



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 2 luglio 2008 (03.07)
(OR. en)**

11285/08

**Fascicolo interistituzionale:
2008/0128 (COD)**

**AVIATION 137
CODEC 900**

PROPOSTA

Mittente: Commissione europea

Data: 30 giugno 2008

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE del Consiglio

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera del Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, presso il Segretariato generale della Commissione europea, al Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante.

All.: COM(2008) 390 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 25.6.2008
COM(2008) 390 definitivo

2008/0128 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE del Consiglio

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2008) 2086}
{SEC(2008) 2087}

1. CONTESTO

L'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) è stata istituita dal regolamento (CE) n. 1529/2002¹, entrato in vigore nel settembre 2002. In origine il regolamento assegnava all'Agenzia funzioni in due settori: l'aeronavigabilità e la certificazione ambientale di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, che, al pari delle organizzazioni responsabili della progettazione, produzione e manutenzione, devono ora rispettare norme obbligatorie uniformi adottate dalla Commissione².

L'Agenzia fornisce alla Commissione tutta la consulenza tecnica di cui ha bisogno e l'assiste tra l'altro nell'esercizio della sua attività legislativa e di regolativa. L'Agenzia sta inoltre attuando un sistema per monitorare l'applicazione della legislazione comunitaria, per valutarne gli effetti e formulare suggerimenti utili. I certificati e le approvazioni, che attestano che i prodotti e le organizzazioni rispettano le regole comuni, vengono rilasciati o dall'AESA o dalle competenti autorità nazionali: l'AESA è competente per la certificazione di tipo dei prodotti e delle organizzazioni situate nei paesi terzi; le autorità nazionali rilasciano i certificati individuali e le approvazioni della maggior parte delle organizzazioni situate nel loro territorio, sulla base di regole comuni e sotto la supervisione dell'Agenzia.

Il regolamento (CE) n. 216/2008³ ha esteso le funzioni dell'AESA alle operazioni di volo, alle licenze dei piloti e, nei limiti fissati dalla convenzione di Chicago, alla sicurezza degli aeromobili dei paesi terzi. Sono incluse le ispezioni di standardizzazione e la sorveglianza della sicurezza, con una responsabilità particolare per le ispezioni a terra.

2. LE ATTUALI SFIDE

La Commissione si è sempre adoperata affinché la creazione del mercato interno del trasporto aereo vada di pari passo con l'elaborazione di regole comuni di sicurezza che assicurino standard elevati e uniformi in ogni singolo Stato membro.

Occorre mantenere e migliorare gli attuali eccellenti livelli di sicurezza per ridurre i rischi per la sicurezza derivanti dall'aumento del traffico e della congestione. È anche importante integrare gli aspetti della sicurezza nell'iniziativa sul "cielo unico europeo", per assicurare che la deframmentazione degli spazi aerei non abbia ripercussioni negative sul numero di incidenti.

Il passo successivo in questa direzione dovrebbe essere l'estensione delle competenze dell'Agenzia agli aeroporti, alla gestione del traffico aereo e ai servizi di navigazione aerea (ATM/ANS).

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

² Regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003, (GU L 243 del 27.9.2003, pag. 6) e regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003 (GU L 315 del 28.11.2003) in materia di certificazione e manutenzione di prodotti aeronautici, parti e pertinenze.

³ 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, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE.

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

Prima di procedere nel senso indicato la Commissione ha chiesto il parere preliminare dell'AESA, come prescrive l'articolo 19 del regolamento (CE) n. 216/2008. L'Agenzia, a sua volta, conformemente al regolamento interno⁴ e alla prassi internazionale in materia, ha proceduto ad un'ampia consultazione di tutte le parti interessate e, nel formulare il proprio parere, ha tenuto conto delle loro osservazioni. Essa ha quindi pubblicato due comunicazioni distinte contenenti le proposte di modifica: una per gli aeroporti e l'altra per gli ATM/ANS. In totale sono pervenute 3 500 osservazioni.

L'Agenzia ha esaminato la questione tenendo conto delle osservazioni pervenute. Il 6 dicembre 2007 essa ha inviato alla Commissione il parere relativo agli aeroporti. Il parere sulla gestione del traffico aereo e sui servizi di navigazione è stato inviato il 15 aprile 2008.

Dalla consultazione è emerso un forte e ampio consenso a favore del completamento del processo avviato nel 2002, con l'aggiunta degli aspetti di sicurezza degli aeroporti e degli ATM/ANS ai compiti affidati all'AESA, che diviene in tal modo la guardiana della regolamentazione europea in materia di sicurezza aerea. È stata anche sottolineata la necessità di creare un'interfaccia efficace con gli sviluppi dell'iniziativa sul "cielo unico europeo".

4. STUDIO DELL'IMPATTO

La presente proposta di regolamento è stata preceduta da una valutazione dell'impatto realizzata dai servizi della Commissione. La valutazione dell'impatto si è basata sui risultati della valutazione preliminare dell'impatto avviata dalla Commissione nel 2005 e redatta da un consulente indipendente e sulla valutazione dell'impatto normativo dell'AESA. La valutazione dell'impatto ha preso in esame le seguenti opzioni:

- A "status quo";
- B estendere le competenze dell'AESA;
- C estendere l'ambito di applicazione degli attuali meccanismi per il conferimento di mandati a Eurocontrol;
- D creare una nuova agenzia;
- E estendere le competenze dell'AESA affidandole ulteriori competenze che vadano al di là dell'ambito dell'opzione B.

Tutte le opzioni sono state valutate rispetto all'opzione "status quo", utilizzata come opzione di riferimento per l'analisi dell'impatto sul piano della sicurezza e sotto il profilo economico, ambientale, sociale e altro. Dal confronto è emerso chiaramente che l'opzione da preferire è l'estensione del mandato dell'AESA, affidandole le competenze in materia di

⁴ Decisione MB/7/03 del 27.6.2003 relativa alle procedure seguite dall'Agenzia per l'elaborazione di pareri, di specifiche di certificazione e di documenti orientativi, adottata ai sensi dell'articolo 43 del regolamento (CE) n. 1592/2002.

regolamentazione degli aeroporti e degli ATM/ANS. Si è ritenuto che detta opzione non abbia un impatto negativo nei predetti settori.

Il comitato per la valutazione dell'impatto ha dato la sua approvazione il 23 aprile 2008.

5. PROPOSTA DI REGOLAMENTO

5.1. Strumento e metodo

Per estendere le regole comuni alla sicurezza degli aeroporti, alla gestione del traffico aereo (*air traffic management* – ATM) e ai servizi di navigazione aerea (*air navigation services* – ANS), l'estensione del campo di applicazione del regolamento (CE) n.216/2008 è lo strumento legislativo più idoneo, dato che verranno conferiti nuovi compiti all'AESA in questi settori, in particolare in materia di elaborazione della normativa, di ispezioni di standardizzazione e, seppur in misura limitata, di certificazione.

Per quanto riguarda la sicurezza degli aeroporti, l'obiettivo consiste nell'assicurare che i requisiti essenziali e le relative norme di attuazione in materia di aeroporti, attrezzature aeroportuali, organizzazioni, operazioni e personale siano basate sulle pertinenti norme dell'ICAO. Inoltre, per quanto riguarda le attrezzature aeroportuali, verranno aggiunti requisiti e procedure per evitare la duplicazione di norme vigenti, o in una direttiva "nuovo approccio" o nelle norme di attuazione del "cielo unico europeo". Infine, se del caso, si utilizzeranno le norme emanate da organismi di normalizzazione riconosciuti, quali ISO, CEN, CENELEC, ETSI o EUROCAE.

Per quanto riguarda gli ATM/ANS, sarà necessario coordinare adeguatamente i requisiti essenziali e le norme di attuazione con le norme sul cielo unico europeo e le relative norme di attuazione. L'obiettivo è assicurare che le future norme di attuazione dell'AESA si basino sulle vigenti disposizioni sul cielo unico europeo, in particolare sulle norme di sicurezza di Eurocontrol (ESARR) da essa recepite. A questo scopo, verranno messi a punto meccanismi transitori per assicurare la continuità delle approvazioni già concesse conformemente alle norme sul cielo unico europeo.

5.2. Contenuto

5.2.1. Modifiche al parere dell'Agenzia

I due pareri dell'Agenzia sono stati sostanzialmente accolti. Ovviamente, su alcuni punti essi offrono più di un'opzione per il conseguimento degli obiettivi di sicurezza. Per la scelta tra le diverse opzioni la Commissione si è attenuta ai principi della buona *governance* per fare il miglior uso possibile delle risorse disponibili, della sussidiarietà e della proporzionalità.

5.2.2. Estensione dell'ambito di applicazione del regolamento

L'ambito dell'azione comune è specificato nel regolamento (CE) n. 216/2008. Ogni estensione dell'ambito di applicazione del regolamento deve chiaramente indicare le infrastrutture, i prodotti, i sistemi, le attrezzature, i servizi, le persone o le organizzazioni interessati, i quali, di conseguenza, saranno soggetti ai requisiti fissati dal regolamento e, se del caso, alle relative norme di attuazione. Al contrario, i predetti elementi non rientranti nelle competenze comunitarie resteranno invece sotto la responsabilità degli Stati membri, i quali dovranno adottare misure opportune per offrire il livello di protezione atteso dai cittadini.

5.2.2.1. Aeroporti

Per migliorare la sicurezza in particolare negli aeroporti e nelle zone limitrofe, il regolamento qui proposto estende le norme comuni agli aeroporti. I punti principali sono illustrati di seguito.

- Tutti gli aeroporti aperti al pubblico che possono servire il traffico IFR o aeromobili di peso superiore ad un certo limite devono essere assoggettati alla legislazione comunitaria.
- Occorre introdurre, in un allegato supplementare al regolamento di base, specifici requisiti essenziali comuni relativi alle caratteristiche fisiche, alle infrastrutture, alle attrezzature aeroportuali e alle operazioni, nonché alla gestione e all'attenuazione dei rischi provenienti dalle immediate vicinanze degli aeroporti
- I proprietari e i gestori degli aeroporti, le organizzazioni e il personale che prestano servizi o forniscono attrezzature che possono incidere sulla sicurezza delle operazioni aeroportuali sono responsabili dell'osservanza dei requisiti essenziali sotto la vigilanza degli Stati membri.
- I gestori aeroportuali adottano e attuano sistemi di gestione, inclusi gli aspetti attinenti la sicurezza.
- Tra i compiti dell'Agenzia rientra l'elaborazione del progetto di norme di attuazione e delle specifiche di certificazione, lo svolgimento di analisi sulla sicurezza e di ispezioni di standardizzazione.
- Alla Commissione sarà conferito il potere di adottare le norme di attuazione che definiranno in dettaglio i requisiti che le organizzazioni e le persone summenzionate devono rispettare e le procedure di certificazione applicabili.
- Le norme di attuazione dovranno essere proporzionate al grado di complessità dell'aeroporto, tenendo conto della natura e del volume delle sue attività; esse dovranno essere conformi alle pertinenti SARP dell'ICAO.
- All'Agenzia sarà conferito il potere di adottare specifiche di certificazione dei requisiti essenziali, al fine di garantire flessibilità nell'applicazione dei requisiti essenziali, assicurando al tempo stesso un livello di sicurezza uniforme.
- Il progetto e le operazioni dell'aeroporto sono certificati separatamente, ma potrà essere rilasciato un certificato unico se il proprietario e il gestore dell'aeroporto sono la stessa persona.
- I soggetti che gestiscono vari aeroporti che abbiano introdotto adeguate funzioni centralizzate possono richiedere un unico certificato relativo all'esercizio e alla gestione di tutti gli aeroporti di cui sono responsabili.
- La verifica della conformità alle norme delle attrezzature aeroportuali farà parte della certificazione del progetto o del gestore aeroportuale, in funzione dell'uso previsto, invece le attrezzature essenziali per la sicurezza potranno invece essere assoggettate a regimi di certificazione specifici, che prevedano eventualmente la dimostrazione della capacità del

progettista o del costruttore, se così richiesto dalle norme di attuazione, previa un'adeguata valutazione dei benefici economici e di sicurezza di un tale modo di procedere.

5.2.2.2 *ATM/ANS*

Il regolamento proposto deve fornire la base giuridica idonea ad assicurare che la sicurezza della gestione del traffico aereo, dei servizi di navigazione aerea e dell'interoperabilità aria/terra venga organizzata sotto l'egida del sistema AESA. A questo scopo si propone quanto segue.

- Tutto lo spazio aereo a cui si applica il trattato, assieme ad ogni altro spazio aereo a cui si applica il regolamento (CE) n. 551/2004, sarà soggetto alla normativa comunitaria.
- Specifici requisiti essenziali comuni per la riduzione di tutti i rischi per la sicurezza connessi all'uso dello spazio aereo verranno introdotti in un allegato supplementare al regolamento di base.
- L'uso di ciascun blocco di spazio aereo verrà disciplinato da un concetto operativo pensato per attenuare i rischi di collisione tra aeromobili e tra aeromobili e suolo.
- Gli utenti dello spazio aereo devono rispettare le norme emanate per dare attuazione ai concetti operativi applicabili nello spazio aereo in cui essi operano e in cui si avvalgono dei servizi responsabili dell'uso di detto spazio aereo.
- Le organizzazioni e il personale partecipanti agli ATM/ANS sono responsabili dell'attuazione dei requisiti essenziali applicabili.
- I controllori del traffico aereo e le organizzazioni che si occupano del loro addestramento sono soggetti a certificazione.
- I sistemi e i costituenti utilizzati per gli ATM/ANS sono conformi a idonei requisiti di sicurezza in funzione della loro criticità.
- Alla Commissione sarà conferito il potere di adottare le norme di attuazione che definiscono in dettaglio i requisiti che le organizzazioni, il personale, i sistemi e i costituenti summenzionati devono rispettare e delle procedure di certificazione applicabili, se del caso.
- Le suddette norme di attuazione devono essere proporzionate al grado di complessità dell'attività regolamentata o alla criticità del sistema e dei costituenti interessati; esse saranno basate sulle vigenti disposizioni sul cielo unico europeo, in particolare le ESARR recepite. A questo scopo, verranno messi a punto meccanismi transitori per assicurare la continuità delle approvazioni già concesse conformemente alle norme sul cielo unico europeo.
- La sorveglianza del rispetto dei requisiti essenziali e delle relative norme di attuazione da parte delle organizzazioni verrà esercitata dalle autorità competenti degli Stati membri, ad eccezione della sorveglianza delle organizzazioni situate nei paesi terzi o che forniscono servizi nello spazio aereo di più di tre Stati membri, che spetterà all'Agenzia.

- Tra i compiti dell'Agenzia rientrerà l'elaborazione del progetto delle norme di attuazione e delle specifiche di certificazione, l'effettuazione di analisi sulla sicurezza e di ispezioni di standardizzazione delle autorità nazionali competenti.
- I fornitori degli ATM/ANS adotteranno e attueranno sistemi di gestione comprendenti anche gli aspetti relativi alla sicurezza e saranno certificati, ad eccezione dei fornitori che prestano unicamente servizi di informazione sui voli o di gestione dell'area di stazionamento degli aeroporti, i quali saranno unicamente tenuti a dichiarare le loro capacità.
- La verifica della conformità alle norme dei sistemi e dei costituenti sarà parte della certificazione dei fornitori degli ATM/ANS; invece le attrezzature critiche sotto il profilo della sicurezza possano essere assoggettate a regimi di certificazione specifici, che comportino eventualmente la dimostrazione della capacità del progettista o del costruttore, se così richiesto dalle norme di attuazione, previa adeguata valutazione dei benefici economici e di sicurezza di un tale modo di procedere.

5.2.3. Altre modifiche del regolamento

Oltre ad aggiungere nuovi articoli in relazione agli aeroporti, ATM e ANS e ai relativi allegati, sono stati modificati alcuni articoli per tener conto dei nuovi compiti.

6. TABELLA DI CORRISPONDENZA INDICANTE LA NUOVA E LA VECCHIA NUMERAZIONE DEGLI ARTICOLI E DELLE MODIFICHE INTRODOTTE AL REGOLAMENTO (CE) N. 216/2008

Nuovo numero:	Vecchio numero:	Modifica
1	1	Estensione dell'ambito di applicazione agli aeroporti e agli ATM/ANS
2	2	Invariato
3	3	Aggiunta di nuove definizioni e modifica di altre
4	4	Modifica del paragrafo 3
5	5	Modifica delle lettere b) e c) del paragrafo 2
6	6	Invariato
7	7	Modifica del paragrafo 4
8	8	Modifica del paragrafo 1, del paragrafo 5, lettere a) e g) e del paragrafo 6

8 <i>bis</i>	Nuovo	Aeroporti
8 <i>ter</i>	Nuovo	ATM e ANS
8 <i>quater</i>	Nuovo	Controllori del traffico aereo
8 <i>quinqüies</i>	Nuovo	Organismi accreditati
9	9	Modifica dei paragrafi 1 e 5
10	10	Modifica del paragrafo 1
11	11	Modifica del paragrafo 4 e aggiunta delle lettere a) e b) al paragrafo 5
12	12	Invariato
13	13	Invariato
14	14	Invariato
15	15	Invariato
16	16	Invariato
17	17	Invariato
18	18	Modifica delle lettere c) e d)
19	19	Modifica del paragrafo 2, lettera a)
20	20	Invariato
21	21	Invariato
22	22	Invariato
22 <i>bis</i>	Nuovo	Certificazione dei gestori aeroportuali
22 <i>ter</i>	Nuovo	ATM/ANS
22 <i>quater</i>	Nuovo	Certificazione dei controllori del traffico aereo

22	Nuovo	Organismi accreditati
<i>quinquies</i>		
23	23	Invariato
24	24	Invariato
25	25	Invariato
26	26	Invariato
27	27	Invariato
28	28	Invariato
29	29	Invariato
30	30	Invariato
31	31	Invariato
32	32	Invariato
33	33	Modifica del paragrafo 2, lettera c)
34	34	Invariato
35	35	Invariato
36	36	Invariato
37	37	Invariato
38	38	Invariato
39	39	Invariato
40	40	Invariato
41	41	Invariato
42	42	Invariato
43	43	Invariato

44	44	Modifica del paragrafo 1
45	45	Invariato
46	46	Invariato
47	47	Invariato
48	48	Invariato
49	49	Invariato
50	50	Modifica del paragrafo 2
51	51	Invariato
52	52	Modifica dei paragrafi 1 e 2
53	53	Invariato
54	54	Invariato
55	55	Modifica del paragrafo 1
56	56	Invariato
57	57	Invariato
58	58	Invariato
59	59	Invariato
60	60	Invariato
61	61	Invariato
62	62	Invariato
63	63	Invariato
64	64	Invariato
65	65	Invariato

65 bis	Nuovo	Modifiche
66	66	Invariato
67	67	Invariato
68	68	Invariato
69	69	Invariato
70	70	Invariato
Allegato I	Allegato I	Invariato
Allegato II	Allegato II	Invariato
Allegato III	Allegato III	Invariato
Allegato IV	Allegato IV	Invariato
Allegato V	Allegato V	Modifica del titolo
Allegato V bis	Nuovo	Requisiti essenziali relativi agli aeroporti
Allegato V ter	Nuovo	Requisiti essenziali per la gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea

7. SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

Gli Stati membri hanno già convenuto che l'intervento a livello comunitario costituisca l'unico modo per raggiungere un livello elevato e uniforme di sicurezza.

Pertanto, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e il regolamento (CE) n. 216/2008 hanno già iniziato il graduale trasferimento alla Comunità di alcune competenze degli Stati membri.

Per conseguire l'obiettivo della definizione e applicazione uniformi di norme comuni per gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea vi è bisogno di un'azione comunitaria. La presente proposta di regolamento non va oltre quanto è necessario per raggiungere questo obiettivo. È per questo, ad esempio, che il suo ambito di applicazione

è limitato agli aeroporti aperti al pubblico che possono servire il traffico IFR o agli aeromobili di peso superiore ad un certo limite.

Inoltre, il presente regolamento non implica lo svolgimento o la fornitura di servizi da parte dell'AESA. Esso consiste unicamente in un trasferimento di responsabilità all'Agenzia, principalmente in materia di regolamentazione e di ispezioni di standardizzazione, mentre gli Stati membri resteranno competenti per le attività operative. Esso rispetta pertanto ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità sanciti dall'articolo 5 del trattato che istituisce la Comunità europea.

8. VALUTAZIONE

Le misure previste dal presente regolamento e le sue norme di attuazione saranno valutate conformemente all'articolo 62 del regolamento (CE) n. 216/2008.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE del Consiglio

(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 Commissione⁵,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁶,

visto il parere del Comitato delle regioni⁷,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁸,

considerando quanto segue:

- (1) Nella sua comunicazione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 15 novembre 2005, dal titolo "L'ampliamento dei compiti dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea – Un'agenda per il 2010"⁹, la Commissione ha annunciato la sua intenzione di estendere gradualmente i compiti dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (di seguito "l'Agenzia") nella prospettiva di un "approccio sistemico globale" agli aeroporti, alla sicurezza aeroportuale, all'interoperabilità, ai servizi di navigazione aerea (di seguito "ANS") e alla gestione del traffico aereo (di seguito "ATM").
- (2) La continua crescita dell'aviazione in Europa pone molti problemi, in particolare per quanto riguarda i principali fattori di sicurezza degli aeroporti e gli ATM/ANS. Pertanto, occorre adottare le necessarie misure di attenuazione dei rischi per garantire la sicurezza con un approccio regolamentare armonizzato e olistico in tutti gli Stati membri.
- (3) I risultati conseguiti con l'iniziativa sul cielo unico europeo devono essere integrati da regole di sicurezza armonizzate da applicare agli aeroporti e agli ATM/ANS.

⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁶ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁷ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁸ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁹ COM(2005) 578.

- (4) In linea con le norme fissate e le pratiche raccomandate dalla convenzione di Chicago, la Comunità deve stabilire requisiti essenziali applicabili ai prodotti aeronautici, parti e pertinenze, agli aeroporti e alla fornitura di ATM/ANS, i requisiti essenziali applicabili alle persone e alle organizzazioni partecipanti alla gestione degli aeroporti e alla fornitura di ATM/ANS, e i requisiti essenziali applicabili alle persone che si occupano dell'addestramento e degli esami medici dei controllori del traffico aereo e ai relativi prodotti. La Commissione deve essere autorizzata a elaborare le necessarie norme di attuazione in materia.
- (5) Non è opportuno assoggettare tutti gli aeroporti a norme comuni. In particolare sotto il controllo normativo degli Stati membri dovrebbero restare solo gli aeroporti non aperti al pubblico e gli aeroporti utilizzati principalmente per voli da diporto, senza che il presente regolamento comporti per gli altri Stati membri l'obbligo di riconoscere i relativi regimi nazionali. Gli Stati membri devono, tuttavia, adottare misure proporzionate per aumentare il livello generale di sicurezza dell'aviazione da diporto o sportiva. La Commissione riesaminerà a tempo debito la questione, e procederà ad estendere l'ambito di applicazione agli aeroporti attualmente esclusi in maniera modulare e tenendo pienamente conto dell'impatto che tale estensione potrebbe avere su detti aeroporti.
- (6) I prodotti aeronautici, le parti e le pertinenze, gli aeroporti e le loro attrezzature, gli operatori del trasporto aereo commerciale e della gestione degli aeroporti, i sistemi ATM/ANS e i relativi fornitori, nonché i piloti e i controllori del traffico aereo, il personale, i prodotti e le organizzazioni che si occupano del loro addestramento e dei loro esami medici devono essere certificati una volta accertata la loro conformità ai requisiti essenziali stabiliti dalla Comunità in linea con le norme fissate e le pratiche raccomandate dalla convenzione di Chicago. La Commissione deve essere autorizzata a elaborare le norme di attuazione necessarie per stabilire le condizioni di rilascio del certificato o le condizioni della sua sostituzione a mezzo di una dichiarazione di capacità, tenendo conto dei rischi legati ai differenti tipi di operazioni o di servizi.
- (7) Nel sistema istituzionale comunitario, l'applicazione del diritto comunitario compete primariamente agli Stati membri. Occorre pertanto dare esecuzione a livello nazionale ai compiti di certificazione imposti dal presente regolamento e dalle relative norme di attuazione. In taluni casi ben definiti, tuttavia, anche l'Agenzia deve essere autorizzata a svolgere i compiti di certificazione previsti dal presente regolamento. Per la stessa ragione, è opportuno che l'Agenzia venga autorizzata ad adottare le misure necessarie nelle materie disciplinate dal presente regolamento, ove ciò rappresenti il mezzo migliore per garantire l'uniformità e agevolare il funzionamento del mercato interno.
- (8) Le norme di attuazione che dovranno essere elaborate dall'Agenzia in materia di ATM/ANS devono basarsi sulle disposizioni del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo¹⁰, del regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo¹¹, del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso

¹⁰ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

¹¹ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

dello spazio aereo nel cielo unico europeo¹², del regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo¹³, in particolare sulle ESARR recepite. A questo scopo, devono essere precostituiti meccanismi transitori per assicurare la continuità delle approvazioni già concesse conformemente ai predetti regolamenti.

- (9) È obiettivo generale che il trasferimento all'Agenzia di funzioni e compiti dagli Stati membri, compresi quelli derivanti dalla loro cooperazione attraverso la commissione di regolamentazione della sicurezza di Eurocontrol, venga realizzato in modo efficace, senza compromettere gli attuali livelli di sicurezza e senza impatti negativi sulle procedure di certificazione. Devono essere adottate idonee misure transitorie.
- (10) Il presente regolamento istituisce un quadro di riferimento adeguato ed esaustivo per la definizione e per l'attuazione di requisiti tecnici e di procedure amministrative comuni nel settore dell'aviazione civile. La direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2006, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo¹⁴ deve pertanto essere abrogata, senza pregiudizio per la certificazione e il rilascio di licenze a prodotti, persone e organizzazioni conformemente ai predetti atti.
- (11) Il presente regolamento fissa un quadro appropriato ed esaustivo per la regolamentazione in materia di sicurezza degli aeroporti, di gestione del traffico aereo e di servizi di navigazione aerea e per un approccio sistemico globale alla sicurezza dell'aviazione civile. Occorre pertanto modificare il regolamento (CE) n. 549/2004, il regolamento (CE) n. 550/2004, il regolamento (CE) n. 551/2004 e il regolamento (CE) n. 552/2004 per renderli conformi al presente regolamento. La Commissione deve essere autorizzata a introdurre le predette modifiche. Trattandosi di misure di portata generale intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, esse devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.
- (12) Alla Commissione deve essere conferito il potere di adottare anche le norme di attuazione in materia di certificazione dei controllori del traffico aereo e relative approvazioni, di aeroporti e di operazioni aeroportuali, di gestione del traffico aereo e di servizi di navigazione aerea e relative certificazioni, di sorveglianza e di controllo dell'osservanza della normativa, nonché il potere di adottare un regolamento sulle tariffe e i costi dell'Agenzia. Trattandosi di misure di portata generale intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche completandolo 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,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 216/2008 è così modificato:

¹² GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

¹³ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

¹⁴ GU L 114 del 27.04.2006, pag. 22.

1) L'articolo 1 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 1
Ambito di applicazione*

1. Il presente regolamento si applica a:
 - (a) progettazione, produzione, manutenzione e aspetti operativi 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) personale e organizzazioni che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili;
 - (c) progettazione, manutenzione, gestione e protezione delle vicinanze degli aeroporti, nonché il personale e le organizzazioni che vi partecipano;
 - (d) progettazione, produzione e manutenzione delle attrezzature aeroportuali, nonché il personale e le organizzazioni che vi partecipano;
 - (e) progettazione, produzione e manutenzione di sistemi, parti e applicazioni per la gestione del traffico aereo e per i servizi di navigazione aerea (di seguito "ATM/ANS"), nonché il personale e le organizzazioni che vi partecipano;
 - (f) ATM/ANS, nonché il personale e le 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, nella misura del possibile, tali attività o servizi tengano nella dovuta considerazione gli obiettivi del presente regolamento;
 - (b) aeroporti o parti di aeroporti, attrezzature, personale e organizzazioni di cui al paragrafo 1, lettere c) e d) utilizzati esclusivamente da aeromobili che rientrano nel campo di applicazione della lettera a) del presente paragrafo;
 - (c) ATM/ANS, ivi compresi sistemi, parti e pertinenze, personale e organizzazioni di cui al paragrafo 1, lettere e) e f), i cui servizi sono destinati esclusivamente agli aeromobili di cui alla lettera a) del presente paragrafo. Gli Stati membri si impegnano ad assicurare che gli aeromobili di cui alla lettera a) siano separati dagli altri aeromobili."

2) L'articolo 3 è così modificato:

a) La lettera d) è sostituita dalla seguente:

"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, nonché i costituenti di cui all'articolo 2, punto 19), del regolamento (CE) n. 549/2004*;"

* G U L 96 del 31.3.2004, pag. 1."

b) La lettera h) è sostituita dalla seguente:

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

c) Si aggiungono le seguenti lettere da m) a t):

"

m) "aeroporto", ogni area su terra, acqua o su struttura o nave costruiti dall'uomo appositamente predisposta per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili;

n) "attrezzature aeroportuali", ogni attrezzatura, apparato, annesso, software o accessorio utilizzato o destinato ad essere utilizzato per le operazioni aeroportuali;

o) "servizio di gestione dell'area di stazionamento", servizio fornito per gestire le attività e il movimento di aeromobili e veicoli su un'area di stazionamento;

p) "area di stazionamento", area predefinita destinata ad accogliere gli aeromobili per l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, il carico o lo scarico della posta o delle merci, il rifornimento di carburante, il parcheggio o la manutenzione;

q) "aeroporti aperti al pubblico", aeroporti inclusi nella pubblicazione ufficiale del servizio di informazioni aeronautiche (AIS) che forniscono servizi a tutti gli utenti senza discriminazione;

r) "ATM/ANS", le funzioni di gestione del traffico aereo definite all'articolo 2, punto 10), del regolamento (CE) n. 549/2004, i servizi di navigazione aerea definiti all'articolo 2, punto 4), dello stesso regolamento e i servizi di generazione, trattamento, formattazione e fornitura di dati agli utenti dello spazio aereo ai fini della navigazione aerea;

- s) "servizio di informazione di volo (FIS)", servizio di fornitura di consulenza e informazioni utili per una condotta di volo sicura ed efficiente;
- t) "sistema", ogni combinazione di attrezzature e dei costituenti definiti all'articolo 2, punto 19), del regolamento (CE) n. 549/2004."

3) All'articolo 4, sono aggiunti i seguenti paragrafi 3 *bis* e 3 *ter*:

"3 *bis* Gli aeroporti aperti al pubblico, e le rispettive attrezzature, situati sul territorio in cui si applicano le disposizioni del trattato e che possono servire voli effettuati secondo le regole del volo strumentale o aeromobili di massa massima al decollo pari o superiore a 2 730 kg devono soddisfare il presente regolamento. Il personale e le organizzazioni che partecipano alle operazioni di detti aeroporti devono soddisfare il presente regolamento.

3 *ter* Gli ATM/ANS forniti nello spazio aereo del territorio a cui si applicano le disposizioni del trattato, nonché in ogni altro spazio aereo a cui si applica il regolamento (CE) n. 551/2004, devono soddisfare il presente regolamento. Sistemi, parti, attrezzature, personale e organizzazioni che partecipano alla fornitura degli ATM/ANS devono soddisfare il presente regolamento."

4) All'articolo 5, paragrafo 2, le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

- "b) Le misure di cui al paragrafo 5 possono prevedere un obbligo di certificazione per le parti e le pertinenze. I certificati per le parti e le pertinenze sono rilasciati se il richiedente dimostra che le parti e le pertinenze soddisfano dettagliate specifiche di aeronavigabilità stabilite per assicurare la rispondenza ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1.
- c) Per ogni aeromobile viene richiesto un certificato individuale di aeronavigabilità. Il certificato viene rilasciato se il richiedente dimostra che l'aeromobile è conforme al progetto del tipo approvato nel suo certificato di omologazione del tipo e che la pertinente documentazione, le ispezioni e le prove dimostrano che l'aeromobile è in condizioni di condurre in sicurezza le operazioni di volo. Tale certificato di aeronavigabilità resta valido fino alla data di sospensione, revoca o scadenza e finché l'aeromobile è sottoposto a manutenzione conformemente ai requisiti essenziali in materia di aeronavigabilità continua di cui al punto 1.d. dell'allegato I e alle misure di cui al paragrafo 5;"

5) All'articolo 7, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

- "4. Per ogni dispositivo di simulazione per addestramento al volo utilizzato per l'addestramento dei piloti è richiesto un certificato. Il certificato viene rilasciato se il richiedente dimostra che il dispositivo è conforme alle regole stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali pertinenti di cui all'allegato III."

6) L'articolo 8 è così modificato:

- a) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
 - "1. L'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), deve soddisfare i requisiti essenziali fissati negli allegati IV e V *ter*.
- b) Il paragrafo 5 è così modificato:
 - i) La lettera a) è sostituita dalla seguente:
 - "a) le condizioni di esercizio degli aeromobili in conformità dei requisiti essenziali fissati negli allegati IV e V *ter*;"
 - ii) La lettera g) è sostituita dalla seguente:
 - "g) in che modo l'esercizio degli aeromobili di cui all'allegato II, lettera a), punto ii), lettere d) e h), se utilizzati per il trasporto aereo commerciale, soddisfa i requisiti essenziali pertinenti degli allegati IV e V *ter*.
- c) Al paragrafo 6 è aggiunto il seguente trattino:
 - "- tengono conto degli aspetti di sicurezza relativi agli ATM/ANS;"

7) Sono inseriti i seguenti articoli da 8 *bis* a 8 *quinqüies*:

*"Articolo 8 bis
Aeroporti*

- 1. Gli aeroporti, le attrezzature aeroportuali e le operazioni aeroportuali devono soddisfare i requisiti essenziali definiti all'allegato V *bis*.
- 2. La conformità degli aeroporti, delle attrezzature aeroportuali e delle operazioni aeroportuali ai requisiti essenziali è stabilita conformemente alle seguenti disposizioni:
 - a) ogni aeroporto deve essere in possesso di un certificato. Il certificato e l'attestato indicante le modifiche al certificato sono rilasciati se il richiedente dimostra che l'aeroporto è conforme alla base per la certificazione degli aeroporti di cui alla lettera b), e che l'aeroporto non presenta particolarità o caratteristiche che compromettano la sicurezza delle operazioni. Il certificato riguarda l'aeroporto e le relative attrezzature;
 - b) la base per la certificazione è costituita dai seguenti elementi:
 - i) le specifiche di certificazione relative agli aeroporti,
 - ii) le disposizioni per le quali è stato accettato un livello di sicurezza equivalente, e

- iii) le specifiche tecniche dettagliate necessarie quando le caratteristiche di progettazione dell'aeroporto o l'esperienza in servizio rendono una delle specifiche di cui al punto i) inadeguata o inappropriata ad assicurare la conformità ai requisiti essenziali definiti nell'allegato V *bis*;
 - c) le misure di cui al paragrafo 3 possono prescrivere l'obbligo di certificazione per le attrezzature aeroportuali. Il certificato per le attrezzature aeroportuali è rilasciato se il richiedente dimostra che le attrezzature sono conformi alle specifiche dettagliate definite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1;
 - d) le organizzazioni responsabili delle operazioni aeroportuali dimostrano di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità inerenti alle loro attribuzioni. Le capacità e i mezzi sono attestati tramite il rilascio di un certificato. Le attribuzioni riconosciute all'organizzazione che ha ricevuto l'approvazione e la portata dell'approvazione sono specificate nel certificato stesso.
3. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, integrandolo con nuovi elementi, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 4.

Tali misure specificano in particolare:

- a) le condizioni per stabilire e notificare ad un richiedente la base per la certificazione applicabile all'aeroporto;
 - b) le condizioni per stabilire e notificare ad un richiedente le specifiche dettagliate applicabili alle attrezzature aeroportuali;
 - c) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca del certificato per l'aeroporto e del certificato per le attrezzature aeroportuali, compresi i limiti operativi legati alla specifica struttura dell'aeroporto;
 - d) le condizioni di esercizio degli aeroporti in conformità ai requisiti essenziali fissati nell'allegato V *bis*;
 - e) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca del certificato di cui al paragrafo 2, lettera d);
 - f) le responsabilità dei titolari dei certificati;
 - g) le condizioni in base alle quali le operazioni sono vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni a fini di sicurezza;
 - h) le misure che le autorità competenti devono adottare per proteggere gli aeroporti da attività o sviluppi nelle loro vicinanze che potrebbero causare rischi inaccettabili per la navigazione aerea.
4. Le misure di cui al paragrafo 3:

- a) rispecchiano lo stato dell'arte e le migliori pratiche nel settore aeroportuale;
- b) sono proporzionate alle dimensioni e alla complessità dell'aeroporto e del tipo di operazioni che vi vengono effettuate;
- c) tengono conto delle esperienze di gestione aeroportuale a livello internazionale, nonché del progresso scientifico e tecnico;
- d) consentono di far fronte immediatamente alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi.

Articolo 8 ter
ATM/ANS

1. La fornitura di ATM/ANS è conforme ai requisiti essenziali definiti all'allegato V *ter*.
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 alle sue attribuzioni. Il certificato precisa le attribuzioni riconosciute e la portata dei servizi forniti.
3. In deroga al paragrafo 2, i fornitori di servizi di informazione di volo e di servizi di gestione dell'area di stazionamento dichiarano di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità associate ai servizi forniti.
4. Le misure di cui al paragrafo 6 possono prescrivere l'obbligo del possesso di certificati per le organizzazioni che partecipano alla progettazione, fabbricazione e manutenzione di sistemi, parti e pertinenze degli ATM/ANS. Il certificato è rilasciato se le organizzazioni dimostrano di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità inerenti alle loro attribuzioni. Il certificato precisa le attribuzioni riconosciute.
5. Le misure di cui al paragrafo 6 possono prescrivere l'obbligo del possesso di certificati per sistemi, parti e pertinenze degli ATM/ANS. Il certificato per detti sistemi, parti e pertinenze è rilasciato se il richiedente dimostra che i sistemi, parti e pertinenze sono conformi alle specificazioni dettagliate definite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1. Il certificato può essere rilasciato dagli organismi accreditati di cui all'articolo 8 *quinquies*.
6. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, integrandolo con nuovi elementi, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 4.

Tali misure specificano in particolare:

- a) le condizioni di fornitura degli ATM/ANS conformemente ai requisiti essenziali fissati nell'allegato V *ter*;

- b) le condizioni per stabilire e notificare ad un richiedente le specifiche dettagliate applicabili ai sistemi ATM/ANS e alle parti e pertinenze;
 - c) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca dei certificati di cui ai paragrafi 2 e 4 e all'articolo 8 *quinquies*, paragrafo 2;
 - d) le condizioni alle quali gli organismi accreditati di cui al paragrafo 8 *quinquies* possono rilasciare i certificati di cui al paragrafo 5;
 - e) le responsabilità dei titolari dei certificati;
 - f) le condizioni e le procedure per la dichiarazione dei fornitori di servizi di cui al paragrafo 3 e per la loro vigilanza;
 - g) le condizioni in base alle quali le operazioni sono vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni a fini di sicurezza.
7. Le misure di cui al paragrafo 6:
- a) rispecchiano lo stato dell'arte e le migliori pratiche nel settore degli ATM/ANS;
 - 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 sulla base delle disposizioni del regolamento (CE) n. 549/2004, del regolamento (CE) n. 550/2004**, del regolamento (CE) n. 551/2004*** e del regolamento (CE) n. 552/2004**** del Parlamento europeo e del Consiglio, e prevedono meccanismi transitori per quanto riguarda le approvazioni già concesse ai sensi dei predetti regolamenti;
 - e) consentono di far fronte immediatamente alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi.
8. Nell'applicare il regolamento (CE) n. 549/2004 gli Stati membri e la Commissione tengono conto di quanto segue:
- a) la gestione di ogni volume di spazio aereo specificato tiene conto della complessità dello spazio aereo e delle caratteristiche di traffico attese, quali la densità e la natura, nonché di qualsiasi altra condizione operativa pertinente. In particolare:
 - i) specifica la struttura dello spazio aereo, compresa l'architettura funzionale sottostante e i processi associati;
 - ii) specifica i servizi ATM/ANS da fornire e utilizzati, nonché la loro disponibilità;

- iii) riduce i rischi di separazione insufficiente tra aeromobili e tra gli aeromobili e ogni ostacolo a terra;
 - iv) riduce i rischi di interruzione totale o parziale dei servizi essenziali per il funzionamento sicuro degli ATM/ANS;
 - v) definisce la capacità massima dello spazio aereo e il tipo di operazioni autorizzate, sulla base dei summenzionati criteri, e disciplina tutti gli elementi necessari per la gestione sicura del traffico aereo;
 - vi) crea meccanismi per evitare che i volumi di traffico aereo superino la capacità massima dello spazio aereo;
 - vii) precisa il ruolo e le responsabilità delle varie parti; e
 - viii) disciplina le interazioni con gli spazi aerei vicini soggetti a concetti operativi diversi, nonché con gli aeroporti;
- b) come base del concetto operativo adottato, viene assicurato uno spettro elettromagnetico sufficiente e adeguatamente protetto per le comunicazioni, la navigazione e la sorveglianza aeronautiche;
 - c) la gestione tattica dei flussi di traffico aereo, a livello comunitario o nazionale, utilizza e fornisce informazioni sufficientemente precise e aggiornate sul volume e sulla natura del traffico aereo atteso che influisce sulla fornitura dei servizi, e coordina e negozia le deviazioni o i ritardi dei flussi di traffico aereo per evitare le situazioni di sovraccarico nello spazio aereo o negli aeroporti;
 - d) la designazione di specifici volumi di spazio aereo da destinare ad un determinato uso, se disposta a livello governativo, è controllata, coordinata ed emanata in maniera tempestiva per impedire ogni perdita di separazione tra gli aeromobili in ogni circostanza;
 - e) è istituito un idoneo coordinamento con l'Agenzia per fare in modo che tutti gli aspetti legati alla sicurezza, di cui alle lettere da a) a d), siano correttamente trattati e convalidati prima dell'attuazione.

Articolo 8 quater
Controllori del traffico aereo

1. I controllori del traffico aereo e le persone e le organizzazioni che partecipano alla formazione, ai test, ai controlli o agli esami medici dei controllori del traffico aereo soddisfano i pertinenti requisiti essenziali dell'allegato V *ter*.
2. I controllori del traffico aereo devono essere in possesso di una licenza e di un certificato medico corrispondenti al servizio prestato.
3. La licenza di cui al paragrafo 2 viene rilasciata se il richiedente dimostra che soddisfa le norme stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali

relativi alle conoscenze teoriche, alle capacità pratiche, alle conoscenze linguistiche e all'esperienza fissati nell'allegato V *ter*.

4. Il certificato medico di cui al paragrafo 2 viene rilasciato se il controllore del traffico aereo soddisfa le norme stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali relativi all'idoneità medica fissati nell'allegato V *ter*. Il certificato medico può essere rilasciato da esaminatori o centri aeromedici.
5. La licenza e il certificato medico rilasciati al controllore del traffico aereo precisano le attribuzioni che gli sono riconosciute e la portata della licenza.
6. La capacità delle organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo di assumersi le responsabilità inerenti alle loro attribuzioni in materia di rilascio di licenze viene riconosciuta tramite il rilascio di un'approvazione.
7. L'approvazione viene rilasciata alle organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo che dimostrino di rispettare le norme stabilite per assicurare la conformità ai pertinenti requisiti essenziali dell'allegato V *ter*. L'approvazione specifica le attribuzioni riconosciute.
8. Le persone incaricate di impartire l'addestramento pratico o di valutare le capacità dei controllori del traffico aereo devono essere in possesso di un certificato. Il certificato viene rilasciato se la persona interessata dimostra di rispettare le norme stabilite per assicurare la conformità ai pertinenti requisiti essenziali dell'allegato V *ter*. Il certificato specifica le attribuzioni riconosciute.
9. I dispositivi di simulazione per addestramento sono conformi ai requisiti essenziali applicabili fissati nell'allegato V *ter*. Le misure di cui al paragrafo 10 possono prevedere l'obbligo di certificazione dei dispositivi di simulazione utilizzati per l'addestramento dei controllori del traffico aereo. Il certificato viene rilasciato se il richiedente dimostra che il dispositivo di simulazione per addestramento è conforme alle norme stabilite per assicurare il rispetto dei requisiti essenziali applicabili fissati nell'allegato V *ter*.
10. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, integrandolo con nuovi elementi, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 4.

Tali misure specificano in particolare:

- a) le varie abilitazioni e specializzazioni per le licenze dei controllori del traffico aereo;
- b) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca delle licenze, delle abilitazioni e delle specializzazioni per le licenze, i certificati medici, le approvazioni e i certificati, e i casi i cui certificati e le approvazioni possono non essere richiesti;
- c) le attribuzioni e le responsabilità dei titolari delle licenze, delle abilitazioni e delle specializzazioni per le licenze, dei certificati medici, delle approvazioni e dei certificati.

11. Le misure di cui al paragrafo 10 riflettono lo stato dell'arte, ivi compresi le migliori pratiche e i progressi scientifici e tecnici, nel settore dell'addestramento dei controllori del traffico aereo.

*Articolo 8 quinquies
Organismi accreditati*

1. Gli organismi che forniscono servizi di valutazione della conformità di sistemi, parti o pertinenze degli ATM/ANS ai requisiti applicabili, e di rilascio dei corrispondenti certificati (di seguito gli "organismi accreditati") soddisfano i requisiti essenziali fissati nell'allegato V.
2. Gli organismi accreditati devono essere in possesso di un certificato di accreditamento. Il certificato viene rilasciato se l'organismo dimostra di possedere le capacità e i mezzi necessari per assumere le responsabilità inerenti alle loro attribuzioni. Il certificato specifica le attribuzioni riconosciute agli organismi accreditati.

** GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

*** GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

**** GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26."

8) L'articolo 9 è così modificato:

- a) Al paragrafo 1, le parole "Allegati I, III e IV" sono sostituite da "Allegati I, III, IV e V *ter*".
- b) Al paragrafo 5 è aggiunta la seguente lettera e):
 - "e) si tenga conto degli aspetti di sicurezza relativi ai concetti operativi relativi agli ATM/ANS applicabili;"

9) All'articolo 10, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

- "1. Gli Stati membri, la Commissione e l'Agenzia cooperano al fine di assicurare il rispetto del presente regolamento e delle relative norme di attuazione."

10) L'articolo 11 è così modificato:

- a) I paragrafi 4 e 5 sono sostituito dai seguenti:
 - "4. Fatto salvo l'articolo 69, paragrafo 4, i certificati possono essere rilasciati sulla base delle normative nazionali applicabili fino alla data di applicazione delle misure di cui all'articolo 5, paragrafo 5, all'articolo 7, paragrafo 6, e all'articolo 9, paragrafo 4, ma non oltre l'8 aprile 2012.

5. Fatto salvo l'articolo 69, paragrafo 4, i certificati possono essere rilasciati sulla base delle normative nazionali applicabili o, se necessario, sulla base dei requisiti applicabili del regolamento (CEE) n. 3922/91 fino alla data di applicazione delle misure di cui all'articolo 8, paragrafo 5, ma non oltre l'8 aprile 2012."

b) Sono inseriti i seguenti paragrafi *5 bis* e *5 ter*:

5 bis Fatto salvo l'articolo 69, paragrafo 4, i certificati possono essere rilasciati sulla base delle normative nazionali applicabili fino alla data di applicazione delle misure di cui all'articolo 8 *bis*, paragrafo 3, e all'articolo 8 *quater*, paragrafo 10, ma non oltre il 31 dicembre 2012.

5 ter Fatto salvo l'articolo 69, paragrafo 4, i certificati possono essere rilasciati sulla base delle normative nazionali applicabili o, se necessario, sulla base dei requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 2096/2005***** della Commissione fino alla data di applicazione delle misure di cui all'articolo 8 *ter*, paragrafo 6, ma non oltre il 31 dicembre 2012.

***** G.U. L 335 del 21.12.2005, pag. 13."

11) All'articolo 18, le lettere c) e d) sono sostituite dalle seguenti:

- "c) emana specifiche di certificazione e metodi accettabili di rispondenza e ogni materiale esplicativo per l'applicazione del presente regolamento e delle relative norme di attuazione;
- d) prende le opportune decisioni per l'applicazione degli articoli da 20 a 23 e degli articoli 54 e 55;"

12) All'articolo 19, paragrafo 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) specifiche di certificazione e metodi accettabili di rispondenza; e"

13) Sono inseriti i seguenti articoli da *22 bis* a *22 quinquies*:

*"Articolo 22 bis
Certificazione degli operatori degli aeroporti*

Per quanto riguarda gli operatori degli aeroporti di cui all'articolo 4, paragrafo 3, lettera b), 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 per le organizzazioni situate fuori dal territorio soggetto alle disposizioni del trattato responsabili delle operazioni di un aeroporto situato nel territorio soggetto alle disposizioni del trattato;

- c) modifica, sospende o revoca il relativo certificato, qualora le condizioni in base a cui era stato rilasciato non siano più soddisfatte o se il titolare del certificato non adempie agli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative norme di attuazione.

Articolo 22 ter
ATM/ANS

Per quanto riguarda la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione, 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 che forniscono servizi ATM/ANS in più di tre Stati membri;
- c) modifica, sospende o revoca il relativo certificato qualora le condizioni in base a cui era stato rilasciato non siano più soddisfatte o qualora il titolare del certificato non adempia agli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative norme di attuazione.

Articolo 22 quater
Certificazione dei controllori del traffico aereo

1. Per quanto riguarda il personale e le organizzazioni di cui all'articolo 8 *ter*, paragrafo 1, l'Agenzia:

- a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, ispezioni e controlli delle organizzazioni che certifica e, se del caso, del relativo personale;
- b) rilascia e rinnova i certificati delle organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo situate al di fuori del territorio degli Stati membri e, se del caso, del relativo personale;
- c) modifica, sospende o revoca il relativo certificato qualora le condizioni in base a cui era stato rilasciato non siano più soddisfatte o se la persona fisica o giuridica titolare del certificato non adempie agli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative norme di attuazione.

2. Per quanto riguarda i dispositivi di simulazione per addestramento di cui all'articolo 8 *ter*, paragrafo 1, l'Agenzia:

- a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, ispezioni tecniche dei dispositivi che certifica;
- b) rilascia e rinnova i certificati: dei dispositivi di simulazione per addestramento:

- i) utilizzati dalle organizzazioni di addestramento certificate dall'Agenzia;
 - ii) situati nel territorio degli Stati membri, su richiesta dello Stato membro interessato;
 - iii) situati al di fuori del territorio degli Stati membri;
- c) modifica, sospende o revoca il relativo certificato qualora le condizioni in base alle quali era stato emesso non siano più soddisfatte o se la persona fisica o giuridica titolare del certificato non adempie agli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative norme di attuazione;

*Articolo 22 quinquies
Organismi accreditati*

Per quanto riguarda gli organismi accreditati, 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 degli organismi accreditati;
- c) modifica, sospende o revoca il relativo certificato, qualora le condizioni in base a cui era stato rilasciato non sono più soddisfatte o se il titolare del certificato non adempie gli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative norme di attuazione.

14) All'articolo 33, paragrafo 2, lettera c), la data "30 settembre" è sostituita da "30 novembre".

15) All'articolo 44, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. È ammesso il ricorso contro le decisioni prese dall'Agenzia in applicazione degli articoli da 20 a 23, dell'articolo 55 e dell'articolo 64."

16) All'articolo 50, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. I ricorsi diretti all'annullamento delle decisioni prese dall'Agenzia in applicazione degli articoli da 20 a 23, dell'articolo 55 o dell'articolo 64 possono essere proposti dinanzi alla Corte di giustizia delle Comunità europee solo dopo che siano state esperite tutte le possibili procedure di ricorso all'interno dell'Agenzia."

17) L'articolo 52 è così modificato:

- a) Al paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:

"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)."

b) Il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"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."

18) All'articolo 55, paragrafo 1, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"L'Agenzia può, direttamente o attraverso le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, effettuare tutte le indagini necessarie concernenti imprese in applicazione dell'articolo 7, degli articoli da 20 a 23 e dell'articolo 24, paragrafo 2."

19) È inserito il seguente articolo 65 *bis*:

*"Articolo 65 bis
Modifiche*

La Commissione modifica il regolamento (CE) n. 549/2004, il regolamento (CE) n. 550/2004, il regolamento (CE) n. 551/2004 e il regolamento (CE) n. 552/2004 tenendo conto delle prescrizioni del presente regolamento e delle misure precisate all'articolo 8 *ter*, paragrafo 6. Le misure intese a modificare elementi non essenziali dei suddetti regolamenti sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 4."

20) Il titolo dell'allegato V è sostituito dal seguente:

"Criteri per gli enti qualificati e gli organismi accreditati
di cui agli articoli 8 *quinquies* e 13 (di seguito "ente qualificato o "ente")"

21) Nell'allegato al presente regolamento sono inseriti gli allegati V *bis* e V *ter*.

Articolo 2

La direttiva 2006/23/CE è abrogata a decorrere dalla data di applicazione delle misure di cui all'articolo 8 *quater*, paragrafo 10, del regolamento (CE) n. 216/2008 come modificato dal presente regolamento.

Articolo 3

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

Gli articoli 8 *bis*, 8 *ter* e 8 *quater*, del regolamento (CE) n. 216/2008 come modificato dal presente regolamento si applicano a partire dalla data di applicazione delle rispettive misure di attuazione e al più tardi a partire al 1° gennaio 2013.

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

Fatto a Bruxelles, il [...]

Per il Parlamento europeo
Il Presidente
[...]

Per il Consiglio
Il Presidente
[...]

ALLEGATO

"ALLEGATO V bis

Requisiti essenziali relativi agli aeroporti

A – Caratteristiche fisiche, infrastrutture e attrezzature

Area di movimento

- a) Un aeroporto deve avere un'area destinata all'atterraggio e al decollo degli aeromobili.
 - i) L'area di atterraggio e di decollo deve avere dimensioni idonee per gli aeromobili destinati a utilizzare la struttura.
 - ii) Ove possibile, l'area di atterraggio e di decollo deve avere una capacità portante sufficiente a sostenere l'impiego ripetitivo degli aeromobili interessati. Le aree non destinate a impieghi ripetitivi devono soltanto essere in grado di sostenere gli aeromobili.
 - iii) Ove possibile, l'area di atterraggio e decollo deve essere progettata in modo da garantire il drenaggio dell'acqua, al fine di evitare che l'acqua stagnante diventi un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
 - iv) L'inclinazione e le variazioni d'inclinazione dell'area di atterraggio e di decollo non devono creare rischi inaccettabili per le operazioni degli aeromobili.
 - v) Le caratteristiche della superficie devono essere adeguate agli aeromobili interessati.
 - vi) L'area di atterraggio e decollo deve essere sgombra da oggetti che potrebbero costituire un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
- b) Ove vi siano diverse aree di atterraggio e decollo, queste non devono in alcun modo creare un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
- c) L'area di atterraggio e di decollo deve essere circondata da aree prelimitate. Tali aree sono destinate a proteggere gli aeromobili che le sorvolano durante le manovre di decollo o di atterraggio o ad attenuare le conseguenze dell'esecuzione inavvertita di un atterraggio corto, della deviazione laterale oppure dell'uscita fuoripista rispetto all'area di decollo e atterraggio.
 - i) Queste aree devono avere dimensioni appropriate per le operazioni previste degli aeromobili.
 - ii) L'inclinazione e le variazioni di inclinazione di queste aree non devono creare un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.

- iii) Queste aree devono essere sgombre da oggetti che potrebbero costituire un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili. Ciò non deve impedire il posizionamento in tali aree di attrezzature frangibili, ove necessario per assistere le operazioni degli aeromobili.
 - iv) Ciascuna di queste aree deve avere una capacità portante sufficiente ad assolvere alla propria funzione.
- d) Le aree di un aeroporto e le loro immediate vicinanze destinate al rullaggio o al parcheggio degli aeromobili devono essere progettate in modo da consentire il funzionamento sicuro degli aeromobili che utilizzeranno questa struttura in tutte le condizioni previste.
- i) Queste aree devono avere una capacità portante sufficiente a sostenere le operazioni ripetitive degli aeromobili interessati, fatta eccezione per le aree destinate ad un uso meramente occasionale, che devono soltanto essere in grado di sostenere gli aeromobili.
 - ii) Queste aree devono essere progettate per garantire il drenaggio dell'acqua ed evitare che l'acqua stagnante diventi un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
 - iii) L'inclinazione e le variazioni d'inclinazione di queste aree non devono creare un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
 - iv) Le loro caratteristiche di superficie devono essere adeguate all'uso da parte degli aeromobili interessati.
 - v) Queste aree devono essere sgombre da oggetti che potrebbero costituire un rischio inaccettabile per gli aeromobili. Ciò non deve tuttavia impedire che le attrezzature richieste per tali aree siano parcheggiate in posizioni o zone appositamente contrassegnate.
- e) Le altre infrastrutture destinate a essere usate dagli aeromobili devono essere progettate in modo tale che il loro utilizzo non crei un rischio inaccettabile per gli aeromobili che ne fanno uso.
- f) Costruzioni, edifici, attrezzature o aree di magazzinaggio devono essere posizionati e progettati in modo da non costituire un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
- g) Occorre predisporre mezzi idonei per impedire l'accesso all'area di movimento a persone non autorizzate e a veicoli o animali non autorizzati che, a causa delle loro dimensioni, possano costituire un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili, a meno che il rischio correlato possa essere attenuato con altri mezzi.

Margine di sicurezza sugli ostacoli

- a) Per proteggere un aeromobile diretto verso un aeroporto per l'atterraggio o la partenza, occorre definire apposite rotte o aree di arrivo e partenza. Tali rotte o

aree devono garantire agli aeromobili la distanza necessaria dagli ostacoli situati nell'area circostante l'aeroporto.

- b) Il margine sugli ostacoli deve essere appropriato alla fase del volo e al tipo di operazione in corso. Si deve inoltre tenere conto delle attrezzature utilizzate per la determinazione della posizione degli aeromobili.

Aiuti visivi e non visivi e attrezzature aeroportuali

- a) Gli aiuti devono essere idonei allo scopo, riconoscibili e in grado di fornire informazioni prive di ambiguità agli utenti nell'ambito di tutte le condizioni operative previste.
- b) L'attrezzatura aeroportuale deve funzionare nelle condizioni operative previste, senza richiedere competenze o forza eccezionali. In condizioni di funzionamento o in caso di malfunzionamento, l'attrezzatura aeroportuale non deve provocare un rischio inaccettabile per la sicurezza aerea.
- c) Gli aiuti e il loro sistema di alimentazione elettrica devono essere progettati in maniera tale da evitare che i malfunzionamenti siano causa di informazioni inadeguate, fuorvianti o insufficienti, o che possano provocare l'interruzione di un servizio essenziale.
- d) Occorre fornire mezzi adeguati di protezione onde evitare danni o disturbi a tali aiuti.
- e) Le fonti di radiazioni o la presenza di oggetti in movimento o fermi non devono interferire o avere effetti negativi sulle comunicazioni aeronautiche, sui sistemi di navigazione e sorveglianza.
- f) Devono essere fornite informazioni sul funzionamento e sull'utilizzo delle attrezzature dell'aeroporto al relativo personale, oltre a chiare indicazioni sulle condizioni che possono provocare rischi inaccettabili per la sicurezza aerea.

Dati aeroportuali

- a) I dati relativi all'aeroporto e ai servizi disponibili devono essere elaborati e tenuti aggiornati.
- b) Tali dati devono essere accurati, leggibili, completi e privi di ambiguità. Devono essere mantenuti livelli appropriati di integrità.
- c) I dati devono essere messi a disposizione degli utenti in maniera tempestiva, usando un metodo sufficientemente sicuro e rapido di comunicazione.

B - Operazioni e gestione

- 1) L'operatore dell'aeroporto è responsabile del funzionamento dell'aeroporto. Le sue responsabilità sono le seguenti:
 - a) L'operatore dell'aeroporto deve, direttamente o mediante appositi contratti, disporre di tutti i mezzi necessari per sostenere il sicuro funzionamento degli

aeromobili nell'aeroporto. Vi rientrano, a titolo esemplificativo, strutture, personale, attrezzature e materiale, documentazione dei compiti, delle responsabilità e delle procedure, accesso alle informazioni pertinenti e archiviazione dei documenti.

- b) L'operatore dell'aeroporto deve verificare che i requisiti della sezione A siano soddisfatti in ogni momento o adottare misure appropriate per attenuare i rischi associati alla mancata osservanza. Occorre stabilire e applicare le procedure necessarie per informare tutti gli utenti di tali misure in maniera tempestiva.
- c) L'operatore dell'aeroporto deve stabilire e attuare un programma appropriato di gestione dei rischi connessi con l'irruzione di animali selvatici nell'aeroporto.
- d) L'operatore dell'aeroporto deve dimostrare che i movimenti di veicoli e di persone nell'area di movimento e in altre aree operative sono coordinati con i movimenti degli aeromobili, onde evitare collisioni e danni agli aeromobili.
- e) L'operatore dell'aeroporto deve dimostrare che sono state stabilite e che vengono attuate procedure volte ad attenuare i rischi collegati con le operazioni dell'aeroporto in cattive condizioni atmosferiche, di visibilità ridotta o di notte, ove applicabile.
- f) L'operatore dell'aeroporto deve stipulare accordi con altre organizzazioni competenti, al fine di garantire una costante conformità con questi requisiti essenziali per gli aeroporti. Tali organizzazioni comprendono, a titolo esemplificativo, operatori degli aeromobili, fornitori di servizi di navigazione aerea, fornitori di servizi di assistenza a terra e altre organizzazioni le cui attività o i cui prodotti possono influire sulla sicurezza degli aeromobili.
- g) L'operatore dell'aeroporto deve dimostrare che esistono e sono applicate procedure per fornire agli aeromobili carburante non contaminato e conforme alle specifiche.
- h) Devono essere disponibili manuali per la manutenzione delle attrezzature dell'aeroporto, il contenuto dei quali deve essere messo in pratica e comprendere le istruzioni di manutenzione e riparazione, le informazioni sull'assistenza, gli interventi correttivi e le procedure di ispezione.
- i) L'operatore dell'aeroporto deve stabilire e attuare un piano di emergenza per l'aeroporto, comprendente gli scenari di emergenza che possono verificarsi nell'aeroporto o nelle sue vicinanze. Questo piano deve essere coordinato con il piano d'emergenza delle comunità locali.
- j) L'operatore dell'aeroporto deve dimostrare che sono disponibili nell'aeroporto servizi di salvataggio e antincendio per gli aeromobili critici che intendono utilizzare l'aeroporto come punto di partenza o destinazione. Tali servizi devono essere in grado di reagire ad un incidente anche grave con la dovuta rapidità e devono comprendere almeno le attrezzature, le sostanze estinguenti e un numero sufficiente di membri del personale.

- k) L'operatore dell'aeroporto deve utilizzare, per il funzionamento e la manutenzione dell'aeroporto, soltanto personale addestrato e qualificato e deve attuare continuamente programmi di addestramento e di verifica per assicurare l'aggiornamento continuo di tutto il personale interessato.
- l) L'operatore dell'aeroporto deve dimostrare che chiunque sia autorizzato ad accedere non accompagnato all'area di movimento o ad altre aree operative sia adeguatamente formato e qualificato per tale accesso.
- m) Il personale addetto al servizio di salvataggio e antincendio deve essere adeguatamente formato e qualificato per operare nell'ambiente aeroportuale. L'operatore dell'aeroporto deve organizzare continuamente programmi di addestramento e di verifica per l'aggiornamento continuo di detto personale.
- n) Tutto il personale addetto ai servizi di salvataggio e antincendio incaricato di intervenire in situazioni di emergenza aerea deve dimostrare periodicamente di possedere l'idoneità fisica necessaria per eseguire in maniera soddisfacente le proprie funzioni, tenendo conto del tipo di attività. In questo contesto, per idoneità fisica (intesa come idoneità fisica e mentale) s'intende l'assenza di malattie o disabilità che potrebbero impedire a detto personale di:
 - i) eseguire i compiti necessari per operare in situazioni di emergenza aerea;
 - ii) svolgere in ogni circostanza i compiti assegnati;
 - iii) percepire correttamente l'ambiente circostante.

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

2) Sistemi di gestione

- a) L'operatore dell'aeroporto deve attuare e garantire nel tempo un sistema di gestione per sostenere la conformità con questi requisiti essenziali per gli aeroporti e finalizzato al continuo miglioramento proattivo della sicurezza e della qualità. Il sistema di gestione deve comprendere strutture organizzative, responsabilità, competenze, politiche e procedure.
- b) Il sistema di gestione deve includere inoltre un programma di prevenzione degli inconvenienti e degli incidenti, comprendente uno schema di segnalazione e analisi degli eventi. All'analisi devono partecipare, se necessario, le parti elencate nel punto 1, lettera f).
- c) L'operatore dell'aeroporto deve stilare un manuale dell'aeroporto e agire in conformità a tale manuale. Il manuale deve contenere tutte le istruzioni, informazioni e procedure necessarie per l'aeroporto, il sistema di gestione e il personale operativo, affinché possa svolgere le proprie mansioni.

C – Vicinanze dell'aeroporto

- 1) Lo spazio aereo circostante le aree di movimento degli aeroporti deve essere mantenuto sgombro da ostacoli, in modo da permettere che le previste manovre degli aeromobili negli aeroporti siano eseguite senza creare rischi inaccettabili dovuti all'insorgere di ostacoli attorno all'aeroporto. Occorre sviluppare, realizzare e monitorare costantemente le superfici di monitoraggio degli ostacoli per rilevare simili violazioni.
 - a) Quando si verifica una violazione di dette superfici occorre procedere ad una valutazione volta a stabilire se l'oggetto interessato costituisca o no un rischio inaccettabile. Qualsiasi rischio inaccettabile deve essere eliminato o attenuato.
 - b) Qualsiasi rimanente ostacolo deve essere reso noto e, se necessario, contrassegnato e dotato di sistemi di illuminazione.
- 2) I pericoli correlati alle attività umane e all'uso del suolo, tra cui le voci del seguente elenco, che ha carattere esemplificativo, devono essere monitorati e tenuti sotto controllo. I rischi provocati da tali pericoli devono essere opportunamente valutati e attenuati:
 - a) qualunque sviluppo o variazione nell'uso del suolo nell'area dell'aeroporto;
 - b) la possibilità di turbolenze indotte dagli edifici;
 - c) l'utilizzo di luci pericolose, ambigue o fuorvianti;
 - d) l'abbagliamento provocato da grandi superfici che riflettono molto i raggi;
 - e) la creazione di aree che potrebbero attirare animali selvatici nelle vicinanze dell'area di movimento degli aeroporti;
 - f) le fonti di radiazioni non visibili o la presenza di oggetti in movimento o fermi che possono interferire o avere effetti negativi sulle comunicazioni aeronautiche e sui sistemi di navigazione e sorveglianza.
- 3) Occorre istituire un piano d'emergenza delle comunità locali per le situazioni d'emergenza aerea che si verificano nell'area locale degli aeroporti.
- 4) A eccezione degli aeromobili in situazione di emergenza che sono deviati verso un aeroporto diversionale, o in altre condizioni specifiche dettagliate caso per caso, un aeroporto o parti dello stesso non devono essere usati da aeromobili non conformi alla sua progettazione e alle sue procedure operative senza il consenso dell'operatore dell'aeroporto.

ALLEGATO V ter

Requisiti essenziali per la gestione del traffico aereo e per i servizi di navigazione aerea

- 1) Utilizzo dello spazio aereo
 - a) Tutti gli aeromobili, in ogni fase del volo o nell'area di movimento di un aeroporto, devono essere operati nel rispetto di regole operative comuni di carattere generale e di eventuali procedure previste per l'utilizzo dello spazio aereo in questione, conformemente al concetto operativo applicabile.
 - b) Gli aeromobili devono essere dotati delle apparecchiature prescritte e operati in conformità. Quando vengono utilizzate nei sistemi ATN/ANS, le apparecchiature devono anche rispettare 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 devono essere di buona qualità, completi, attuali e devono essere trasmessi tempestivamente.
 - ii) Le informazioni aeronautiche che ne derivano devono essere precise, complete, chiare e presentate in un formato adatto agli utenti.
 - iii) La trasmissione delle suddette informazioni aeronautiche agli utenti dello spazio aereo deve avvenire tempestivamente, con la dovuta integrità e attraverso mezzi di comunicazione sufficientemente rapidi e sicuri, dotati delle necessarie protezioni da interferenze e alterazioni.
 - b) Informazioni meteorologiche
 - i) I dati utilizzati come fonte per informazioni meteorologiche destinate all'aeronautica devono essere di buona qualità, completi e attuali.
 - ii) Le informazioni meteorologiche aeronautiche che ne derivano devono essere sufficientemente precise, complete, attuali e chiare, per soddisfare le necessità degli utenti dello spazio aereo.
 - iii) La trasmissione di tali informazioni meteorologiche aeronautiche agli utenti dello spazio aereo deve avvenire tempestivamente, con la dovuta integrità e attraverso mezzi di comunicazione sufficientemente rapidi e sicuri, dotati delle necessarie protezioni da interferenze e alterazioni.
 - c) Servizi di traffico aereo

- i) I dati utilizzati come fonte per la fornitura dei servizi del traffico aereo devono essere corretti, completi e attuali.
- ii) I servizi del traffico aereo che si basano su tali dati devono essere sufficientemente precisi, completi, attuali e privi di ambiguità, per soddisfare le necessità degli utenti dello spazio aereo.
- iii) Gli strumenti automatici che forniscono informazioni o consulenza agli utenti devono essere 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 devono prevedere un distanziamento adeguato tra gli aeromobili, tra questi ed eventuali ostacoli e con altri pericoli aerei e devono assicurare un coordinamento rapido e tempestivo con tutti gli utenti interessati e con i volumi di spazio aereo adiacenti.
- v) La comunicazione tra il controllo del traffico aereo e gli aeromobili, e tra le unità del controllo del traffico aereo interessate deve essere puntuale, chiara, corretta, priva di ambiguità, protetta da interferenze e generalmente compresa e riconosciuta da tutte le parti.
- vi) Devono essere approntati mezzi idonei ad individuare possibili situazioni di emergenza e, se necessario, avviare interventi efficaci di ricerca e soccorso. Tali mezzi devono includere, 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

Le comunicazioni devono raggiungere e mantenere prestazioni adeguate, sotto il profilo della disponibilità, dell'integrità, della continuità e della puntualità del servizio. Esse devono essere sicure, protette da alterazioni e rapide.

e) Servizi di navigazione

Il servizio di navigazione deve raggiungere e mantenere 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.

f) Servizi di sorveglianza

I servizi di sorveglianza devono determinare la posizione rispettiva dell'aeromobile in volo e di altri aeromobili e dei veicoli a terra presenti sulla superficie dell'aeroporto, e deve farlo con un livello adeguato di prestazioni, sotto il profilo, tra l'altro, dell'accuratezza, integrità, continuità e probabilità di rilevamento.

f) Gestione dei flussi di traffico aereo

La gestione tattica dei flussi di traffico aereo a livello comunitario 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 evitare che si verifichino situazioni di sovraccarico nello spazio aereo o negli aeroporti.

h) Gestione dello spazio aereo

La designazione di specifici volumi di spazio aereo destinati a un determinato uso viene monitorata, coordinata e resa nota tempestivamente, in modo da evitare che venga meno la distanza di sicurezza tra gli aeromobili in qualsiasi circostanza.

3) Sistemi e costituenti

a) Considerazioni generali

I sistemi e i costituenti che permettono la trasmissione di informazioni in materia di ATM/ANS da e verso gli aeromobili e a terra devono essere adeguatamente progettati, prodotti, installati, utilizzati e sottoposti a manutenzione, per assicurare che siano idonei al loro scopo.

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

Per essere idonei al loro scopo occorre dimostrare l'integrità e le prestazioni in termini di sicurezza dei sistemi e costituenti, considerati collettivamente, singolarmente e in relazione gli uni con gli altri, sia su un aeromobile, sia a terra, sia in volo. Servizi e costituenti devono rispettare il livello di prestazioni imposto dai concetti operativi per tutte le condizioni operative prevedibili e per tutta la loro durata operativa.

c) Progettazione di sistemi e costituenti

i) Sistemi e costituenti non devono presentare caratteristiche o particolari di progettazione che l'esperienza ha rivelato essere pericolosi.

ii) Sistemi e costituenti, considerati collettivamente, singolarmente e in relazione gli uni con gli altri, devono essere progettati in modo tale da garantire relazione inversa tra la probabilità che un'avaria non possa causare il collasso o la perdita totale del sistema e la gravità dei suoi effetti sul servizio.

iii) Sistemi e costituenti, considerati singolarmente e in combinazione gli uni con gli altri, devono essere progettati tenendo conto dei limiti inerenti alle capacità e alle prestazioni umane.

- iv) Sistemi e costituenti devono essere progettati in modo tale da assicurarne la protezione da interazioni pericolose impreviste con elementi esterni.
- v) Le informazioni necessarie per la produzione, l'installazione, il funzionamento e la manutenzione dei sistemi e dei costituenti, nonché le informazioni riguardanti condizioni non sicure devono essere fornite al personale in maniera chiara, coerente e priva di ambiguità.

d) Continuità del livello di servizio

Devono essere forniti i mezzi per consentire il monitoraggio delle prestazioni in termini di integrità e di sicurezza, nonché la riconfigurazione di sistemi e costituenti necessaria per mantenere il livello di servizio.

e) Modifica di sistemi e costituenti

In caso di modifica dei sistemi e dei costituenti, deve essere garantita la loro costante conformità ai requisiti essenziali di cui alla presente sezione. Quando le modifiche vengono introdotte nel corso delle operazioni, deve essere definita una procedura di transizione, in modo da assicurare il mantenimento del livello minimo di servizio.

4) Qualificazione dei controllori del traffico aereo

a) Considerazioni generali

Una persona che segue l'addestramento di controllore del traffico aereo deve possedere un adeguato grado di istruzione ed 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 deve acquisire e conservare 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 devono essere dimostrati tramite valutazione continua durante l'addestramento o mediante esami adeguati.
- iii) Occorre mantenere un livello adeguato di conoscenze teoriche. Il rispetto di detto requisito deve essere dimostrato tramite valutazioni o esami periodici. La frequenza degli esami deve essere proporzionata al livello di rischio associato al tipo di servizio.

c) Capacità pratiche

- i) Il controllore del traffico aereo deve acquisire e mantenere nel tempo idonee capacità pratiche per esercitare le sue funzioni. Tali capacità devono essere proporzionate ai rischi associati al tipo di attività e comprendere, a seconda delle funzioni esercitate, quanto segue:
 - i. procedure operative;
 - ii. aspetti specifici della funzione;
 - iii. situazioni anomali e di emergenza;
 - iv. fattori umani;
 - v. gestione delle minacce e degli errori.
 - ii) Il controllore del traffico aereo deve dimostrare 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. Il rispetto di detto requisito deve essere dimostrato tramite valutazioni o esami periodici. La frequenza delle valutazioni deve essere proporzionata alla complessità e al livello di rischio associato al tipo di servizio e alle funzioni svolte.
- d) Conoscenze linguistiche
- i) Il controllore del traffico aereo deve dimostrare 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 con il personale di volo e con altro personale, su argomenti concreti e correlati all'attività lavorativa, anche in situazioni di emergenza.
 - ii) Se necessario ai fini della fornitura dei servizi ATC in un determinato volume di spazio aereo, una persona che fornisce un servizio ATC deve anche essere in grado di parlare e comprendere la lingua o le lingue locali, al livello specificato sopra.
- e) Dispositivi di simulazione per addestramento
- Quando un dispositivo di simulazione per addestramento viene utilizzato per impartire l'addestramento pratico sulla conoscenza delle situazioni di lavoro e sui fattori umani, o per dimostrare l'acquisizione o il mantenimento di capacità, esso deve avere un livello di prestazione tale da consentire una riproduzione dell'ambiente di lavoro e delle situazioni operative adeguata per l'addestramento impartito.
- f) Corsi di addestramento

- i) L'addestramento deve essere 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 deve essere definito e approvato per ogni tipo di addestramento.
- g) Istruttori
- i) La formazione teorica è impartita da istruttori adeguatamente qualificati. Essi devono:
 - i. avere una conoscenza adeguata della materia oggetto dell'addestramento;
 - ii. essere in possesso delle capacità necessarie per utilizzare adeguati strumenti didattici.
 - ii) L'addestramento pratico deve essere impartito da istruttori adeguatamente qualificati, i quali devono:
 - i. soddisfare i requisiti in materia di conoscenze teoriche e di esperienza pratica idonei all'insegnamento da impartire;
 - ii. aver dimostrato di possedere le capacità necessarie per utilizzare adeguati strumenti didattici;
 - iii. possedere un'esperienza degli strumenti didattici in relazione alle procedure sulle quali si prevede di impartire un determinato insegnamento;
 - iv. dimostrare di possedere le capacità didattiche nelle materie di cui si dovrà impartire l'insegnamento; e
 - v. frequentare regolarmente corsi di aggiornamento, per garantire il mantenimento nel tempo delle competenze didattiche.
 - iii) Gli istruttori responsabili dell'addestramento pratico devono anche essere, o essere 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. aver dimostrato di possedere la capacità di valutare il personale nelle materie in cui dovrà essere effettuata la valutazione; e
 - iii. frequentare regolarmente corsi di aggiornamento, per garantire il mantenimento nel tempo degli standard di valutazione.
 - ii) I valutatori delle capacità pratiche devono anche essere, o essere stati, abilitati a esercitare le funzioni di controllore del traffico aereo.
 - i) Idoneità medica dei controllori del traffico aereo
 - i) Criteri medici
 - i. Tutti i controllori del traffico aereo devono dimostrare l'idoneità medica a esercitare le loro funzioni in modo soddisfacente. La conformità con questo requisito deve essere dimostrata tramite adeguata valutazione che tenga conto del possibile deterioramento 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 ATC incapace di:
 - svolgere adeguatamente i compiti necessari per fornire il servizio di controllo del traffico aereo; o
 - svolgere in ogni circostanza le funzioni assegnate; o
 - percepire correttamente l'ambiente circostante.
 - ii) Se l'idoneità medica non può 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 può aver 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, attrezzature e loro manutenzione, documentazione delle mansioni, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e archiviazione dei documenti;

- ii) il fornitore di servizi deve elaborare e tenere aggiornati manuali di gestione e operativi relativi alla fornitura dei servizi e operare nel rispetto dei manuali. I manuali devono contenere tutte le istruzioni, le informazioni e le procedure necessarie per le operazioni e il sistema di gestione e per il personale operativo, affinché possa assolvere i propri compiti;
 - iii) il fornitore di servizi deve attuare e mantenere un sistema di gestione basato sui rischi, per garantire l'osservanza dei requisiti essenziali di cui al presente allegato e provvedere ad un continuo miglioramento del sistema;
 - iv) il fornitore di servizi deve valersi unicamente di personale adeguatamente qualificato e addestrato e deve attuare e mantenere programmi di addestramento e di valutazione del personale;
 - v) il fornitore di servizi deve creare interfacce ufficiali con tutti gli altri operatori che partecipano alla fornitura dei servizi, in modo da assicurare il rispetto dei requisiti essenziali;
 - vi) il fornitore di servizi deve elaborare e attuare 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 deve elaborare e mantenere un programma di prevenzione degli incidenti e di sicurezza, ivi compreso un programma di segnalazione e di valutazione degli incidenti, che deve essere utilizzato dal sistema di gestione per contribuire all'obiettivo di migliorare continuamente la sicurezza; e
 - viii) il fornitore di servizi deve adottare le disposizioni necessarie per verificare che i requisiti di sicurezza dei sistemi e dei costituenti da esso utilizzati siano rispettati in ogni momento.
- b) La fornitura di servizi di ATC non può aver luogo se non sono soddisfatte le seguenti condizioni:
- i) si devono impedire situazioni di affaticamento del personale addetto ai servizi ATC tramite un sistema di turni. Detto sistema deve prevedere turni di lavoro, orari di servizio e periodi di riposo adeguati. Le limitazioni previste nell'ambito del sistema di turni devono tenere 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 per determinati periodi, nonché la condivisione dei compiti assegnati tra membri del personale;
 - ii) si deve impedire che il personale addetto ai servizi ATC sia soggetto a stress tramite appositi programmi di informazione e prevenzione;

- iii) il fornitore di servizi ATC deve utilizzare 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 deve tener conto, nella pianificazione e nello svolgimento delle proprie attività, dei vincoli tecnici e operativi nonché dei principi legati al fattore umano. Il fornitore di servizi ATC provvede in ogni momento a limitare il traffico in entrata nello spazio aereo quando i predetti vincoli e principi possano essere compromessi.
- c) La fornitura di servizi di comunicazione, navigazione e/o sorveglianza non può aver luogo se non sono rispettate le seguenti condizioni:

il fornitore di servizi deve informare periodicamente 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) Centri di addestramento

I centri di addestramento che provvedono all'addestramento del personale che fornisce servizi ATC deve soddisfare i seguenti requisiti:

- i. disporre di tutti i mezzi necessari per adempiere agli obblighi associati alla sua attività. Tali mezzi comprendono, tra l'altro, strutture, personale, attrezzature, metodologia, documentazione delle mansioni, delle responsabilità e delle procedure, accesso alle informazioni pertinenti e archiviazione dei documenti;
- ii. realizzare e mantenere un sistema di gestione relativo alla sicurezza e al livello di addestramento, e cercare di migliorare costantemente tale sistema; e
- iii. concludere con altre pertinenti organizzazioni gli accordi necessari a garantire il permanere della conformità ai presenti requisiti essenziali.

1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008, del 19 marzo 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea

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

0602 – Trasporto interno, aereo e marittimo

3. LINEE DI BILANCIO

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

06 02 01 (EASA)

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

Durata illimitata (contributo annuale)

3.3. Caratteristiche di bilancio

Linea di bilancio	Tipo di spesa		Nuovo	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
060201	SNO	SD ¹⁵	NO	SÌ ¹⁶	NO	n. 1A

¹⁵ Stanziamenti dissociati (SD).

¹⁶ Partecipazione dei paesi terzi europei associati all'Agenzia (Svizzera, Norvegia e Islanda).

4. SINTESI DELLE RISORSE

4.1. Risorse finanziarie

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

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.		Anno ¹⁷ n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.	Totale
---------------	------------	--	-------------------------	-------	-------	-------	-------	---------------------	--------

Spese operative¹⁸

Stanziamenti di impegno (SI)	8.1.	a	2.240	4.283	4.660	4.753	4.848	4.944	25.728
Stanziamenti di pagamento (SP)		b	2.240	4.283	4.660	4.753	4.848	4.944	25.728

Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento¹⁹

Assistenza tecnica e amministrativa - ATA (SND)	8.2.4.	c	0						
---	--------	---	---	--	--	--	--	--	--

IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO

Stanziamenti di impegno		a+c	2.240	4.283	4.660	4.753	4.848	4.944	25.728
Stanziamenti di pagamento		b+c	2.240	4.283	4.660	4.753	4.848	4.944	25.728

Spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento²⁰

Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5.	d	0.117	0.119	0.121	0.124	0.126	0.129	0.736
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6.	e	0.026	0.053	0.054	0.055	0.056	0.057	0.301

Costo totale indicativo dell'intervento

TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane		a+c +d+ e	2.383	4.455	4.835	4.932	5.030	5.130	26.765
TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane		b+c +d+ e	2.383	4.455	4.835	4.932	5.030	5.130	26.765

¹⁷ Nell'ipotesi che l'anno n sia il 2010, anno di probabile adozione.

¹⁸ Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.

¹⁹ Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.

²⁰ Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

Cofinanziamento

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

Mio EUR (al terzo decimale)

Organismo di cofinanziamento		Anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.	Totale
Paesi terzi europei ²¹	f	0.054	0.103	0.112	0.114	0.116	0.118	0.617
TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento	a+c +d+ e+f	2.437	4.558	4.947	5.046	5.146	5.248	27.382

4.1.2. Compatibilità con la programmazione finanziaria

- La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore
- La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie
- La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo interistituzionale²² (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie)

4.1.3. Incidenza finanziaria sulle entrate

- Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate
- La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

Mio EUR (al primo decimale)

Linea bilancio	di Entrate	Prima dell'azione [Anno n-1]	Situazione a seguito dell'azione							
			[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²³		
	a) Entrate in valore assoluto									
	b) Variazione delle entrate	Δ								

²¹ Contributo dei paesi terzi europei associati all'AESA in applicazione dell'articolo 66 del regolamento (CE) n. 216/2008. Il contributo è stimato al 2,4% del bilancio suppletivo dell'Agenzia, escludendo le risorse derivanti da diritti.

²² Cfr. punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

²³ Se la durata dell'azione supera i 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

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

Fabbisogno annuo	Anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.
Totale risorse umane	1	1	1	1	1	1

5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI

5.1. Necessità dell'azione a breve e lungo termine

Creare norme armonizzate vincolanti per accrescere il livello di sicurezza dell'aviazione civile.

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

L'applicazione uniforme di norme comunitarie consentirà di realizzare l'armonizzazione necessaria e di accrescere la sicurezza.

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

Le misure consentiranno di migliorare il sistema normativo europeo in materia di sicurezza aerea, il che a sua volta accrescerà la sicurezza aerea. Tra le ripercussioni positive rientrano gli effetti economici per l'industria aeronautica europea e i contributi sociali.

5.4. Modalità di attuazione (dati indicativi)

X *Gestione centralizzata*

X diretta da parte della Commissione

indiretta, con delega a:

agenzie esecutive

X organismi istituiti dalle Comunità a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario

organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico

Gestione concorrente o decentrata

con Stati membri

con paesi terzi

Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)

Osservazioni:

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

6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

6.1. Sistema di controllo

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

6.2. Valutazione

6.2.1. Valutazione ex-ante

Conformemente al regolamento (CE) n. 216/2008, la Commissione ha chiesto il parere dell'AESA sull'estensione dell'ambito di applicazione del regolamento agli aspetti della sicurezza degli aeroporti, alla gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea.

A seguito di un ampio processo di consultazione conformemente al regolamento interno e alla prassi internazionale in questo settore, l'Agenzia ha pubblicato il suo parere il 6 dicembre 2007 (aeroporti) e il 15 aprile 2008 (gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea) pronunciandosi a favore dell'estensione dell'ambito di applicazione agli aspetti menzionati sulla base del sostegno maggioritariamente espresso dalle parti in causa.

La Commissione ha proceduto alla valutazione dell'impatto della misura, da cui è risultato un chiaro sostegno a favore dell'estensione dell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 216/2008 ai predetti settori.

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

6.2.3. Modalità e periodicità delle valutazioni successive

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

7. MISURE ANTIFRODE

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

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

8. DETTAGLI SULLE RISORSE

8.1. Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	Anno n		Anno n + 1		Anno n + 2		Anno n + 3		Anno n + 4		Anno n + 5 e segg.		TOTALE	
			di risultati	Costo totale	di risultati	Costo totale	di risultati	Costo totale								
OBIETTIVO OPERATIVO 1²⁴	Elaborazione di norme di sicurezza comuni vincolanti per quanto riguarda gli aeroporti e gli ATM/ANS			1.680	1.713	1.747	1.782	1.818	1.854	10.594						
Azione 1²⁵	Regolamentazione			0.560	2.570	2.913	2.971	3.030	3.090	15.134						
Azione 2	Standardizzazione															
Totale parziale Obiettivo 1				2.24	4.283	4.660	4.753	4.848	4.944	25.728						
COSTO TOTALE				2.24	4.283	4.660	4.753	4.848	4.944	25.728						

²⁴

Quale descritto nella sezione 5.3.

²⁵

Il costo medio di un dipendente AESA, comprese le spese generali, delle infrastrutture e di viaggio ammonta a 14000 euro all'anno. Per la regolamentazione verranno assunte 12 persone a partire dall'anno n; Per la standardizzazione le assunzioni evolvono negli anni: 4 nell'anno n, +14 nell'anno n+1, +2 nell'anno n+2.

8.2. Spese amministrative

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

8.2.1. Risorse umane: numero e tipo

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari (numero di posti/ETP)					
		Anno n	Anno n + 1	Anno n + 2	Anno n + 3	Anno n + 4	Anno n + 5
Funzionari o agenti temporanei ²⁶ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Personale finanziato ²⁷ con l'art. XX 01 02							
Altro personale ²⁸ finanziato con l'art. XX 01 04/05							
TOTALE							

8.2.2. Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione

Elaborazione delle norme tecniche e della normativa e attuazione di detta normativa, inclusi gli interventi di standardizzazione.

8.2.3. Origine delle risorse umane (statutaria)

- Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prolungare
- Posti pre-assegnati nell'ambito dell'esercizio SPA/PPB (Strategia politica annuale/Progetto preliminare di bilancio) per l'anno n
- Posti da richiedere nella prossima procedura SPA/PPB
- Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)
- Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio SPA/PPB dell'anno considerato

²⁶ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

²⁷ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

²⁸ Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

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

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	Anno n	Anno n + 1	Anno n + 2	Anno n + 3	Anno n + 4	Anno n + 5 e segg.	TOTALE
1 Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)	0						
Agenzie esecutive							
Altra assistenza tecnica e amministrativa							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Totale assistenza tecnica e amministrativa							

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

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	Anno n	Anno n + 1	Anno n + 2	Anno n + 3	Anno n + 4	Anno n + 5 e segg.
Funzionari e agenti temporanei (XX 01 01)	0.117	0.119	0.121	0.124	0.126	0.129
Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.) (specificare la linea di bilancio)						
Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)						

Calcolo – *Funzionari e agenti temporanei*

Un funzionario al tasso di 117 000 EUR (2008) indicizzato al 2% annuo.

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

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

Mio EUR (al terzo decimale)

	Ann o n	Ann o n + 1	Ann o n + 2	Ann o n + 3	Ann o n + 4	Ann o n + 5 e segg .	TOTA LE
XX 01 02 11 01 – Missioni							
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze							
XX 01 02 11 03 – Comitati ²⁹	0.026	0.053	0.054	0.055	0.056	0.057	0.301
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze							
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione							
2 Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)							
3 Altre spese di natura amministrativa (specificare indicando la linea di bilancio)							
Totale spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse (NON incluse nell'importo di riferimento)							

²⁹ In funzione dell'argomento all'ordine del giorno e dei relativi articoli del regolamento AESA, il comitato può essere consultivo, di regolamentazione o di regolamentazione con controllo. Riferimento C 10000.

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

Riunione del comitato istituito dall'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008, sulla base di 1 riunione di 40 esperti per il primo anno e di 2 riunioni di 40 esperti per l'anno successivi al tasso di 650 EUR per riunione e per esperto (2008) indicizzato al 2% annuo.