția anuală a UE. În vederea efectuării calculului, se presupune că veniturile alocate obținute din excedentele anilor anteriori sunt egale cu 0.

** Aproximare în conformitate cu Decizia nr. 1/2007 a Comitetului mixt pentru transportul aerian Comunitate/Elveția, instituit în temeiul Acordului dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian (2008/100/CE).

[49] Sumele urmează să fie ajustate în funcție de ceea ce convin Cabinetele în privința posturilor suplimentare și a numărului de agenți contractuali.

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

– ☒ Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.

– ☐ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:

– – ☐ asupra resurselor proprii

– – ☐ asupra diverselor venituri

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei[50]						
		Anul **N**	Anul **N+1**	Anul **N+2**	Anul **N+3**	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)		
Articolul …….								

Pentru diversele venituri alocate, a se preciza linia bugetară (liniile bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

A se preciza metoda de calcul a impactului asupra veniturilor.

[50] În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sume brute după deducerea unei cote de 25 % pentru costuri de colectare.