



Bruxelles, 25 novembre 2014
(OR. en)

15733/14

Fascicolo interistituzionale:
2013/0187 (COD)

AVIATION 218
CODEC 2291

RELAZIONE

Origine: Segretariato generale del Consiglio

Destinatario: Consiglio

n. doc. prec.: 15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236

n. doc. Comm.: 11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072

Oggetto: ***Preparazione della sessione del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" del 3 dicembre 2014***

Proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea - CUE II +, regolamento AESA

- Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

Il 12 giugno 2013 la Commissione ha trasmesso al Consiglio e al Parlamento europeo due proposte legislative volte ad aggiornare i regolamenti sul cielo unico europeo (CUE) e ad accelerare la loro attuazione. Il pacchetto CUE II + mira a migliorare la competitività del sistema europeo di trasporto aereo e a sviluppare ulteriormente l'iniziativa del cielo unico europeo lanciata nel 2004. L'obiettivo generale di tale iniziativa è di rafforzare l'attuale livello di sicurezza del traffico aereo, di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e di migliorare l'efficienza globale del sistema europeo di gestione del traffico aereo (ATM) e dei servizi di navigazione aerea (ANS).

In tale contesto, la rifusione degli attuali quattro regolamenti sul CUE II (proposta di rifusione) e le modifiche al regolamento che istituisce l' Agenzia europea per la sicurezza aerea (proposta AESA) permetterebbero di semplificare il quadro legislativo, eliminare sovrapposizioni tra le norme vigenti, migliorare il sistema di sorveglianza e rivedere le norme vigenti con l'obiettivo di migliorare l'efficienza globale della gestione del traffico aereo. I principali problemi affrontati dalle proposte sono l'insufficiente efficienza dei servizi di navigazione aerea e la frammentazione del sistema di gestione del traffico aereo (ATM).

Più in particolare, gli obiettivi delle modifiche di cui alla proposta AESA sono di allineare l'attuale ambito di applicazione del regolamento AESA al quadro legislativo del CUE, di eliminare le incongruenze tra i due e di integrare i concetti di interoperabilità del CUE. Inoltre, la proposta aggiorna il regolamento AESA tenendo conto dei recenti sviluppi nell'ambito del programma di ricerca SESAR e lo armonizza con la dichiarazione congiunta e l'orientamento comune del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione sulle agenzie decentrate (orientamento comune).

II. LAVORI IN SENO AL CONSIGLIO

Il 2 settembre 2013 la Commissione ha presentato al Gruppo "Trasporti aerei" le proposte del pacchetto CUE II + e la relativa valutazione d'impatto. La maggior parte delle delegazioni ha reagito giudicando le proposte premature, tenuto conto del fatto che l'attuazione del precedente pacchetto legislativo non ha ancora potuto mostrare tutte le sue potenzialità. Hanno altresì rilevato che frequenti modifiche dell'attuale struttura del CUE rischiano di portare a risultati controproducenti rispetto all'obiettivo generale dell'efficienza. In seguito ai giudizi negativi espressi dagli Stati membri, l'esame dettagliato del pacchetto CUE II + a livello di gruppo è iniziato solo durante la presidenza italiana nel luglio 2014 e i lavori sulle due proposte legislative sono stati portati avanti in parallelo.

Al fine di compiere rapidi progressi sul pacchetto CUE II + nel suo insieme, la presidenza ha seguito un approccio circoscritto in relazione al regolamento AESA e ha esaminato solo gli articoli della proposta aventi un legame diretto con la proposta di rifusione relativa al CUE. Le delegazioni hanno accolto con favore l'approccio mirato e orientato ai risultati adottato dalla presidenza, valutando anche che è previsto che la Commissione presenti, nel corso del 2015, una distinta proposta relativa alla revisione del regolamento AESA nella sua integralità. Ritengono che alcune questioni fondamentali riguardanti lo status e il ruolo dell'Agenzia, come la sua denominazione o struttura di finanziamento, debbano essere esaminate nel più ampio contesto delle responsabilità dell'Agenzia e non solo sotto il profilo dell'ATM, l'elemento centrale del pacchetto CUE II +.

La prevista revisione del regolamento AESA offrirà l'opportunità di procedere all'esame approfondito di queste fondamentali e più ampie questioni. Pertanto, il progetto di orientamento generale di cui all'allegato riguarda solo una serie di articoli e per il resto non considera la proposta della Commissione.

III. OSSERVAZIONI GENERALI

In linea generale, le delegazioni hanno accolto con favore l'intenzione della Commissione di semplificare e chiarire l'attuale quadro giuridico dell'iniziativa del cielo unico europeo e si sono dette favorevoli all'allineamento del regolamento AESA alle disposizioni della proposta di rifusione relativa al CUE. Un insieme semplificato ed uniforme di norme, specie per regolamentazioni tecniche come quelle dell'interoperabilità e della certificazione nel settore degli ATM/ANS, offre un valore aggiunto eliminando sovrapposizioni con il regolamento CUE. Tali norme delineano chiaramente la regolamentazione economica del CUE, contemplata dalla proposta di rifusione, rispetto ad aspetti tecnici del CUE in relazione ai quali l'Agenzia svolge un ruolo specifico per assicurare la regolamentazione e la sorveglianza delle attività ATM/ANS.

Sulla scorta degli intensi lavori svolti a livello di gruppo, il Comitato dei rappresentanti permanenti ha esaminato e approvato il testo del progetto di orientamento generale nella riunione del 21 novembre 2014. In tale occasione, ES ha chiesto chiarimenti da parte della Commissione sull'applicabilità della proposta AESA agli aeroporti, in particolare all'aeroporto di Gibilterra, e ha subordinato la sua posizione ad una dichiarazione della Commissione al riguardo. I servizi della Commissione hanno confermato che la proposta AESA in quanto tale non riguarda gli aeroporti e si sono impegnati a presentare una pertinente dichiarazione da iscrivere nel verbale del Consiglio.¹

Si riporta di seguito una panoramica dei lavori svolti e le correzioni tecniche minori apportate al testo sono indicate in grassetto e con [...].

UK mantiene ancora una riserva di esame parlamentare sulla proposta.

IV. OSSERVAZIONI SU QUESTIONI SPECIFICHE

a) Aspetti militari

La Commissione ha proposto di ampliare l'ambito di applicazione del regolamento AESA per assicurare che i fornitori militari di servizi si conformino alle norme applicabili al traffico aereo civile quando forniscono servizi per il traffico civile. Sin dall'inizio delle discussioni, la modifica dell'ambito di applicazione ha incontrato una forte resistenza da parte degli Stati membri, secondo i quali l'esplicito assoggettamento della comunità militare alle norme del CUE non rispetta la loro indipendenza normativa. In seguito ad un ampio scambio di opinioni con gli esperti militari degli Stati membri e con l'Agenzia europea per la difesa in data 14 ottobre 2014, la presidenza ha concluso che l'ambito di applicazione del regolamento AESA resterà invariato e che l'attuale obbligo per il settore militare di garantire un livello di sicurezza efficace almeno quanto quello garantito dai requisiti essenziali applicabili ai fornitori civili di servizi continuerà ad applicarsi.

¹ Un'analoga dichiarazione è già stata fatta in occasione dell'adozione dell'ultima modifica del regolamento AESA con regolamento (CE) n. 1108/2009 (cfr. doc. 12955/09 ADD 1).

b) Certificazioni e dichiarazioni per l'interoperabilità

La fornitura di servizi di navigazione aerea è soggetta a certificazione da parte dell'AESA o delle autorità nazionali di vigilanza e, per alcuni servizi, ad un'autodichiarazione da parte del fornitore di servizi. Benché tali principi siano enunciati all'articolo 8 della proposta di rifusione relativa al CUE, il regolamento AESA contiene le disposizioni sostanziali, ossia i requisiti essenziali cui i fornitori di servizi di navigazione aerea devono conformarsi (articolo 8 ter e allegato V ter). Il regolamento AESA contiene altresì le correlate norme sul conferimento del potere per l'esecuzione e l'ulteriore modifica di tali disposizioni (articolo 8 ter) e le correlate responsabilità dell'AESA (articolo 22 bis).

Per quanto riguarda gli enti qualificati, ai quali le autorità nazionali di vigilanza possono delegare funzioni di sorveglianza, la proposta di rifusione relativa al CUE e il regolamento AESA seguono una struttura analoga. La proposta di rifusione relativa al CUE stabilisce il quadro generale per tali enti, mentre l'allegato V della proposta EASA contiene i criteri che essi devono soddisfare.

Pur conservando la summenzionata struttura di base, le disposizioni interessate sono state semplificate e precisate a livello di gruppo. Così, sono stati mantenuti un'unica definizione di "dichiarazione" e un unico allegato per gli enti qualificati nella proposta AESA, eliminando i doppietti rispetto al quadro legislativo del CUE. Sono state altresì precisate le responsabilità dell'Agenzia in materia di certificazioni e dichiarazioni. Inoltre, compiendo un passo avanti nella specificazione delle responsabilità dell'Agenzia, varie delegazioni hanno accolto positivamente la possibilità di definire a livello europeo dettagliate specifiche dei requisiti essenziali. Tuttavia, viste le più ampie implicazioni di questo nuovo approccio centralizzato e armonizzato alle responsabilità dell'AESA, le delegazioni ritengono più opportuno esaminare tale possibilità nel contesto della revisione globale del regolamento AESA nel 2015.

c) Tariffe di rotta

In entrambe le proposte relative al CUE II + la Commissione ha suggerito modifiche per aggiungere le tariffe di rotta quale fonte di finanziamento delle crescenti attività dell'Agenzia legate all'ATM. Nel contesto del CUE, il motivo alla base di tale cambiamento sta nella migrazione delle competenze di Eurocontrol per l'assolvimento di compiti che dall'adozione dei regolamenti sul CUE II sono stati trasferiti all'AESA. Tuttavia, poiché la Commissione non è in grado, in questa fase, di fornire assicurazioni alle delegazioni in merito alle modalità pratiche di tale trasferimento dal quadro istituzionale di Eurocontrol, la decisione su detta fonte aggiuntiva di finanziamento è stata rinviata fino alle discussioni sulla struttura generale di finanziamento dell'AESA che avranno luogo nel 2015 nel quadro della revisione del regolamento AESA.

d) Atti delegati e di esecuzione

L'orientamento generale aggiorna le disposizioni sugli atti delegati e di esecuzione in soli due casi, ossia quello dei requisiti essenziali (articolo 8 ter) e quello dei diritti e oneri (articolo 64). L'inclusione dei corrispondenti articoli tipo, gli articoli 65 bis e 65 quater, riflette tali modifiche, mentre per le disposizioni restanti vi è l'intenzione di continuare ad applicare le vecchie norme sulla procedura di comitato quali figurano attualmente nell'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008.

V. LAVORI IN SENO AL PARLAMENTO EUROPEO

Il Parlamento europeo ha nominato David-Maria SASSOLI relatore del fascicolo e ha adottato la sua posizione in prima lettura in data 12 marzo 2014.

VI. CONCLUSIONE

Alla luce di quanto precede, si invita il Consiglio, nella sessione del 3 dicembre 2014:

- ad esaminare il testo figurante nell'allegato I della presente relazione e ad adottare un orientamento generale;
- a prendere atto della dichiarazione che sarà presentata dalla Commissione e ad iscriverla nel verbale del Consiglio.

Articolo 1
Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica:
 - a) alla progettazione, produzione, manutenzione e alle operazioni di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché al personale e alle organizzazioni che partecipano alla progettazione, alla produzione e alla manutenzione di detti prodotti, parti e pertinenze;
 - b) al personale e alle organizzazioni che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili;
 - c) alla progettazione, manutenzione e gestione degli aeroporti, nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano e, fatta salva la legislazione comunitaria e nazionale in materia di ambiente e di pianificazione dell'uso del suolo, alla protezione delle aree limitrofe agli aeroporti;
 - d) alla progettazione, produzione e manutenzione degli equipaggiamenti aeroportuali, nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano;
 - e) alla progettazione, produzione e manutenzione di sistemi e componenti, per la gestione del traffico aereo e per i servizi di navigazione aerea (ATM/ANS), nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano;
 - f) agli ATM/ANS, nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano.

2. Il presente regolamento non si applica:
- a) a prodotti, parti e pertinenze, personale e organizzazioni di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), impegnati in operazioni militari, doganali, di polizia, di ricerca e salvataggio, di lotta agli incendi, di guardia costiera o in servizi analoghi. Gli Stati membri assicurano che, per quanto possibile, tali attività o servizi tengano nella dovuta considerazione gli obiettivi del presente regolamento;
 - b) agli aeroporti o parti di aeroporti, equipaggiamenti, personale e organizzazioni di cui al paragrafo 1, lettere c) e d), che sono sotto il controllo e la gestione militari;
 - c) agli ATM/ANS, inclusi sistemi e componenti, personale e organizzazioni di cui al paragrafo 1, lettere e) e f), che sono forniti o messi a disposizione dai militari. Gli Stati membri si impegnano ad assicurare che gli aeromobili di cui alla lettera a) del presente paragrafo, se del caso, siano separati dagli altri aeromobili.
3. Fatto salvo l'articolo 8 del regolamento (CE) n. (XXXX/XXX) relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione), per quanto possibile gli Stati membri garantiscono che tutte le strutture militari aperte all'uso pubblico di cui al paragrafo 2, lettera b), o i servizi forniti dal personale militare all'uso pubblico di cui al paragrafo 2, lettera c), offrano un livello di sicurezza efficace almeno quanto il livello previsto dai requisiti essenziali definiti negli allegati V bis e V ter.

Articolo 2

Obiettivi

1. L'obiettivo principale del presente regolamento è stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme della sicurezza dell'aviazione civile in Europa.
2. Nella materia da esso disciplinata, il presente regolamento persegue inoltre gli obiettivi seguenti:
 - a) assicurare un livello elevato ed uniforme di protezione ambientale;
 - b) agevolare la libera circolazione di merci, persone e servizi;
 - c) promuovere il rapporto costi-efficienza nei processi di regolamentazione e di certificazione ed evitare una sovrapposizione di compiti a livello nazionale ed europeo;
 - d) assistere gli Stati membri nell'adempimento degli obblighi ai quali questi sono soggetti ai sensi della convenzione di Chicago, fornendo una base per un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della medesima, nonché assicurando che di dette disposizioni, in particolare delle norme dell'ICAO, sia tenuto conto debitamente e con tempestività nel presente regolamento e nelle regole adottate per la sua attuazione;
 - e) promuovere in tutto il mondo le posizioni comunitarie in materia di norme e regole di sicurezza dell'aviazione civile, instaurando un'opportuna cooperazione con paesi terzi e con organizzazioni internazionali;
 - f) offrire condizioni uniformi a tutti gli operatori nel mercato interno dell'aviazione;
 - g) sostenere lo sviluppo e l'attuazione del piano generale ATM;
 - h) regolamentare la sicurezza dell'aviazione civile in modo proporzionato alla natura di ciascuna attività particolare.

3. Gli strumenti per conseguire gli obiettivi di cui ai paragrafi 1 e 2 sono i seguenti:
- a) preparazione, adozione e applicazione uniforme di tutti gli atti necessari;
 - b) riconoscimento, senza requisiti supplementari, di certificati, licenze, omologazioni o altri documenti, concessi a prodotti, personale e organizzazioni secondo il presente regolamento e le relative norme di attuazione;
 - c) costituzione di un'Agenzia europea per la sicurezza aerea indipendente (di seguito denominata "l'Agenzia");
 - d) applicazione uniforme di tutti gli atti necessari da parte delle autorità aeronautiche nazionali e dall'Agenzia entro i limiti delle rispettive competenze.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento valgono le seguenti definizioni:

- a) "sorveglianza continua", i compiti da svolgere per verificare che le condizioni in base alle quali è stato emesso un certificato o alle quali fa riferimento una dichiarazione siano soddisfatte durante tutto il periodo di validità di tale certificato o dichiarazione, nonché l'adozione di qualsiasi misura di salvaguardia;
- b) "convenzione di Chicago", la convenzione sull'aviazione civile internazionale e i relativi annessi, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944;
- c) "prodotto", un aeromobile, un motore o un'elica;

- d) "parti e pertinenze", qualsiasi strumento, equipaggiamento, meccanismo, parte, apparato, annesso, software o accessorio, compresi gli apparati di comunicazione, impiegato o destinato all'impiego o al controllo di un aeromobile in volo; sono comprese le parti della cellula, del motore o delle eliche o l'attrezzatura utilizzata per manovrare l'aeromobile a terra;
- d bis) "componenti ATM/ANS", ogni costituente quale definito all'articolo 2, punto 19, del regolamento (UE) XXX/XXX relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione);
- e) "certificazione", qualsiasi forma di riconoscimento attestante che un prodotto, una parte o una pertinenza, un'organizzazione o una persona soddisfa i requisiti applicabili, comprese le disposizioni del presente regolamento e le relative norme di attuazione, nonché il rilascio del pertinente certificato che attesta tale conformità;
- e bis) "dichiarazione", ai fini degli ATM/ANS, qualsiasi dichiarazione scritta:
- i) sulla capacità e i mezzi per assolvere le responsabilità dei fornitori di servizi di informazione di volo, di cui all'articolo 8 ter, paragrafo 3, del presente regolamento;
 - ii) sulla capacità e i mezzi per assolvere le responsabilità delle organizzazioni che partecipano alla progettazione, alla fabbricazione o alla manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS, di cui all'articolo 8 ter, paragrafo 4, del presente regolamento;
 - iii) sulla conformità o idoneità d'uso di sistemi e componenti rilasciata da un'organizzazione che partecipa alla progettazione, fabbricazione o manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS, di cui all'articolo 8 ter, paragrafo 5 bis, del presente regolamento;
 - iv) sulla verifica di un sistema che deve essere immesso in servizio rilasciata da un fornitore di servizi, di cui all'articolo 8 ter, paragrafo 5 bis, del presente regolamento.

- f) "ente qualificato", un organismo cui possono essere assegnati specifici compiti di certificazione o di sorveglianza da parte e sotto il controllo e la responsabilità dell'Agenzia o di un'autorità aeronautica nazionale;
- g) "certificato", qualsiasi approvazione, licenza o altro documento rilasciato a seguito di certificazione;
- h) "operatore", qualsiasi persona fisica o giuridica che gestisca o intenda gestire uno o più aeromobili o aeroporti;
- i) "operazione commerciale", qualsiasi operazione di un aeromobile, dietro compenso o ad altro titolo oneroso, che sia disponibile per il pubblico oppure, se non messa a disposizione del pubblico, sia svolta nel quadro di un contratto fra un operatore e un cliente, nella quale quest'ultimo non detiene alcun controllo sull'operatore;
- j) "aeromobili a motore complessi":
- i) un aereo:
 - con una massa massima certificata al decollo superiore a 5 700 kg, o
 - certificato per una configurazione massima di posti passeggeri superiore a diciannove, o
 - certificato per operare con equipaggio minimo di almeno due piloti, o
 - dotato di uno o più motori a turbogetto o più di un motore a turboelica; o
 - ii) un elicottero certificato:
 - per una massa massima al decollo superiore a 3 175 kg, o
 - per una configurazione massima di posti passeggeri superiore a nove, o
 - per operare con equipaggio minimo di almeno due piloti, o
 - iii) un aeromobile a rotore basculante ("tilt rotor" o convertiplano);

- k) "dispositivo di simulazione per addestramento al volo", qualsiasi tipo di dispositivo in cui siano simulate a terra le condizioni di volo; sono compresi i simulatori di volo, i dispositivi di addestramento al volo, gli addestratori per le procedure di volo e per le procedure di navigazione e i dispositivi di addestramento al volo basico strumentale;
- l) "abilitazione", una dichiarazione riportata nella licenza che specifica i privilegi, le condizioni speciali o le relative limitazioni;
- m) "aeroporto", ogni area definita (inclusi edifici, impianti e equipaggiamenti) su terra o acqua o su una struttura fissa, offshore fissa o galleggiante, destinata a essere utilizzata totalmente o in parte per l'arrivo, la partenza e gli spostamenti di terra degli aeromobili;
- n) "equipaggiamenti aeroportuali", ogni attrezzatura, apparato, annesso, software o accessorio utilizzato o previsto per essere utilizzato per contribuire alle operazioni degli aeromobili in un aeroporto;
- o) "piazzale (apron)", area predefinita per la sosta degli aeromobili, per l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, il carico o lo scarico della posta o delle merci, il rifornimento di combustibili, il parcheggio o la manutenzione;
- p) "servizio di gestione del piazzale", servizio fornito per gestire le attività e il movimento di aeromobili e veicoli su un piazzale;
- q) "ATM/ANS", le funzioni o i servizi di gestione del traffico aereo definite all'articolo 2, punto 10, del regolamento (CE) XXX/XXX relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione), i servizi di navigazione aerea definiti all'articolo 2, punto 4, dello stesso regolamento, inclusi le funzioni e i servizi di gestione della rete di cui all'articolo 17 di detto regolamento e i servizi di produzione, trattamento, formattazione e fornitura di dati al traffico aereo generale critici ai fini della sicurezza della navigazione aerea;
- r) "sistema ATM/ANS", ogni combinazione di equipaggiamenti e di sistemi definiti all'articolo 2, punto 33, del regolamento (UE) [XXX/XXX] relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione);

- s) "servizio di informazione di volo", servizio di fornitura di avvisi e informazioni utili per una condotta dei voli sicura ed efficiente;
- t) "traffico aereo generale", l'insieme dei movimenti di aeromobili civili, nonché l'insieme dei movimenti di aeromobili di Stato (compresi gli aeromobili della difesa, dei servizi doganali e della polizia), quando questi movimenti avvengono secondo le procedure dell'ICAO;
- u) "piano generale ATM", il piano approvato dalla decisione 2009/320/CE² del Consiglio, in conformità all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 219/2007³ del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)⁴.

Articolo 8 ter

ATM/ANS

1. La fornitura di ATM/ANS è conforme ai requisiti essenziali di cui all'allegato V ter e, nella misura del possibile, all'allegato V bis.
2. I fornitori di ATM/ANS devono essere in possesso di un certificato. Il certificato è rilasciato se il fornitore dimostra di avere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità inerenti ai privilegi di un fornitore. Il certificato precisa le attribuzioni riconosciute e la portata dei servizi forniti.
3. In deroga al paragrafo 2, gli Stati membri possono decidere che i fornitori di servizi di informazione di volo sono autorizzati a dichiarare di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità associate ai servizi forniti.

² GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41.

³ GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1.

⁴ GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1, quale modificato dai regolamenti (CE) n. 1361/2008 e n. 721/2014 del Consiglio (GU L 352 del 31.12.2008 e GU L 192 del 1°7.2014).

4. Le misure di cui al paragrafo 6 possono prescrivere l'obbligo del possesso di un certificato o di una dichiarazione per le organizzazioni che partecipano alla progettazione, alla fabbricazione o alla manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS critici per la sicurezza e l'interoperabilità. Il certificato è rilasciato se le organizzazioni dimostrano di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità inerenti ai loro privilegi. Il certificato precisa i privilegi riconosciuti.
5. Le misure di cui al paragrafo 6 possono prescrivere l'obbligo del possesso di un certificato per i sistemi e componenti ATM/ANS critici per la sicurezza e l'interoperabilità. Il certificato per detti sistemi e componenti è rilasciato se il richiedente dimostra che i sistemi e i componenti sono conformi alle dettagliate specifiche definite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1.
- 5 bis. Le misure di cui al paragrafo 6 possono prescrivere l'obbligo di una dichiarazione rilasciata dal fornitore di ATM/ANS di cui all'articolo 3, lettera e bis), punto iv), o dall'organizzazione che partecipa alla progettazione, alla fabbricazione o alla manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS di cui all'articolo 3, lettera e bis), punto iii), per i sistemi e componenti ATM/ANS critici per la sicurezza e l'interoperabilità.
6. Le misure necessarie per l'esecuzione del presente articolo sono adottate secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 65 **bis**, paragrafo [...] **2**. Tali misure specificano, in particolare:
 - a) le condizioni per la fornitura degli ATM/ANS conformemente ai requisiti essenziali di cui all'allegato V ter e, se applicabile, all'allegato V bis;
 - b) le condizioni per stabilire e notificare al richiedente le specifiche dettagliate applicabili ai sistemi e ai componenti ATM/ANS;

- c) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca dei certificati di cui al paragrafo 2 e, in caso, al paragrafo 5;
- d) le responsabilità dei detentori di certificati;
- e) in caso, le condizioni e le procedure per la dichiarazione e per la sorveglianza di fornitori di servizi e organizzazioni che partecipano alla progettazione, fabbricazione o manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS di cui ai paragrafi da 3 a 5 bis;
- f) le condizioni in base alle quali le operazioni sono vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni ai fini della sicurezza;
- g) le condizioni per emettere e diffondere informazioni obbligatorie al fine di garantire la sicurezza nella fornitura di ATM/ANS;
- h) *[soppresso]*
- i) regole operative e componenti ATM/ANS richiesti per l'utilizzo dello spazio aereo.

Per quanto riguarda la fornitura di ATM/ANS, alla Commissione è conferito il potere, mediante atti delegati in conformità all'articolo 65 ter, di modificare o integrare l'allegato V ter, ove necessario per motivi connessi agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici o per motivi di sicurezza connessi agli ATM/ANS, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 2.

7. Le misure di cui al paragrafo 6:
- a) rispecchiano lo stato dell'arte e le migliori prassi nel settore degli ATM/ANS e sono coerenti con il piano generale ATM, ove opportuno;
 - b) sono proporzionate al tipo e alla complessità dei servizi forniti;
 - c) tengono conto delle esperienze in materia di ATM/ANS a livello internazionale, nonché del progresso scientifico e tecnico;
 - d) sono elaborate utilizzando, per quanto possibile, le pertinenti disposizioni del regolamento (CE) [XXX/XXX] relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione) e prevedono meccanismi transitori per assicurare la continuità dei certificati già concessi ai sensi di detto regolamento; tali misure inizialmente comprendono le disposizioni in materia di sicurezza di tali regolamenti e, ove opportuno, in caso di future modifiche, tengono conto dei più recenti progressi scientifici e tecnici;
 - e) consentono di far fronte immediatamente alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi.

Articolo 13

Enti qualificati

Nell'assegnazione di uno specifico compito di certificazione o sorveglianza ad un ente qualificato, l'Agenzia o l'autorità aeronautica nazionale interessata si accerta che l'ente suddetto rispetti i criteri fissati nell'allegato V.

Gli enti qualificati non rilasciano certificati o autorizzazioni, né ricevono dichiarazioni.

CAPO III
AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

SEZIONE I
Compiti

Articolo 17

Istituzione e compiti dell'Agenzia

1. Ai fini dell'attuazione del presente regolamento è istituita l'Agenzia europea per la sicurezza aerea.
2. Per garantire il buon funzionamento e lo sviluppo della sicurezza dell'aviazione civile, l'Agenzia:
 - a) svolge qualsiasi compito ed esprime pareri su tutte le questioni disciplinate dall'articolo 1, paragrafo 1;
 - b) assiste la Commissione nella preparazione delle misure da adottare per l'attuazione del presente regolamento. Qualora si tratti di norme tecniche, in particolare concernenti la costruzione, la progettazione e gli aspetti operativi, la Commissione non può modificare il loro contenuto senza previa coordinazione con l'Agenzia. L'Agenzia fornisce inoltre alla Commissione il sostegno tecnico, scientifico e amministrativo necessario per l'espletamento dei suoi compiti;
 - c) prende le misure necessarie nell'ambito dei poteri ad essa conferiti dal presente regolamento o da altra legislazione dell'Unione;
 - d) esegue le ispezioni e le indagini necessarie all'espletamento dei suoi compiti;
 - e) nei settori di sua competenza, assolve, a nome degli Stati membri, le funzioni e i compiti loro attribuiti dalle convenzioni internazionali applicabili, in particolare la convenzione di Chicago.
 - f) assiste le autorità competenti degli Stati membri nello svolgimento dei loro compiti fornendo una sede per lo scambio di informazioni e di competenze messe a disposizione dagli Stati membri su base volontaria.

Articolo 22 bis

ATM/ANS

Per quanto riguarda gli ATM/ANS di cui all'articolo 4, paragrafo 3 quater, l'Agenzia:

- a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, ispezioni e controlli delle organizzazioni che certifica;
- b) rilascia e rinnova i certificati delle organizzazioni situate fuori del territorio soggetto alle disposizioni del trattato, responsabili della fornitura di servizi nello spazio aereo del territorio soggetto alle disposizioni del trattato;
- c) rilascia e rinnova i certificati per le organizzazioni che forniscono servizi paneuropei;
- c bis) rilascia e rinnova i certificati o riceve le dichiarazioni delle organizzazioni che partecipano alla progettazione, fabbricazione o manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS paneuropei;
- c ter) riceve dichiarazioni dalle organizzazioni che certifica di cui alle lettere b) e c) per i sistemi ATM/ANS;
- d) modifica, sospende o revoca il relativo certificato qualora le condizioni in base alle quali era stato rilasciato non siano più soddisfatte o qualora il titolare del certificato non adempia agli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative misure di esecuzione.

Se richiesto dagli Stati membri interessati, l'Agenzia svolge i compiti di cui alle lettere da c) a d) anche per altre organizzazioni.

SEZIONE III

Metodi di lavoro

Articolo 52

Procedure di elaborazione di pareri, specifiche di certificazione e materiale esplicativo

1. Dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, il consiglio di amministrazione stabilisce senza indugio procedure trasparenti per l'emanazione dei pareri, delle specifiche di certificazione, dei metodi accettabili di rispondenza e del materiale esplicativo di cui all'articolo 18, lettere a) e c).

Dette procedure:

- a) attingono alle competenze messe a disposizione dalle autorità aeronautiche di regolamentazione civili e, in caso, militari degli Stati membri;
 - b) ogniqualvolta sia necessario, fanno partecipare esperti delle parti interessate, militari incluse, e attingono alle competenze di Eurocontrol, dei competenti organi di standardizzazione europei, o di altre organismi specializzati;
 - c) garantiscono che l'Agenzia renda pubblici i documenti ed effettui ampie consultazioni delle parti interessate secondo un calendario e una procedura che comprenda l'obbligo per l'Agenzia di rispondere per iscritto al processo di consultazione.
2. Quando elabora, a norma dell'articolo 19, pareri, specifiche di certificazione, mezzi accettabili di rispondenza e materiale esplicativo che gli Stati membri devono applicare, l'Agenzia stabilisce una procedura di consultazione degli Stati membri. A tal fine essa può creare un gruppo di lavoro per il quale ciascuno Stato membro ha diritto di designare un esperto.
 3. Le misure di cui all'articolo 18, lettere a) e c) e le procedure stabilite in applicazione del paragrafo 1 del presente articolo sono pubblicate in una pubblicazione ufficiale dell'Agenzia.
 4. Sono stabilite procedure speciali concernenti le misure immediate che l'Agenzia deve prendere per reagire a problemi di sicurezza e informare le parti interessate delle misure che esse debbono adottare.

SEZIONE IV
Disposizioni finanziarie

Articolo 59

Bilancio

1. Le entrate dell'Agenzia sono costituite da quanto segue:
 - a) un contributo dell'Unione;
 - b) un contributo di paesi terzi europei con cui l'Unione abbia concluso gli accordi di cui all'articolo 66;
 - c) i diritti versati dai richiedenti e i titolari di certificati e certificazioni rilasciati dall'Agenzia;
 - d) oneri per pubblicazioni, corsi di formazione e altri servizi prestati dall'Agenzia; e
 - e) eventuali contributi finanziari volontari di Stati membri, paesi terzi o altri enti, a condizione che detti contributi non compromettano l'indipendenza e l'imparzialità dell'Agenzia.
 - f) sovvenzioni degli organismi dell'Unione per l'esecuzione dei compiti di cui all'articolo 24 del regolamento (CE) n. (XXX/XXX) relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione);
2. Le spese dell'Agenzia comprendono spese di personale, amministrative, di infrastruttura e d'esercizio.

3. Le entrate e le spese devono risultare in pareggio.
4. I bilanci regolamentari e le tasse fissate e riscosse per le attività di certificazione sono trattati separatamente nel bilancio dell’Agenzia.
5. Ogni anno il consiglio di amministrazione presenta, sulla base di un progetto di stato di previsione delle entrate e delle spese, lo stato di previsione delle entrate e delle spese dell’Agenzia per l’esercizio successivo.
6. Entro il 31 marzo lo stato di previsione di cui al paragrafo 4, che comprende un progetto di tabella dell’organico e un programma di lavoro provvisorio, è trasmesso dal consiglio di amministrazione alla Commissione e agli Stati con i quali la Comunità ha concluso accordi di cui all’articolo 66.
7. Lo stato di previsione è trasmesso dalla Commissione all’autorità di bilancio unitamente al progetto preliminare di bilancio generale dell’Unione europea.
8. Sulla base dello stato di previsione, la Commissione iscrive nel progetto preliminare di bilancio generale dell’Unione europea le stime che ritiene necessarie per quanto concerne la tabella dell’organico e l’importo della sovvenzione a carico del bilancio generale, e lo trasmette all’autorità di bilancio a norma dell’articolo 272 del trattato.
9. L’autorità di bilancio autorizza gli stanziamenti a titolo della sovvenzione destinata all’Agenzia. L’autorità di bilancio adotta la tabella dell’organico dell’Agenzia.
10. Il bilancio è adottato dal consiglio di amministrazione. Esso diventa definitivo dopo l’adozione definitiva del bilancio generale dell’Unione europea. Se necessario, esso è adeguato di conseguenza.

11. Il consiglio di amministrazione comunica quanto prima all'autorità di bilancio la sua intenzione di realizzare qualsiasi progetto che possa avere incidenze finanziarie significative sul finanziamento del bilancio, in particolare i progetti di natura immobiliare, quali l'affitto o l'acquisto di edifici. Esso ne informa la Commissione.

Qualora un ramo dell'autorità di bilancio comunichi che intende emettere un parere, lo trasmette al consiglio di amministrazione entro sei settimane dalla notifica del progetto.

Articolo 64

Diritti e oneri

1. Sono riscossi diritti e oneri per:
- a) il rilascio e il rinnovo di certificati nonché le correlate funzioni di sorveglianza continua;
 - b) la fornitura di servizi; essi rispecchiano i costi effettivi di ciascuna prestazione;
 - c) il trattamento dei ricorsi;
 - d) la registrazione delle dichiarazioni nonché le correlate funzioni di sorveglianza continua nel settore degli ATM/ANS.

I diritti e gli oneri sono espressi e riscossi in euro.

2. L'importo dei diritti e degli oneri è determinato ad un livello che assicuri entrate di massima sufficienti a coprire l'intero costo dei servizi forniti. Tutte le spese dell'Agenzia attribuite a personale impegnato in attività di cui al paragrafo 3, compresi i contributi pensionistici del datore di lavoro, concorrono in modo specifico alla formazione di tale costo. I diritti e gli oneri, compresi quelli riscossi nel 2007, sono entrate attribuite all'Agenzia.

3. Le misure necessarie per l'esecuzione del presente articolo sono adottate secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 65 **bis**, paragrafo [...] **2**. Tali misure specificano, in particolare, le attività per le quali i diritti e gli oneri sono dovuti a norma dell'articolo 59, paragrafo 1, lettere c), d) ed f), l'importo degli stessi per singola attività e le modalità di riscossione. Il consiglio di amministrazione è consultato sul progetto di misure di esecuzione.

Articolo 65 bis

Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Quando il comitato non fornisce un parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 65 ter

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega di potere di cui all'articolo 8 ter, paragrafo 6, ultimo comma, è conferita alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da [*data di pubblicazione del presente regolamento*]. La delega di poteri è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di poteri di cui all'articolo 8 ter, paragrafo 6, ultimo comma, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e consulti esperti, compresi quelli degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 8 ter, paragrafo 6, ultimo comma, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 65 quater

Procedura d'urgenza

[...]

Articolo [x]

Entrata in vigore e applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.⁵

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

Fatto a Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente

⁵ Per la GU: *"Il presente regolamento è pubblicato unitamente al regolamento AESA (CE) [n. XXXXX.] Questo assicura la contemporanea entrata in vigore di entrambi i regolamenti."*

ALLEGATO V

CRITERI PER GLI ENTI QUALIFICATI DI CUI ALL'ARTICOLO 13 ("ENTE QUALIFICATO" O "ENTE")

1. L'ente, il suo direttore e il personale responsabile dello svolgimento dei controlli non possono partecipare, direttamente o come rappresentanti autorizzati, alla progettazione, produzione, commercializzazione o manutenzione di prodotti, parti, pertinenze, componenti o sistemi, né al loro utilizzo, messa in servizio o uso. Tale prescrizione non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra le organizzazioni interessate e l'ente qualificato.
2. L'ente e il personale preposto alla certificazione e alla sorveglianza, alle ispezioni e agli esami devono eseguire le operazioni di verifica con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica e non devono subire pressioni e sollecitazioni, in particolare di carattere finanziario, atte a influenzare il loro giudizio o i risultati della certificazione, della sorveglianza, delle ispezioni, delle indagini e degli esami, in particolare quelle provenienti da persone o associazioni di persone interessate a tali risultati.
3. L'ente deve disporre del personale e dei mezzi necessari per espletare in modo adeguato i compiti tecnici e amministrativi legati all'esecuzione del processo di certificazione e sorveglianza, delle ispezioni e degli esami; dovrebbe inoltre avere accesso alle apparecchiature necessarie per controlli eccezionali.
4. L'ente qualificato e il suo personale che effettua le indagini devono possedere:
 - una solida formazione tecnica e professionale,
 - una conoscenza adeguata dei requisiti dei compiti da essi svolti in materia di certificazione, ispezioni ed esami e un'adeguata esperienza di tali processi;
 - la capacità necessaria per redigere dichiarazioni, registrazioni e relazioni che dimostrino che le indagini, le ispezioni e gli esami sono stati effettivamente svolti;

- la capacità di documentare un'ampia esperienza nella valutazione di entità pubbliche e private.
5. Si deve garantire l'imparzialità del personale che svolge le indagini, le ispezioni e gli esami. La remunerazione del personale non deve dipendere dal numero o dai risultati delle indagini, delle ispezioni e degli esami svolti.
 6. L'ente deve avere un'assicurazione di responsabilità civile, tranne se la responsabilità è assunta da uno Stato membro conformemente al diritto nazionale o lo Stato membro stesso è direttamente responsabile delle ispezioni.
 7. Il personale dell'ente è tenuto al segreto professionale in merito a tutte le informazioni di cui viene a conoscenza nello svolgimento dei compiti a norma del presente regolamento.

ALLEGATO V ter

REQUISITI ESSENZIALI PER GLI ATM/ANS E I CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO

1. Utilizzo dello spazio aereo

- a) Tutti gli aeromobili, ad esclusione di quelli impegnati nelle attività di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera a), in ogni fase del volo o nell'area di movimento di un aeroporto, sono operati nel rispetto di regole operative comuni di carattere generale e di eventuali procedure applicabili previste per l'utilizzo dello spazio aereo in questione.
- b) Tutti gli aeromobili, ad esclusione di quelli impegnati nelle attività di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera a), sono dotati dei componenti prescritti e operati in conformità. Quando sono utilizzati nei sistemi ATM/ANS, i componenti rispettano anche i requisiti di cui al punto 3.

2. Servizi

- a) *Informazioni aeronautiche e dati per gli utenti dello spazio aereo per scopi di navigazione aerea*
 - i) I dati utilizzati come fonte di informazioni aeronautiche sono di sufficiente qualità, completi, aggiornati e sono forniti tempestivamente.
 - ii) Le informazioni aeronautiche sono precise, complete, aggiornate, chiare, della dovuta integrità e presentate in un formato adatto agli utenti.
 - iii) La trasmissione delle suddette informazioni aeronautiche agli utenti dello spazio aereo avviene tempestivamente e attraverso mezzi di comunicazione sufficientemente affidabili e rapidi, dotati delle necessarie protezioni da interferenze e corruzioni.
- b) *Informazioni meteorologiche*
 - i) I dati utilizzati come fonte per informazioni meteorologiche destinate all'aeronautica sono di sufficiente qualità, completi e aggiornati.

- ii) Per quanto possibile, le informazioni meteorologiche aeronautiche sono precise, complete, aggiornate, della dovuta integrità e chiare, per soddisfare le necessità degli utenti dello spazio aereo.
- iii) La trasmissione delle suddette informazioni aeronautiche agli utenti dello spazio aereo avviene tempestivamente e attraverso mezzi di comunicazione sufficientemente affidabili e rapidi, dotati delle necessarie protezioni da interferenze e corruzioni.

c) *Servizi di traffico aereo*

- i) I dati utilizzati come fonte per la fornitura dei servizi del traffico aereo sono corretti, completi e aggiornati.
- ii) I servizi del traffico aereo sono sufficientemente precisi, completi, aggiornati e privi di ambiguità, per soddisfare le necessità di sicurezza degli utenti dello spazio aereo.
- iii) Gli strumenti automatici che forniscono informazioni o consulenza agli utenti sono adeguatamente progettati, costruiti e sottoposti a manutenzione per assicurare che siano idonei al loro scopo.
- iv) I servizi di controllo del traffico aereo e le relative procedure prevedono un'adeguata separazione tra gli aeromobili e, nell'area di manovra dell'aeroporto, prevengono le collisioni tra aeromobili e ostacoli e, ove opportuno, assistono nella protezione da altri pericoli aerei e assicurano un coordinamento rapido e tempestivo con tutti gli utenti interessati e con i volumi di spazio aereo adiacenti.
- v) La comunicazione tra i servizi del traffico aereo e gli aeromobili, e tra le unità dei servizi del traffico aereo interessate è puntuale, chiara, corretta e priva di ambiguità, protetta da interferenze e generalmente compresa e, se applicabile, confermata da tutte le parti.

- vi) Sono approntati mezzi idonei ad individuare possibili situazioni di emergenza e, se necessario, ad avviare interventi efficaci di ricerca e soccorso. Tali mezzi includono, come minimo, idonei meccanismi di allarme, misure e procedure di coordinamento, nonché mezzi e personale in modo da coprire efficacemente l'area di responsabilità.

d) Servizi di comunicazione

I servizi di comunicazione raggiungono e mantengono prestazioni adeguate, sotto il profilo della loro disponibilità, integrità, continuità e puntualità. Essi sono sicuri e protetti da corruzioni.

e) Servizi di navigazione

I servizi di navigazione raggiungono e mantengono un livello adeguato di prestazioni in relazione alle informazioni di guida, di posizionamento e, ove necessario, di tempo. I criteri di prestazione comprendono la precisione, l'integrità, la disponibilità e la continuità del servizio.

f) Servizi di sorveglianza

I servizi di sorveglianza determinano la rispettiva posizione dell'aeromobile in volo e di altri aeromobili e dei veicoli a terra presenti sulla superficie dell'aeroporto, e lo fa con un livello adeguato di prestazioni, sotto il profilo dell'accuratezza, integrità, continuità e probabilità di rilevamento.

g) Gestione dei flussi di traffico aereo

La gestione tattica dei flussi di traffico aereo a livello dell'Unione utilizza e fornisce informazioni sufficientemente precise e attuali sul volume e sulla natura del traffico aereo pianificato che può influire sulla fornitura dei servizi e coordina e negozia le deviazioni di rotta o i ritardi nel traffico aereo per ridurre il rischio di situazioni di sovraccarico nello spazio aereo o negli aeroporti. La gestione dei flussi è effettuata allo scopo di ottimizzare la capacità disponibile nell'uso dello spazio aereo e migliorare i processi di gestione dei flussi di traffico aereo. Si basa sulla sicurezza, la trasparenza e l'efficacia, garantendo che tale capacità sia fornita in maniera flessibile e tempestiva, coerentemente con il piano di navigazione aerea europea.

Le misure di cui all'articolo 8 ter, paragrafo 6, concernenti la gestione dei flussi di traffico aereo sono alla base delle decisioni operative di fornitori di servizi di navigazione aerea, operatori aeroportuali e utenti dello spazio aereo e riguardano i seguenti settori:

- a) pianificazione del volo;
- b) uso della capacità disponibile dello spazio aereo durante tutte le fasi del volo, compresa l'assegnazione delle bande orarie in rotta; e
- c) uso delle rotte da parte del traffico aereo generale, comprese:
 - la realizzazione di un'unica pubblicazione per l'orientamento delle rotte e del traffico,
 - opzioni per deviare il traffico aereo generale da zone congestionate, e
 - regole di priorità nell'accesso allo spazio aereo per il traffico aereo generale, particolarmente durante periodi di congestione e crisi,
- d) coerenza tra i piani di volo e le bande orarie presso gli aeroporti e il necessario coordinamento con le regioni adiacenti, secondo il caso.

h) Gestione dello spazio aereo

La designazione di specifici volumi di spazio aereo destinati a un determinato uso è monitorata, coordinata e resa nota tempestivamente, in modo da ridurre il rischio che venga meno la separazione di sicurezza tra gli aeromobili in qualsiasi circostanza. Tenendo conto dell'organizzazione di attività militari e relativi aspetti sotto la responsabilità degli Stati membri, la gestione dello spazio aereo sostiene inoltre l'applicazione uniforme del concetto di uso flessibile dello spazio aereo come descritto dall'ICAO e attuato a norma del regolamento (CE) n. [XXX/XXX] relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione), al fine di agevolare la gestione dello spazio aereo e la gestione del traffico aereo nel contesto della politica comune dei trasporti.

i) Struttura dello spazio aereo

Le strutture dello spazio aereo e le procedure di volo devono essere progettate in modo adeguato, controllate e convalidate prima di essere attivate e utilizzate da parte dagli aeromobili.

3. Sistemi e componenti

a) Considerazioni generali

I sistemi e componenti ATM/ANS che permettono la trasmissione delle pertinenti informazioni da e verso gli aeromobili e a terra sono adeguatamente progettati, prodotti, installati, utilizzati e sottoposti a manutenzione, per assicurare che siano idonei al loro scopo.

I sistemi e le procedure includono, in particolare, quelli richiesti a supporto delle funzioni e dei servizi seguenti:

1. Gestione dello spazio aereo.
2. Gestione dei flussi di traffico aereo.
3. Servizi di traffico aereo, in particolare sistemi di trattamento dei dati di volo, sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza e sistemi di interfaccia uomo-macchina.
4. Comunicazioni, comprese comunicazioni terra-terra, aria-terra e aria-aria.
5. Navigazione.
6. Sorveglianza.
7. Servizi di informazione aeronautica.
8. L'utilizzazione di informazioni meteorologiche.

b) Integrità, prestazioni e affidabilità dei sistemi e dei componenti

L'integrità e le prestazioni in termini di sicurezza dei sistemi e componenti, sia su un aeromobile, sia a terra, sia nello spazio, sono idonee al loro scopo. Sistemi e componenti rispettano il livello di prestazioni operative prescritto per tutte le condizioni operative prevedibili e per tutta la loro vita operativa.

I sistemi ATM/ANS e i loro componenti devono essere progettati, costruiti, mantenuti e gestiti, avvalendosi delle appropriate procedure validate, in maniera tale da garantire l'operatività senza discontinuità della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) in qualsiasi momento e durante tutte le fasi del volo. L'operatività senza discontinuità significa in particolare scambio di informazioni, tra cui le informazioni pertinenti sulla situazione operativa, comprensione comune delle informazioni, prestazioni di trattamento comparabili e relative procedure, che consentono prestazioni operative comuni concordate per l'intera rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) o parti di essa.

La EATMN, i suoi sistemi e i loro componenti supportano, su base coordinata, nuovi concetti di operatività concordati e validati che migliorano la qualità, la sostenibilità e l'efficienza dei servizi di navigazione aerea, in particolare sotto il profilo della sicurezza e delle capacità.

La EATMN, i suoi sistemi e i loro componenti supportano la progressiva attuazione del coordinamento civile/militare nella misura necessaria per una gestione efficiente dello spazio aereo e del flusso del traffico aereo, ed un uso efficiente e sicuro dello spazio aereo da parte di tutti gli utenti, applicando il concetto di "uso flessibile dello spazio aereo".

Per conseguire tali obiettivi, la EATMN, i suoi sistemi e i loro componenti supportano lo scambio in tempo utile di informazioni corrette e coerenti che coprano tutte le fasi del volo tra parti civili e militari, fatti salvi gli interessi di sicurezza o di difesa compresi i requisiti di riservatezza.

c) Progettazione di sistemi e componenti

- i) Sistemi e componenti sono progettati per soddisfare i requisiti di sicurezza applicabili.
- ii) Sistemi e componenti, considerati collettivamente, singolarmente e in relazione gli uni con gli altri, sono progettati in modo tale da garantire una relazione inversa tra la probabilità che un'avaria possa causare il collasso totale del sistema e la gravità dei suoi effetti sulla sicurezza dei servizi.
- iii) Sistemi e componenti, considerati singolarmente e in combinazione gli uni con gli altri, sono progettati tenendo conto dei limiti inerenti alle capacità e alle prestazioni umane.
- iv) Sistemi e componenti sono progettati in modo tale da assicurarne la protezione da interazioni pericolose e impreviste con elementi esterni.
- v) Le informazioni necessarie per la produzione, l'installazione, il funzionamento e la manutenzione dei sistemi e dei componenti, nonché le informazioni riguardanti condizioni di non sicurezza sono fornite al personale in maniera chiara, coerente e priva di ambiguità.

d) Continuità del livello di servizio

I livelli di sicurezza di sistemi e componenti sono mantenuti durante il servizio e durante eventuali interventi di modifica a quest'ultimo.

4. Qualificazione dei controllori del traffico aereo

a) Considerazioni generali

Una persona cui viene impartito l'addestramento di controllore del traffico aereo o come allievo controllore possiede un adeguato grado di istruzione e deve essere sufficientemente matura sul piano fisico e mentale da poter acquisire, conservare e dimostrare le conoscenze teoriche e capacità pratiche necessarie.

b) Conoscenze teoriche

- i) Il controllore del traffico aereo acquisisce e conserva un livello di conoscenze idoneo alle funzioni da esercitare e proporzionato ai rischi associati al tipo di servizio.
- ii) L'acquisizione e il mantenimento delle conoscenze teoriche sono dimostrati tramite valutazione continua durante l'addestramento o mediante esami adeguati.
- iii) Occorre mantenere un livello adeguato di conoscenze teoriche. La rispondenza a tale requisito è dimostrata tramite valutazioni periodiche o esami. La frequenza degli esami è proporzionata al livello di rischio associato al tipo di servizio.

c) Abilità pratica

- i) Il controllore del traffico aereo acquisisce e mantiene nel tempo capacità pratiche adeguate per esercitare le sue funzioni. Tali capacità sono proporzionate ai rischi associati al tipo di attività e comprendono, a seconda delle funzioni esercitate, quanto segue:
 - i. procedure operative;
 - ii. compiti specifici della funzione;
 - iii. situazioni anomale e di emergenza;
 - iv. fattore umano.
- ii) Il controllore del traffico aereo dimostra di possedere la capacità di eseguire le procedure e i compiti relativi con un livello di competenza adeguato alle funzioni esercitate.
- iii) Occorre mantenere un livello adeguato di capacità pratiche. La rispondenza di tale requisito è verificata tramite valutazioni periodiche. La frequenza delle valutazioni è proporzionata alla complessità e al livello di rischio associato al tipo di servizio e alle funzioni svolte.

d) *Competenze linguistica*

- i) Il controllore del traffico aereo dimostra di essere in grado di parlare e comprendere l'inglese a un livello tale da poter comunicare efficacemente nelle situazioni di solo contatto vocale (telefono/radiotelefono) e nelle situazioni di faccia a faccia, su argomenti concreti e correlati all'attività lavorativa, anche in situazioni di emergenza.
- ii) Se necessario ai fini della fornitura dei servizi ATS in un determinato volume di spazio aereo, un controllore del traffico aereo è anche in grado di parlare e comprendere la lingua o le lingue nazionali, al livello sopra specificato.

e) *Dispositivi di simulazione per addestramento (synthetic training devices STD)*

Quando un dispositivo di simulazione per addestramento è utilizzato per impartire l'addestramento pratico sulla conoscenza delle situazioni operative e sul fattore umano, o per dimostrare l'acquisizione o il mantenimento di capacità, esso ha un livello di prestazione tale da consentire una simulazione dell'ambiente di lavoro e delle situazioni operative adeguata per l'addestramento impartito.

f) *Corsi di addestramento*

- i) L'addestramento è impartito nel quadro di un corso che può comprendere moduli pratici e teorici, ivi compresa, se del caso, l'addestramento con dispositivi di simulazione.
- ii) Un corso è definito e approvato per ogni tipo di addestramento.

g) *Istruttori*

- i) La formazione teorica è impartita da istruttori adeguatamente qualificati. Essi:
 - i. hanno una conoscenza adeguata della materia oggetto dell'addestramento;
 - ii. hanno dimostrato di possedere le capacità necessarie per utilizzare gli appropriati strumenti didattici;

- ii) L'addestramento pratico è impartito da istruttori adeguatamente qualificati, i quali:
 - i. soddisfano i requisiti in materia di conoscenze teoriche e di esperienza pratica idonei all'insegnamento da impartire;
 - ii. hanno dimostrato di possedere le capacità necessarie per istruire e utilizzare gli appropriati strumenti didattici;
 - iii. possiedono un'esperienza sull'utilizzo degli strumenti didattici in relazione alle procedure sulle quali si prevede di impartire un determinato insegnamento;
 - iv. frequentano regolarmente corsi di aggiornamento, per garantire il mantenimento nel tempo delle competenze didattiche.
- iii) Gli istruttori responsabili dell'addestramento pratico sono anche, o sono stati, abilitati a esercitare le funzioni di controllore del traffico aereo.

h) Valutatori

- i) Le persone responsabili della valutazione delle capacità dei controllori del traffico aereo devono:
 - i. aver dimostrato di possedere la capacità di valutare le prestazioni dei controllori del traffico aereo e di sottoporli a test e controlli;
 - ii. frequentare regolarmente corsi di aggiornamento, per garantire il mantenimento nel tempo degli standard di valutazione.
- ii) I valutatori delle capacità pratiche sono anche, o sono stati, abilitati a esercitare le funzioni di controllore del traffico aereo relativamente agli ambiti in cui la valutazione deve essere svolta.

i) *Idoneità medica dei controllori del traffico aereo*

i) Criteri medici

- i. Tutti i controllori del traffico aereo dimostrano periodicamente l' idoneità medica a esercitare le loro funzioni in modo soddisfacente. La conformità con questo requisito è dimostrata tramite adeguata valutazione che tenga conto del possibile degrado fisico e mentale dovuto all'età.
- ii. Per comprovare l' idoneità medica, intesa come buona salute fisica e mentale, è obbligatorio dimostrare l' assenza di malattie o disabilità che renderebbero la persona che fornisce un servizio di controllo aereo (ATC) incapace di:
 - svolgere adeguatamente i compiti necessari per fornire un servizio ATC, o
 - svolgere in ogni circostanza le funzioni assegnate;
 - percepire correttamente l'ambiente circostante.

- ii) Qualora l' idoneità medica non possa essere completamente comprovata, si possono introdurre misure correttive che garantiscano un livello di sicurezza equivalente.

5. *Fornitori di servizi e centri di addestramento*

a) *La fornitura di servizi non ha luogo se non sono soddisfatte le seguenti condizioni:*

- i) il fornitore di servizi dispone direttamente, o indirettamente tramite contratti, dei mezzi necessari per le dimensioni e la tipologia del servizio. Tali mezzi comprendono, tra l'altro, sistemi, infrastrutture (compresa la fornitura elettrica), struttura di gestione, personale, equipaggiamenti e loro manutenzione, documentazione relativa alle mansioni, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e archiviazione dei documenti;
- ii) il fornitore di servizi elabora e tiene aggiornati manuali di gestione delle operazioni relativi alla fornitura dei servizi e opera nel loro rispetto. I manuali contengono tutte le necessarie istruzioni, le informazioni e le procedure operative per il sistema di gestione e per il personale operativo, affinché possa assolvere i propri compiti;

- iii) il fornitore di servizi attua e mantiene un sistema di gestione basato sui rischi, per garantire l'osservanza dei requisiti essenziali di cui al presente allegato e provvedere a un continuo miglioramento del sistema;
 - iv) il fornitore di servizi si avvale unicamente di personale adeguatamente qualificato e addestrato e attua e mantiene programmi di addestramento e di valutazione del personale;
 - v) il fornitore di servizi crea interfacce ufficiali con tutte le parti interessate che possono incidere direttamente sulla sicurezza dei loro servizi, in modo da assicurare il rispetto dei requisiti essenziali;
 - vi) il fornitore di servizi elabora e attua un piano di emergenza per le situazioni anomale e di emergenza che possono verificarsi in relazione ai servizi da esso forniti;
 - vii) il fornitore di servizi elabora e mantiene un programma di prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti e un programma di sicurezza, ivi compreso un programma di segnalazione e di valutazione degli eventi, che è utilizzato dal sistema di gestione per contribuire all'obiettivo di migliorare continuamente la sicurezza;
 - viii) il fornitore di servizi adotta le disposizioni necessarie per verificare che i requisiti di sicurezza e di interoperabilità dei sistemi e dei componenti da esso utilizzati siano rispettati in ogni momento.
- b) *La fornitura di servizi ATC non ha luogo se non sono soddisfatte le seguenti condizioni:*
- i) si evitano situazioni di affaticamento del personale addetto ai servizi ATC tramite un sistema di turni. Detto sistema prevede turni di lavoro, orari di servizio e periodi di riposo adeguati. Le limitazioni previste nell'ambito del sistema di turni tengono conto di tutti i fattori pertinenti che sono causa di affaticamento tra cui, in particolare, la privazione di sonno, il turbamento dei cicli circadiani, i turni di notte, i turni di servizio accumulati in determinati periodi, nonché la suddivisione dei compiti assegnati tra diverso personale;
 - ii) si evita che il personale addetto ai servizi ATC sia soggetto a stress tramite appositi programmi di informazione e prevenzione;

- iii) il fornitore di servizi ATC utilizza procedure idonee a verificare che la capacità di giudizio del personale addetto ai servizi ATC non sia compromessa o che la loro idoneità medica non venga meno;
 - iv) il fornitore di servizi ATC tiene conto, nella pianificazione e nello svolgimento delle proprie attività, dei vincoli tecnici e operativi nonché dei principi legati al fattore umano.
- c) *La fornitura di servizi di comunicazione, navigazione e/o sorveglianza non ha luogo se non è rispettata la seguente condizione:*

il fornitore di servizi informa tempestivamente tutti gli utenti del relativo spazio aereo e le unità ATS sullo stato operativo dei loro servizi (e relativi cambiamenti) forniti per scopi ATS.

d) *Organizzazioni di addestramento*

Le organizzazioni di addestramento che provvedono all'addestramento del personale che fornisce servizi ATC soddisfano i seguenti requisiti:

- i) dispongono di tutti i mezzi necessari per adempiere alle responsabilità associate alla loro attività. Tali mezzi comprendono, tra l'altro, strutture, personale, attrezzature, metodologia, documentazione relativa alle mansioni, alle responsabilità e alle procedure, accesso alle informazioni pertinenti e archiviazione dei documenti;
- ii) realizzano e mantengono un sistema di gestione relativo alla sicurezza e al livello di addestramento, e cercano di migliorare costantemente tale sistema;
- iii) concludono con altre pertinenti organizzazioni gli accordi necessari a garantire il permanere della conformità ai presenti requisiti essenziali.
