UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO **IL CONSIGLIO**

Strasburgo, 21 ottobre 2009
(OR. en)

2008/0127 (COD)
LEX 1091

PE-CONS 3640/4/09
REV 4

AVIATION 70
CODEC 672

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
RECANTE MODIFICA DEI REGOLAMENTI (CE) N. 549/2004, (CE) N. 550/2004,
(CE) N. 551/2004 E (CE) N. 552/2004 AL FINE DI MIGLIORARE
IL FUNZIONAMENTO E LA SOSTENIBILITÁ
DEL SISTEMA AERONAUTICO EUROPEO

Regolamento (CE) n. .../2009 del Parlamento europeo e del Consiglio

del 21 ottobre 2009

recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[1],

visto il parere del Comitato delle regioni[2],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato[3],

---

1 GU C 182 del 4.8.2009, pag. 50.
2 GU C 120 del 28.5.2009, pag. 52.
3 Parere del Parlamento europeo del 25 marzo 2009 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 7 settembre 2009.

considerando quanto segue:

(1) L'attuazione della politica comune dei trasporti richiede un sistema di trasporto aereo efficace, che consenta l'esercizio in condizioni di sicurezza, regolarità e sostenibilità dei servizi di trasporto aereo, ottimizzando la capacità e agevolando la libera circolazione delle merci, delle persone e dei servizi.

(2) L'adozione da parte del Parlamento europeo e del Consiglio del primo pacchetto sul cielo unico europeo, ossia del regolamento (CE) n. 549/2004, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro»)[1], del regolamento (CE) n. 550/2004, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi»)[2], del regolamento (CE) n. 551/2004, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo»)[3] e del regolamento (CE) n. 552/2004, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sull'interoperabilità»)[4], ha creato una solida base legislativa per un sistema di gestione del traffico aereo (ATM) privo di discontinuità, interoperabile e sicuro.

---

1 GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.
2 GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.
3 GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.
4 GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

(3) In risposta alla pressante domanda proveniente dall'industria, dagli Stati membri e dagli altri soggetti interessati, che chiedono la semplificazione e il miglioramento dell'efficacia del quadro normativo per l'aviazione in Europa, nel novembre 2006 è stato istituito un gruppo ad alto livello per il futuro quadro normativo per la navigazione aerea in Europa («il gruppo ad alto livello»). Nel luglio 2007 il gruppo ad alto livello, composto da rappresentanti della maggior parte delle categorie interessate, ha presentato una relazione contenente raccomandazioni sulle modalità con cui migliorare il funzionamento e la gestione del sistema aeronautico europeo. Il gruppo ad alto livello ha raccomandato di concedere all'ambiente la stessa importanza data alla sicurezza e all'efficacia nel sistema aeronautico ed ha insistito sul fatto che l'industria e i regolatori dovrebbero collaborare per far sì che la gestione del traffico aereo contribuisca per quanto possibile alla sostenibilità.

(4) Nel corso della riunione del 7 aprile 2008, il Consiglio ha invitato la Commissione a sviluppare, in conformità delle raccomandazioni del gruppo ad alto livello, un approccio di sistema globale in linea con il concetto «gate-to-gate», per rafforzare la sicurezza, migliorare la gestione del traffico aereo e ottimizzare i costi.

(5) Per completare la costruzione del cielo unico europeo è necessario adottare ulteriori provvedimenti a livello comunitario, in particolare per migliorare il funzionamento del sistema aeronautico europeo in settori critici, quali l'ambiente, la capacità e l'efficienza dei costi, il tutto nel rispetto degli obiettivi imperativi di sicurezza. Occorre inoltre adeguare la normativa sul cielo unico europeo al progresso tecnico.

(6) Il regolamento (CE) n. 219/2007 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)[1] raccomanda lo sviluppo e l'attuazione di un piano generale ATM. L'attuazione del piano generale ATM richiede l'adozione di provvedimenti normativi idonei a fornire un supporto all'elaborazione, all'introduzione e al finanziamento di nuovi concetti e di nuove tecnologie. Tale piano dovrebbe portare a un sistema formato da componenti pienamente armonizzate e interoperabili, per garantire alte prestazioni nel settore del trasporto aereo in Europa. Il calendario per l'attuazione del cielo unico europeo dovrebbe tenere conto dei tempi previsti per le fasi di sviluppo e realizzazione del programma SESAR, quale parte integrante del cielo unico europeo. Entrambi i processi dovrebbero essere strettamente coordinati.

---

[1] GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1.

(7) Il concetto di progetti comuni volti ad assistere gli utenti dello spazio aereo e/o i fornitori di servizi di navigazione aerea al fine di migliorare le infrastrutture collettive della navigazione aerea, la prestazione di servizi di navigazione aerea e l'uso dello spazio aereo, in particolare i progetti che potrebbero essere necessari per l'attuazione del piano generale ATM, non dovrebbe pregiudicare i progetti preesistenti, messi a punto da uno o più Stati membri con obiettivi analoghi. Le disposizioni sul finanziamento della realizzazione dei progetti comuni non dovrebbero pregiudicare le modalità secondo cui detti progetti vengono organizzati. La Commissione può proporre che i finanziamenti, quali i fondi delle reti transeuropee o della Banca europea per gli investimenti siano utilizzati a sostegno di progetti comuni, in particolare per accelerare la realizzazione del programma SESAR, nell'ambito del quadro finanziario pluriennale. Fatto salvo l'accesso a tali finanziamenti, gli Stati membri dovrebbero essere liberi di decidere in merito all'utilizzo dei proventi della vendita all'asta delle quote del settore dell'aviazione ai sensi del Sistema di scambio di quote di emissione e di esaminare, in questo contesto, se una quota di tali proventi possa essere utilizzata per finanziare progetti comuni a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo.

(8) In particolare nella realizzazione di progetti comuni, è necessario, tra l'altro mediante l'applicazione di una contabilità dettagliata e trasparente, garantire che gli utenti dello spazio aereo non siano gravati da duplici costi. I progetti comuni andrebbero realizzati a beneficio di tutte le parti interessate, garantendo la parità di trattamento delle stesse.

(9) Per assicurare un controllo coerente ed affidabile della fornitura di servizi in Europa, è opportuno garantire alle autorità nazionali di vigilanza un grado sufficiente di indipendenza e risorse sufficienti. Tale indipendenza non dovrebbe impedire a tali autorità di esercitare le loro funzioni nell'ambito di un quadro amministrativo.

(10) Le autorità nazionali di vigilanza hanno un ruolo fondamentale nella realizzazione del cielo unico europeo e la Commissione dovrebbe pertanto agevolare la cooperazione tra di esse ai fini dello scambio di migliori prassi e lo sviluppo di un approccio comune, anche attraverso una maggiore cooperazione a livello regionale. Tale cooperazione dovrebbe avvenire periodicamente.

(11) È opportuno che le parti sociali siano meglio informate e consultate su qualsiasi provvedimento che abbia importanti ripercussioni sociali. A livello comunitario, è inoltre opportuno consultare il comitato del dialogo sociale, istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione[1].

(12) Per migliorare l'efficienza della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea (Air Navigation Services — ANS) è necessario stabilire un quadro per la definizione, la realizzazione e l'applicazione di obiettivi prestazionali vincolanti in settori essenziali in sintonia con le politiche dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO). Un'indispensabile caratteristica di tale quadro dovrebbe essere un meccanismo adeguato di resoconto, di esame, di valutazione e di diffusione dei dati sulle prestazioni dei sistemi di gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea, come pure un pertinente programma di incentivi per favorire il conseguimento degli obiettivi.

(13) Le autorità nazionali di vigilanza dovrebbero avere un margine di flessibilità per tenere conto delle specificità nazionali e regionali in sede di elaborazione dei loro piani nazionali o regionali. Allorché approvano o adottano i piani nazionali, gli Stati membri dovrebbero potervi apportare le opportune modifiche.

---

[1] Decisione 98/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo tra le parti sociali a livello europeo (GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27).

(14) Nel fissare le tariffe per i servizi di navigazione aerea la Commissione e gli Stati membri dovrebbero cercare di utilizzare previsioni comuni. È opportuno autorizzare una certa flessibilità nei casi in cui il traffico si discosta sensibilmente dalle previsioni, in particolare utilizzando adeguati meccanismi di allerta.

(15) I costi determinati dagli Stati membri a livello nazionale o di blocchi funzionali di spazio aereo destinati ad essere ripartiti tra gli utenti dello spazio aereo dovrebbero tener conto degli obiettivi di prestazione.

(16) Per quanto concerne la prestazione di servizi transfrontalieri, gli Stati membri dovrebbero assicurare che nessun sistema giuridico nazionale possa vietare la designazione di un prestatore di servizi di traffico aereo per il fatto che questi risiede in un altro Stato membro o appartiene a cittadini di quello Stato membro.

(17) Le autorità nazionali di vigilanza dovrebbero adottare le misure opportune per garantire un elevato livello di sicurezza, in particolare la possibilità di rilasciare un certificato specifico per ciascun tipo di servizio di navigazione aerea, rispettando nel contempo la necessità dell'efficienza sotto il profilo dei costi e della coerenza ed evitando duplicazioni.

(18) I blocchi funzionali di spazio aereo sono elementi determinanti per una più intensa cooperazione tra i fornitori di servizi di navigazione aerea al fine di migliorare le prestazioni e creare sinergie. È opportuno che gli Stati membri istituiscano blocchi funzionali di spazio aereo entro un termine ragionevole. A tal fine e al fine di ottimizzare l'interfaccia dei blocchi funzionali di spazio aereo nel cielo unico europeo, gli Stati membri interessati dovrebbero cooperare fra loro e, se del caso, anche con i paesi terzi.

(19) Quando gli Stati membri istituiscono un blocco funzionale di spazio aereo, gli altri Stati membri, la Commissione e gli altri soggetti interessati hanno la possibilità di formulare osservazioni allo scopo di facilitare uno scambio di opinioni. Tali osservazioni dovrebbero rivestire un carattere meramente consultivo per lo Stato membro/per gli Stati membri interessati.

(20) Qualora i negoziati relativi all'istituzione di blocchi funzionali di spazio aereo incontrino delle difficoltà, la Commissione può designare un coordinatore del sistema di blocchi funzionali di spazio aereo («il coordinatore»). Il coordinatore dovrebbe avere il compito di fornire assistenza per il superamento di tali difficoltà senza interferire con la sovranità dello Stato membro o degli Stati membri interessati e, eventualmente, di paesi terzi che partecipano allo stesso blocco funzionale di spazio aereo. I costi relativi alle attività del coordinatore non dovrebbero incidere sui bilanci nazionali degli Stati membri.

(21) Le relazioni della commissione per la valutazione delle attività di Eurocontrol e la relazione finale del gruppo ad alto livello confermano che non è possibile sviluppare la rete di rotte e la struttura dello spazio aereo in modo isolato, in quanto ciascuno Stato membro è parte integrante della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN), sia all'interno che all'esterno della Comunità. È pertanto opportuno stabilire uno spazio aereo operativo progressivamente più integrato per il traffico aereo generale.

(22) È opportuno che in vista della creazione dei blocchi funzionali di spazio aereo e dell'istituzione del sistema di prestazioni, la Commissione determini e prenda in considerazione le condizioni necessarie per la creazione, da parte della Comunità, di una regione unica di informazione di volo europea (Single European Flight Information Region — SEFIR), che dovrà essere richiesta dagli Stati membri all'ICAO, conformemente ad entrambe le procedure previste da tale organizzazione e ai diritti, obblighi e responsabilità degli Stati membri in virtù della convenzione internazionale per l'aviazione civile, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 (la «convenzione di Chicago»). Abbracciando lo spazio aereo di responsabilità degli Stati membri la SEFIR dovrebbe agevolare la pianificazione comune e la gestione integrata per evitare strozzature a livello regionale. La SEFIR dovrebbe essere sufficientemente flessibile per tener conto di esigenze specifiche quali la densità del traffico e il livello di complessità richiesti.

(23) Gli utenti dello spazio aereo sono confrontati a condizioni eterogenee di accesso allo spazio aereo comunitario e di libertà di movimento al suo interno. Ciò è dovuto ad una mancanza di regole dell'aria armonizzate a livello comunitario, e in particolare all'assenza di una classificazione armonizzata dello spazio aereo. È opportuno pertanto che la Commissione armonizzi tali regole sulla base degli standard ICAO.

(24) È opportuno che la rete europea di gestione del traffico aereo sia progettata e realizzata con particolare attenzione al raggiungimento della sicurezza, della sostenibilità ambientale, del potenziamento della capacità e del miglioramento dell'efficienza sotto il profilo dei costi dell'intera rete di trasporto aereo. Come indicato nella relazione della commissione per la valutazione delle attività di Eurocontrol dal titolo «Valutazione delle iniziative in materia di blocchi funzionali di spazio aereo e del loro contributo al miglioramento delle prestazioni», del 31 ottobre 2008, gli obiettivi potrebbero essere più agevolmente conseguiti con una gestione coordinata della rete di trasporto aereo a livello comunitario.

(25) In linea con la dichiarazione degli Stati membri sulle questioni militari connesse con il cielo unico europeo che accompagna il regolamento (CE) n. 549/2004, la cooperazione e il coordinamento civile-militare dovrebbero svolgere un ruolo fondamentale nell'attuazione del cielo unico europeo, per procedere nella direzione di un uso flessibile dello spazio aereo al fine di conseguire gli obiettivi di prestazione del cielo unico europeo, tenendo debitamente conto dell'efficacia delle missioni militari.

(26) È essenziale realizzare una struttura dello spazio aereo comune e armonizzata in termini di rotte, basare l'organizzazione presente e futura dello spazio aereo su principi comuni, assicurare la progressiva attuazione del piano generale ATM, ottimizzare l'uso di risorse limitate per evitare costi inutili di equipaggiamento e configurare e gestire lo spazio aereo secondo regole armonizzate. A tale fine, la Commissione dovrebbe essere responsabile dell'adozione delle norme necessarie e dell'applicazione delle decisioni giuridicamente vincolanti.

(27) L'elenco delle funzioni di gestione e configurazione della rete dovrebbe essere modificato per comprendere, se del caso, le future funzioni di rete definite nel piano generale ATM. In tale contesto la Commissione dovrebbe sfruttare al meglio le competenze di Eurocontrol.

(28) Il gruppo ad alto livello ha raccomandato di fondare le funzioni nuove o avanzate sulle basi esistenti e di incrementare il ruolo di Eurocontrol, pur designando la Comunità come unico soggetto regolatore e rispettando il principio della separazione tra attività regolatoria e attività di prestazione dei servizi. Di conseguenza, è opportuno che la Commissione affidi all'organismo Eurocontrol riformato, dotato di una nuova governance, l'esecuzione di compiti relativi alle varie funzioni, che non implichino l'adozione di misure vincolanti di portata generale o l'esercizio di poteri discrezionali. Eurocontrol dovrebbe eseguire tali compiti in modo imparziale, ottimizzando i costi, e con la piena partecipazione degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

(29) È opportuno introdurre adeguate misure per migliorare l'efficacia della gestione del flusso di traffico aereo, al fine di assistere le unità operative esistenti, compresa l'unità centrale di Eurocontrol per la gestione del flusso, nell'assicurare operazioni di volo efficienti. Inoltre, nella comunicazione della Commissione su un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa si sottolinea la necessità di assicurare la coerenza funzionale tra le bande orarie aeroportuali e i piani di volo. Inoltre, l'osservatorio comunitario sulla capacità aeroportuale potrebbe contribuire a fornire informazioni obiettive agli Stati membri, ferme restando le loro competenze in materia, onde allineare la capacità aeroportuale alla capacità di gestione del traffico aereo.

(30) La predisposizione di informazioni aeronautiche moderne, complete, di elevata qualità e disponibili in tempo utile ha un impatto significativo sulla sicurezza e sull'agevolazione dell'accesso allo spazio aereo comunitario e della stessa libertà di movimento all'interno di quest'ultimo. Tenuto conto del piano generale ATM, la Comunità dovrebbe prendere l'iniziativa di modernizzare questo settore in cooperazione con Eurocontrol e garantire che gli utenti abbiano accesso a tali dati tramite un punto d'accesso pubblico unico che fornisca informazioni integrate moderne, facili da utilizzare e convalidate.

(31) Per il portale elettronico sulle informazioni meteorologiche è opportuno che la Commissione tenga conto di varie fonti di informazioni, incluse, se del caso, quelle provenienti dai fornitori di servizi designati.

(32) Al fine di evitare oneri amministrativi inutili e verifiche superflue, è opportuno che i certificati rilasciati conformemente al regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea[1], quando riguardano costituenti o sistemi, siano accettati ai fini del presente regolamento.

(33) È opportuno che i certificati rilasciati conformemente al regolamento (CE) n. 216/2008, utilizzati per dimostrare che i requisiti essenziali del regolamento (CE) n. 552/2004 sono stati soddisfatti in altro modo, siano accompagnati da un fascicolo tecnico, come richiesto ai fini della certificazione da parte dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA).

(34) È opportuno che determinati requisiti di cui al regolamento (CE) n. 552/2004 non si applichino ai sistemi messi in servizio prima del 20 ottobre 2005. Le autorità nazionali di vigilanza e i fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbero essere liberi di decidere, a livello nazionale, le procedure e la documentazione richieste per provare che i sistemi di gestione del traffico aereo in servizio prima del 20 ottobre 2005 sono conformi ai requisiti essenziali del regolamento (CE) n. 552/2004. Le norme di attuazione e le specifiche comunitarie introdotte dopo l'adozione del presente regolamento dovrebbero tenerne conto e non tradursi in un obbligo retroattivo di fornire documenti giustificativi.

---

[1] GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

(35) Nella sua relazione finale alla Commissione, il gruppo ad alto livello ha raccomandato che il programma SESAR si occupi in particolare della definizione di procedure e sistemi interoperabili e dello scambio di informazioni in Europa e con il resto del mondo. Ciò dovrebbe altresì implicare l'elaborazione di standard pertinenti e l'individuazione di nuove norme di attuazione o di specifiche comunitarie nel contesto del cielo unico europeo.

(36) Nell'adottare misure di attuazione che comprendono gli standard definiti da Eurocontrol, la Commissione dovrebbe garantire che tali misure contengano tutti i miglioramenti necessari rispetto agli standard originari e tener pienamente conto della necessità di evitare una doppia regolamentazione.

(37) Il perseguimento parallelo degli obiettivi del potenziamento delle norme sulla sicurezza del traffico aereo e del miglioramento dell'efficienza globale della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale in Europa impone di tener conto del fattore umano. È quindi opportuno che gli Stati membri valutino l'introduzione dei principi della «cultura di equità».

(38) Alla luce della proposta estensione delle competenze dell'AESA onde includervi la sicurezza della gestione del traffico aereo, è opportuno garantire la coerenza tra i regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004, (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008.

(39) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione[1]. Tali misure dovrebbero essere adottate in tempi adeguati per rispettare i termini previsti dal regolamento in questione e dai regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004, (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008.

(40) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di adattare le misure al progresso tecnico o operativo e di definire i criteri e le procedure di base per l'esercizio di talune funzioni di gestione della rete. Tali misure di portata generale intese a modificare elementi non essenziali dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004, (CE) n. 552/2004 completandoli con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.

(41) Ove, per imperativi motivi di urgenza, i termini ordinari della procedura di regolamentazione con controllo non possano essere osservati, la Commissione dovrebbe poter applicare la procedura d'urgenza prevista dall'articolo 5 bis, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE.

---

[1] GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

(42) La dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra, concordata a Cordova il 18 settembre 2006 durante la prima riunione ministeriale del forum di dialogo su Gibilterra («la dichiarazione ministeriale»), sostituirà la dichiarazione comune su detto aeroporto adottata a Londra il 2 dicembre 1987, e il pieno rispetto della dichiarazione ministeriale equivarrà al rispetto della dichiarazione del 1987.

(43) Il presente regolamento si applica pienamente all'aeroporto di Gibilterra nel contesto e in virtù della dichiarazione ministeriale. Fatta salva la dichiarazione ministeriale, l'applicazione all'aeroporto di Gibilterra e tutte le misure connesse alla sua attuazione rispettano pienamente la dichiarazione e tutte le disposizioni in essa contenute.

(44) È opportuno pertanto modificare di conseguenza i regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 549/2004 è così modificato:

1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«Articolo 1
Obiettivo e ambito di applicazione

1. L'iniziativa del cielo unico europeo si prefigge l'obiettivo 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 della gestione del traffico aereo (ATM) e dei servizi di navigazione aerea (ANS) per il traffico aereo generale in Europa, al fine di rispondere alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo. Tale cielo unico europeo prevede una rete paneuropea coerente di rotte e di sistemi di gestione della rete e del traffico aereo basati unicamente su considerazioni tecniche, di sicurezza e di efficienza, a beneficio di tutti utenti dello spazio aereo. Nel perseguimento di tale obiettivo, il presente regolamento istituisce un quadro normativo armonizzato per la creazione del cielo unico europeo.

2. L'applicazione del presente regolamento e delle misure di cui all'articolo 3 lascia impregiudicate la sovranità degli Stati membri sul proprio spazio aereo e le esigenze degli stessi per quanto attiene all'ordine pubblico e alla sicurezza nazionale e in materia di difesa di cui all'articolo 13. Il presente regolamento e le misure di cui all'articolo 3 non contemplano operazioni e addestramento militari.

3. L'applicazione del presente regolamento e delle misure di cui all'articolo 3 lascia impregiudicati i diritti e i doveri degli Stati membri derivanti dalla convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 ("la convenzione di Chicago"). In questo contesto, un obiettivo supplementare del presente regolamento, nei settori che disciplina, è 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 sia tenuto debito conto nel presente regolamento e nelle regole adottate per la sua attuazione.

4. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito per quanto riguarda la controversia relativa alla sovranità sul territorio in cui è situato tale aeroporto.»;

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) il punto 8 è sostituito dal seguente:

«8) "utenti dello spazio aereo": gli operatori degli aeromobili che operano quale traffico aereo generale;»

b) il punto 10 è sostituito dal seguente:

«10) "gestione del traffico aereo (ATM)": il complesso delle funzioni aeree e terrestri (servizi di traffico aereo, gestione dello spazio aereo e gestione del flusso di traffico aereo) richieste per garantire il movimento sicuro ed efficace degli aeromobili durante tutte le fasi delle operazioni;»

c) è inserito il seguente punto:

«13 bis) "piano generale ATM": il piano approvato dalla decisione 2009/320/CE del Consiglio*, conformemente all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 17 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)**;

_____

* GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41.

** GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1.»;

d) il punto 15 è sostituito dal seguente:

«15) “certificato”: un documento rilasciato da un'autorità nazionale di vigilanza nella forma prevista dalla legislazione nazionale che certifica l'idoneità di un fornitore di servizi di navigazione aerea a fornire un servizio specifico;»

e) il punto 21 è soppresso;

f) il punto 22 è sostituito dal seguente:

«22) “uso flessibile dello spazio aereo”: un concetto di gestione dello spazio aereo applicato nella zona della Conferenza europea dell'aviazione civile, sulla base del manuale di Eurocontrol “Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace;”»

g) sono inseriti i seguenti punti:

«23 bis ") “servizio informazioni volo”: un servizio di fornitura di consulenza e informazioni utili per una condotta dei voli sicura ed efficiente;

23 ter. ") “servizio di allarme”: un servizio di fornitura di informazioni alle competenti organizzazioni riguardo agli aeromobili che necessitano di servizi di ricerca e salvataggio e, se necessario, di assistenza a tali organizzazioni;»

h) il punto 25 è sostituito dal seguente:

«25) “blocco funzionale di spazio aereo”: un blocco di spazio aereo basato su requisiti operativi e istituito indipendentemente dai confini tra Stati, nel quale la fornitura dei servizi di navigazione aerea e le funzioni correlate sono orientate alle prestazioni e ottimizzate in vista dell'introduzione, in ciascun blocco funzionale di spazio aereo, di una cooperazione rafforzata tra fornitori di servizi di navigazione aerea o, se del caso, un fornitore integrato;»

i) il punto 37 è soppresso;

j) è inserito il seguente punto:

«41 ") “servizi transfrontalieri”: tutte le situazioni in cui i servizi di navigazione aerea sono forniti in uno Stato membro da un fornitore di servizi certificato in un altro Stato membro.»;

3) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

«Articolo 4
Autorità nazionali di vigilanza

1. Gli Stati membri, agendo congiuntamente o singolarmente, designano o istituiscono in qualità di autorità nazionale di vigilanza uno o più enti che assumano le funzioni assegnate a detta autorità dal presente regolamento e dalle misure di cui all'articolo 3.

2. Le autorità nazionali di vigilanza sono indipendenti dai fornitori di servizi di navigazione aerea. Tale indipendenza è garantita mediante una separazione adeguata, almeno al livello funzionale, tra le autorità nazionali di vigilanza e i fornitori di servizi di navigazione aerea.

3. Le autorità nazionali di vigilanza esercitano i propri poteri con imparzialità, indipendenza e trasparenza. Ciò è conseguito applicando meccanismi adeguati di gestione e controllo, anche in seno all'amministrazione di uno Stato membro. Tuttavia, ciò non impedisce alle autorità nazionali di vigilanza di espletare i propri incarichi nel rispetto delle norme di organizzazione delle autorità nazionali dell'aviazione civile o di altri organismi pubblici.

4. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità nazionali di vigilanza dispongano delle risorse e capacità necessarie per svolgere i compiti loro assegnati dal presente regolamento in modo efficiente e tempestivo.

5. Gli Stati membri notificano alla Commissione i nomi e gli indirizzi delle autorità nazionali di vigilanza, nonché gli eventuali cambiamenti, e la informano delle misure adottate per garantire l'osservanza dei paragrafi 2, 3 e 4.»;

4) all'articolo 5, il paragrafo 4 è sostituito dai seguenti:

«4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

5. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi 1, 2, 4, 6 e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.»;

5) gli articoli da 6 a 11 sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 6
Organo consultivo di settore

Fatto salvo il ruolo del comitato e di Eurocontrol, la Commissione istituisce un "organo consultivo di settore", cui partecipano i fornitori di servizi di navigazione aerea, le associazioni di utenti dello spazio aereo, gli aeroporti, gli operatori aeroportuali, l'industria manifatturiera e gli enti rappresentativi del personale. Il ruolo di detto organo è unicamente quello di fornire consulenza alla Commissione sulla realizzazione del cielo unico europeo.

Articolo 7

Relazioni con i paesi terzi europei

La Comunità e i suoi Stati membri si prefiggono e sostengono l'obiettivo di estendere il cielo unico europeo ai paesi che non sono membri dell'Unione europea. A tal fine, nel quadro degli accordi conclusi con i paesi terzi vicini, o nel quadro di accordi su blocchi funzionali di spazio aereo, essi si sforzano di estendere l'applicazione del presente regolamento, e delle misure di cui all'articolo 3, ai suddetti paesi.

Articolo 8

Norme di attuazione

1. Ai fini della definizione delle norme di attuazione, la Commissione può conferire a Eurocontrol o, se del caso, a un altro organismo, mandati in cui precisa i compiti da svolgere e il relativo calendario, tenendo conto delle scadenze fissate nel presente regolamento. La Commissione agisce secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 5, paragrafo 2.

2. Quando la Commissione intende conferire un mandato a norma del paragrafo 1, essa si sforza di utilizzare al meglio le disposizioni esistenti relative alla partecipazione e alla consultazione di tutte le parti interessate qualora tali disposizioni siano conformi alle prassi della Commissione in materia di trasparenza e di procedure di consultazione e non contrastino con i suoi obblighi istituzionali.

Articolo 9
Sanzioni

Le sanzioni che gli Stati membri istituiscono per le violazioni del presente regolamento e delle misure di cui all'articolo 3 in particolare da parte degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

Articolo 10

Consultazione delle parti interessate

1. Gli Stati membri, in conformità delle rispettive legislazioni nazionali istituiscono meccanismi di consultazione per coinvolgere in modo appropriato le parti interessate, inclusi gli enti rappresentativi del personale, nell'attuazione del cielo unico europeo.

2. La Commissione istituisce un meccanismo di consultazione a livello comunitario. Alla consultazione partecipa lo specifico comitato del dialogo sociale istituito in base alla decisione 98/500/CE.

3. La consultazione delle parti interessate contempla, in particolare, lo sviluppo e l'introduzione di nuovi concetti e tecnologie nella rete europea di gestione del traffico aereo.

Le parti interessate possono comprendere:

– fornitori di servizi di navigazione aerea,

– operatori aeroportuali,

– utenti dello spazio aereo pertinenti o gruppi pertinenti rappresentanti tali utenti,

– autorità militari,

– industria manifatturiera, e

– enti rappresentativi del personale.

Articolo 11

Sistema di prestazioni

1. È istituito un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete al fine di migliorare l'efficienza dei servizi di navigazione aerea e le funzioni della rete nel cielo unico europeo. Il sistema comprende:

   a) obiettivi prestazionali a livello comunitario relativi a settori di prestazione essenziali di sicurezza, ambiente, capacità e efficacia sotto il profilo dei costi;

   b) piani nazionali o piani per blocchi funzionali di spazio aereo, comprendenti obiettivi prestazionali, a garanzia della conformità con gli obiettivi prestazionali comunitari; e

   c) riesame periodico, monitoraggio e analisi comparativa delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete.

2. Conformemente alla procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, la Commissione può designare Eurocontrol o un altro organismo imparziale e competente come "organo di valutazione delle prestazioni". Il ruolo dell'organo di valutazione delle prestazioni consiste nel fornire consulenza alla Commissione, coordinandosi con le autorità nazionali di vigilanza, e, nell'assisterle su richiesta nell'attuazione del sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1. La Commissione fa in modo che l'organo di valutazione delle prestazioni agisca in piena indipendenza quando esegue i compiti che la Commissione gli ha affidato.

3. a) La Commissione adotta gli obiettivi prestazionali comunitari per la rete di gestione del traffico aereo in conformità della procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, dopo aver tenuto conto dei pertinenti contributi forniti dalle autorità nazionali di vigilanza a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo.

b) I piani nazionali o i piani per i blocchi funzionali di spazio aero di cui al paragrafo 1, lettera b), sono elaborati dalle autorità nazionali di vigilanza eadottati dagli Stati membri. Detti piani includeranno obiettivi nazionali o obiettivi a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo di carattere vincolante e un adeguato sistema di incentivi quale approvato dagli Stati membri. L'elaborazione dei piani è soggetta a consultazioni con i fornitori di servizi di navigazione aerea, con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, qualora opportuno, con gli operatori e i coordinatori aeroportuali.

c) La Commissione valuta la conformità degli obiettivi nazionali o degli obiettivi per i blocchi funzionali di spazio aereo agli obiettivi prestazionali comunitari tramite il ricorso ai criteri di valutazione di cui al paragrafo 6, lettera d).

Qualora accerti che uno o più obiettivi prestazionali nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo non soddisfano i criteri di valutazione, la Commissione, in conformità della procedura consultiva di cui all'articolo 5, paragrafo 2, può raccomandare che le autorità nazionali di vigilanza interessate propongano obiettivi prestazionali rivisti. Lo Stato membro interessato adotta gli obiettivi prestazionali rivisti e misure appropriate, che saranno notificati alla Commissione a tempo debito.

Qualora rilevi l'inadeguatezza degli obiettivi prestazionali rivisti e delle misure appropriate, la Commissione può decidere, in conformità della procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, che gli Stati membri interessati adottino misure correttive.

In alternativa, qualora sussistano motivazioni sufficienti, la Commissione può decidere di rivedere gli obiettivi prestazionali comunitari in conformità della procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3.

d) Il periodo di riferimento per il sistema di prestazioni copre da un minimo di tre anni fino a un massimo di cinque. Durante detto periodo e in caso di mancato conseguimento degli obiettivi nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo, gli Stati membri e/o le autorità nazionali di vigilanza applicano le misure appropriate da essi definite. Il primo periodo di riferimento copre i primi tre anni a decorrere dall'adozione delle norme d'attuazione di cui al paragrafo 6.

e) La Commissione compie valutazioni periodiche in merito al conseguimento degli obiettivi prestazionali e ne presenta i risultati al comitato per il cielo unico.

4. Al sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1 si applicano le seguenti procedure:

a) la raccolta, la convalida, l'esame, la valutazione e la diffusione dei dati attinenti relativi alle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete fornite da tutte le pertinenti parti interessate, tra le quali i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, gli operatori aeroportuali, le autorità nazionali di vigilanza, gli Stati membri e Eurocontrol;

b) selezione di adeguati settori essenziali di prestazione, sulla base del documento n. 9854 dell'ICAO "Global Air Traffic Management Operational Concept", e coerenti con quelli identificati nel quadro delle prestazioni del piano generale ATM, tra i quali la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficacia sotto il profilo dei costi, con gli adattamenti eventualmente necessari per tenere conto delle esigenze specifiche del cielo unico europeo e degli obiettivi specifici di tali settori e definizione di un gruppo limitato di indicatori essenziali di prestazione per misurare le prestazioni;

c) gli obiettivi prestazionali comunitari sono definiti tenendo in considerazioni i contributi identificati a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo;

d) valutazione degli obiettivi prestazionali nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo sulla base dei piani nazionali o dei piani per i blocchi funzionali di spazio aereo; e

e) monitoraggio dei piani nazionali o dei piani per i blocchi funzionali di spazio aereo, compresi adeguati meccanismi d'allarme.

La Commissione può aggiungere altre procedure all'elenco di cui al presente paragrafo. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, paragrafo 4.

5. In fase di creazione del sistema di prestazioni occorre tener conto che i servizi di rotta, i servizi presso i terminal e le funzioni di rete sono diversi e che dovrebbero essere trattati di conseguenza, se necessario anche ai fini della valutazione delle prestazioni.

6. Ai fini di un funzionamento dettagliato del sistema di prestazioni, la Commissione adotta, entro il ...* ed entro un periodo di tempo idoneo ai fini del rispetto dei termini previsti dal presente regolamento, norme di attuazione secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3. Esse disciplinano:

a) il contenuto e il calendario delle procedure di cui al paragrafo 4;

b) il periodo di riferimento e gli intervalli per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi prestazionali e per la fissazione di nuovi obiettivi;

c) i criteri a cui le autorità nazionali di vigilanza ricorrono per l'elaborazione dei piani nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo di miglioramento delle prestazioni, compresi gli obiettivi prestazionali nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo e il sistema di incentivi. I piani di miglioramento delle prestazioni:

i) sono basati sui piani aziendali dei fornitori di servizi di navigazione aerea;

ii) coprono tutti gli elementi di costo della base dei costi nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo;

iii) comprendono obiettivi di prestazione vincolanti, coerenti con gli obiettivi di prestazione comunitari;

* GU: inserire la data: ventiquattro mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

d) criteri volti a valutare la coerenza tra gli obiettivi nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo e gli obiettivi prestazionali comunitari durante il periodo di riferimento, nonché a sostenere meccanismi di allarme;

e) principi generali a cui gli Stati membri ricorrono per istituire il sistema di incentivi;

f) principi per l'applicazione di un meccanismo di transizione necessario per l'adeguamento alla messa in opera del sistema di prestazioni, di durata non superiore a dodici mesi a decorrere dall'adozione delle norme d'attuazione.»;

6) l'articolo 12 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. La Commissione riesamina periodicamente l'applicazione del presente regolamento e delle misure di cui all'articolo 3 e riferisce innanzitutto al Parlamento europeo ed al Consiglio entro il ...* e, successivamente, alla fine di ciascun periodo di riferimento di cui all'articolo 11, paragrafo 3, lettera d). Qualora giustificato a tal fine, la Commissione può chiedere agli Stati membri informazioni supplementari oltre a quelle contenute nelle relazioni da essi presentate a norma del paragrafo 1 del presente articolo.»;

* GU: inserire la data: diciotto mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Le relazioni contengono una valutazione dei risultati conseguiti mediante le azioni intraprese ai sensi del presente regolamento compresa un'informazione adeguata in merito agli sviluppi registrati nel settore con particolare riferimento agli aspetti economici, sociali, ambientali, occupazionali e tecnologici, nonché in merito alla qualità del servizio, tenendo conto degli obiettivi iniziali e in vista delle esigenze future.»;

7) è inserito il seguente articolo:

«Articolo 13 bis
Agenzia europea per la sicurezza aerea

Nell'attuare il presente regolamento e i regolamenti (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004, (CE) n. 552/2004 e il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea[*], gli Stati membri e la Commissione, conformemente ai rispettivi ruoli previsti dal presente regolamento, collaborano eventualmente con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea per far sì che tutti gli aspetti relativi alla sicurezza siano correttamente trattatati.

---

[*] GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.»

Articolo 2

Il regolamento (CE) n. 550/2004 è così modificato:

1) gli articoli da 2 a 4 sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 2
Compiti delle autorità nazionali di vigilanza

1. Le autorità nazionali di vigilanza di cui all'articolo 4 del regolamento quadro provvedono ad un'adeguata vigilanza dell'applicazione del presente regolamento, con particolare riguardo all'efficienza e alla sicurezza delle operazioni dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi relativi allo spazio aereo di responsabilità dello Stato membro che ha designato o ha istituito l'autorità in questione.

2. A tal fine ogni autorità nazionale di vigilanza svolge le opportune ispezioni e indagini per verificare l'osservanza delle norme del presente regolamento, inclusi i requisiti in materia di risorse umane necessari per la prestazione di servizi di navigazione aerea. Il fornitore del servizio di navigazione aerea interessato facilita tali operazioni.

3. Per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo che si estendono nello spazio aereo che è di responsabilità di più Stati membri, gli Stati membri interessati concludono accordi sulla vigilanza prevista dal presente articolo nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi connessi ai suddetti blocchi.

4. Le autorità nazionali di vigilanza cooperano strettamente al fine di garantire una vigilanza adeguata dei fornitori di servizi di navigazione aerea, titolari di un certificato valido rilasciato in uno Stato membro, che forniscono altresì servizi nello spazio aereo di responsabilità di un altro Stato membro. Tale cooperazione include intese per il trattamento di casi che implicano l'inosservanza dei requisiti comuni applicabili di cui all'articolo 6 o delle condizioni di cui all'allegato II.

5. In caso di fornitura di servizi transfrontalieri di navigazione aerea, tali intese comprendono un accordo relativo al reciproco riconoscimento dei compiti di vigilanza di cui ai paragrafi 1 e 2 e dei risultati degli stessi. Il mutuo riconoscimento si applica anche quando gli accordi di riconoscimento fra le autorità nazionali di vigilanza sono conclusi ai fini del processo di certificazione dei fornitori di servizi.

6. Se consentito dalla legislazione nazionale, le autorità nazionali di vigilanza possono, a fini di cooperazione regionale, concludere anche accordi sulla ripartizione dei compiti in materia di vigilanza.

Articolo 3
Organizzazioni riconosciute

1. Le autorità nazionali di vigilanza possono decidere di delegare interamente o in parte le ispezioni e le indagini di cui all'articolo 2, paragrafo 2, ad organizzazioni riconosciute che soddisfano i requisiti stabiliti nell'allegato I.

2. Tale delega concessa da un'autorità nazionale di vigilanza è valida nell'intera Comunità per un periodo di tre anni rinnovabile. Le autorità nazionali di vigilanza possono incaricare una qualsiasi delle organizzazioni riconosciute, con sede nella Comunità, di effettuare le ispezioni e le indagini.

Articolo 4
Norme di sicurezza

La Commissione adotta, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, norme di attuazione che recepiscono le disposizioni pertinenti delle norme di sicurezza di Eurocontrol (Eurocontrol safety regulatory requirements – ESARRs) e le successive modifiche delle stesse, che ricadono nell'ambito di applicazione del presente regolamento, con gli adattamenti che si rendano necessari.»;

2) l'articolo 5 è soppresso.

3) all'articolo 7, i paragrafi 6 e 7 sono sostituiti dai seguenti:

«6. Fatte salve le disposizioni degli articoli 8 e 9, il rilascio dei certificati conferisce ai fornitori di servizi di navigazione aerea la possibilità di offrire i loro servizi agli Stati membri, ad altri fornitori di servizi di navigazione aerea, agli utenti dello spazio aereo e agli aeroporti all'interno della Comunità.

7. Le autorità nazionali di vigilanza controllano il rispetto dei requisiti comuni e delle condizioni collegate ai certificati. Informazioni dettagliate su tali controlli sono contenute nelle relazioni annuali che gli Stati membri presentano a norma dell'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento quadro. Allorché un'autorità nazionale di vigilanza ritenga che il titolare di un certificato non soddisfi più siffatti requisiti o condizioni, essa adotta le misure del caso garantendo nel contempo la continuità dei servizi a condizione che la sicurezza non sia compromessa. Dette misure possono includere la revoca del certificato.»;

4) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8
Designazione dei fornitori di servizi aerei

1. Gli Stati membri garantiscono la fornitura di servizi di traffico aereo in regime di esclusiva all'interno di specifici blocchi di spazio aereo per lo spazio aereo posto sotto la loro responsabilità. A tal fine gli Stati membri designano un fornitore di servizi di traffico aereo titolare di un certificato valido nella Comunità.

2. Per la fornitura di servizi transfrontalieri, gli Stati membri garantiscono che la conformità al presente articolo e all'articolo 10, paragrafo 3, non sia impedita dalla loro legislazione nazionale che impone che i fornitori di servizi del traffico aereo che forniscono servizi nello spazio aereo sotto la responsabilità dello Stato membro interessato:

   a) appartengano, direttamente o attraverso una partecipazione maggioritaria, da tale Stato membro o dai suoi cittadini;

   b) abbiano la loro principale sede di attività o la sede legale nel territorio di tale Stato membro; oppure

   c) utilizzino esclusivamente infrastrutture in detto Stato membro.

3. Gli Stati membri definiscono i diritti e gli obblighi dei fornitori di servizi di traffico aereo designati. Gli obblighi possono comportare condizioni per la comunicazione tempestiva di informazioni rilevanti utili per identificare tutti i movimenti di aeromobili nello spazio aereo di loro responsabilità.

4. Gli Stati membri hanno potere discrezionale sulla scelta di un fornitore di servizi di traffico aereo a condizione che quest'ultimo soddisfi i requisiti e le condizioni di cui agli articoli 6 e 7.

5. Per i blocchi funzionali di spazio aereo, stabiliti a norma dell'articolo 9 bis, che si estendono nello spazio aereo di responsabilità di più Stati membri, gli Stati membri interessati designano congiuntamente, conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, uno o più fornitori di servizi di traffico aereo, almeno un mese prima dell'istituzione del blocco funzionale di spazio aereo.

6. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri di ogni decisione assunta nel quadro del presente articolo concernente la designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo nell'ambito di specifici blocchi aerei con riguardo allo spazio aereo sottoposto alla loro responsabilità.»;

5) sono inseriti i seguenti articoli:

«Articolo 9 bis
Blocchi funzionali di spazio aereo

1. Entro il ...*, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire l'attuazione di blocchi funzionali di spazio aereo, allo scopo di conseguire la prescritta capacità ed efficienza della rete di gestione del traffico aereo nell'ambito del cielo unico europeo, per mantenere un elevato livello di sicurezza e contribuire all'efficienza complessiva del sistema di trasporto aereo e a una riduzione dell'impatto ambientale. Gli Stati membri, in particolare quelli che costituiscono blocchi funzionali di spazio aereo contigui, cooperano per quanto possibile per conformarsi a questa disposizione. Laddove pertinente la cooperazione potrà prevedere la partecipazione di paesi terzi ai blocchi funzionali di spazio aereo.

2. I blocchi funzionali di spazio aereo, tra l'altro:

   a) si fondano su un'analisi dei valori di sicurezza connessi;

   b) consentono l'uso ottimale dello spazio aereo, tenendo conto dei flussi di traffico aereo;

* GU: inserire la data: trentasei mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

c) assicurano la coerenza con la rete europea delle rotte istituita in virtù dell'articolo 6 del regolamento sullo spazio aereo;

d) sono giustificati dal loro valore aggiunto globale, compreso l'uso ottimale delle risorse tecniche e umane, sulla base di analisi costi-benefici;

e) assicurano un trasferimento fluido e flessibile della responsabilità per il controllo del traffico aereo tra unità dei servizi del traffico aereo;

f) assicurano la compatibilità tra le varie configurazioni dello spazio aereo, ottimizzando fra l'altro le attuali regioni di informazioni di volo;

g) soddisfano le condizioni prescritte dagli accordi regionali conclusi nell'ambito dell'ICAO;

h) rispettano gli accordi regionali vigenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento, in particolare gli accordi che riguardano paesi terzi europei; e

i) facilitano la rispondenza con gli obiettivi di prestazione a livello comunitario.

3. Un blocco funzionale di spazio aereo può essere istituito soltanto in base a un accordo reciproco tra tutti gli Stati membri ed eventualmente tutti i paesi terzi che hanno responsabilità su una parte dello spazio aereo incluso nel blocco funzionale di spazio aereo. Prima di notificare alla Commissione la costituzione di un blocco funzionale di spazio aereo, gli Stati membri interessati forniscono alla Commissione, agli altri Stati membri e alle altre parti interessate informazioni adeguate e danno loro la possibilità di formulare osservazioni.

4. Ove un blocco funzionale di spazio aereo riguardi uno spazio aereo che sia, completamente o parzialmente, di responsabilità di due o più Stati membri, l'accordo in base al quale è istituito il blocco funzionale di spazio aereo contiene le disposizioni necessarie circa le modalità da seguire per modificare il blocco e le condizioni a cui uno Stato membro può ritirarsi dal blocco, comprese le disposizioni transitorie.

5. In caso di controversia tra due o più Stati membri in merito a un blocco funzionale di spazio aereo transfrontaliero, che concerne lo spazio aereo di loro responsabilità, gli Stati membri interessati possono congiuntamente deferire la questione al comitato per il cielo unico affinché formuli un parere. Il parere è comunicato agli Stati membri interessati. Fatto salvo il paragrafo 3, gli Stati membri tengono conto di tale parere per giungere alla composizione della controversia.

6. Una volta ricevute da parte degli Stati membri le notifiche degli accordi e delle dichiarazioni di cui ai paragrafi 3 e 4 la Commissione accerta per ogni blocco funzionale di spazio aereo la rispondenza ai requisiti di cui al paragrafo 2 e sottopone all'esame del comitato per il cielo unico i risultati di tale valutazione. Se la Commissione ritiene che uno o più blocchi funzionali di spazio aereo non rispondano ai requisiti previsti, avvia un dialogo con gli Stati membri interessati al fine di pervenire a un consenso sulle necessarie misure di rettifica.

7. Fatto salvo il paragrafo 6, gli accordi e le dichiarazioni di cui ai paragrafi 3 e 4 sono notificati alla Commissione ai fini della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Tale pubblicazione precisa la data di entrata in vigore della relativa decisione.

8. Per la costituzione e modifica dei blocchi funzionali di spazio aereo sono elaborati documenti di orientamento entro il ...* secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro.

9. La Commissione, entro il ...** e secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, adotta le norme di attuazione per quanto riguarda le informazioni che devono essere fornite dallo Stato membro o dagli Stati membri interessati prima della creazione e della modifica di un blocco funzionale di spazio aereo conformemente al paragrafo 3 del presente articolo.

Articolo 9 ter
Coordinatore del sistema dei blocchi funzionali di spazio aereo

1. Al fine di facilitare la costituzione dei blocchi funzionali di spazio aereo, la Commissione può designare una persona fisica in qualità di coordinatore del sistema dei blocchi funzionali di spazio aereo (il "coordinatore"). A tal fine, la Commissione agisce secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro.

---

* GU: inserire la data: dodici mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.
** GU: inserire la data: ventiquattro mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

2. Fatto salvo l'articolo 9 bis, paragrafo 5, il coordinatore facilita, su richiesta di tutti gli Stati membri interessati ed eventualmente dei paesi terzi che partecipano allo stesso blocco funzionale di spazio aereo, il superamento delle difficoltà negoziali da essi incontrate, al fine di accelerare la costituzione dei blocchi funzionali di spazio aereo. Il coordinatore agisce sulla base di un mandato da parte di tutti gli Stati membri interessati ed eventualmente dei paesi terzi che partecipano allo stesso blocco funzionale di spazio aereo.

3. Il coordinatore agisce con imparzialità, in particolare nei confronti degli Stati membri, dei paesi terzi, della Commissione e delle parti interessate.

4. Il coordinatore non divulga le informazioni acquisite nell'assolvimento della sua funzione salvo se autorizzatovi dagli Stati membri ed eventualmente dagli Stati terzi interessati.

5. Dopo la sua designazione, il coordinatore riferisce con periodicità trimestrale alla Commissione, al comitato per il cielo unico e al Parlamento europeo. La relazione informa sinteticamente sui negoziati e i loro risultati.

6. Il mandato del coordinatore scade con la firma dell'ultimo accordo sul blocco funzionale di spazio aereo e comunque entro il ...[*].»;

6) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«Articolo 11
Rapporti con le autorità militari

Nel contesto della politica comune dei trasporti gli Stati membri prendono le iniziative necessarie per garantire che tra le competenti autorità civili e quelle militari si concludano o rinnovino accordi scritti o intese giuridiche equivalenti per quanto riguarda la gestione di specifici blocchi di spazio aereo.»;

7) all'articolo 12, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Se sono forniti gruppi di servizi, i fornitori di servizi di navigazione aerea individuano ed espongono le entrate e le spese derivanti dai servizi di navigazione aerea, ripartite in conformità del sistema di tariffazione di cui all'articolo 14 e, se del caso, tengono conti consolidati per servizi diversi dai servizi di navigazione aerea, come sarebbero tenuti a fare se i servizi in questione fossero forniti da imprese distinte.»;

[*] GU: inserire la data: trentasei mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

8) l'articolo 14 è sostituito dal seguente:

«Articolo 14
Disposizioni generali

Conformemente al disposto degli articoli 15 e 16, il sistema di tariffazione per i servizi di navigazione aerea concorre a realizzare una maggiore trasparenza in materia di determinazione, applicazione e riscossione delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo e contribuisce a ottimizzare i costi della fornitura di servizi di navigazione aerea e all'efficienza dei voli, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza ottimale. Questo sistema è compatibile con l'articolo 15 della convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 e con il sistema tariffario di Eurocontrol per le tariffe di rotta.»;

9) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

«Articolo 15
Principi generali

1. Il sistema di tariffazione si basa sulla contabilità dei costi dei servizi di navigazione aerea sostenuti dai fornitori di servizi a beneficio degli utenti dello spazio aereo. Il sistema imputa tali costi alle varie categorie di utenti.

2. Nel determinare la base di calcolo delle tariffe, si applicano i principi generali seguenti:

a) il costo da imputare agli utenti dello spazio aereo è costituito dal costo determinato della fornitura di servizi di navigazione aerea, compresi adeguati importi per l'interesse sull'investimento di capitale e per l'ammortamento, nonché dai costi di manutenzione, funzionamento, gestione e amministrazione. I costi determinati sono i costi fissati dagli Stati membri a livello nazionale o a livello di blocco funzionale di spazio aereo all'inizio del periodo di riferimento per ciascun anno civile del periodo di riferimento di cui all'articolo 11 del regolamento quadro, oppure durante il periodo di riferimento, in seguito ad opportuni adeguamenti mediante l'applicazione dei meccanismi di allarme previsti all'articolo 11 del regolamento quadro;

b) i costi di cui si deve tenere conto in questo contesto sono quelli valutati in relazione a strutture e servizi previsti e attuati ai sensi dell'ICAO Regional Air Navigation Plan (piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea). Essi possono includere anche i costi sostenuti dalle autorità nazionali di vigilanza e/o da organizzazioni riconosciute, nonché altri costi sostenuti dallo Stato membro e dal fornitore di servizi interessati in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea. I costi non comprendono i costi delle sanzioni imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 9 del regolamento quadro, né i costi delle eventuali misure correttive imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 11 del regolamento quadro;

c) gli Stati membri, per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo e in quanto parte dei loro rispettivi accordi quadro, si adoperano per quanto possibile per accordarsi sui principi comuni di una politica di tariffazione;

d) i costi dei diversi servizi di navigazione aerea sono individuati separatamente, a norma dell'articolo 12, paragrafo 3;

e) non sono ammesse sovvenzioni trasversali tra i servizi di rotta e i servizi presso i terminali. I costi relativi sia ai servizi presso i terminali che ai servizi di rotta sono ripartiti proporzionalmente tra i servizi di rotta e i servizi presso i terminali in base a una metodologia trasparente. Le sovvenzioni trasversali tra servizi diversi di navigazione aerea all'interno di una delle due suddette categorie sono ammesse solamente se giustificate da motivi obiettivi e chiaramente individuate;

f) è assicurata la trasparenza della base di calcolo delle tariffe. Sono adottate norme di attuazione per la fornitura di informazioni, da parte dei fornitori di servizi, intese a consentire l'esame delle previsioni, dei costi effettivi e delle entrate dei singoli fornitori. È istituito su basi periodiche uno scambio di informazioni tra le autorità nazionali di vigilanza, i fornitori di servizi, gli utenti dello spazio aereo, la Commissione ed Eurocontrol.

3. Nel fissare le tariffe a norma del paragrafo 2 gli Stati membri si attengono ai seguenti principi:

a) le tariffe per la disponibilità dei servizi di navigazione aerea sono stabilite secondo modalità non discriminatorie. Nel fissare le tariffe non è fatta distinzione tra i singoli utenti dello spazio aereo in relazione alla nazionalità o alla categoria, per l'uso degli stessi servizi;

b) per taluni utenti, specialmente gli aeromobili leggeri e gli aeromobili di Stato, può essere consentita un'esenzione, a condizione che il costo di una siffatta esenzione non sia trasferito su altri utenti;

c) le tariffe sono fissate per l'anno civile sulla base dei costi determinati, oppure possono essere fissate alle condizioni stabilite dagli Stati membri per determinare il livello massimo della tariffa unitaria o dei ricavi annui per un periodo non superiore a cinque anni;

d) i servizi di navigazione aerea possono produrre entrate sufficienti a generare una remunerazione ragionevole delle attività, che concorra ai necessari aumenti del capitale;

e) le tariffe rispecchiano i costi dei servizi e delle strutture di navigazione aerea messi a disposizione degli utenti dello spazio aereo, tenuto conto delle capacità produttive relative dei vari tipi di aeromobile interessati;

f) le tariffe promuovono la fornitura sicura, efficiente, efficace e sostenibile dei servizi di navigazione aerea, si prefiggono il raggiungimento di un alto livello di sicurezza e dell'efficacia sotto il profilo dei costi nonché il conseguimento degli obiettivi di prestazione e incentivano la fornitura di servizi integrati, riducendo al contempo l'impatto ambientale dell'aviazione. A tal fine, e in relazione ai piani nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo di miglioramento delle prestazioni, le autorità nazionali di vigilanza possono istituire meccanismi, tra cui incentivi consistenti in vantaggi e svantaggi finanziari, per incoraggiare i fornitori di servizi di navigazione aerea e/o gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti della fornitura di servizi di navigazione aerea, quali una maggiore capacità, minori ritardi e uno sviluppo sostenibile, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza ottimale.

4. La Commissione adotta norme di attuazione del presente articolo conformemente alla procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro.»;

10) è inserito il seguente articolo:

«Articolo 15 bis
Progetti comuni

1. I progetti comuni possono contribuire alla proficua attuazione del piano generale ATM. Detti progetti devono sostenere gli obiettivi del presente regolamento di migliorare l'efficienza del sistema aeronautico europeo in settori essenziali come la capacità, l'efficacia delle operazioni di volo e la redditività, nonché la sostenibilità ambientale, nel rispetto degli obiettivi imperativi di sicurezza.

2. La Commissione può, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, elaborare materiale orientativo sulle modalità con cui detti progetti possono concorrere all'applicazione del piano generale ATM. Detto materiale orientativo non interferisce con i meccanismi per lo sviluppo di simili progetti relativi a blocchi funzionali di spazio aereo convenuti dalle parti dei blocchi stessi.

3. La Commissione può altresì decidere, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, di definire progetti comuni per funzioni legate alla rete di particolare rilevanza ai fini del miglioramento dell'efficacia globale della gestione del trasporto aereo e dei servizi di navigazione aerea in Europa. Detti progetti comuni possono essere considerati ammissibili al finanziamento comunitario all'interno del quadro finanziario pluriennale. A tal fine e fatta salva la competenza degli Stati membri di decidere sull'impiego delle loro risorse finanziarie, la Commissione procede ad un'analisi indipendente dei costi/benefici e a consultazioni con gli Stati membri e gli operatori interessati a norma dell'articolo 10 del regolamento quadro, sondando tutti gli strumenti appropriati per finanziarne lo sviluppo. I costi ammissibili di sviluppo di progetti comuni sono coperti in conformità dei principi della trasparenza e della non discriminazione.»;

11) gli articoli da 16 a 18 sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 16
Esame della conformità

1. La Commissione provvede all'esame permanente della conformità delle tariffe ai principi e alle norme di cui agli articoli 14 e 15 in cooperazione con gli Stati membri. La Commissione si adopera per instaurare i meccanismi necessari per utilizzare le competenze di Eurocontrol e condivide i risultati del riesame con gli Stati membri, con Eurocontrol e con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.

2. Su richiesta di uno o più Stati membri, i quali ritengono che i principi e le norme non siano stati correttamente applicati, oppure di propria iniziativa, la Commissione svolge un'indagine su ogni presunta inosservanza o mancata applicazione dei principi e/o delle norme in questione. Fatto salvo l'articolo 18, paragrafo 1, la Commissione condivide i risultati dell'indagine con gli Stati membri, con Eurocontrol e con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo. Entro due mesi dal ricevimento di una richiesta, dopo aver sentito lo Stato membro interessato e dopo aver consultato il comitato per il cielo unico secondo la procedura consultiva dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro, la Commissione prende una decisione sull'applicazione degli articoli 14 e 15 del presente regolamento e sull'opportunità di continuare ad applicare la prassi in questione.

3. La Commissione trasmette la decisione agli Stati membri e ne informa il fornitore di servizi, nella misura in cui quest'ultimo sia giuridicamente interessato. Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può prendere una decisione diversa entro un mese.

Articolo 17
Revisione degli allegati

Le misure, intese a modificare elementi non essenziali degli allegati per tenere conto del progresso tecnico od operativo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento quadro.

Per motivi imperativi di urgenza, la Commissione può ricorrere alla procedura d'urgenza di cui all'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento quadro.

Articolo 18

Riservatezza

1. Le autorità nazionali di vigilanza, in conformità delle rispettive legislazioni nazionali, nonché la Commissione, si astengono dal divulgare informazioni aventi carattere riservato e, in particolare, informazioni sui fornitori di servizi di navigazione aerea, sulle loro relazioni d'affari o sulle loro componenti di costo.

2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicata la facoltà di divulgazione delle informazioni da parte delle autorità nazionali di vigilanza o della Commissione ove ciò sia indispensabile per l'espletamento dei loro compiti; in tal caso la divulgazione è proporzionata e tiene conto del legittimo interesse dei fornitori di servizi di navigazione aerea, degli utenti dello spazio aereo, degli aeroporti o degli altri soggetti interessati alla tutela dei loro segreti commerciali.

3. Le informazioni e i dati forniti in conformità del sistema di tariffazione di cui all'articolo 14 sono resi pubblici.»;

12) è inserito il seguente articolo:

«Articolo 18 bis
Riesame

Entro il ...* la Commissione presenta uno studio al Parlamento europeo e al Consiglio che valuta l'impatto dal punto di vista giuridico, di sicurezza, industriale, economico e sociale dell'applicazione dei principi di mercato alla fornitura di servizi nei campi della comunicazione, della navigazione, della sorveglianza e delle informazioni aeronautiche, comparati ai principi organizzativi esistenti o alternativi e prendendo in considerazione gli sviluppi nei blocchi funzionali di spazio aereo e nella tecnologia disponibile.»;

13) l'allegato I è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«REQUISITI DELLE ORGANIZZAZIONI QUALIFICATE»;

b) l'alinea è sostituito dal seguente:

«Le organizzazioni qualificate devono:».

* GU: inserire la data: trentasei mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 3

Il regolamento (CE) n. 551/2004 è così modificato:

1) l'articolo 2 è soppresso.

2) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«Articolo 3
Regione di informazione di volo europea nello spazio aereo superiore (EUIR)

1. La Comunità e i suoi Stati membri si prefiggono l'istituzione e il riconoscimento da parte dell'ICAO di un'unica EUIR. A tal fine, in ordine alle questioni che rientrano nelle competenze della Comunità, la Commissione presenta una raccomandazione al Consiglio, a norma dell'articolo 300 del trattato, entro il ...*

2. L'EUIR è concepita in modo da abbracciare lo spazio aereo di competenza degli Stati membri a norma dell'articolo 1, paragrafo 3, e può altresì includere lo spazio aereo di paesi terzi europei.

* GU: inserire la data: ventiquattro mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

3. L'istituzione dell'EUIR lascia impregiudicata la competenza degli Stati membri per quanto riguarda la designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo per lo spazio aereo di loro responsabilità a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento sulla fornitura di servizi.

4. Gli Stati membri restano responsabili nei confronti dell'ICAO entro i limiti geografici delle regioni superiori di informazione di volo e delle regioni di informazione di volo che sono state affidate loro dall'ICAO alla data di entrata in vigore del presente regolamento.»;

3) è inserito il seguente articolo:

«Articolo 3 bis
Informazioni aeronautiche elettroniche

1. Fatta salva la pubblicazione da parte degli Stati membri di informazioni aeronautiche e coerentemente con tale pubblicazione, la Commissione, in cooperazione con Eurocontrol, assicura la disponibilità di informazioni aeronautiche in formato elettronico di elevata qualità, presentate in modo armonizzato e rispondenti alle esigenze di tutti gli utilizzatori pertinenti in termini di qualità e tempestività.

2. Ai fini del paragrafo 1, la Commissione:

   a) garantisce l'elaborazione di un'infrastruttura di informazioni aeronautiche a livello comunitario, sotto forma di un portale elettronico di informazioni integrate liberamente accessibile alle parti interessate. Tale infrastruttura integra l'accesso e la fornitura di dati necessari che comprendono, tra l'altro, le informazioni aeronautiche, le informazioni dell'ufficio di pista dei servizi della circolazione aerea (ARO), le informazioni meteorologiche e le informazioni sulla gestione del flusso di traffico aereo;

   b) sostiene l'ammodernamento e l'armonizzazione della fornitura di informazioni aeronautiche nel senso più ampio, in stretta cooperazione con Eurocontrol e con l'ICAO.

3. La Commissione adotta norme di attuazione del presente articolo secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro.";

4) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

«Articolo 4
Regole dell'aria e classificazione dello spazio aereo

La Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, le norme di attuazione per:

a) adottare le disposizioni appropriate sulle regole dell'aria in base agli standard ICAO e alle pratiche consigliate;

b) armonizzare l'applicazione della classificazione ICAO dello spazio aereo, con gli opportuni adattamenti, per garantire la fornitura senza soluzione di continuità di servizi di traffico aereo sicuri ed efficienti all'interno del cielo unico europeo.»;

5) l'articolo 5 è soppresso;

6) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

«Articolo 6
Gestione e progettazione della rete

1. Le funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) permettono l'uso ottimale dello spazio aereo e assicurano che gli utenti dello spazio aereo possano operare sulle traiettorie preferite, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea. Tali funzioni della rete sono finalizzate a sostenere iniziative a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo e sono svolte in modo tale da non pregiudicare la separazione delle mansioni normative da quelle operative.

2. Per conseguire gli obiettivi di cui al paragrafo 1 e fatte salve le competenze degli Stati membri in materia di rotte nazionali e strutture dello spazio aereo, la Commissione provvede affinché siano garantite le seguenti funzioni:

   a) progettazione della rete europea delle rotte;

   b) coordinamento delle limitate risorse nelle bande di frequenza aeronautiche utilizzate dal traffico aereo generale, in particolare delle frequenze radio, nonché coordinamento dei codici dei transponder radar.

Le funzioni di cui al primo comma non implicano l'adozione di misure vincolanti di portata generale o l'esercizio di un potere discrezionale. Esse tengono conto delle proposte formulate a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Esse sono eseguite in coordinamento con le autorità militari secondo procedure concordate in materia di uso flessibile dello spazio aereo.

La Commissione ha la facoltà, previa consultazione del comitato per il cielo unico e conformemente alle norme di attuazione di cui al paragrafo 4, di affidare a Eurocontrol, o ad altro organo imparziale e competente, i compiti richiesti per l'esecuzione delle funzioni di cui al primo comma. Tali compiti sono eseguiti in modo imparziale ed efficiente sotto il profilo dei costi ed effettuati per conto degli Stati membri e delle parti interessate. Essi sono sottoposti ad un sistema di governo appropriato che riconosce le responsabilità separate per la prestazione di servizi e la regolamentazione, tenuto conto delle esigenze dell'intera rete ATM e con la piena partecipazione degli utenti dello spazio aereo e dei prestatori di servizi di navigazione aerea.

3. La Commissione può aggiungere ulteriori funzioni a quelle di cui paragrafo 2, previa opportuna consultazione delle imprese interessate. Tali misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, integrandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento quadro.

4. Le norme di attuazione delle misure di cui al presente articolo, ad eccezione di quelle enunciate ai paragrafi da 6 a 9, sono adottate secondo la procedure di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento quadro. Tali norme di attuazione riguardano in particolare:

   a) il coordinamento e l'armonizzazione dei processi e delle procedure atti a migliorare l'efficienza della gestione delle frequenze aeronautiche, compresa l'elaborazione di principi e criteri;

   b) la funzione centrale per coordinare l'individuazione tempestiva e la risoluzione dei fabbisogni di frequenza nell'ambito delle bande assegnate al traffico aereo generale europeo a sostegno della concezione e gestione della rete del trasporto aereo europeo;

   c) le funzioni di rete supplementari come definite nel piano generale ATM;

d) le modalità dettagliate per un processo decisionale improntato alla cooperazione tra gli Stati membri, i fornitori di servizi di navigazione aerea e la funzione di gestione della rete per i compiti di cui al paragrafo 2;

e) le modalità di consultazione delle parti interessate nell'ambito del processo decisionale tanto a livello nazionale quanto a livello europeo; nonché

f) nell'ambito dello spettro radio assegnato al traffico aereo generale dall'Unione internazionale delle telecomunicazioni, una divisione dei compiti e delle competenze tra la funzione di gestione della rete e i gestori nazionali delle frequenze, garantendo che la funzione di gestione delle frequenze nazionali continui ad effettuare tali assegnazioni di frequenza che non hanno un impatto sulla rete. Per quei casi che hanno un impatto sulla rete, i gestori nazionali delle frequenze collaborano con i responsabili della funzione di gestione della rete ai fini dell'ottimizzazione dell'uso delle frequenze.

5. Aspetti della configurazione dello spazio aereo diversi rispetto a quelli di cui al paragrafo 2 sono affrontati al livello nazionale o al livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Questo processo di configurazione tiene conto della crescita e della complessità del traffico, dei blocchi nazionali o funzionali di spazio aereo e prevede la piena consultazione degli utenti dello spazio aereo interessati o dei gruppi interessati che rappresentano gli utenti dello spazio aereo e le autorità militari, a seconda dei casi.

6. Gli Stati membri affidano a Eurocontrol, o ad altro organismo competente ed imparziale, la gestione del flusso di traffico aereo subordinatamente a idonee disposizioni in materia di vigilanza.

7. Le norme di attuazione per la gestione del flusso di traffico aereo, tra cui i necessari dispositivi di sorveglianza, sono definite a norma della procedura consultiva di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro e adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, al fine di ottimizzare la capacità disponibile nell'uso dello spazio aereo e migliorare i processi di gestione del flusso di traffico aereo. Tali norme sono improntate alla trasparenza e all'efficacia e garantiscono che la capacità sia fornita maniera flessibile e tempestiva, coerentemente con le raccomandazioni del piano di navigazione aerea regionale dell'ICAO, regione europea.

8. Le norme di attuazione per 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; nonché

   c) uso delle rotte da parte del traffico aereo generale, comprendente:

      – la realizzazione di un'unica pubblicazione per l'orientamento delle rotte e del traffico,

      – opzioni per deviare il traffico aereo generale da zone congestionate,

      – regole di priorità nell'accesso allo spazio aereo per il traffico aereo generale, particolarmente durante periodi di congestione e crisi.

9. In sede di definizione e adozione delle norme di attuazione, la Commissione tiene conto, se del caso e senza pregiudicare la sicurezza, della coerenza tra i piani di volo e le bande orarie presso gli aeroporti e del necessario coordinamento con le regioni adiacenti.»;

7) l'articolo 9 è soppresso.

Articolo 4

Il regolamento (CE) n. 552/2004 è così modificato:

1) è inserito il seguente articolo:

«Articolo 6 bis
Verifica alternativa della conformità

Un certificato rilasciato conformemente al regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea[*], quando si applica a costituenti o sistemi, è considerato, ai fini degli articoli 5 e 6 del presente regolamento, una dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, oppure una dichiarazione CE di verifica, se contiene la dimostrazione della conformità ai requisiti essenziali del presente regolamento e alle norme di attuazione pertinenti per l'interoperabilità.

_____

* GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.»;

2) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

«Articolo 9
Revisione degli allegati

Le misure, intese a modificare elementi non essenziali degli allegati per tenere conto del progresso tecnico o operativo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento quadro.»;

3) all'articolo 10 è inserito il seguente paragrafo:

"2 *bis*. Ai fini del paragrafo 2 del presente articolo, gli Stati membri possono dichiarare sistemi e componenti dell'EATMN conformi ai requisiti essenziali ed esenti dalle disposizioni degli articoli 5 e 6.»

4) l'allegato II è così modificato:

a) nella parte A, il primo comma del punto 2 è sostituito dal seguente:

«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.»;

b) la parte B è così modificata:

i) il primo comma del punto 3.1.2 è sostituito dal seguente:

«I sistemi di trattamento dei dati di volo permettono l'attuazione progressiva di concetti di operatività avanzati, concordati e validati per tutte le fasi di volo, in particolare come previsto nel piano generale ATM.»;

ii) il punto 3.2.2 è sostituito dal seguente:

«3.2.2. Supporto a nuovi concetti di operatività

I sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza facilitano la progressiva disponibilità di nuove fonti di informazioni di sorveglianza in maniera da migliorare la qualità generale del servizio, in particolare come previsto nel piano generale ATM.»;

iii) il punto 4.2 è sostituito dal seguente:

«4.2. Supporto a nuovi concetti di operatività

I sistemi di comunicazione supportano l'attuazione di concetti di operatività avanzati, concordati e validati per tutte le fasi di volo, in particolare come previsto nel piano generale ATM.»

Articolo 5

Entrata in vigore

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

L'articolo 6, paragrafi 2 e 6, del regolamento (CE) n. 551/2004 modificato dal presente regolamento si applica a decorrere dalla data specificata nelle rispettive norme di attuazione ma non oltre il ...[*].

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

Fatto a Strasburgo, addì

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*

[*] GU: inserire la data: trentasei mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.