



COMMISSIONE
EUROPEA

Strasburgo, 11.6.2013
COM(2013) 410 final

2013/0186 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo all'istituzione del cielo unico europeo

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2013) 206 final}

{SWD(2013) 207 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

L'iniziativa del cielo unico europeo (SES) ha l'obiettivo di migliorare l'efficienza complessiva dell'organizzazione e gestione dello spazio aereo europeo mediante una riforma del settore della fornitura di servizi di navigazione aerea. Lo sviluppo di tale iniziativa si è concretizzato in due pacchetti legislativi organici – SES I e SES II, composti di quattro regolamenti¹ – e in oltre 20 norme e decisioni di esecuzione della Commissione². Il quadro normativo creato dai quattro regolamenti sul cielo unico europeo è correlato allo sviluppo della legislazione relativa alla sicurezza aerea in Europa³ comprendente una serie di mansioni affidate all'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA)⁴ e all'avvio di un progetto organico per modernizzare le apparecchiature e i sistemi per la navigazione aerea, noto con il titolo di SESAR⁵. Le norme attuali riguardano cinque pilastri tra loro correlati e relativi ad aspetti quali le prestazioni, la sicurezza, la tecnologia, il fattore umano e gli aeroporti.

L'esperienza acquisita con i pacchetti SES I (dal 2004) e SES II (dal 2009) ha dimostrato che i principi e il funzionamento del cielo unico europeo sono validi e che è opportuno proseguire nella loro attuazione. Tuttavia, si registrano significativi ritardi nella realizzazione dell'iniziativa, soprattutto per quanto concerne gli obiettivi prestazionali e l'attuazione dei suoi elementi portanti (quali i blocchi funzionali di spazio aereo o le autorità nazionali di vigilanza).

Nel 2009, al momento dell'adozione del pacchetto SES II, il legislatore aveva deciso che esso sarebbe stato adottato in due fasi, invitando la Commissione a realizzare un allineamento dei regolamenti SES e EASA una volta adottata la prima serie di misure di esecuzione EASA e completati gli audit sui servizi di navigazione aerea⁶. Una rifusione del pacchetto legislativo era pertanto già prevista allo scopo soprattutto di semplificare e chiarire le linee di confine tra i quadri normativi EASA e SES.

Il processo di rifusione fornisce inoltre l'opportunità di verificare l'efficacia delle disposizioni legislative in vigore alla luce dei ritardi verificatisi nell'attuazione dell'iniziativa SES. Tale processo di revisione del quadro normativo del cielo unico europeo, noto con l'acronimo di

¹ Il regolamento quadro ((CE) n. 549/2004) che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo; il regolamento sulla fornitura dei servizi ((CE) n. 550/2004) sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo; il regolamento sullo spazio aereo ((CE) n. 551/2004) sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo; il regolamento sull'interoperabilità ((CE) n. 552/2004) relativo all'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo.

² Una panoramica della legislazione sul cielo unico europeo figura nell'allegato III della valutazione d'impatto relativa al pacchetto SES2+.

³ Regolamento (CE) n. 216/2008 quale modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009.

⁴ Mentre la tabella di marcia della Commissione sull'attuazione della dichiarazione comune del Parlamento europeo, del Consiglio dell'UE e della Commissione europea sulle agenzie decentrate, del luglio 2012, prevede la standardizzazione dei nomi di tutte le agenzie dell'UE per adeguarle allo stesso formato, per ragioni di chiarezza la presente relazione utilizza in tutto il testo la denominazione corrente di Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA). Il testo della proposta legislativa, invece, è stato adeguato in conformità alla nuova dichiarazione comune e alla tabella di marcia e utilizza la denominazione standardizzata di "Agenzia dell'Unione europea per l'aviazione (EAA)".

⁵ Regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio; SESAR (acronimo di *Single European Sky ATM Research Programme - Programma di ricerca ATM sul cielo unico europeo*) è il pilastro tecnico del cielo unico europeo – un miglioramento dei sistemi ATM con la partecipazione di tutti i comparti dell'aviazione.

⁶ Regolamento (CE) n. 216/2008 (quale modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009), articolo 65 bis.

SES 2+, mira ad accelerare l'attuazione della riforma dei servizi di navigazione aerea, senza discostarsi dai suoi principi e obiettivi originari. Esso è inoltre parte integrante dell'iniziativa "Atto per il mercato unico II"⁷ ed ha pertanto l'obiettivo di migliorare la competitività e la crescita dell'economia UE nel suo complesso e non soltanto la competitività e la crescita del sistema di gestione del traffico aereo.

Il pacchetto SES 2+ ha l'obiettivo di introdurre miglioramenti sul controllo della normativa, il sistema di prestazioni, l'orientamento al cliente da parte dei fornitori di servizi e l'efficacia generale del sistema.

Il pacchetto SES 2+ permetterà inoltre di semplificare la legislazione eliminando alcune sovrapposizioni che si registrano nel quadro attuale. Preoccupazioni sono state espresse infatti sulle sovrapposizioni esistenti nel quadro normativo del cielo unico europeo e vi è inoltre l'esigenza di chiarire il ruolo di differenti soggetti a livello UE. L'allineamento tra i quattro regolamenti SES e il regolamento di base EASA⁸ è una misura di adeguamento puramente tecnica già prevista dalla legislazione. Vista la portata delle sovrapposizioni tra i regolamenti, la rifusione delle parti rimanenti dei quattro regolamenti SES in una parte unica è la logica conseguenza di tale adeguamento.

Problemi affrontati

Il primo ambito problematico affrontato nel pacchetto SES 2+ è la **scarsa efficienza nella fornitura di servizi di navigazione aerea** (ANS), che restano relativamente inefficienti in termini di efficienza dei costi e di volo, come pure per quanto riguarda la capacità offerta. Questo aspetto emerge da un confronto con gli Stati Uniti, il cui spazio aereo presenta dimensioni comparabili. Negli Stati Uniti lo spazio aereo "en-route" è controllato da un unico prestatore di servizi mentre in Europa operano 38 fornitori di servizi. Il prestatore di servizi statunitense controlla quasi il 70% di voli in più con il 38% del personale in meno. Le cause principali alla base di tale differenza di produttività in Europa risiedono nelle lacune di istituzione e applicazione del sistema di prestazioni, nell'inefficienza delle autorità di vigilanza e nell'entità sproporzionatamente elevata del personale di supporto impiegato dai fornitori di servizi.

Il secondo problema fondamentale risiede nella **frammentazione dei sistemi ATM**. Il sistema ATM europeo si compone di 27 autorità nazionali che vigilano su più di un centinaio di fornitori di servizi di navigazione aerea, con le relative differenze in termini di sistemi, norme e procedure. Il fatto che in Europa operi un così grande numero di fornitori di servizi comporta notevoli costi aggiuntivi, in quanto ciascuno di essi bandisce le proprie gare di appalto, la maggior parte provvede alla formazione del proprio personale, definisce le proprie procedure operative ed è limitata sul piano territoriale alla fornitura di servizi in uno spazio aereo di ridotte dimensioni. Per superare tale frammentazione il SES ha introdotto l'idea dei blocchi funzionali di spazio aereo e di un gestore della rete centralizzato per operare determinati servizi a livello di rete. Tuttavia i blocchi funzionali di spazio aereo non sono ancora orientati alle prestazioni e il ruolo del gestore di rete è ancora troppo debole.

⁷ COM (2012) 573 definitivo.

⁸ Regolamento (CE) n. 216/2008.

Obiettivo generale:

Migliorare la competitività del sistema europeo del trasporto aereo rispetto ad altre regioni di natura comparabile e, in particolare, sviluppare ulteriormente l'iniziativa del cielo unico europeo.

Obiettivi specifici:

- Migliorare le prestazioni dei servizi del traffico aereo in termini di efficienza.
- Migliorare l'utilizzo delle capacità di gestione del traffico aereo.

Obiettivi operativi:

- Garantire che la fornitura di servizi di navigazione aerea sia trasparente, basata su principi di mercato e offra valore aggiunto ai clienti.
- Rafforzare il ruolo delle autorità nazionali di vigilanza.
- Rafforzare il processo di fissazione degli obiettivi e di applicazione del sistema di prestazioni (potenziando inoltre le competenze dell'organo/unità di valutazione delle prestazioni).
- Operare un riorientamento strategico dei blocchi funzionali di spazio aereo.
- Rafforzare la governance e l'ambito operativo del gestore della rete.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI DELL'IMPATTO

Tra settembre e dicembre 2012 è stata effettuata una consultazione pubblica di tre mesi sul sito internet della DG MOVE. Sono stati inoltre organizzati due eventi di alto livello – una conferenza a Limassol e un'audizione a Bruxelles – e numerose riunioni bilaterali con tutte le parti interessate a sostegno della preparazione dell'iniziativa.

La DG MOVE ha realizzato una valutazione d'impatto a sostegno delle iniziative legislative per migliorare l'efficienza, la sicurezza e la competitività del cielo unico europeo. Il pacchetto propone la revisione dei quattro regolamenti SES ((CE) nn. 549-552/2004, quali modificati dal regolamento (CE) n. 1070/2009) e del regolamento di base EASA (regolamento (CE) n. 216/2008, quale modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009)⁹. La presente iniziativa riguarda il numero di pianificazione (UE) n. 2014/MOVE/001. Anche la tabella di marcia della valutazione dell'impatto è stata pubblicata sul sito internet della Commissione¹⁰.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1. Rifusione (tutto il regolamento)

I quattro regolamenti SES sono stati fusi in un unico regolamento, cosa che ha imposto di apportare una serie cambiamenti in ciascuno di essi. Il nuovo testo è strutturato in cinque capi in funzione dei soggetti interessati:

- Capo I: Disposizioni generali
- Capo II: Autorità nazionali
- Capo III: Fornitura di servizi

⁹ Come già menzionato, le modifiche al regolamento di base EASA saranno di natura tecnica e non saranno pertanto analizzate in sede di valutazione dell'impatto.

¹⁰ http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/roadmaps_2013_en.htm#MOVE.

- Capo IV: Spazio aereo

- Capo V: Disposizioni finali

Inoltre, alcuni dei contenuti che si sovrapponevano a quelli dell'attuale regolamento (CE) n. 216/2008 sono stati rimossi dai regolamenti SES, mentre alcuni dettagli di rilevanza minore, che figuravano nelle parti rimosse, sono stati incorporati nel regolamento (CE) n. 216/2008 al fine di sottolineare la continuità dell'approccio. La maggior parte delle disposizioni soppresse è relativa al regolamento (CE) n. 552/2004, che ormai è stato interamente soppresso, fatta eccezione per alcuni dettagli relativi all'allegato I sugli organismi notificati, che è stato fuso con l'allegato sulle organizzazioni riconosciute, e per alcuni paragrafi descrittivi di carattere generale dell'allegato II che sono riprodotti nell'allegato V bis del regolamento (CE) n. 216/2008 per sottolineare la necessità di continuare le politiche attuali.

In linea con il principio secondo cui la Commissione dovrebbe concentrarsi sulla regolamentazione economica, e in particolare sul sistema di prestazioni e SESAR, mentre l'EASA (ora EAA, in virtù dell'accordo sulla standardizzazione delle agenzie) coordina la stesura della normativa tecnica, è stato aggiunto un nuovo articolo 28 per illustrare in che modo può essere garantita la coerenza tra le politiche di SESAR e le nuove norme tecniche.

Infine, sono state inserite in tutto il regolamento le nuove norme sugli atti delegati e di esecuzione che derivano dal trattato di Lisbona.

3.2. Autorità nazionali (articoli 3, 4 e 5 e articolo 2, definizione 36)

Una degli interventi maggiormente necessari individuati dalla valutazione dell'impatto riguarda la necessità di rafforzare le autorità nazionali, per quanto riguarda sia la loro indipendenza, sia le loro competenze e risorse. A tal fine l'articolo 3 descrive il livello di indipendenza richiesto alle autorità in relazione ai fornitori di servizi sottoposti alla loro vigilanza. Vista la riorganizzazione amministrativa necessaria in alcuni Stati membri, è previsto inoltre un periodo transitorio fino al 2020. Sono fissati inoltre requisiti più espliciti in materia di competenze e indipendenza del personale assunto, come pure per rafforzare il finanziamento indipendente delle autorità mediante il sistema delle tariffe di rotta di cui all'articolo 14.

Al fine di migliorare le competenze in seno alle autorità, l'articolo 5 prevede una rete delle autorità nazionali con inoltre la possibilità di creare pool di esperti in modo che gli Stati possano avvalersi di esperti provenienti da altri Stati membri.

Infine, è stata aggiunta una definizione del termine "autorità nazionale di vigilanza", chiarendo che ai fini del presente regolamento le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 216/2008 sono considerate autorità nazionali di vigilanza e che quindi non è necessario un secondo livello amministrativo.

3.3. Sistemi di prestazione e tariffazione (articoli 11, 12, 13, e 14)

L'articolo 11, relativo al sistema di prestazioni, è stato modificato per razionalizzare il processo di fissazione degli obiettivi e consentire che esso si svolga maggiormente a livello locale. In questo modo la fissazione degli obiettivi dovrebbe poter essere più mirata.

A sostegno di questa posizione sono stati apportati inoltre piccoli adeguamenti agli articoli 12 e 13 relativi alla tariffazione e il testo è stato inoltre aggiornato per fare in modo che la disposizione relativa al finanziamento delle attività dell'autorità riguardi anche l'estensione delle competenze dell'EASA a norma del regolamento (CE) n. 1108/2009 per l'esecuzione di alcuni di tali compiti.

3.4. Blocchi funzionali di spazio aereo (articolo 16)

L'articolo era già stato modificato nel regolamento (CE) n. 1070/2009 per conferire ai blocchi funzionali di spazio aereo un carattere maggiormente orientato alle prestazioni e questa impostazione viene continuata nella presente revisione. I blocchi funzionali di spazio aereo non devono essere visti come blocchi statici, bensì come iniziative a guida del settore aeronautico finalizzate a migliorare in generale la fornitura del servizio. Per conseguire tale obiettivo è necessario che il settore disponga di maggiore flessibilità per sviluppare i blocchi funzionali di spazio aereo, e persino per progettarne di differenti, a seconda degli ambiti in cui ritiene di poter individuare le maggiori sinergie. Pertanto l'articolo è ora maggiormente centrato su un "partenariato industriale" flessibile e la misura del successo sarà data dal livello dei miglioramenti conseguiti a livello di prestazioni.

3.5. Servizi di assistenza (articolo 10 e articolo 2, definizione 37)

Poiché l'analisi ha dimostrato che le maggiori potenzialità di miglioramento risiedono nell'ambito dei servizi forniti a supporto dei servizi essenziali di traffico aereo, e poiché tali servizi possono, per loro natura, essere forniti a condizioni di mercato, l'articolo 9 del regolamento (CE) n. 550/2004 è stato soppresso e sostituito da un articolo relativo alla fornitura di servizi sulla base delle norme consuete che disciplinano gli appalti pubblici. I servizi essenziali di traffico aereo, che sono considerati monopoli naturali, rimangono oggetto del requisito della designazione, ma i servizi di assistenza dovrebbero potersi sviluppare liberamente utilizzando pienamente le potenzialità di competenze provenienti da altri settori. Sul modello dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1008/2008 è stata inserita una clausola di salvaguardia per assicurare che non siano messi a repentaglio interessi vitali sul piano economico e della sicurezza. È previsto un periodo transitorio fino al 2020.

Infine, all'articolo 2, punto 37) è inserita una definizione di servizi di assistenza che spiega quali servizi rientrino nel campo di applicazione di tale disposizione.

3.6. Gestione della rete (Articolo 17 e articolo 2, definizioni 7, 9 e 10)

L'articolo 17 sulla gestione della rete è stato modificato in due modi. In primo luogo, il precedente articolo, poco coerente, è stato riorganizzato per inserire al paragrafo 2 l'elenco di tutti i servizi forniti dal gestore della rete e gli elementi che si riferivano alle norme tecniche di attuazione sulla gestione dei flussi di traffico aereo – e quindi non allo stesso gestore della rete – sono stati spostati nell'allegato V bis del regolamento (CE) n. 216/2008, che conteneva già le disposizioni inerenti alle norme di gestione dei flussi di traffico aereo. In relazione a quanto precede, nel paragrafo 2 è stato aggiunto un riferimento al portale di informazione aeronautica, in quanto tale servizio è già in una certa misura integrato nel gestore della rete ma non è espressamente menzionato nel regolamento.

In secondo luogo l'articolo è stato rivisto per conformarlo alle formulazioni utilizzate nel regolamento (CE) n. 1108/2009, rinominando le "funzioni" "servizi" e trattando, coerentemente, il gestore della rete alla stregua di altri fornitori di servizi per quanto riguarda certificazione, vigilanza e requisiti di sicurezza. La formulazione delle relative definizioni è stata quindi opportunamente aggiornata.

Infine è stata inserita nell'articolo 17 una disposizione relativa allo sviluppo successivo del gestore della rete verso la creazione di un partenariato settoriale entro il 2020.

3.7. Coinvolgimento degli utenti dello spazio aereo (articolo 19)

La necessità di rendere i fornitori di servizi di navigazione aerea più orientati verso il cliente è stata indicata dalla valutazione d'impatto come un aspetto suscettibile di miglioramento. È

stato creato un nuovo articolo 19 al fine di garantire che gli utenti dello spazio aereo siano consultati e siano coinvolti nell'approvazione dei piani di investimento.

4. ELEMENTI FACOLTATIVI

Per illustrare le proposte di modifica del regolamento di base EASA, ovvero il regolamento (CE) n. 216/2008, è stata redatta una distinta relazione più breve.

La proposta non ha alcun impatto sul bilancio dell'UE in quanto tutte le funzioni da esso contemplate esistono già oggi.

↓ 549/2004 (adattato)

2013/0186 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

~~che stabilisce i principi generali per l'istituzione del~~ ☒ **relativo all'istituzione del ☒**
cielo unico europeo

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

↓ 549/2004 (adattato)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato ☒ sul funzionamento dell'Unione europea ☒ ~~che istituisce la Comunità europea~~, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2 ☒ 100, paragrafo 2 ☒,

vista la proposta della Commissione europea¹¹,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹²,

visto il parere del Comitato delle regioni¹³,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quando segue:

↓ nuovo

- (1) Il regolamento (CE) n. 549/2004, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro")¹⁴, il regolamento (CE) n. 550/2004, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi")¹⁵, il regolamento (CE) n. 551/2004, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo")¹⁶ e il regolamento (CE) n. 552/2004, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del

¹¹ GU C 103 E del 30.4.2002, pag. 1.

¹² GU C 241 del 7.10.2002, pag. 24.

¹³ GU C 278 del 14.11.2002, pag. 13.

¹⁴ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

¹⁵ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

¹⁶ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

traffico aereo (“regolamento sull’interoperabilità”)¹⁷ sono stati sostanzialmente modificati. Poiché essi devono essere nuovamente modificati, è opportuno provvedere, per ragioni di chiarezza, alla loro rifusione.

↓ 549/2004 considerando 1

- (2) L’attuazione della politica comune dei trasporti richiede un sistema di trasporto aereo efficace, che consenta l’esercizio in condizioni di sicurezza e regolarità dei servizi di trasporto aereo, agevolando così la libera circolazione delle merci, delle persone e dei servizi.

↓ 549/2004 considerando 2
(adattato)

~~Nella riunione straordinaria tenutasi a Lisbona il 23 ed il 24 marzo 2000 il Consiglio europeo ha invitato la Commissione a presentare proposte concernenti la gestione dello spazio aereo, del controllo del traffico aereo e del flusso di traffico aereo, basandosi sui lavori del «Gruppo ad alto livello per il cielo unico europeo» costituito dalla Commissione stessa. Tale gruppo, composto essenzialmente dalle autorità civili e militari preposte alla navigazione aerea negli Stati membri, ha consegnato la propria relazione nel novembre 2000.~~

↓ 1070/2009 considerando 2
(adattato)

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

↓ nuovo

L’adozione del secondo pacchetto, ovvero il regolamento (CE) n. 1070/2009, ha ulteriormente rafforzato l’iniziativa del cielo unico europeo grazie all’introduzione dei concetti di sistema di prestazioni e gestore della rete per migliorare ulteriormente le prestazioni del sistema europeo di gestione del traffico aereo.

¹⁷ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

↓ 550/2004 considerando 3
(adattato)

~~Il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004 (“regolamento quadro”)⁴⁸, stabilisce il quadro per la creazione del cielo unico europeo.~~

↓ 551/2004 considerando 4
(adattato)

~~Il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004 (“regolamento quadro”)⁴⁹, stabilisce il quadro per la creazione del cielo unico europeo.~~

↓ 551/2004 (adattato)

- (4) Nell’articolo 1 della convenzione internazionale per l’aviazione civile di Chicago del 1944, gli Stati contraenti riconoscono che ciascuno Stato ha sovranità completa ed esclusiva sullo spazio aereo sovrastante il suo territorio. È nell’ambito di detta sovranità che gli Stati membri ~~della Comunità~~ ☒ dell’Unione ☒ esercitano, nel rispetto delle convenzioni internazionali applicabili, i poteri di un’autorità pubblica allorché controllano il traffico aereo.
-

↓ 552/2004 considerando 3
(adattato)

~~Il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004 (“regolamento quadro”)²⁰, stabilisce i principi generali per l’istituzione del cielo unico europeo.~~

↓ 1070/2009 considerando 1

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

↓ 1070/2009 considerando 37

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

¹⁸ Cfr. pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.

¹⁹ Cfr. pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.

²⁰ Cfr. pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.

↓ 549/2004 considerando 6
(adattato)

- (7) Gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione generale sulle questioni militari connesse con il cielo unico europeo²¹. Conformemente a tale dichiarazione, gli Stati membri dovrebbero, in particolare, rafforzare la cooperazione civile/militare e, se e nella misura ritenuta necessaria da tutti gli Stati membri interessati, facilitare la cooperazione tra le rispettive forze armate in tutte le questioni inerenti alla gestione del traffico aereo.
-

↓ 549/2004 considerando 3

~~Il corretto funzionamento del sistema di trasporto aereo richiede un elevato e uniforme livello di sicurezza nei servizi di navigazione aerea che consenta un uso ottimale dello spazio aereo europeo nonché un elevato ed uniforme livello di sicurezza del trasporto aereo, ferma restando la funzione di interesse generale dei servizi di navigazione aerea, tra cui gli obblighi di servizio pubblico. Il sistema di trasporto aereo dovrebbe quindi essere realizzato ai livelli più elevati di responsabilità e competenza.~~

↓ 549/2004 considerando 4

~~L'iniziativa del cielo unico europeo dovrebbe essere sviluppata in conformità degli obblighi che derivano dall'appartenenza della Comunità e dei suoi Stati membri ad Eurocontrol, nonché dei principi fissati dalla convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944.~~

↓ 549/2004 considerando 5
(adattato)

- (8) Le decisioni che incidono sul contenuto, sulla portata o sull'esecuzione delle operazioni e dell'addestramento militari esulano dalla sfera di competenze della Comunità ~~⊗~~ dell'Unione ai sensi dell'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ~~⊗~~.
-

↓ 549/2004 considerando 23
(adattato)

~~Il 2 dicembre 1987, a Londra, il Regno di Spagna e il Regno Unito hanno convenuto, con una dichiarazione comune dei Ministri degli Affari esteri dei due paesi, accordi intesi a rafforzare la cooperazione sull'utilizzo dell'aeroporto di Gibilterra. Tali accordi devono ancora iniziare ad esercitare i loro effetti.~~

²¹ Cfr. pagina 9 della presente Gazzetta ufficiale.

↓ 550/2004 considerando 1
(adattato)
⇒ nuovo

- (9) Gli Stati membri hanno proceduto a una ristrutturazione riguardante, a livelli diversi, i loro fornitori nazionali di servizi di navigazione aerea aumentandone il livello di autonomia e libertà nella fornitura dei servizi. È ~~sempre più~~ necessario garantire ~~in questo nuovo contesto~~ ⇒ l'esistenza di un mercato comune funzionante per i servizi che possono essere forniti a condizioni di mercato e ⇐ il rispetto di determinati requisiti minimi di interesse pubblico ⇒ per i servizi considerati monopoli naturali nelle attuali condizioni tecnologiche⇐.
-

↓ 550/2004 considerando 4

~~Per istituire il cielo unico europeo, si dovrebbero adottare misure volte a garantire la fornitura sicura ed efficiente di servizi di navigazione aerea compatibili con l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo ai sensi del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, relativo all'organizzazione e all'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo")²². L'istituzione di un'organizzazione armonizzata della fornitura di tali servizi è importante per soddisfare in modo adeguato la domanda degli utenti dello spazio aereo e per gestire in modo sicuro ed efficiente il traffico aereo.~~

↓ 551/2004 considerando 1

~~La creazione del cielo unico europeo richiede un approccio armonizzato per regolamentare l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo.~~

↓ 551/2004 considerando 2
(adattato)

~~Nel rapporto del Gruppo ad alto livello sul cielo unico europeo del novembre 2000 è stato ritenuto che lo spazio aereo dovrebbe essere configurato, regolamentato e strategicamente gestito su scala europea.~~

↓ 551/2004 considerando 3
(adattato)

~~La comunicazione della Commissione sulla creazione del cielo unico europeo del 30 novembre 2001 richiede riforme strutturali per permettere la creazione del cielo unico europeo mediante una gestione progressivamente più integrata dello spazio aereo e lo sviluppo di nuovi concetti e procedure di gestione del traffico aereo.~~

²² Cfr. pagina 20 della presente Gazzetta ufficiale.

↓ 551/2004 considerando 6

~~Lo spazio aereo è una risorsa comune per tutte le categorie di utenti che tutti questi ultimi debbono usare in maniera flessibile, garantendo l'equità e la trasparenza e tenendo peraltro conto delle necessità in materia di sicurezza e di difesa degli Stati membri e dei loro impegni nell'ambito di organizzazioni internazionali.~~

↓ 551/2004 considerando 7

~~Una gestione efficiente dello spazio aereo è fondamentale per aumentare la capacità del sistema di servizi di traffico aereo, soddisfare in modo ottimale le esigenze dei vari utenti e conseguire l'uso quanto più possibile flessibile dello spazio aereo.~~

↓ 552/2004 considerando 1

~~Per istituire il cielo unico europeo, dovrebbero essere adottate misure concernenti sistemi, componenti e relative procedure con l'obiettivo di garantire l'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN), in modo coerente con la fornitura di servizi di navigazione aerea prevista dal 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 europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi")²³ e con l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo previsti dal regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo")²⁴.~~

↓ 552/2004 considerando 2
(adattato)

~~Il rapporto del gruppo ad alto livello per il cielo unico europeo ha confermato la necessità di stabilire una regolamentazione tecnica in base ad una nuova strategia conforme alla risoluzione del Consiglio, del 7 maggio 1985, relativa ad una nuova strategia in materia di armonizzazione tecnica e normalizzazione²⁵, nel cui ambito i requisiti essenziali, le regole e le norme siano complementari e coerenti.~~

↓ 552/2004 considerando 4
(adattato)

~~Il rapporto del gruppo ad alto livello ha confermato che, malgrado i progressi compiuti negli ultimi anni verso l'operatività senza discontinuità della EATMN, la situazione rimane insoddisfacente, con un basso livello di integrazione tra i sistemi di gestione nazionali del traffico aereo e un'introduzione lenta dei nuovi concetti di operatività e delle tecnologie necessari per disporre della capacità supplementare richiesta.~~

²³ Cfr. pagina 10 della presente Gazzetta ufficiale.

²⁴ Cfr. pagina 20 della presente Gazzetta ufficiale.

²⁵ GU C 136 del 4.6.1985, pag. 1.

↓ 552/2004 considerando 5

~~Un rafforzamento del livello di integrazione comunitaria si tradurrebbe in una maggiore efficienza e in ridotti costi del sistema di approvvigionamento e manutenzione, nonché in un migliore coordinamento operativo.~~

↓ 552/2004 considerando 6

~~La predominanza di specifiche tecniche nazionali nell'approvvigionamento ha portato a una frammentazione del mercato dei sistemi e non facilita la cooperazione industriale a livello comunitario, con notevoli conseguenze per l'industria che deve adattare considerevolmente i suoi prodotti a ciascun mercato nazionale. Queste pratiche complicano senza necessità lo sviluppo e l'attuazione di nuove tecnologie e rallentano l'introduzione di nuovi metodi operativi, necessari per aumentare la capacità.~~

↓ 549/2004 considerando 8

~~Per tutte queste ragioni ed al fine di estendere il cielo unico europeo ad un più ampio numero di Stati europei, la Comunità dovrebbe fissare obiettivi comuni e stabilire un programma di azione che veda impegnati la Comunità, i suoi Stati membri ed i vari soggetti economici, per realizzare uno spazio aereo operativo più integrato, denominato "cielo unico europeo", tenendo peraltro conto degli sviluppi che si registrano in seno ad Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 considerando 24

~~Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire l'istituzione del cielo unico europeo, non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri, a motivo della dimensione transnazionale dell'intervento stesso, e può dunque essere realizzato meglio a livello comunitario, pur consentendo norme di attuazione che tengono conto delle specifiche condizioni locali, la Comunità può adottare misure in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. In ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo, il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tale obiettivo.~~

↓ 549/2004 considerando 9

~~Allorché gli Stati membri intervengono per assicurare la conformità ai requisiti comunitari, le autorità che procedono alla verifica della conformità dovrebbero essere sufficientemente indipendenti dai fornitori di servizi di navigazione aerea.~~

↓ 549/2004 considerando 10

~~I servizi di navigazione aerea, in particolare i servizi di traffico aereo che sono paragonabili ad una autorità pubblica, richiedono una separazione funzionale o strutturale e sono organizzati secondo forme giuridiche molto diverse a seconda degli Stati membri.~~

↓ 549/2004 considerando 11

~~Allorché sono richieste valutazioni contabili indipendenti relative ai fornitori di servizi di navigazione aerea, dovrebbero essere riconosciute come tali le ispezioni delle autorità di revisione contabile degli Stati membri in cui tali servizi sono forniti dall'amministrazione o da un organismo pubblico sottoposto al controllo di dette autorità, a prescindere dal fatto che le relazioni contabili elaborate siano o meno rese pubbliche.~~

↓ 1070/2009 considerando 9

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

↓ 1070/2009 considerando 10

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

↓ 550/2004 considerando 6

~~Gli Stati membri sono responsabili del controllo della prestazione sicura ed efficiente di servizi di navigazione aerea e dell'osservanza delle norme comuni stabilite a livello comunitario da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea.~~

↓ 550/2004 considerando 7

~~Gli Stati membri dovrebbero poter affidare a organizzazioni riconosciute dotate delle competenze tecniche in materia la verifica dell'osservanza delle norme comuni stabilite a livello comunitario da parte di fornitori dei servizi di navigazione aerea.~~

↓ 549/2004 considerando 20

~~Le sanzioni previste per le violazioni del presente regolamento e delle misure di cui all'articolo 3 dovrebbero essere efficaci, proporzionate e dissuasive, e non ridurre la sicurezza.~~

↓ 549/2004 considerando 17

~~Le parti sociali dovrebbero essere informate e consultate secondo appropriate modalità su qualsiasi provvedimento che abbia importanti ripercussioni sociali. Dovrebbe inoltre essere consultato il comitato di dialogo settoriale, istituito in base alla decisione~~

~~98/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo²⁶.~~

↓ 1070/2009 considerando 11
(adattato)

- (12) È opportuno che le parti sociali siano meglio informate e consultate su qualsiasi provvedimento che abbia importanti ripercussioni sociali. A livello ~~comunitario~~ ☒ di Unione ☒, è inoltre opportuno consultare il comitato del dialogo sociale, istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione²⁷.

↓ 550/2004 considerando 11

~~Le condizioni collegate ai certificati dovrebbero essere oggettivamente giustificate e non discriminatorie, proporzionate, trasparenti e conformi alle pertinenti norme internazionali.~~

↓ 550/2004 considerando 2
(adattato)

~~Il rapporto del gruppo ad alto livello per il cielo unico europeo del novembre 2000 ha confermato la necessità di regole a livello comunitario che distinguano tra attività di regolamentazione e attività di fornitura dei servizi, introducano un sistema di certificazione inteso a preservare i requisiti di interesse pubblico, specialmente in termini di sicurezza, e migliorino i meccanismi di tariffazione.~~

↓ 550/2004 considerando 10

~~Pur garantendo la continuità della fornitura di servizi, dovrebbe essere istituito un sistema comune di certificazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea come mezzo per definire i diritti e gli obblighi dei fornitori di tali servizi e per controllare in modo regolare il rispetto di tali requisiti.~~

↓ 550/2004 considerando 12

~~I certificati dovrebbero essere reciprocamente riconosciuti da tutti gli Stati membri affinché i fornitori di servizi di navigazione aerea possano fornire servizi in uno Stato membro diverso dal paese in cui hanno ottenuto i loro certificati, entro i limiti delle norme di sicurezza.~~

↓ 550/2004 considerando 14

~~Al fine di facilitare lo svolgimento sicuro del traffico aereo attraverso le frontiere degli Stati membri, e nell'interesse degli utenti dello spazio aereo e dei loro passeggeri, il sistema di certificazione dovrebbe prevedere principi generali che consentano agli Stati~~

²⁶ GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.

²⁷ GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.

~~membri di designare i fornitori di servizi di traffico aereo, a prescindere dal luogo in cui sono stati certificati.~~

↓ 550/2004 considerando 5

~~La fornitura di servizi di traffico aereo, quale prevista dal presente regolamento, si ricollega all'esercizio di prerogative dei pubblici poteri che non presentano carattere economico che giustifichi l'applicazione delle norme sulla concorrenza previste dal trattato.~~

↓ 550/2004 considerando 13

⇒ nuovo

- (13) La fornitura di servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, nonché di servizi di informazione ⇒ meteorologica e ⇐ aeronautica, dovrebbe essere organizzata secondo condizioni di mercato, tenendo conto delle speciali caratteristiche di tali servizi e mantenendo un livello elevato di sicurezza.

↓ 550/2004 considerando 15

~~Sulla base della propria analisi delle pertinenti condizioni di sicurezza gli Stati membri dovrebbero poter designare uno o più fornitori di servizi meteorologici per la totalità o per parte dello spazio aereo di loro responsabilità, senza dover pubblicare un bando di gara.~~

↓ 550/2004 considerando 19

~~Le condizioni di tariffazione applicate agli utenti dello spazio aereo dovrebbero essere eque e trasparenti.~~

↓ 550/2004 considerando 20

~~Le tariffe applicate agli utenti dovrebbero remunerare le strutture e i servizi messi a disposizione dai fornitori di servizi di navigazione aerea e dagli Stati membri. Il livello delle tariffe applicate agli utenti dovrebbe essere commisurato ai costi, tenendo conto degli obiettivi della sicurezza e dell'efficienza economica.~~

↓ 550/2004 considerando 21

- (14) Non ci dovrebbero essere discriminazioni tra gli utenti dello spazio aereo nella fornitura di servizi di navigazione aerea equivalenti.

↓ 550/2004 considerando 22

~~I fornitori di servizi di navigazione aerea offrono alcune strutture e servizi direttamente legati all'utilizzo dell'aeromobile, i cui costi dovrebbero essere recuperati secondo il principio "chi usa paga", il quale implica che l'utente dello spazio aereo debba pagare per i costi che genera nel luogo dell'utilizzo o il più possibile vicino ad esso.~~

↓ 550/2004 considerando 23

~~È importante garantire la trasparenza dei costi inerenti a tali strutture o servizi. Qualsiasi cambiamento apportato al sistema o al livello delle tariffe dovrebbe pertanto essere spiegato agli utenti dello spazio aereo. Questi cambiamenti o gli investimenti proposti dai fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbero essere spiegati nel contesto di uno scambio di informazioni tra gli organi di gestione degli stessi e gli utenti dello spazio aereo.~~

↓ 550/2004 considerando 24

~~Dovrebbe essere possibile modulare le tariffe che contribuiscono a massimizzare la capacità dell'intero sistema. Gli incentivi finanziari possono costituire un'utile maniera per accelerare l'introduzione di apparecchiature a terra o a bordo che aumentano la capacità, premiare prestazioni elevate oppure compensare gli svantaggi legati alla scelta di rotte meno attraenti.~~

↓ 550/2004 considerando 25

~~Nell'ambito delle somme prelevate per assicurare un utile ragionevole agli investimenti, e in rapporto diretto con i risparmi realizzati grazie al miglioramento dell'efficienza, la Commissione dovrebbe esaminare la possibilità di costituire una riserva volta a ridurre l'impatto di un aggravio improvviso delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo nei periodi in cui i livelli di traffico sono ridotti.~~

↓ 550/2004 considerando 26

~~La Commissione dovrebbe esaminare se sia possibile predisporre un aiuto finanziario temporaneo destinato a misure volte ad aumentare la capacità del sistema di controllo del traffico aereo nel suo insieme in Europa.~~

↓ 1070/2009 considerando 7
(adattato)

- (15) Il concetto di progetti comuni volti ad assistere gli utenti dello spazio aereo e/o i fornitori di servizi di navigazione aerea al fine di migliorare le infrastrutture collettive della navigazione aerea, la prestazione di servizi di navigazione aerea e l'uso dello spazio aereo, in particolare i progetti che potrebbero essere necessari per l'attuazione del piano generale ATM, ☒ quale approvato con decisione 2009/320/CE²⁸ del Consiglio conformemente all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio ☒, non dovrebbe pregiudicare i progetti preesistenti, messi a punto da uno o più Stati membri con obiettivi analoghi. Le disposizioni sul finanziamento della realizzazione dei progetti comuni non dovrebbero pregiudicare le modalità secondo cui detti progetti vengono organizzati. La Commissione può proporre che i finanziamenti, quali i fondi delle reti transeuropee o della Banca europea per gli investimenti siano utilizzati a sostegno di progetti comuni, in

²⁸

GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41.

particolare per accelerare la realizzazione del programma SESAR, nell'ambito del quadro finanziario pluriennale. Fatto salvo l'accesso a tali finanziamenti, gli Stati membri dovrebbero essere liberi di decidere in merito all'utilizzo dei proventi della vendita all'asta delle quote del settore dell'aviazione ai sensi del Sistema di scambio di quote di emissione e di esaminare, in questo contesto, se una quota di tali proventi possa essere utilizzata per finanziare progetti comuni a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo.

↓ 550/2004 considerando 27

~~L'introduzione e l'applicazione di tariffe per gli utenti dello spazio aereo dovrebbero essere periodicamente riesaminate dalla Commissione in cooperazione con Eurocontrol e con le autorità nazionali di vigilanza e gli utenti dello spazio aereo.~~

↓ 551/2004 considerando 8

~~Le attività di Eurocontrol confermano che non è realistico sviluppare la rete di rotte e la struttura dello spazio aereo in modo isolato, in quanto ciascuno Stato membro è parte integrante della rete europea di gestione del traffico aereo, sia all'interno che all'esterno della Comunità.~~

↓ 551/2004 considerando 13

~~È essenziale realizzare una struttura dello spazio aereo comune e armonizzata in termini di rotte e settori, basare l'organizzazione presente e futura dello spazio aereo su principi comuni e configurare e gestire lo spazio aereo conformemente a regole armonizzate.~~

↓ nuovo

- (16) Il concetto di gestore della rete riveste un'importanza centrale per migliorare le prestazioni della gestione del traffico aereo a livello di rete, centralizzando la fornitura di determinati servizi che possono essere realizzati meglio a tale livello. In caso di crisi nel settore dell'aviazione è opportuno che il coordinamento della situazione sia affidato al gestore della rete.
- (17) La Commissione è persuasa che l'utilizzo sicuro ed efficiente dello spazio aereo può essere conseguito soltanto grazie alla stretta cooperazione degli utenti civili e militari dello spazio stesso, basandosi principalmente sul concetto di uso flessibile dello spazio aereo e su un efficace coordinamento civile-militare quale stabilito dall'ICAO e sottolinea l'importanza di migliorare la cooperazione tra utenti civili e militari dello spazio aereo.
- (18) L'accuratezza delle informazioni sulla condizione dello spazio aereo e su specifiche situazioni di traffico aereo, oltre alla loro tempestiva comunicazione ai controllori di volo civili e militari, ha un impatto diretto sulla sicurezza ed efficienza delle operazioni. L'accesso tempestivo ad informazioni aggiornate sulla condizione dello spazio aereo è un requisito essenziale per tutti i soggetti interessati che desiderano avvalersi delle strutture di spazio aereo rese disponibili al momento della compilazione o modifica dei loro piani di volo.

↓ 550/2004 considerando 16

~~Il fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbero istituire e mantenere in essere, attraverso opportuni accordi, una stretta cooperazione con le autorità militari responsabili di attività che possono influenzare il traffico aereo generale.~~

↓ 550/2004 considerando 17

~~La contabilità di tutti i fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbe presentare la massima trasparenza.~~

↓ 550/2004 considerando 18

~~L'introduzione di condizioni e principi armonizzati per l'accesso ai dati operativi dovrebbe facilitare la fornitura di servizi di navigazione aerea e le operazioni degli utenti dello spazio aereo e degli aeroporti in un nuovo contesto.~~

↓ 551/2004 considerando 9

~~È opportuno stabilire uno spazio aereo operativo progressivamente più integrato per il traffico aereo generale in rotta nello spazio aereo superiore e corrispondentemente occorrerebbe definire l'interfaccia tra spazio aereo superiore e spazio aereo inferiore.~~

↓ 551/2004 considerando 10

~~Una regione di informazione di volo europea nello spazio aereo superiore (EUIR) che abbracci lo spazio aereo superiore di responsabilità degli Stati membri nell'ambito di applicazione del presente regolamento agevolerebbe una pianificazione comune e la pubblicazione delle informazioni aeronautiche per evitare strozzature regionali.~~

↓ 1070/2009 considerando 30
(adattato)

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

↓ 551/2004 considerando 11

~~Gli utenti dello spazio aereo si trovano di fronte a condizioni eterogenee in materia di accesso allo spazio aereo comunitario e di libertà di movimento al suo interno, dovute a una classificazione non armonizzata dello spazio aereo.~~

↓ 551/2004 considerando 12

~~La riconfigurazione dello spazio aereo dovrebbe essere basata su requisiti operativi a prescindere dai confini esistenti. Principi generali comuni per la creazione di blocchi funzionali uniformi di spazio aereo dovrebbero essere sviluppati in consultazione e sulla base della consulenza tecnica di Eurocontrol.~~

↓ 551/2004 considerando 14

~~Il concetto di uso flessibile dello spazio aereo dovrebbe essere applicato efficacemente. È necessario ottimizzare l'uso dei settori di spazio aereo, soprattutto durante i periodi di punta del traffico aereo generale e nello spazio aereo a traffico elevato, mediante la cooperazione tra Stati membri per quanto riguarda l'uso di tali settori per operazioni e addestramento militari. A tal fine è necessario assegnare risorse adeguate per un'effettiva attuazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo, tenendo conto delle esigenze sia civili che militari.~~

↓ 551/2004 considerando 15

~~Gli Stati membri dovrebbero fare il possibile per cooperare con gli Stati membri confinanti al fine di applicare il concetto di uso flessibile dello spazio aereo al di là dei confini nazionali.~~

↓ 551/2004 considerando 16

~~L'organizzazione non omogenea della cooperazione civile-militare nella Comunità limita una gestione uniforme e tempestiva dello spazio aereo e l'attuazione di cambiamenti. Il successo del cielo unico europeo dipende da un'effettiva cooperazione tra le autorità civili e militari, fatte salve le prerogative e le responsabilità degli Stati membri in materia di difesa.~~

↓ 551/2004 considerando 17

~~Le operazioni e l'addestramento militari andrebbero salvaguardati ogniqualvolta l'applicazione di principi e criteri comuni è nociva per il loro svolgimento in condizioni di sicurezza ed efficacia.~~

↓ 551/2004 considerando 18

~~Si dovrebbero introdurre adeguate misure per migliorare l'efficacia della gestione del flusso di traffico aereo, al fine di assistere le unità operative esistenti, compresa l'Unità centrale di Eurocontrol per la gestione del flusso, ad assicurare operazioni di volo efficienti.~~

↓ 552/2004 considerando 10

~~Per quanto concerne i sistemi, occorrerebbe definire norme di attuazione per l'interoperabilità ogniqualvolta sia necessario per integrare o precisare ulteriormente i requisiti essenziali. Si dovrebbero eventualmente definire tali norme anche per facilitare~~

~~l'introduzione coordinata di nuovi concetti di operatività o tecnologie concordati e validati. Andrebbe garantita in permanenza la conformità alle norme di attuazione per l'interoperabilità. Queste ultime dovrebbero basarsi su regole e norme sviluppate da organizzazioni internazionali come Eurocontrol o l'ICAO.~~

↓ 552/2004 considerando 7

~~È quindi nell'interesse di tutti i soggetti operanti nella gestione del traffico aereo sviluppare una nuova strategia di cooperazione che consenta la partecipazione equilibrata di tutte le parti e stimoli la creatività e la messa in comune di conoscenze, esperienze e rischi, con l'obiettivo di definire, in collaborazione con l'industria, un complesso coerente di specifiche comunitarie rispondenti alla maggiore gamma possibile di esigenze.~~

↓ 552/2004 considerando 11

~~L'elaborazione e l'adozione di specifiche comunitarie per la EATMN, nonché i suoi sistemi, i componenti e le relative procedure, costituiscono un mezzo adeguato per definire le condizioni tecniche e operative necessarie affinché siano soddisfatti i requisiti essenziali e le relative norme di attuazione per l'interoperabilità. La conformità alle specifiche comunitarie pubblicate, che resta facoltativa, crea la presunzione di conformità ai requisiti essenziali e alle relative norme di attuazione per l'interoperabilità.~~

↓ 552/2004 considerando 12

~~Le specifiche comunitarie dovrebbero essere elaborate dagli organismi europei di normalizzazione, di concerto con l'Organizzazione europea delle apparecchiature dell'aviazione civile (European Organisation for Civil Aviation Equipment - Eurocae) e da Eurocontrol secondo le procedure generali di normalizzazione della Comunità.~~

↓ 552/2004 considerando 13

~~Le procedure di valutazione della conformità o dell'idoneità all'uso di componenti dovrebbero basarsi sui moduli di cui alla decisione 93/465/CEE del Consiglio, del 22 luglio 1993, concernente i moduli relativi alle diverse fasi delle procedure di valutazione della conformità e le norme per l'apposizione e l'utilizzazione della marcatura CE di conformità, da utilizzare nelle direttive di armonizzazione tecnica²⁹. Nella misura necessaria, questi moduli dovrebbero essere ampliati al fine di soddisfare le esigenze specifiche delle industrie interessate.~~

↓ 552/2004 considerando 14

~~Il mercato di cui trattasi è di piccole dimensioni e comprende sistemi e componenti usati quasi esclusivamente nella gestione del traffico aereo e non destinati al grande pubblico. Sarebbe pertanto eccessivo apporre il marchio CE sui componenti, poiché, sulla base della valutazione di conformità e/o dell'idoneità all'uso, la dichiarazione di conformità del fabbricante è sufficiente. Ciò non dovrebbe incidere sull'obbligo per i fabbricanti~~

²⁹ ~~G.U.L. 220 del 30.8.1993, pag. 23.~~

di apporre il marchio CE su determinati componenti per certificarne la conformità all'altra legislazione comunitaria pertinente.

↓ 552/2004 considerando 15

~~La messa in servizio di sistemi di gestione del traffico aereo dovrebbe essere soggetta alla verifica della conformità ai requisiti essenziali e alle relative norme di attuazione per l'interoperabilità. L'uso di specifiche comunitarie crea una presunzione di conformità ai suddetti requisiti e norme.~~

↓ 552/2004 considerando 16

~~La completa applicazione del presente regolamento dovrebbe avvenire secondo una strategia di transizione che raggiunga gli obiettivi del presente regolamento senza tuttavia creare ostacoli ingiustificati in termini di costi-benefici al mantenimento dell'infrastruttura esistente.~~

↓ 549/2004 considerando 7

~~Lo spazio aereo costituisce una risorsa limitata, il cui uso ottimale ed efficiente sarà possibile soltanto se le esigenze di tutti gli utenti saranno prese in considerazione e, ove del caso, rappresentate in tutto il processo di sviluppo, di decisione e di attuazione del cielo unico europeo, come pure nel comitato per il cielo unico.~~

↓ 549/2004 considerando 25

~~Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione³⁰.~~

↓ 549/2004 considerando 26
(adattato)

~~L'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento interno tipo dei comitati³¹, stabilito in applicazione dell'articolo 7, paragrafo 1, della decisione 1999/468/CE, stabilisce una norma modello conformemente alla quale il presidente di un comitato può decidere di invitare persone terze ad una riunione del comitato. Se del caso, il presidente del comitato per il cielo unico dovrebbe invitare rappresentanti di Eurocontrol a partecipare alle riunioni in qualità di osservatori o di esperti,~~

↓ 549/2004 considerando 18

~~Le parti interessate, quali i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, gli aeroporti, l'industria manifatturiera e gli enti rappresentativi del personale, dovrebbero avere la possibilità di fornire consulenza alla Commissione per gli aspetti tecnici dell'istituzione del cielo unico europeo.~~

³⁰ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

³¹ GU C 38 del 6.2.2001, pag. 3.

↓ 549/2004 considerando 12

~~È opportuno estendere il cielo unico europeo a paesi terzi europei nel quadro della partecipazione della Comunità ai lavori di Eurocontrol, dopo che la Comunità avrà aderito a Eurocontrol oppure nel quadro di accordi conclusi dalla Comunità con tali paesi.~~

↓ 549/2004 considerando 13

~~L'adesione della Comunità ad Eurocontrol costituisce un fattore importante per la realizzazione di uno Spazio aereo paneuropeo.~~

↓ 549/2004 considerando 14

~~Nel processo di istituzione del cielo unico europeo la Comunità dovrebbe, ove opportuno, sviluppare il massimo livello di cooperazione con Eurocontrol, per assicurare sinergie sul piano della regolamentazione e approcci coerenti e per evitare duplicazioni tra le due parti.~~

↓ 549/2004 considerando 15
(adattato)

~~In conformità delle conclusioni del Gruppo ad alto livello, Eurocontrol è l'organismo che dispone di adeguate competenze per coadiuvare la Comunità nel suo ruolo di regolatore. Dovrebbero pertanto essere messe a punto norme di attuazione, per le questioni che rientrano nella sfera di competenza di Eurocontrol, quale risultato di mandati conferiti a tale organizzazione, fatte salve le condizioni che saranno integrate in un quadro di cooperazione tra la Commissione ed Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 considerando 16

~~Per elaborare i provvedimenti necessari all'istituzione del cielo unico europeo è necessaria un'ampia consultazione delle parti economiche e sociali.~~

↓ 550/2004 considerando 8

~~Il buon funzionamento del sistema di trasporto aereo presuppone inoltre norme uniformi e di sicurezza elevata per i fornitori di servizi di navigazione aerea.~~

↓ 550/2004 considerando 9

~~Si dovrebbe giungere a un'intesa per armonizzare i sistemi di abilitazione dei controllori al fine di migliorare la disponibilità di questi ultimi e promuovere il riconoscimento reciproco delle licenze.~~

↓ 550/2004 considerando 28

~~Fatta salva la possibilità di organizzare un sistema di controllo e pubblicazione dei risultati dell'attività dei fornitori di servizi di navigazione aerea, data la particolare delicatezza delle informazioni che li riguardano, le autorità nazionali di vigilanza non dovrebbero rivelare informazioni coperte dal segreto d'ufficio,~~

↓ 549/2004 considerando 19

~~Le prestazioni a livello europeo del sistema di servizi di navigazione aerea nel suo complesso dovrebbero essere valutate periodicamente, tenendo debito conto della necessità di mantenere un elevato livello di sicurezza, per verificare l'efficacia dei provvedimenti adottati e per proporre di nuovi.~~

↓ 549/2004 considerando 21

~~Gli effetti dei provvedimenti presi in applicazione del presente regolamento dovrebbero essere valutati alla luce di relazioni presentate regolarmente dalla Commissione.~~

↓ 551/2004 considerando 19

~~È opportuno riflettere sull'estensione dei concetti dello spazio aereo superiore allo spazio aereo inferiore, sulla base di un calendario e di studi adeguati,~~

↓ 549/2004 considerando 22

~~Il presente regolamento lascia impregiudicata la competenza degli Stati membri a adottare disposizioni relative all'organizzazione delle rispettive forze armate, in virtù della quale gli Stati membri possono adottare misure atte a garantire che le loro forze armate dispongano di uno spazio aereo sufficiente per mantenere uno livello di formazione e di addestramento adeguato. Si dovrebbe pertanto prevedere una clausola di salvaguardia per consentire l'esercizio di tale competenza.~~

↓ 552/2004 considerando 19
(adattato)

~~Per motivi di certezza giuridica è importante garantire che la sostanza di talune disposizioni della normativa comunitaria adottata sulla base della direttiva 93/65/CEE resti in vigore senza subire modifiche. L'adozione in virtù del presente regolamento delle norme di attuazione ad esse applicabili richiederà un certo lasso di tempo,~~

↓ 552/2004 considerando 18
(adattato)

~~L'ambito d'applicazione della direttiva 93/65/CEE del Consiglio, del 19 luglio 1993, relativa alla definizione e all'utilizzazione di specifiche tecniche compatibili per l'acquisto di~~

apparecchiature e di sistemi per la gestione del traffico aereo³², è limitato agli obblighi delle entità aggiudicatrici. Quello del presente regolamento è più generale in quanto riguarda gli obblighi di tutti i soggetti, compresi i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, l'industria e gli aeroporti e consente sia l'adozione di regole applicabili a tutti, sia l'adozione di specifiche comunitarie che, pur essendo facoltative, conferiscono la presunzione di conformità ai requisiti essenziali. La direttiva 93/65/CEE, la direttiva 97/15/CE della Commissione, del 25 marzo 1997, che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 93/65/CEE del Consiglio relativa alla definizione e all'utilizzazione di specifiche tecniche compatibili per l'acquisto di apparecchiature e di sistemi per la gestione del traffico aereo³³, e il regolamento (CE) n. 2082/2000 della Commissione, del 6 settembre 2000, che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 97/15/CE³⁴ e il regolamento (CE) n. 980/2002 della Commissione, del 4 giugno 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2082/2000, dovrebbero quindi essere abrogati al termine di un periodo transitorio.

↓ 552/2004 considerando 8

~~Il mercato interno è uno degli obiettivi comunitari e le misure adottate in forza del presente regolamento dovrebbero contribuire quindi al suo graduale sviluppo in questo settore.~~

↓ 552/2004 considerando 9

~~È quindi opportuno definire i requisiti essenziali da applicarsi alla rete europea di gestione del traffico aereo, nonché ai suoi sistemi, componenti e relative procedure.~~

↓ 552/2004 considerando 17

~~Nel quadro della pertinente legislazione comunitaria, si dovrebbe tenere debito conto della necessità di garantire:~~

~~condizioni armonizzate per la disponibilità e l'uso efficiente dello spettro radio necessario ai fini dell'istituzione del cielo unico europeo, con particolare riguardo agli aspetti di compatibilità elettromagnetica,~~

~~la protezione dei servizi di "sicurezza della vita" da interferenze dannose,~~

~~un uso efficiente e adeguato delle frequenze assegnate e gestite in modo esclusivo dal settore dell'aviazione.~~

↓ nuovo

(20) Al fine di tenere conto dei cambiamenti introdotti nei regolamenti (CE) n. 1108/2009 e (CE) n. 1070/2009, conformemente all'articolo 65 bis del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante

³² ~~GU L 187 del 29.7.1993, pag. 52. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).~~

³³ ~~GU L 95 del 10.4.1997, pag. 16. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 2082/2000 (GU L 254 del 9.10.2000, pag. 1).~~

³⁴ ~~GU L 254 del 9.10.2000, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 980/2002 (GU L 150 dell'8.6.2002, pag. 38).~~

regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea³⁵ è necessario allineare il contenuto del presente regolamento a quello del regolamento (CE) n. 216/2008.

- (21) Inoltre, è necessario aggiornare i dettagli tecnici dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004, decisi nel 2004 e 2009, e inserire le correzioni tecniche effettuate per tenere conto dei progressi intervenuti.
- (22) È opportuno modificare la portata geografica del regolamento per quanto riguarda la regione NAT dell'ICAO per tenere conto degli accordi di fornitura di servizi esistenti e pianificati e della necessità di garantire la coerenza nell'applicazione della normativa ai fornitori di servizi di navigazione aerea e agli utenti dello spazio aereo operanti in tale zona.
- (23) In linea con il suo ruolo di organismo operativo, e alla luce del continuo processo di riforma di Eurocontrol, è opportuno sviluppare ulteriormente la funzione del gestore della rete verso un partenariato guidato dal settore aeronautico.
- (24) Il concetto di blocchi funzionali di spazio aereo, finalizzato a migliorare la cooperazione tra fornitori di servizi di navigazione aerea, costituisce uno strumento importante per migliorare le prestazioni del sistema ATM europeo. Per svilupparlo ulteriormente è opportuno che i blocchi funzionali di spazio aereo siano maggiormente orientati alle prestazioni sulla base di un partenariato settoriale, lasciando al settore aeronautico un margine di manovra maggiore per modificare tali blocchi allo scopo di conseguire e, se possibile, superare gli obiettivi prestazionali.
- (25) I blocchi funzionali di spazio aereo dovrebbero funzionare in modo flessibile così da riunire fornitori di servizi in tutta l'Europa e consentire loro di avvalersi dei rispettivi punti di forza. Grazie a tale flessibilità si dovrebbero perseguire sinergie tra fornitori di servizi, a prescindere dalla loro ubicazione geografica o nazionalità, ammettendo formati variabili di prestazione dei servizi finalizzati a migliorare le prestazioni.
- (26) Per migliorare l'orientamento al cliente dei fornitori di servizi di navigazione aerea e per consentire agli utenti dello spazio aereo di influire maggiormente sulle decisioni che li riguardano, è opportuno rendere più efficace la partecipazione dei soggetti interessati alle principali decisioni operative dei fornitori di servizi di navigazione aerea.
- (27) Poiché il sistema di prestazioni costituisce lo strumento fondamentale per la regolamentazione economica dell'ATM, è opportuno mantenere e, se possibile, migliorare la qualità e l'indipendenza delle sue decisioni.
- (28) Allo scopo di tenere conto degli sviluppi tecnici o operativi, in particolare modificando gli allegati o integrando le disposizioni relative al gestore della rete e al sistema di prestazioni, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Il contenuto e la portata di ogni delega sono stabiliti in dettaglio nei pertinenti articoli. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati è necessario che la Commissione provveda alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

³⁵ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

- (29) Se decide di ampliare la gamma di servizi del gestore della rete, è necessario che la Commissione si consulti adeguatamente con le parti interessate del settore aeronautico.
- (30) Al fine di assicurare condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda i seguenti aspetti: l'esercizio delle competenze delle autorità nazionali di vigilanza, la fornitura di servizi su base esclusiva da parte di un prestatore o raggruppamenti di fornitori di servizi, le misure correttive necessarie per assicurare il conseguimento di obiettivi prestazionali a livello di Unione e locale, la revisione della conformità in relazione al sistema di tariffazione, la governance e l'adozione di progetti comuni per le funzioni relative alla rete, i blocchi funzionali di spazio aereo, le modalità di partecipazione dei soggetti interessati alle decisioni operative dei fornitori di servizi di navigazione aerea, l'accesso ai dati e la loro protezione, le informazioni aeronautiche in formato elettronico e lo sviluppo tecnologico e l'interoperabilità della gestione del traffico aereo, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze devono essere esercitate in conformità al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione³⁶.
- (31) Conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011, per gli atti di esecuzione adottati nell'ambito del presente regolamento è opportuno servirsi della procedura di esame utilizzata per l'adozione di atti di esecuzione di portata generale.
- (32) Per l'adozione di atti di esecuzione di portata individuale è opportuno, invece, utilizzare la procedura consultiva.

↓ 549/2004 considerando 20
(adattato)

- (33) Le sanzioni previste per le violazioni del presente regolamento ~~e delle misure di cui all'articolo 3~~ dovrebbero essere efficaci, proporzionate e dissuasive, e non ridurre la sicurezza.

↓ nuovo

- (34) L'appalto di servizi di assistenza dovrebbe avvenire, se pertinente, in conformità alla direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi³⁷ e alla direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali³⁸. Se del caso, è opportuno tenere conto inoltre degli orientamenti di cui alla comunicazione interpretativa della Commissione (2006/C179/02) relativa al diritto

³⁶ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

³⁷ GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114.

³⁸ GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1.

comunitario applicabile alle aggiudicazioni di appalti non o solo parzialmente disciplinate dalle direttive appalti pubblici³⁹.

↓ 1070/2009 considerando 42

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

↓ 1070/2009 considerando 43

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

↓ 549/2004 considerando 24
(adattato)

- (37) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire ~~l'istituzione~~ ☒ l'attuazione ☒ del cielo unico europeo, non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri, a motivo della dimensione transnazionale dell'intervento stesso, e può dunque essere realizzato meglio a livello ~~comunitario~~ ☒ dell'Unione ☒, ~~per consentendo norme di attuazione che tengono conto delle specifiche condizioni locali, la Comunità~~ ☒ l'Unione ☒ può adottare misure in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. In ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo, il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tale obiettivo.

³⁹ GU C 179 dell'1.8.2006, pag. 2.

↓ 552/2004

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 1 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo 1

Obiettivo ☒ **Oggetto** ☒ e ambito di applicazione

1. ⇒ Il presente regolamento fissa le norme per l'istituzione e l'adeguato funzionamento del ☒ cielo unico europeo. ~~L'iniziativa del cielo unico europeo si prefigge l'obiettivo di rafforzare~~ ☒ allo scopo di garantire ☒ l'attuale livello di sicurezza del traffico aereo, di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e di migliorare l'efficienza globale della gestione del traffico aereo (ATM) e dei servizi di navigazione aerea (ANS) per il traffico aereo generale in Europa, al fine di rispondere alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo. ~~Tale~~ ☒ Il ☒ cielo unico europeo prevede una rete paneuropea coerente di rotte, ⇒ uno spazio aereo che operi in modo integrato, ☒ e sistemi di gestione della rete e del traffico aereo basati unicamente su considerazioni tecniche, di sicurezza, di efficienza e di ⇒ interoperabilità ☒, a beneficio di tutti utenti dello spazio aereo. ~~Nel perseguimento di tale obiettivo, il presente regolamento istituisce un quadro normativo armonizzato per la creazione del cielo unico europeo.~~

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 2 (adattato)

2. L'applicazione del presente regolamento ~~e delle misure di cui all'articolo 3~~ lascia impregiudicate la sovranità degli Stati membri sul proprio spazio aereo e le esigenze degli stessi per quanto attiene all'ordine pubblico e alla sicurezza nazionale e in materia di difesa di cui all'articolo ~~38~~ 13. Il presente regolamento ~~e le misure di cui all'articolo 3~~ non ~~contemplano~~ ☒ contempla ☒ operazioni e addestramento militari.

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 3 (adattato)

3. L'applicazione del presente regolamento ~~e delle misure di cui all'articolo 3~~ lascia impregiudicati i diritti e i doveri degli Stati membri derivanti dalla convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 ("la convenzione di Chicago"). In questo contesto, ~~un obiettivo supplementare de~~ il presente regolamento ☒ mira a coadiuvare ☒, nei settori che disciplina, ~~è assistere~~ gli Stati membri nell'adempimento degli obblighi ai quali sono soggetti ai sensi della convenzione di Chicago, fornendo una base per un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della medesima, nonché assicurando che

di dette disposizioni sia tenuto debito conto nel presente regolamento e nelle regole adottate per la sua attuazione.

↓ 550/2004

CAPITOLO I

ASPETTI GENERALI

Articolo 1

Obiettivo e ambito di applicazione

1. Nell'ambito di applicazione del regolamento quadro, il presente regolamento riguarda la fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo. Il presente regolamento è inteso a fissare requisiti comuni per la sicurezza e l'efficienza della fornitura dei servizi di navigazione aerea nella Comunità.

2. Il presente regolamento si applica alla fornitura dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale, ai sensi e nell'ambito di applicazione del regolamento quadro.

↓ 551/2004

CAPITOLO I

ASPETTI GENERALI

Articolo 1

Obiettivo e ambito di applicazione

1. Nell'ambito di applicazione del regolamento quadro, il presente regolamento concerne l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo. L'obiettivo del presente regolamento è di sostenere la nozione di uno spazio aereo operativo progressivamente più integrato nell'ambito della politica comune dei trasporti e di stabilire procedure comuni di configurazione, pianificazione e gestione che garantiscano lo svolgimento efficiente e sicuro della gestione del traffico aereo.

2. L'uso dello spazio aereo supporta l'effettuazione dei servizi di navigazione aerea come un insieme coerente e omogeneo, ai sensi 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 europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi")⁴⁰.

↓ 551/2004 (adattato)
⇒ nuovo

43. Fatto salvo l'articolo 10, il presente regolamento si applica allo spazio aereo nell'ambito delle regioni EUR, AFI ⇒ e NAT ⇐ dell'ICAO, per il quale gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo, ai sensi del ⇨ presente ⇨

⁴⁰

Cfr. pagina 10 della presente Gazzetta ufficiale.

regolamento ~~sulla fornitura di servizi~~. Gli Stati membri possono altresì applicare il presente regolamento allo spazio aereo di loro responsabilità nell'ambito di altre regioni dell'ICAO, a condizione che essi ne informino la Commissione e gli altri Stati membri.

↓ 551/2004

~~4. Le regioni di informazione di volo comprese nello spazio aereo a cui si applica il presente regolamento sono pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.~~

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 1

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

↓ 552/2004

Articolo 1

Obiettivo e ambito di applicazione

~~1. Nell'ambito di applicazione del regolamento quadro, il presente regolamento riguarda l'interoperabilità della EATMN.~~

~~2. Il presente regolamento si applica ai sistemi, ai loro componenti e alle relative procedure specificati nell'allegato I.~~

~~3. L'obiettivo del presente regolamento consiste nel garantire l'interoperabilità tra i diversi sistemi, componenti e relative procedure della EATMN, tenendo debitamente conto delle pertinenti norme internazionali. Il presente regolamento si prefigge inoltre di garantire una rapida introduzione coordinata, nella gestione del traffico aereo, di nuovi concetti di operatività o tecnologie concordati e validati.~~

↓ 549/2004 (adattato)

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento ~~e delle misure di cui all'articolo 3~~, s'intendono per:

↓ 549/2004
⇒ nuovo

1) «servizio di controllo del traffico aereo»: un servizio fornito al fine di:

a) prevenire collisioni:

- tra aeromobili, e
- nell'area di manovra tra aeromobili e ostacoli; e

- b) accelerare il flusso di traffico aereo e mantenerlo ordinato;
- 2) «servizi di controllo dell'aerodromo»: i servizi di controllo del traffico aereo per il traffico dell'aerodromo;
- 3) «servizio di informazioni aeronautiche»: un servizio, istituito nell'ambito dell'area definita di copertura, incaricato di fornire informazioni e dati aeronautici necessari per la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea;
- 4) «servizi di navigazione aerea»: i servizi di traffico aereo, i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, i servizi meteorologici per la navigazione aerea e i servizi di informazione aeronautica;
- 5) «fornitori di servizi di navigazione aerea»: qualsiasi soggetto, pubblico o privato, che fornisce servizi di navigazione per il traffico aereo generale;
- 6) «blocco di spazio aereo»: uno spazio aereo di dimensioni definite, nello spazio e nel tempo, all'interno del quale sono forniti i servizi di navigazione aerea;
- 7) «gestione dello spazio aereo»: un ~~funzione~~ ⇒ servizio ⇐ di pianificazione con l'obiettivo primario di massimizzare l'utilizzo dello spazio aereo disponibile mediante una ripartizione temporale dinamica (time-sharing) e, talvolta, la segregazione dello spazio aereo tra varie categorie di utenti dello spazio aereo in funzione di esigenze a breve termine;
-

↓ 1070/2009 Art. 1, paragrafo 2, lettera a)

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

↓ 549/2004
⇒ nuovo

- 9) «gestione del flusso di traffico aereo»: un ~~funzione~~ ⇒ servizio ⇐ istituito con l'obiettivo di contribuire al flusso sicuro, ordinato e veloce del traffico aereo garantendo la massima utilizzazione possibile della capacità di controllo del traffico aereo e la compatibilità del volume di traffico con le capacità dichiarate dai pertinenti fornitori di servizi di traffico aereo;
-

↓ 1070/2009 articolo 1, paragrafo 2, lettera b)
⇒ nuovo

- 10) «gestione del traffico aereo (ATM)»: il complesso dei ~~funzioni~~ ⇒ servizi ⇐ aerei e terrestri (servizi di traffico aereo, gestione dello spazio aereo e gestione del flusso di traffico aereo) richiesti per garantire il movimento sicuro ed efficace degli aeromobili durante tutte le fasi delle operazioni;

↓ 549/2004

11) «servizi di traffico aereo»: i vari servizi di informazione di volo, i servizi di allarme, i servizi consultivi sul traffico aereo e i servizi di controllo del traffico aereo (compresi servizi di controllo di area, dell'avvicinamento e dell'aerodromo);

12) «servizio di controllo di area»: il servizio di controllo del traffico aereo per voli controllati in un blocco di spazio aereo;

13) «servizio di controllo di avvicinamento»: il servizio di controllo del traffico aereo per i voli controllati in arrivo o in partenza;

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 2, lettera c)

~~1413bis~~ «piano generale ATM»: il piano approvato dalla decisione 2009/320/CE del Consiglio⁴¹, conformemente all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)⁴²;

↓ nuovo

15. «crisi nel settore dell'aviazione»: circostanze in cui la capacità dello spazio aereo è notevolmente ridotta a seguito di condizioni climatiche particolarmente sfavorevoli o dell'indisponibilità di ampie porzioni dello spazio aereo per motivi naturali o politici;

↓ 549/2004

~~1614~~ «pacchetto di servizi»: due o più servizi di navigazione aerea;

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 2, lettera d)

~~1715~~ «certificato»: un documento rilasciato da un'autorità nazionale di vigilanza nella forma prevista dalla legislazione nazionale che certifica l'idoneità di un fornitore di servizi di navigazione aerea a fornire un servizio specifico;

↓ 549/2004

~~1816~~ «servizi di comunicazione»: i servizi aeronautici fissi e mobili che consentono comunicazioni terra/terra, aria/terra e aria/aria a fini di controllo del traffico aereo;

~~17) «rete europea di gestione del traffico aereo»: la serie di sistemi elencati nell'allegato I del regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del~~

⁴¹ GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41.

⁴² GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1.

~~traffico aereo (il «regolamento sull'interoperabilità»)⁴³ che permettono la fornitura di servizi di navigazione aerea nella Comunità, incluse le interfacce ai confini con paesi terzi;~~

~~18) «concetto di funzionamento»: i criteri per l'uso operativo della rete europea di gestione del traffico aereo o di parte di essa;~~

19) «costituenti»: gli oggetti tangibili come hardware e gli oggetti intangibili come software dai quali dipende l'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo;

↓ nuovo

20. «dichiarazione»: ai fini degli ATM/ANS, qualsiasi dichiarazione scritta:

- sulla conformità o idoneità d'uso di sistemi e costituenti rilasciata da un'organizzazione attiva nella progettazione, costruzione e manutenzione dei sistemi e costituenti ATM/ANS;
- sulla conformità ai requisiti applicabili di un servizio o sistema che deve essere immesso in servizio, rilasciata da un prestatore dei servizi;
- sulla capacità e i mezzi di assolvere le responsabilità connesse con determinati servizi di informazione di volo;

↓ 549/2004 (adattato)

~~20) «Eurocontrol»: l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea, istituita dalla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea, del 13 dicembre 1960⁴⁴;~~

↓ 1070/2009 articolo 1, paragrafo 2, lettera f) (adattato)

~~2122)~~ «uso flessibile dello spazio aereo»: un concetto di gestione dello spazio aereo applicato nella zona della Conferenza europea dell'aviazione civile, sulla base del manuale di Eurocontrol «Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace» pubblicato ☒ dall'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea ☒ (Eurocontrol) ☒⁴⁵ ☒;

↓ 549/2004

~~23) «regione di informazione di volo»: uno spazio aereo di dimensioni definite nel quale sono forniti servizi di informazione di volo e servizi di allarme;~~

⁴³ Cfr. pagina 33 della presente Gazzetta ufficiale.

⁴⁴ Convenzione modificata dal protocollo del 12 febbraio 1981 e riveduta dal protocollo del 27 giugno 1997.

⁴⁵ ☒ Eurocontrol è stata istituita dalla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea, del 13 dicembre 1960, quale modificata dal protocollo del 12 febbraio 1981 e rivista dal protocollo del 27 giugno 1997. ☒

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 2, lettera g)

~~2223 bis~~) «servizio informazioni volo»: un servizio di fornitura di consulenza e informazioni utili per una condotta dei voli sicura ed efficiente;

~~2323 ter~~) «servizio di allarme»: un servizio di fornitura di informazioni alle competenti organizzazioni riguardo agli aeromobili che necessitano di servizi di ricerca e salvataggio e, se necessario, di assistenza a tali organizzazioni;

↓ 549/2004

~~24) «livello di volo»: una superficie di pressione atmosferica costante legata alla pressione specifica di riferimento di 1 013,2 ettopascal e separata da altre superfici di questo tipo da intervalli di pressione specifici;~~

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 2, lettera h)

~~2425~~) «blocco funzionale di spazio aereo»: un blocco di spazio aereo basato su requisiti operativi e istituito indipendentemente dai confini tra Stati, nel quale la fornitura dei servizi di navigazione aerea e le funzioni correlate sono orientate alle prestazioni e ottimizzate in vista dell'introduzione, in ciascun blocco funzionale di spazio aereo, di una cooperazione rafforzata tra fornitori di servizi di navigazione aerea o, se del caso, un fornitore integrato;

↓ 549/2004 (adattato)

~~2526~~) «traffico aereo generale»: l'insieme dei movimenti di aeromobili civili, nonché l'insieme dei movimenti di aeromobili statali (compresi gli aeromobili della difesa, dei servizi doganali e della polizia) quando questi movimenti sono svolti secondo le procedure dell'☒ Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), istituita dalla Convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 ☒ ICAO;

~~27) «ICAO»: l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, istituita dalla Convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944;~~

~~2628~~) «interoperabilità»: una serie di proprietà funzionali, tecniche ed operative richieste ai sistemi e ai costituenti della rete europea di gestione del traffico aereo e alle sue procedure operative, in modo da consentirne il funzionamento sicuro, ininterrotto ed efficiente. L'interoperabilità si realizza rendendo i sistemi ed i costituenti conformi ai requisiti essenziali;

~~2729~~) «servizi meteorologici»: le apparecchiature e i servizi che forniscono agli aeromobili le previsioni meteorologiche, note e osservazioni nonché tutti gli altri informazioni ed i dati forniti dagli Stati per uso aeronautico;

~~2830~~) «servizi di navigazione»: gli impianti e i servizi che forniscono agli aeromobili informazioni di posizionamento e datazione;

~~2931~~) «dati operativi»: informazioni riguardo a tutte le fasi di volo necessarie affinché i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, gli

operatori aeroportuali e gli altri soggetti interessati possano prendere decisioni operative;

~~32) «procedura»: quale utilizzata nel contesto del regolamento sull'interoperabilità: un metodo standard per l'uso tecnico o operativo di sistemi, nel contesto dei concetti di funzionamento convenuti e convalidati che necessitano di una attuazione uniforme in tutta la rete europea di gestione del traffico aereo;~~

~~3033)~~ «messa in servizio»: la prima utilizzazione dopo l'installazione iniziale o il potenziamento di un sistema;

~~3134)~~ «rete di rotte»: una rete di rotte specificate per incanalare il flusso di traffico aereo generale come necessario per la fornitura di servizi di controllo del traffico aereo;

~~35) «percorso di volo»: l'itinerario scelto che deve essere seguito da un aeromobile durante il volo;~~

~~36) «funzionamento omogeneo»: il funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo in maniera che nella prospettiva dell'utente funziona come se fosse un'entità unica;~~

↓ 549/2004

~~3238)~~ «servizi di sorveglianza»: gli impianti e i servizi utilizzati per determinare le rispettive posizioni degli aeromobili per consentirne la sicura separazione;

~~3339)~~ «sistema»: i costituenti terrestri e aerei nonché l'attrezzatura spaziale, che fornisce un supporto ai servizi di navigazione aerea in tutte le fasi di volo;

~~3440)~~ «potenziamento»: qualsiasi modifica che muta le caratteristiche operative di un sistema;

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 2, lettera j)

~~3541)~~ «servizi transfrontalieri»: tutte le situazioni in cui i servizi di navigazione aerea sono forniti in uno Stato membro da un fornitore di servizi certificato in un altro Stato membro;

↓ nuovo

36. «autorità nazionale di vigilanza»: l'organismo o gli organismi nazionali cui lo Stato membro ha affidato compiti di vigilanza a norma del presente regolamento e le autorità nazionali competenti responsabili delle mansioni previste dall'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008;

37. «servizi di assistenza»: servizi di navigazione aerea diversi dai servizi di traffico aereo, come pure altri servizi e attività collegati alla fornitura di servizi di navigazione aerea o prestati a supporto degli stessi;

38. «obiettivi prestazionali locali»: obiettivi prestazionali fissati dagli Stati membri a livello locale, in particolare i blocchi funzionali di spazio aereo, a livello nazionale, di zona di tariffazione o di aeroporto;

Articolo 3

Settori di intervento della Comunità

1. Il presente regolamento stabilisce un quadro regolamentare armonizzato per l'istituzione del cielo unico europeo insieme:

a) al regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, relativo all'organizzazione e all'uso dello spazio aereo e del cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo») ⁴⁶;

b) al regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, relativo alla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi») ⁴⁷; e

c) al regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, relativo all'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sull'interoperabilità») ⁴⁸;

e alle norme di attuazione adottate dalla Commissione sulla base del presente regolamento e dei regolamenti di cui sopra.

2. Le misure di cui al paragrafo 1 si applicano fatte salve le disposizioni del presente regolamento.

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 3 (adattato)
⇒ nuovo

CAPO II

✧ AUTORITÀ NAZIONALI ✧

Articolo 34

Autorità nazionali di vigilanza

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

2. Le autorità nazionali di vigilanza sono ⇒ giuridicamente distinte e ⇐ indipendenti, da ⇒ in particolare per quanto riguarda l'organizzazione, la gerarchia e il processo decisionale, da qualsiasi ⇐ prestatore di servizi di navigazione aerea ⇒ o da qualsiasi soggetto pubblico o privato che abbia un interesse nelle attività di tali fornitori ⇐. Tale indipendenza è garantita mediante una separazione adeguata, almeno al livello funzionale, tra le autorità nazionali di vigilanza e i fornitori di servizi di navigazione aerea.

⁴⁶ Cfr. pagina 20 della presente Gazzetta ufficiale.

⁴⁷ Cfr. pagina 10 della presente Gazzetta ufficiale.

⁴⁸ Cfr. pagina 26 della presente Gazzetta ufficiale.

↓ nuovo

3. Fatto salvo il paragrafo 2, le autorità nazionali di vigilanza possono essere accorpate a livello organizzativo con altri organismi di regolamentazione e/o autorità preposte alla sicurezza.

4. Le autorità nazionali di vigilanza che non sono giuridicamente distinte da fornitori di servizi di navigazione aerea o da soggetti pubblici o privati che hanno un interesse nelle attività di tali fornitori, come stabilito al paragrafo 2, alla data di entrata in vigore del presente regolamento, sono tenute al rispetto di tale requisito entro il 1° gennaio 2020.

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 3
⇒ nuovo

~~35. Le autorità nazionali di vigilanza esercitano i propri poteri con imparzialità, indipendenza e trasparenza. Ciò è conseguito applicando meccanismi adeguati di gestione e controllo. ⇒ In particolare dispongono di personale idoneo e sono organizzate, gestite e finanziate in modo da esercitare tali poteri con le modalità descritte. ⇐, anche in seno all'amministrazione di uno Stato membro. Tuttavia, ciò non impedisce alle autorità nazionali di vigilanza di espletare i propri incarichi nel rispetto delle norme di organizzazione delle autorità nazionali dell'aviazione civile o di altri organismi pubblici.~~

↓ nuovo

6. Il personale delle autorità nazionali di vigilanza:

a) è assunto sulla base di norme chiare e trasparenti che ne garantiscono l'indipendenza e, per quanto riguarda le figure chiamate ad adottare decisioni strategiche, è nominato dal governo o da un'altra autorità pubblica che non controlla direttamente fornitori di servizi di navigazione aerea, né trae beneficio dagli stessi;

b) è selezionato mediante una procedura trasparente sulla base delle sue qualifiche specifiche, comprese le competenze adeguate e un'esperienza maturata, tra l'altro, negli ambiti dell'audit e dei sistemi e servizi di navigazione aerea;

c) opera con indipendenza, in particolare non ha interessi relativi ai fornitori di servizi di navigazione aerea e, nello svolgimento dei compiti dell'autorità nazionale di vigilanza, non chiede o prende istruzioni dall'amministrazione statale o da qualsiasi organismo pubblico o privato;

d) le persone chiamate ad adottare decisioni strategiche rilasciano ogni anno una dichiarazione di impegno e una dichiarazione di interessi in cui sono indicati tutti gli interessi diretti o indiretti che possono essere ritenuti pregiudizievoli per la loro indipendenza e che possono influenzare l'espletamento dei loro compiti; e

e) le persone chiamate ad adottare decisioni strategiche e a svolgere audit o altre funzioni direttamente collegate a obiettivi di vigilanza o prestazionali dei fornitori di servizi di navigazione aerea, per un periodo di almeno un anno dopo la fine del loro mandato presso l'autorità nazionale di vigilanza non possono rivestire alcuna posizione o responsabilità professionale presso fornitori di servizi di navigazione aerea.

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 3
⇒ nuovo

74. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità nazionali di vigilanza dispongano delle risorse e capacità necessarie per svolgere i compiti loro assegnati dal presente regolamento in modo efficiente e tempestivo. ⇒ Le autorità nazionali di vigilanza hanno piena autorità in materia di assunzione e gestione del personale sulla base dei loro stanziamenti che provengono, tra l'altro, dalle tariffe di rotta fissate in proporzione ai compiti che l'autorità è chiamata a svolgere in conformità all'articolo 4. ⇐

85. Gli Stati membri notificano alla Commissione i nomi e gli indirizzi delle autorità nazionali di vigilanza, nonché gli eventuali cambiamenti, e la informano delle misure adottate per garantire l'osservanza ⇒ del presente articolo. ⇐ ~~dei paragrafi 2, 3 e 4.~~

↓ nuovo

9. La Commissione definisce norme di esecuzione per stabilire le modalità delle procedure di selezione e assunzione ai fini del paragrafo 6, lettere a) e b). Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 1 (adattato)

Articolo 42

Compiti delle autorità nazionali di vigilanza

1. Alle autorità nazionali di vigilanza di cui all'articolo 3 ~~4 del regolamento quadro~~ ☒ sono affidati in particolare i seguenti compiti: ⇐

a) ~~provvedono~~ ☒ garantire ☒ un'adeguata vigilanza dell'applicazione del presente regolamento, con particolare riguardo all'efficienza e alla sicurezza delle operazioni dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi relativi allo spazio aereo di responsabilità dello Stato membro che ha designato o ha istituito l'autorità in questione; ⇐

↓ nuovo

b) rilasciare certificati ai fornitori di servizi di navigazione aerea in conformità all'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008 e vigilare sul rispetto delle condizioni che ne hanno determinato il rilascio;

b) rilasciare licenze, abilitazioni, specializzazioni e certificati ai controllori del traffico aereo in conformità all'articolo 8 quater del regolamento (CE) n. 216/2008 e vigilare sul rispetto delle condizioni che ne hanno determinato il rilascio;

d) redigere piani prestazionali e monitorarne l'attuazione in conformità all'articolo 11;

e) monitorare l'attuazione del sistema di tariffazione in conformità agli articoli 12 e 13;

f) approvare le condizioni di accesso ai dati operativi in conformità all'articolo 22; e

g) verificare le dichiarazioni e la messa in servizio dei sistemi.

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 1 (adattato)
⇒ nuovo

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

↓ nuovo

Articolo 5

Cooperazione tra autorità nazionali di vigilanza

1. Le autorità nazionali di vigilanza si scambiano informazioni sul rispettivo operato, sui loro principi, le pratiche e le procedure decisionali e sull'attuazione del diritto dell'Unione europea. Esse cooperano al fine di coordinare i loro processi decisionali all'interno dell'Unione. Le autorità nazionali di vigilanza partecipano e collaborano in seno a una rete che si riunisce a intervalli periodici. La Commissione e l'Agenzia dell'Unione europea per l'aviazione (di seguito "EAA") sono membri di tale rete e ne coordinano e sostengono l'operato, oltre a formulare eventuali raccomandazioni. La Commissione e l'EAA facilitano la cooperazione attiva delle autorità nazionali di vigilanza e gli scambi e l'utilizzo di personale tra le stesse autorità sulla base di un pool di esperti che deve essere istituito dall'EAA in conformità all'articolo 17, paragrafo 2, lettera f), del regolamento (CE) n. 216/2008.

Fatte salve le norme sulla protezione dei dati di cui all'articolo 22 del presente regolamento e al regolamento (CE) n. 45/2001, la Commissione sostiene lo scambio di informazioni, di cui al primo e secondo comma del presente paragrafo, tra i membri della rete, eventualmente mediante strumenti elettronici, nel rispetto della riservatezza dei segreti commerciali dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

2. Le autorità nazionali di vigilanza cooperano strettamente, anche attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio e svolgimento di indagini e sondaggi.

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 1
⇒ nuovo

3. Per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo che si estendono nello spazio aereo che è di responsabilità di più Stati membri, gli Stati membri interessati concludono accordi sulla vigilanza prevista dal presente articolo nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi connessi ai suddetti blocchi. ⇒ Le autorità nazionali di vigilanza interessate elaborano un piano in cui specificano le modalità della loro cooperazione allo scopo di concretizzare tale accordo. ⇐

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 1 (adattato)

4. Le autorità nazionali di vigilanza cooperano strettamente al fine di garantire una vigilanza adeguata dei fornitori di servizi di navigazione aerea, titolari di un certificato valido rilasciato in uno Stato membro, che forniscono altresì servizi nello spazio aereo di responsabilità di un altro Stato membro. Tale cooperazione include accordi per il trattamento di casi che implicano l'inosservanza ☒ del presente regolamento e ☒ dei requisiti comuni applicabili ~~di cui~~ ☒ adottati ☒ in ☒ conformità ☒ all'articolo ☒ 8 ter, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008 ☒ ~~o delle condizioni di cui all'allegato II.~~

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 1 (adattato)
⇒ nuovo

5. In caso di fornitura di servizi ~~transfrontalieri~~ di navigazione aerea ⇒ in uno spazio aereo di pertinenza di un altro Stato membro ⇐, ~~tali~~ ☒ gli ☒ accordi ⇒ di cui ai paragrafi 2 e 4 ⇐ comprendono un accordo relativo al reciproco riconoscimento dei compiti di vigilanza di cui all'articolo 4, paragrafi 1 e 2 e dei risultati degli stessi. Il mutuo riconoscimento si applica anche quando gli accordi di riconoscimento fra le autorità nazionali di vigilanza sono conclusi ai fini del processo di certificazione dei fornitori di servizi.

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

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 1 (adattato)

Articolo ~~62~~

Organizzazioni riconosciute

1. Le autorità nazionali di vigilanza possono decidere di delegare interamente o in parte le ispezioni e le indagini di cui all'articolo ~~4~~ 4, paragrafo 2, ad organizzazioni riconosciute che soddisfano i requisiti stabiliti nell'allegato I.

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

↓ 552/2004 (adattato)
⇒ nuovo

~~Articolo 8~~

~~Organismi notificati~~

~~4.3~~ Gli Stati membri notificano alla Commissione, ⇒ all'EAA ⇐ e agli altri Stati membri ~~gli organismi~~ ☒ le organizzazioni riconosciute cui hanno delegato compiti in conformità al

paragrafo 1 ~~☒ che hanno designato per svolgere i compiti relativi alla valutazione della conformità o idoneità all'uso di cui all'articolo 5, e/o alla verifica di cui all'articolo 6,~~ indicando il settore di competenza di ciascuna ~~☒ organizzazione ☒ organismo~~ e i loro numeri di identificazione, ~~☒ nonché eventuali modifiche di tali informazioni ☒ ottenuti dalla Commissione.~~ La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* l'elenco ~~☒ delle organizzazioni riconosciute ☒ degli organismi,~~ i loro numeri di identificazione e settori di competenza e mantiene aggiornato tale elenco.

~~2. Gli Stati membri applicano i criteri di cui all'allegato V per la valutazione degli organismi da notificare. Gli organismi conformi ai criteri di valutazione indicati nelle pertinenti norme europee sono ritenuti conformi a detti criteri.~~

~~34. Gli Stati membri ritirano ☒ la delega ☒ la notifica alle un organismo notificato ☒ organizzazioni riconosciute ☒ che non risultano più conformi ☒ ai requisiti di cui ☒ ai criteri di cui all'allegato I V e ne informano senza indugio la Commissione, ⇨ l'EAA ⇩ e gli altri Stati membri.~~

~~4. Fatti salvi i requisiti di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, gli Stati membri possono decidere di designare come organismi notificati le organizzazioni riconosciute ai sensi dell'articolo 3 del regolamento sulla fornitura di servizi.~~

⇩ nuovo

5. Gli organismi designati prima dell'entrata in vigore del presente regolamento organismi notificati a norma dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 552/2004 sono considerati organizzazioni riconosciute ai fini del presente articolo.

⇩ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 5
⇨ nuovo

Articolo ~~740~~

Consultazione delle parti interessate

1. ~~Gli Stati membri~~ ⇨ Le autorità nazionali di vigilanza ⇩ che operano in conformità alle rispettive legislazioni nazionali, istituiscono meccanismi di consultazione per coinvolgere in modo appropriato le parti interessate, inclusi gli enti rappresentativi del personale ⇨ per l'esercizio delle loro mansioni, ⇩ nell'attuazione del cielo unico europeo.

⇩ nuovo

2. Le parti interessate possono comprendere:

- fornitori di servizi di navigazione aerea,
- operatori aeroportuali,
- utenti dello spazio aereo pertinenti o gruppi pertinenti rappresentanti tali utenti,
- autorità militari,
- industria manifatturiera
- organismi rappresentativi del personale.

↓ 550/2004 (adattato)

CAPO III

~~RULES FOR THE~~ ☒ FORNITURA DI ☒ SERVIZI ~~OF SERVICES~~

↓ 550/2004 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo 6

Requisiti comuni

~~Secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro sono stabiliti requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea. I requisiti comuni riguardano i seguenti aspetti:~~

~~competenza e idoneità tecnica ed operativa,~~

~~sistemi e procedure di gestione della sicurezza e della qualità,~~

~~sistemi di segnalazione,~~

~~qualità dei servizi,~~

~~solidità finanziaria,~~

~~responsabilità e copertura assicurativa,~~

~~assetto proprietario e organizzazione, compresa la prevenzione di conflitti di interessi,~~

~~risorse umane, compresi piani di assunzione adeguati,~~

~~sicurezza.~~

Articolo 8~~7~~

Certificazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea

1. La fornitura di tutti i servizi di navigazione aerea all'interno ~~della Comunità~~ ☒ dell'Unione ☒ è soggetta alla certificazione da parte delle ~~degli Stati Membri~~ ⇒ autorità nazionali di vigilanza o dell'EAA ⇒ o alla dichiarazione alle stesse, ⇐ in conformità all'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008⇐.

↓ 550/2004

~~2. Le domande di certificazione sono presentate all'autorità nazionale di vigilanza dello Stato membro in cui il richiedente ha la sede principale di attività e, se del caso, la sede legale.~~

↓ nuovo

2. Il processo di certificazione assicura inoltre che i richiedenti possano dimostrare sufficiente solidità finanziaria e dispongano di copertura assicurativa e della responsabilità, qualora ciò non sia garantito dallo Stato membro interessato.

↓ 550/2004 (adattato)

⇒ nuovo

~~3. Le autorità nazionali di vigilanza rilasciano certificati ai fornitori di servizi di navigazione aerea qualora soddisfino i requisiti comuni di cui all'articolo 6. I certificati possono essere rilasciati singolarmente per ciascun tipo di servizio di navigazione aerea, quale definito all'articolo 2 del regolamento quadro, o per un gruppo di tali servizi, tra l'altro quando un fornitore di servizi di traffico aereo, qualunque ne sia lo status giuridico, faccia funzionare e mantenga sistemi propri di comunicazione, di navigazione e di sorveglianza. Il controllo dei certificati è effettuato su base regolare.~~

43. ⇒ La certificazione stabilisce ⇐ ~~I certificati indicano i diritti e gli obblighi dei fornitori di servizi di navigazione aerea, compreso l'accesso non discriminatorio ai servizi per gli utenti dello spazio aereo, in particolare riguardo alla sicurezza. La certificazione può essere ☒ è ☒ soggetta unicamente alle condizioni di cui all'allegato II. Siffatte condizioni devono essere obiettivamente giustificate, non discriminatorie, proporzionate e trasparenti.~~

~~5. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono autorizzare la fornitura di servizi di navigazione aerea nella totalità o in una parte dello spazio aereo di loro responsabilità senza rilasciare un certificato qualora il fornitore fornisca tali servizi in via primaria a movimenti di aeromobili diversi dal traffico aereo generale. In tali casi lo Stato membro interessato informa la Commissione e gli altri Stati membri della sua decisione e delle misure adottate per garantire il massimo rispetto dei requisiti comuni.~~

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 3 (adattato)

⇒ nuovo

~~46. Fatte salve le disposizioni degli articoli 8 e 9, il~~ rilascio dei certificati conferisce ai fornitori di servizi di navigazione aerea la possibilità di offrire i loro servizi agli Stati membri, ad altri fornitori di servizi di navigazione aerea, agli utenti dello spazio aereo e agli aeroporti all'interno della Comunità ☒ dell'Unione ☒ . ⇒ Per quanto riguarda i servizi di assistenza, tale possibilità è subordinata alla conformità all'articolo 10, paragrafo 2. ⇐

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

↓ 550/2004

~~8. Uno Stato membro riconosce qualsiasi certificato rilasciato da un altro Stato membro a norma del presente articolo.~~

~~9. In circostanze eccezionali gli Stati membri possono ritardare l'osservanza del presente articolo di sei mesi oltre la data di cui all'articolo 19, paragrafo 2. Gli Stati membri notificano alla Commissione tali proroghe e le relative motivazioni.~~

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 4 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~98~~

Designazione dei fornitori di servizi aerei

1. Gli Stati membri garantiscono la fornitura di servizi di traffico aereo in regime di esclusiva all'interno di specifici blocchi di spazio aereo per lo spazio aereo posto sotto la loro responsabilità. A tal fine gli Stati membri designano un prestatore di servizi di traffico aereo titolare di un certificato ⇒ o dichiarazione ⇐ validi ~~nella Comunità~~ ☒ nell'Unione ☒.

2. Per la fornitura di servizi transfrontalieri, gli Stati membri garantiscono che la conformità al presente articolo e all'articolo 18 ~~19~~, paragrafo 3, non sia impedita dalla loro legislazione nazionale che impone che i fornitori di servizi del traffico aereo che forniscono servizi nello spazio aereo sotto la responsabilità dello Stato membro interessato ⇒ soddisfino una delle seguenti condizioni⇐:

- a) siano detenuti, direttamente o attraverso una partecipazione maggioritaria, da tale Stato membro o dai suoi cittadini;
- b) abbiano la loro principale sede di attività o la sede legale nel territorio di tale Stato membro; ~~oppure~~
- c) utilizzino esclusivamente infrastrutture in detto Stato membro.

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

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 4
⇒ nuovo

4. Gli Stati membri hanno potere discrezionale sulla scelta di un prestatore di servizi di traffico aereo a condizione che quest'ultimo ~~soddisfi i requisiti e le condizioni di cui agli articoli 6 e 7~~ ⇒ sia certificato o dichiarato in conformità al regolamento (CE) No 216/2008 ⇐.

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 4

5. Per i blocchi funzionali di spazio aereo, stabiliti a norma dell'articolo 16 ~~9-bis~~, che si estendono nello spazio aereo di responsabilità di più Stati membri, gli Stati membri interessati designano congiuntamente, conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, uno o più fornitori di servizi di traffico aereo, almeno un mese prima dell'istituzione del blocco funzionale di spazio aereo.

6. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri in merito a qualsiasi decisione adottata nel quadro del presente articolo relativa alla designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo in blocchi specifici di spazio aereo per lo spazio aereo di loro responsabilità.

↓ nuovo

Articolo 10

Fornitura di servizi di assistenza

1. In conformità al presente articolo, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che i fornitori di servizi di assistenza possano competere all'interno dell'Unione per la fornitura di tali servizi sulla base di condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti.

Il requisito di cui al presente articolo deve essere soddisfatto entro il 1° gennaio 2020.

2. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che la fornitura di servizi di traffico aereo sia separata dalla fornitura di servizi di assistenza. Ciò implica che i servizi di traffico aereo e i servizi di assistenza devono essere forniti da due imprese distinte.

3. Nella scelta del prestatore di servizi di assistenza gli enti appaltatori tengono conto, in particolare, dell'efficienza in rapporto ai costi, della qualità generale e della sicurezza dei servizi.

4. Un prestatore di servizi di assistenza può essere selezionato per fornire servizi nello spazio aereo di uno Stato membro soltanto se:

a) è certificato a norma dell'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008;

b) la sua sede principale di attività si trova nel territorio di uno Stato membro;

c) gli Stati membri e/o i cittadini degli Stati membri detengono oltre il 50% del prestatore di servizi e lo controllano di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo quanto previsto in un accordo con un paese terzo di cui l'Unione è parte contraente; e

d) il prestatore di servizi è conforme ai requisiti in materia di difesa e sicurezza nazionale.

5. I servizi di assistenza relativi al funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) possono essere forniti a livello centralizzato dal gestore della rete, aggiungendo tale servizi all'elenco di cui all'articolo 17, paragrafo 2, in conformità all'articolo 17, paragrafo 3. Tali servizi, e in particolare quelli relativi alla infrastrutture ATM, possono anche essere forniti su base esclusiva da un prestatore di servizi di navigazione aerea o da raggruppamenti di tali fornitori. La Commissione precisa le modalità per la selezione dei fornitori o gruppi di fornitori sulla base della capacità professionale e della capacità di fornire

servizi in modo imparziale ed efficace sul piano dei costi e predispone una valutazione generale dei costi e benefici stimati della fornitura di servizi di assistenza a livello centralizzato. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. La Commissione designa i fornitori, o raggruppamenti di fornitori, in conformità agli atti di esecuzione citati.

↓ 550/2004

~~Articolo 9~~

Designazione di fornitori di servizi meteorologici

~~1. Gli Stati membri possono designare un fornitore di servizi meteorologici affinché fornisca la totalità o una parte dei dati meteorologici in regime di esclusiva per la totalità o una parte dello spazio aereo di loro responsabilità, tenendo conto di considerazioni inerenti alla sicurezza.~~

~~2. Gli Stati membri informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri in merito a qualsiasi decisione adottata nell'ambito del presente articolo relativa alla designazione di un fornitore di servizi meteorologici.~~

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 5 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo 11

Sistema di prestazioni

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

a) obiettivi prestazionali a livello ~~comunitario~~ ☒ dell'Unione ☒ ⇒ e obiettivi associati a livello locale ⇐ relativi a settori di prestazione essenziali quali la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficacia sotto il profilo dei costi;

b) piani nazionali o piani per blocchi funzionali di spazio aereo, comprendenti obiettivi prestazionali, a garanzia della ⇒ conformità ⇐ ~~conformità~~ agli obiettivi prestazionali ~~comunitari~~ ☒ dell'Unione ☒ ⇒ e agli obiettivi associati a livello locale ⇐; e

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

2. ~~Conformemente alla procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, la~~ Commissione ⇒ designa ⇐ ~~può designare Eurocontrol o un altro~~ un organismo ⇒ indipendente, ⇐ imparziale e competente come "organo di valutazione delle prestazioni". Il ruolo dell'organo di valutazione delle prestazioni consiste nel fornire consulenza alla Commissione, coordinandosi con le autorità nazionali di vigilanza, e, nell'assistere su richiesta nell'attuazione del sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1. ⇒ All'organo di valutazione delle prestazioni può essere prestata assistenza tecnica dall'EAA e da Eurocontrol o da un altro organismo competente ⇐. ~~La Commissione fa in modo che l'organo di~~

valutazione delle prestazioni agisca in piena indipendenza quando esegue i compiti che la Commissione gli ha affidato.

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

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

4 La ~~⇒ conformità ⇐ degli obiettivi dei ⇒ piani ⇐ nazionali o di blocco funzionale di spazio aereo ⇒ e degli obiettivi locali ⇐ agli obiettivi prestazionali a livello comunitario ⊗ dell'Unione ⊗~~ è valutata dalla Commissione ~~⇒ in cooperazione con l'organo di valutazione delle prestazioni ⇐ tramite il ricorso ai criteri di valutazione di cui al paragrafo 6, lettera d).~~

Qualora accerti che ~~⇒ i piani nazionali o per blocco funzionale di spazio aereo o gli obiettivi a livello locale ⇐ uno o più obiettivi prestazionali nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo non soddisfano i criteri di valutazione ⇒ gli obiettivi a livello di Unione⇐~~, la Commissione ~~in conformità della procedura consultiva di cui all'articolo 5, paragrafo 2, può ⇒ esigere ⇐ raccomandare ⇒~~ che gli Stati membri interessati adottino le necessarie misure correttive. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 27, paragrafo 2. ~~⇐ che le autorità nazionali di vigilanza interessate propongano obiettivi prestazionali rivisti. Lo Stato membro interessato adotta gli obiettivi prestazionali rivisti e misure appropriate, che saranno notificati alla Commissione a tempo debito.~~

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

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

5. ~~d)~~ Il periodo di riferimento per il sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1 copre da un minimo di tre anni fino a un massimo di cinque. Durante detto periodo e in caso di mancato conseguimento degli obiettivi ~~⇒ a livello locale ⇐ nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo~~, gli Stati membri ~~⇒ interessati ⇐ e/o le autorità nazionali di vigilanza ⇒~~ definiscono e ~~⇐ applicano misure appropriate da essi definite ⇒~~ finalizzate a rettificare la situazione ~~⇐. ⇒ Se la Commissione ritiene che tali misure correttive non siano sufficienti, può decidere che gli Stati membri interessati adottino le necessarie misure correttive o sanzioni. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura consultiva di cui all'articolo 27,~~

paragrafo 2. ~~Il primo periodo di riferimento copre i primi tre anni a decorrere dall'adozione delle norme d'attuazione di cui al paragrafo 6.~~

~~6.e)~~ La Commissione compie valutazioni periodiche in merito al conseguimento degli obiettivi prestazionali ~~⇒ a livello dell'Unione e degli obiettivi prestazionali associati a livello locale~~ ~~⇒ e ne presenta i risultati al comitato per il cielo unico.~~

~~74.~~ ~~All~~ sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1 ~~si applicano le seguenti procedure~~ ~~☒~~ si basa sui seguenti elementi ~~☒~~ :

- a) la raccolta, la convalida, l'esame, la valutazione e la diffusione dei dati attinenti relativi alle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e ~~⇒ dei servizi~~ ~~☐ delle funzioni~~ di rete forniti da tutte le pertinenti parti interessate, tra le quali i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, gli operatori aeroportuali, le autorità nazionali di vigilanza, gli Stati membri e Eurocontrol;
- b) la selezione di adeguati settori essenziali di prestazione, sulla base del documento n. 9854 dell'ICAO «Global Air Traffic Management Operational Concept», e coerenti con quelli identificati nel quadro delle prestazioni del piano generale ATM, tra i quali la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficacia sotto il profilo dei costi, con gli adattamenti eventualmente necessari per tenere conto delle esigenze specifiche del cielo unico europeo e degli obiettivi specifici di tali settori e definizione di un gruppo limitato di indicatori essenziali per misurare le prestazioni;
- c) la definizione ~~⇒ e revisione~~ ~~☐~~ degli obiettivi prestazionali ~~comunitari~~ ~~☒~~ a livello dell'Unione ~~☒~~ ~~⇒ e degli obiettivi prestazionali associati a livello locale~~ ~~☐~~ tenendo in considerazione i contributi identificati a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo;

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 5 (adattato)
⇒ nuovo

~~6. Ai fini di un funzionamento dettagliato del sistema di prestazioni, la Commissione adotta, entro il 4 dicembre 2011 ed entro un periodo di tempo idoneo ai fini del rispetto dei termini previsti dal presente regolamento, norme di attuazione secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3. Esse disciplinano:~~

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

- i) sono basati sui piani aziendali dei fornitori di servizi di navigazione aerea;
- ii) coprono tutti gli elementi di costo della base dei costi nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo;
- iii) comprendono obiettivi prestazionali ~~⇒ a livello locale~~ ~~☐~~ vincolanti, coerenti con gli obiettivi prestazionali ~~comunitari~~ ~~☒~~ a livello dell'Unione ~~☒~~;

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 5 (adattato)
⇒ nuovo

- ed) la valutazione degli obiettivi prestazionali ⇒ a livello locale ⇐ ~~nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo~~ sulla base dei piani nazionali o dei piani per i blocchi funzionali di spazio aereo; ~~e~~
- fe) monitoraggio dei piani nazionali o dei piani per i blocchi funzionali di spazio aereo, compresi adeguati meccanismi d'allarme;
-

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 5 (adattato)
⇒ nuovo

- g)d) i criteri ⇒ per imporre sanzioni nei casi di non conformità ⇐ ~~volti a valutare la coerenza tra gli obiettivi nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo~~ agli obiettivi prestazionali ~~comunitari~~ ⇐ a livello dell'Unione ⇐ ⇒ e agli obiettivi associati a livello locale ⇐ durante il periodo di riferimento, nonché a sostenere meccanismi di allarme;
- h)e) i principi generali a cui gli Stati membri ricorrono per istituire il sistema di incentivi;
- i)f) principi per l'applicazione di un meccanismo di transizione necessario per l'adeguamento alla messa in opera del sistema di prestazioni, di durata non superiore a dodici mesi a decorrere dall'adozione ⇒ dell'atto delegato di cui al presente paragrafo ⇐ ~~delle norme d'attuazione~~;
- j)b) ~~gli~~ ⇒ adeguati ⇐ periodi e intervalli di riferimento per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi prestazionali e per la fissazione di nuovi obiettivi;
- k)a) ~~the contenuto e~~ ⇒ il necessario ⇐ calendario ⇒ pertinente ⇐ ~~delle procedure di cui al paragrafo 4~~;
-

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 5
⇒ nuovo

Alla Commissione ~~può~~ ⇒ è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 26 al fine di definire modalità di applicazione per il funzionamento adeguato del sistema di prestazioni ⇐ ~~aggiungere altre procedure all'elenco di cui~~ ⇒ conformemente ai punti elencati ⇐ nel presente paragrafo. ~~Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, paragrafo 4.~~

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

↓ 550/2004 (adattato)

~~CAPITOLO III~~

~~SISTEMA DI TARIFFAZIONE~~

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 8 (adattato)

Articolo ~~12~~¹⁴

Disposizioni ~~in~~ generali relative al sistema di tariffazione ~~in~~

Conformemente al disposto degli articoli ~~13~~¹⁵ e ~~14~~¹⁶, il sistema di tariffazione per i servizi di navigazione aerea concorre a realizzare una maggiore trasparenza in materia di determinazione, applicazione e riscossione delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo e contribuisce a ottimizzare i costi della fornitura di servizi di navigazione aerea e all'efficienza dei voli, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza ottimale. ~~Questo~~ ~~in~~ Il ~~in~~ sistema è compatibile con l'articolo 15 della convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 e con il sistema tariffario di Eurocontrol per le tariffe di rotta.

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 9 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~13~~¹⁵

Principi ~~in~~ relativi al sistema di tariffazione ~~in~~

1. Il sistema di tariffazione si basa sulla contabilità dei costi dei servizi di navigazione aerea sostenuti dai fornitori di servizi a beneficio degli utenti dello spazio aereo. Il sistema imputa tali costi alle varie categorie di utenti.
2. Nel determinare la base di calcolo delle tariffe, si applicano i principi ~~seguenti~~ ~~in~~ di cui ai paragrafi da 3 a 8 ~~in~~.

~~3a)~~ ~~Il~~ Il costo da imputare agli utenti dello spazio aereo è costituito dal costo determinato della fornitura di servizi di navigazione aerea, compresi adeguati importi per l'interesse sull'investimento di capitale e per l'ammortamento, nonché dai costi di manutenzione, funzionamento, gestione e amministrazione ~~⇒ compresi i costi sostenuti dall'EAA per le pertinenti mansioni dell'autorità~~ ~~⇐~~ . I costi determinati sono i costi fissati dagli Stati membri a livello nazionale o a livello di blocco funzionale di spazio aereo all'inizio del periodo di riferimento per ciascun anno civile del periodo di riferimento di cui all'articolo ~~11~~, paragrafo ~~5~~ ~~11~~ del regolamento ~~quadro~~, oppure durante il periodo di riferimento, in seguito a opportuni adeguamenti mediante l'applicazione dei meccanismi di allarme previsti all'articolo 11 ~~11~~ del regolamento ~~quadro~~.

~~4b)~~ ~~Il~~ I costi di cui si deve tenere conto in questo contesto sono quelli valutati in relazione a strutture e servizi previsti e attuati ai sensi dell'ICAO Regional Air

Navigation Plan (piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea). Essi $\Rightarrow$ includono $\Leftarrow$ ~~possono includere~~ anche i costi sostenuti dalle autorità nazionali di vigilanza e/o da organizzazioni riconosciute, nonché altri costi sostenuti dallo Stato membro e dal fornitore di servizi interessati in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea. I costi non comprendono i costi delle sanzioni imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo ~~339~~ 339 del regolamento quadro, né i costi delle eventuali misure correttive $\Rightarrow$ o sanzioni $\Leftarrow$ ~~imposte dagli Stati membri~~ a norma dell'articolo ~~11,11~~ 11,11 $\boxtimes$ paragrafo 5 $\boxtimes$ ~~del regolamento quadro~~.

~~5e)~~ 5e) Gli Stati membri, per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo e in quanto parte dei loro rispettivi accordi quadro, si adoperano nella misura del possibile per concordare i principi comuni di una politica di tariffazione.

~~6d)~~ 6d) I costi dei diversi servizi di navigazione aerea sono individuati separatamente, a norma dell'articolo ~~2112~~ 2112, paragrafo ~~3~~ 3.

~~7e)~~ 7e) Non sono ammesse sovvenzioni trasversali tra i servizi di rotta e i servizi nei terminali. I costi relativi sia ai servizi presso i terminali che ai servizi di rotta sono ripartiti proporzionalmente tra i servizi di rotta e i servizi nei terminali in base a una metodologia trasparente. Le sovvenzioni trasversali tra servizi diversi di $\Rightarrow$ traffico $\Leftarrow$ navigazione aereo all'interno di una delle due suddette categorie sono ammesse solamente se giustificate da motivi obiettivi e chiaramente individuate; $\Rightarrow$ non sono ammesse sovvenzioni trasversali tra i servizi di traffico aereo e i servizi di assistenza. $\Leftarrow$

~~8f)~~ 8f) È assicurata la trasparenza della base di calcolo delle tariffe. Sono adottate norme di attuazione per la fornitura di informazioni, da parte dei fornitori di servizi, intese a consentire l'esame delle previsioni, dei costi effettivi e delle entrate dei singoli fornitori. È istituito su basi periodiche uno scambio di informazioni tra le autorità nazionali di vigilanza, i fornitori di servizi, gli utenti dello spazio aereo, la Commissione ed Eurocontrol.

93. Nel fissare le tariffe a norma dei paragrafi $\boxtimes$ da 3 a 8 $\boxtimes$ 2 gli Stati membri si attengono ai seguenti principi:

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

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

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

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

e) le tariffe rispecchiano i costi dei servizi e delle strutture di navigazione aerea messe a disposizione degli utenti dello spazio aereo, $\Rightarrow$ compresi i costi sostenuti

dall'EAA per le pertinenti mansioni dell'autorità, ⇨ tenuto conto delle capacità produttive relative dei vari tipi di aeromobile interessati;

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

104. La Commissione adotta ⇨ modalità di applicazione relative alla procedura da seguire per l'applicazione dei paragrafi da 1 a 9. ⇨ Tali ⇨ atti di esecuzione sono adottati ⇨ ~~norme di attuazione del presente articolo~~ in conformità alla procedura ⇨ di esame ⇨ di cui all'articolo 27 ~~5~~, paragrafo 3, ~~del regolamento quadro.~~

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 11 (adattato)
⇨ nuovo

Articolo ~~1416~~

Esame della conformità ☒ agli articoli 12 e 13 ☒

1. La Commissione provvede all'esame permanente della conformità delle tariffe ai principi e alle norme di cui agli articoli ~~1244~~ e ~~1315~~, in cooperazione degli Stati membri. La Commissione si adopera per instaurare i meccanismi necessari per utilizzare le competenze di Eurocontrol e condivide i risultati del riesame con gli Stati membri, con Eurocontrol e con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.

2. Su richiesta di uno o più Stati membri, ~~i quali ritengono che i principi e le norme non siano stati correttamente applicati,~~ oppure di propria iniziativa, la Commissione ~~svolge un'indagine su ogni presunta inosservanza o mancata applicazione dei principi e/o delle norme in questione~~ ⇨ esamina le misure specifiche adottate dalle autorità nazionali in relazione all'applicazione degli articoli 12 e 13 per quanto riguarda la determinazione dei costi e delle tariffe ⇨. Fatto salvo l'articolo ~~3248~~, paragrafo 1, la Commissione condivide i risultati dell'indagine con gli Stati membri, con Eurocontrol e con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo. Entro due mesi dal ricevimento di una richiesta, dopo aver sentito lo Stato membro interessato, ☒ la Commissione decide se gli articoli 12 e 13 sono stati rispettati e se la misura può quindi continuare ad essere applicata. Tali atti di esecuzione sono adottati ☒ ~~e dopo aver consultato il comitato per il cielo unico~~ in conformità alla procedura consultiva di cui all'articolo ~~275~~, paragrafo 2, ~~del regolamento quadro, la Commissione prende una decisione sull'applicazione degli articoli 14 e 15 del presente regolamento e sull'opportunità di continuare ad applicare la prassi in questione.~~

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

~~Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può prendere una decisione diversa entro un mese.~~

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 10 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo 1515 bis

Progetti comuni

1. ~~I progetti comuni possono contribuire alla proficua~~ L'attuazione del piano generale ATM ~~può essere coadiuvata da progetti comuni~~ ~~Tali~~ Tali progetti devono sostenere gli obiettivi del presente regolamento ovvero migliorare l'efficienza del sistema aeronautico europeo in settori essenziali come la capacità, l'efficacia delle operazioni di volo e la redditività, nonché la sostenibilità ambientale, nel rispetto degli obiettivi imperativi di sicurezza. ⇒ I progetti comuni mirano a rendere operative in modo tempestivo, coordinato e sincronizzato le funzionalità ATM per realizzare i cambiamenti operativi essenziali identificati dal piano generale ATM ⇐.

2. La Commissione può ⇒ adottare misure per definire la governance di progetti comuni e individuare incentivi per la loro realizzazione. Tali atti di esecuzione sono adottati ⇐ in conformità alla procedura ~~di regolamentazione~~ ⇒ di esame ⇐ di cui all'articolo 275, paragrafo 3 ~~del regolamento quadro~~. ~~Tali misure~~ Tali misure ~~elaborare materiale orientativo sulle modalità con cui detti progetti possono concorrere all'applicazione del piano generale ATM. Detto materiale orientativo~~ non interferiscono con i meccanismi per lo sviluppo di simili ~~dei~~ dei progetti relativi a blocchi funzionali di spazio aereo concordati dalle parti dei blocchi stessi.

3. La Commissione può ⇒ adottare progetti comuni per funzioni legate alla rete di particolare rilevanza ai fini del miglioramento dell'efficacia globale della gestione del trasporto aereo e dei servizi di navigazione aerea in Europa, individuando le funzionalità ATM pronte ad essere dispiegate, unitamente al relativo calendario e portata geografica. Tali atti di esecuzione sono adottati ⇐ ~~può altresì decidere, conformemente alla procedura di regolamentazione~~ ⇒ di esame ⇐ di cui all'articolo 275, paragrafo 3, ~~del regolamento quadro, di definire progetti comuni per funzioni legate alla rete di particolare rilevanza ai fini del miglioramento dell'efficacia globale della gestione del trasporto aereo e dei servizi di navigazione aerea in Europa. Detti~~ ~~I~~ I progetti comuni possono essere considerati ammissibili al finanziamento ~~dell'Unione~~ dell'Unione ~~comunitario~~ all'interno del quadro finanziario pluriennale. A tal fine e fatta salva la competenza degli Stati membri di decidere sull'impiego delle loro risorse finanziarie, la Commissione procede ad un'analisi indipendente dei costi/benefici e a consultazioni con gli Stati membri e gli operatori interessati a norma dell'articolo 28 ~~10 del regolamento quadro~~, esplorando tutti gli strumenti appropriati per finanziarne lo sviluppo. I costi ammissibili di sviluppo di progetti comuni sono coperti in conformità dei principi della trasparenza e della non discriminazione.

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 5 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~169-bis~~

Blocchi funzionali di spazio aereo

1. ~~Entro il 4 dicembre 2012, g~~ Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire ☒ establishment and ☒ l'attuazione di blocchi funzionali di spazio aereo ⇒ sulla base della fornitura integrata di servizi di traffico aereo ⇐, allo scopo di conseguire la prescritta capacità ed efficienza della rete di gestione del traffico aereo nell'ambito del cielo unico europeo, per mantenere un elevato livello di sicurezza e contribuire all'efficienza complessiva del sistema di trasporto aereo e a una riduzione dell'impatto ambientale.

↓ nuovo

2. Laddove possibile, i blocchi funzionali di spazio aereo sono costituiti sulla base di un partenariato settoriale cooperativo tra fornitori di servizi di navigazione aerea, in particolare per quanto concerne la fornitura di servizi di assistenza in conformità all'articolo 10. Il partenariato settoriale può fornire supporto a uno o più blocchi funzionali di spazio aereo, o parte degli stessi, al fine di massimizzarne l'efficienza.

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 5 (adattato)
⇒ nuovo

3. Gli Stati membri, ~~in particolare quelli che costituiscono blocchi funzionali di spazio aereo contigui,~~ ⇒, come pure i fornitori di servizi di traffico aereo ⇐ cooperano per quanto possibile per conformarsi al presente ☒ articolo ☒ disposizione. Laddove pertinente la cooperazione può prevedere la partecipazione ai blocchi funzionali di spazio aereo ⇒ di fornitori di servizi di traffico aereo ⇐ di paesi terzi.

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

a) sono sostenuti da un'analisi dei valori di sicurezza connessi;

↓ nuovo

b) sono designati in modo tale da perseguire le massime sinergie ottenibili grazie al partenariato settoriale allo scopo di conseguire e, se possibile, superare gli obiettivi prestazionali fissati in conformità all'articolo 11;

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 5 (adattato)

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

ed) assicurano la coerenza con la rete europea delle rotte istituita in virtù dell'articolo 17 ~~6 del regolamento sullo spazio aereo;~~

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

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 5
⇒ nuovo

~~ef)~~ ⇒ se del caso, ⇐ assicurano un trasferimento fluido e flessibile della responsabilità per il controllo del traffico aereo tra unità dei servizi del traffico aereo;
~~fg)~~ assicurano la compatibilità tra le varie configurazioni dello spazio aereo, ottimizzando fra l'altro le attuali regioni di informazioni di volo;

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 5 (adattato)

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

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

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 5

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

↓ nuovo

I requisiti di cui al paragrafo 4, lettere c), d) e g), sono soddisfatti in conformità al progetto di ottimizzazione dello spazio aereo elaborato dal gestore della rete, come specificato all'articolo 17.

5. I requisiti di cui al presente articolo possono essere soddisfatti mediante la partecipazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea a uno o più blocchi funzionali di spazio aereo.

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 5 (adattato)
⇒ nuovo

~~36.~~ Un blocco funzionale di spazio aereo ⇒ che si copre lo spazio aereo soggetto alla responsabilità di più di uno Stato membro ⇐ ~~può essere~~ viene istituito ~~soltanto in base a un accordo reciproco~~ ⇒ con decisione congiunta ⇐ di tutti gli Stati membri e, se del caso, di tutti i paesi terzi che hanno responsabilità di qualsiasi porzione dello spazio aereo inclusa nel blocco funzionale di spazio aereo. ⇒ La designazione congiunta alla base dell'istituzione del blocco funzionale di spazio aereo contiene le necessarie disposizioni – comprese le pertinenti disposizioni transitorie – relative alle modalità con cui il blocco di spazio aereo può essere modificato e le modalità con cui uno Stato membro o, se del caso, un paese terzo, può ritirarsi dal blocco ⇐.

⇒ 7. Gli Stati membri notificano alla Commissione la costituzione di blocchi funzionali di spazio aereo. ⇐ Prima di notificare alla Commissione la costituzione di un blocco funzionale

di spazio aereo, gli Stati membri interessati forniscono alla Commissione, agli altri Stati membri e alle altre parti interessate informazioni adeguate e danno loro la possibilità di formulare osservazioni.

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

58. In caso di controversia tra due o più Stati membri in merito a un blocco funzionale di spazio aereo transfrontaliero, che concerne lo spazio aereo di loro responsabilità, gli Stati membri interessati possono congiuntamente deferire la questione al comitato per il cielo unico affinché formuli un parere. Il parere è comunicato agli Stati membri interessati. Fatto salvo il paragrafo ~~63~~, gli Stati membri tengono conto di tale parere per giungere alla composizione della controversia.

~~69.~~ Una volta ricevute da parte degli Stati membri le notifiche ~~degli accordi e delle dichiarazioni~~ di cui ai paragrafi ~~63~~ e ~~⇒ 7 ⇐~~ ~~4~~ la Commissione accerta per ogni blocco funzionale di spazio aereo la rispondenza ai requisiti di cui al paragrafo ~~42~~ e sottopone all'esame ~~⇒ degli Stati membri ⇐~~ ~~del comitato per il cielo unico~~ i risultati di tale valutazione. Se la Commissione ritiene che uno o più blocchi funzionali di spazio aereo non rispondano ai requisiti previsti, avvia un dialogo con gli Stati membri interessati al fine di pervenire a un consenso sulle necessarie misure di rettifica.

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

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 5 (adattato)
⇒ nuovo

~~810.~~ ⇒ La Commissione può adottare modalità di applicazione relative alla designazione congiunta dei fornitori di servizi di traffico aereo di cui al paragrafo 6, specificando le modalità di selezione dei fornitori di servizi, il periodo di designazione, le disposizioni relative alla vigilanza, la disponibilità dei servizi da fornire e gli accordi in materia di responsabilità. ⇐ ~~Per la costituzione e modifica dei blocchi funzionali di spazio aereo sono elaborati documenti di orientamento entro il 4 dicembre 2010~~ ⇒ Tali atti di esecuzione sono adottati ⇐ in conformità alla procedura ~~consultiva~~ ⇒ di esame ⇐ di cui all'articolo ~~275,~~ paragrafo ~~3, 2)~~ del regolamento quadro.

~~911.~~ ‡ La Commissione ~~, entro il 4 dicembre 2011~~ ⇒ può ⇐ ☒ adottare misure relative alle informazioni, di cui al paragrafo 6, che gli Stati membri sono tenuti a fornire. ☒☒ Tali atti di esecuzione sono adottati ☒ conformemente alla ~~di esame regolamentare~~ procedura di cui all'articolo ~~275, paragrafo 3. del regolamento quadro, adotta le norme di attuazione per quanto riguarda le informazioni che devono essere fornite dallo Stato membro o dagli Stati membri interessati prima della creazione e della modifica di un blocco funzionale di spazio aereo conformemente al paragrafo 3 del presente articolo.~~

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 5

~~Articolo 9 ter~~

Coordinatore del sistema dei blocchi funzionali di spazio aereo

- ~~1. Al fine di facilitare la costituzione dei blocchi funzionali di spazio aereo, la Commissione può designare una persona fisica in qualità di coordinatore del sistema dei blocchi funzionali di spazio aereo (il “coordinatore”). A tal fine, la Commissione agisce secondo la procedura di regolamentazione di cui all’articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro.~~
- ~~2. Fatto salvo l’articolo 9 bis, paragrafo 5, il coordinatore facilita, su richiesta di tutti gli Stati membri interessati ed eventualmente dei paesi terzi che partecipano allo stesso blocco funzionale di spazio aereo, il superamento delle difficoltà negoziali da essi incontrate, al fine di accelerare la costituzione dei blocchi funzionali di spazio aereo. Il coordinatore agisce sulla base di un mandato da parte di tutti gli Stati membri interessati ed eventualmente dei paesi terzi che partecipano allo stesso blocco funzionale di spazio aereo.~~
- ~~3. Il coordinatore agisce con imparzialità, in particolare nei confronti degli Stati membri, dei paesi terzi, della Commissione e delle parti interessate.~~
- ~~4. Il coordinatore non divulga le informazioni acquisite nell’assolvimento della sua funzione salvo se autorizzato dagli Stati membri ed eventualmente dagli Stati terzi interessati.~~
- ~~5. Dopo la sua designazione, il coordinatore riferisce con periodicità trimestrale alla Commissione, al comitato per il cielo unico e al Parlamento europeo. La relazione informa sinteticamente sui negoziati e i loro risultati.~~
- ~~6. Il mandato del coordinatore scade con la firma dell’ultimo accordo sul blocco funzionale di spazio aereo e comunque entro il 4 dicembre 2012.~~

↓ 1070/2009 articolo 3,
paragrafo 6
⇒ nuovo

Articolo 176

Gestione e progettazione della rete

1. ~~Le funzioni~~ ⇒ I servizi ⇐ della rete di gestione del traffico aereo (ATM) permettono l’uso ottimale dello spazio aereo e assicurano che gli utenti dello spazio aereo possano operare sulle traiettorie preferite, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea. Tali ~~funzioni~~ ⇒ servizi ⇐ di rete sono finalizzate a sostenere iniziative a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo e sono svolte in modo tale da non pregiudicare la separazione delle mansioni normative da quelle operative.
2. Per conseguire gli obiettivi di cui al paragrafo 1 e fatte salve le competenze degli Stati membri in materia di rotte nazionali e strutture dello spazio aereo, la Commissione provvede affinché siano garantiti ⇒ sotto la responsabilità di un gestore di rete ⇐ i seguenti ~~funzioni~~ ⇒ servizi ⇐ :
 - a) progettazione della rete europea delle rotte;

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

↓ nuovo

c) funzione centrale per la gestione dei flussi di traffico aereo;

d) creazione di un portale di informazione aeronautica in conformità all'articolo 23;

e) ottimizzazione della progettazione dello spazio aereo in cooperazione con i fornitori di servizi di navigazione aerea e dei blocchi funzionali di spazio aereo, di cui all'articolo 16;

f) funzione centrale per il coordinamento delle crisi nel settore dell'aviazione.

↓ 1070/2009 articolo 3,
paragrafo 6
⇒ nuovo

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

↓ 1070/2009 articolo 3,
paragrafo 6 (adattato)
⇒ nuovo

La Commissione ha la facoltà, ~~previa consultazione del comitato per il cielo unico e~~ conformemente alle norme di attuazione di cui al paragrafo 4, ~~di affidare a~~ ☒ di designare ☒ Eurocontrol, o un altro organo imparziale e competente, ⇒ per lo svolgimento ⇐ dei compiti ~~richiesti per l'esecuzione delle funzioni di cui al primo comma~~ ⇒ di gestore della rete ⇐. Tali compiti sono eseguiti in modo imparziale ed efficiente sotto il profilo dei costi ed effettuati per conto degli Stati membri e delle parti interessate. Essi sono sottoposti ad un sistema di governo appropriato che riconosce le responsabilità separate per la prestazione di servizi e la regolamentazione, tenuto conto delle esigenze dell'intera rete ATM e con la piena partecipazione degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi di navigazione aerea. ⇒ Entro il 1° gennaio 2020 la Commissione designa il gestore della rete come prestatore di servizi autonomo e, se possibile, nell'ambito di un partenariato settoriale. ⇐

↓ 1070/2009 articolo 3,
paragrafo 6
⇒ nuovo

3. Alla Commissione ~~può~~ ⇒ è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 26 per ⇐ aggiungere ulteriori ⇒ servizi ⇐ all'elenco ~~funzioni~~ ⇒ di cui ⇐ al

paragrafo 2 ⇒ al fine di adeguarlo al progresso tecnico e operativo per quanto concerne la fornitura di servizi di assistenza in modo centralizzato. ⇐ ~~previa opportuna consultazione delle imprese interessate. Tali misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, integrandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento quadro.~~

4. ⇒ La Commissione adotta ⇐ ~~Le norme~~ modalità di attuazione ~~delle misure di cui al presente articolo, ad eccezione di quelle enunciate ai paragrafi da 6 a 9, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento quadro. Tali norme di attuazione riguardano in particolare~~ ⇒ relative ai seguenti aspetti ⇐:

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

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

c) ~~le funzioni~~ ⇒ i servizi ⇐ di rete supplementari quali definiti nel piano generale ATM;

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

⇓ nuovo

e) modalità dettagliate relative alla governance del gestore della rete con la partecipazione di tutti i soggetti operativi interessati;

⇓ 1070/2009 articolo 3,
paragrafo 6
⇒ nuovo

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

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

⇓ nuovo

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

↓ 1070/2009 articolo 3,
paragrafo 6 (adattato)
⇒ nuovo

5. Aspetti della configurazione dello spazio aereo diversi rispetto a quelli di cui ai paragrafi 2 ⇒ e 4, lettera c) ⇐ sono affrontati al livello nazionale o al livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Questo processo di configurazione tiene conto della crescita e della complessità del traffico, dei blocchi nazionali o funzionali di spazio aereo e prevede la piena consultazione degli utenti dello spazio aereo interessati o dei gruppi interessati che rappresentano gli utenti dello spazio aereo e le autorità militari, a seconda dei casi.

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

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

↓ 1070/2009 articolo 3,
paragrafo 6

~~8. Le norme di attuazione per la gestione dei flussi di traffico aereo sono alla base delle decisioni operative di fornitori di servizi di navigazione aerea, operatori aeroportuali e utenti dello spazio aereo e riguardano i seguenti settori:~~

~~a) pianificazione di volo;~~

~~b) uso della capacità disponibile dello spazio aereo durante tutte le fasi del volo, compresa l'assegnazione delle bande orarie; nonché~~

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

~~la realizzazione di un'unica pubblicazione per l'orientamento delle rotte e del traffico;~~

~~opzioni per deviare il traffico aereo generale da zone congestionate;~~

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

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

↓ 550/2004 (adattato) ⇒ nuovo

Articolo ~~1810~~

Rapporti tra fornitori di servizi

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea possono avvalersi dei servizi di altri fornitori di servizi che sono stati certificati ⇒ o dichiarati ⇐ ~~nella Comunità~~ ☒ nell'Unione ☒.
 2. I fornitori di servizi di navigazione aerea formalizzano i loro rapporti di lavoro mediante accordi scritti o intese giuridiche equivalenti che stabiliscano in dettaglio i compiti e le funzioni assunti da ciascun fornitore e che permettano lo scambio di dati operativi tra tutti i fornitori di servizi per quanto concerne il traffico aereo generale. Tali intese sono notificate alla ~~alle~~ autorità nazionale ~~di~~ di vigilanza interessata ~~e~~.
 3. Nei casi che comportano la fornitura di servizi di traffico aereo è richiesta l'approvazione degli Stati membri interessati. ~~Nei casi che comportano la fornitura di servizi meteorologici è richiesta l'approvazione degli Stati membri interessati, qualora essi abbiano designato un fornitore in regime di esclusiva, a norma dell'articolo 9, paragrafo 1.~~
-

↓ nuovo

Articolo 19

Relazioni con le parti interessate

I fornitori di servizi di navigazione aerea mettono a punto meccanismi per consultarsi con i pertinenti gruppi di utenti dello spazio aereo e gli operatori aeroportuali su tutti gli aspetti principali inerenti ai servizi forniti o a modifiche alle configurazioni dello spazio aereo. Gli utenti dello spazio aereo vengono inoltre coinvolti nel processo di approvazione dei piani strategici d'investimento. La Commissione adotta misure per definire le modalità della consultazione e della partecipazione degli utenti dello spazio aereo al processo di approvazione dei piani d'investimento. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

↓ 1070/2009 articolo 2, paragrafo 6
--

Articolo ~~2011~~

Rapporti con le autorità militari

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

↓ 550/2004 (adattato)

Articolo ~~21~~²²

Trasparenza della contabilità

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea, qualunque sia il loro assetto proprietario o la loro forma giuridica, elaborano, sottopongono a revisione contabile e pubblicano i loro conti finanziari. Tali conti rispettano i principi contabili internazionali adottati ~~dalla Comunità~~ ☒ dall'Unione ☒. Qualora il pieno rispetto dei principi contabili internazionali non sia possibile a motivo dello status giuridico del fornitore di servizi, questi si sforza di conseguire il massimo rispetto possibile.

2. I fornitori di servizi di navigazione aerea pubblicano comunque una relazione annuale e si sottopongono periodicamente ad una revisione contabile indipendente.

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 7

3. Se sono forniti gruppi di servizi, i fornitori di servizi di navigazione aerea individuano ed espongono le entrate e le spese derivanti dai servizi di navigazione aerea, ripartite in conformità del sistema di tariffazione di cui all'articolo ~~12~~¹⁴ e, se del caso, tengono conti consolidati per servizi diversi dai servizi di navigazione aerea, come sarebbero tenuti a fare se i servizi in questione fossero forniti da imprese distinte.

↓ 550/2004 (adattato)
⇒ nuovo

4. Gli Stati membri designano le autorità competenti che hanno diritto di accesso ai conti dei fornitori di servizi che forniscono servizi nello spazio aereo di loro responsabilità.

5. Gli Stati membri possono applicare ai fornitori di servizi di navigazione aerea che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002, relativo all'applicazione di principi contabili internazionali⁴⁹, le disposizioni transitorie dell'articolo 9 di detto regolamento.

Articolo ~~22~~²³

Accesso ai dati e protezione dei dati

1. Per quanto concerne il traffico aereo generale, i pertinenti dati operativi sono scambiati in tempo reale tra tutti i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo e gli aeroporti per facilitare il soddisfacimento delle esigenze operative delle varie parti. I dati sono utilizzati soltanto per fini operativi.

2. L'accesso ai pertinenti dati operativi è consentito alle autorità interessate, ai fornitori di servizi di navigazione aerea certificati ☒ o dichiarati ☒, agli utenti dello spazio aereo e agli aeroporti su base non discriminatoria.

⁴⁹ GU L 243 dell'11.9.2002, pag. 1.

3. I fornitori di servizi certificati $\Rightarrow$ o dichiarati $\Leftarrow$, gli utenti dello spazio aereo e gli aeroporti stabiliscono le modalità generali di accesso ai rispettivi dati operativi pertinenti diversi da quelli di cui al paragrafo 1. Le autorità nazionali di vigilanza approvano tali modalità. $\Rightarrow$ La Commissione può adottare $\Leftarrow$ ~~norme di applicazione~~ $\Rightarrow$ misure relative alle procedure da seguire per lo scambio di dati e alla tipologia di dati per tali condizioni di accesso e la loro approvazione. $\Leftarrow$ ~~all'occorrenza sono stabilite, per tali modalità,~~ $\Rightarrow$ Tali atti di esecuzione sono adottati $\Leftarrow$ in conformità alla procedura di $\Rightarrow$ esame $\Leftarrow$ di cui all'articolo ~~275~~, paragrafo 3 ~~del regolamento quadro~~.

↓ 551/2004 (adattato)

CAPO ~~II~~ IV

~~ARCHITETTURA DELLO~~ SPAZIO AEREO

↓ 1070/2009 articolo 3,
paragrafo 2

~~Articolo 3~~

~~Regione di informazione di volo europea nello spazio aereo superiore (EUIR)~~

~~1. La Comunità e i suoi Stati membri si prefiggono l'istituzione e il riconoscimento da parte dell'ICAO di un'unica EUIR. A tal fine, in ordine alle questioni che rientrano nelle competenze della Comunità, la Commissione presenta una raccomandazione al Consiglio, a norma dell'articolo 300 del trattato, entro il 4 dicembre 2011.~~

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

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

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

↓ 1070/2009 articolo 3,
paragrafo 3 (adattato)
 $\Rightarrow$ nuovo

~~Articolo 233-bis~~

Informazioni aeronautiche in formato elettronico

1. Fatta salva la pubblicazione da parte degli Stati membri di informazioni aeronautiche e coerentemente con tale pubblicazione, la Commissione, in cooperazione con Eurocontrol $\Rightarrow$ il gestore della rete $\Leftarrow$, assicura la disponibilità di informazioni aeronautiche in formato

elettronico di elevata qualità, presentate in modo armonizzato e rispondenti alle esigenze di tutti gli utilizzatori pertinenti in termini di qualità e tempestività.

2. Ai fini del paragrafo 1, la Commissione:

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

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

3. La Commissione adotta ~~norme di attuazione~~ ☒ misure ☒ relative ☒ alla definizione e realizzazione di un portale elettronico di informazioni integrate. Tali atti di esecuzione sono adottati ☒ ~~il presente articolo~~ in conformità alla procedura ☒ di esame ☒ ~~di regolamentazione~~ di cui all'articolo ~~275~~, paragrafo 3 ~~del regolamento quadro~~.

↓ 1070/2009 articolo 3,
paragrafo 4

~~Articolo 4~~

~~Regole dell'aria e classificazione dello spazio aereo~~

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

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

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

↓ 551/2004 (adattato)

~~CAPITOLO III~~

~~USO FLESSIBILE DELLO SPAZIO AEREO NEL CIELO UNICO EUROPEO~~

↓ 551/2004 (adattato)
⇒ nuovo

~~Articolo 7~~

~~Uso flessibile dello spazio aereo~~

~~1. Tenuto conto dell'organizzazione degli aspetti militari di loro responsabilità, gli Stati membri garantiscono l'applicazione uniforme nel cielo unico europeo del concetto di uso flessibile dello spazio aereo descritto dall'ICAO e sviluppato da Eurocontrol, al fine di agevolare la gestione dello spazio aereo e del traffico aereo nell'ambito della politica comune dei trasporti.~~

~~2. Gli Stati membri riferiscono annualmente alla Commissione in merito all'applicazione, nell'ambito della politica comune dei trasporti, del concetto di uso flessibile dello spazio aereo per quanto attiene allo spazio aereo di loro responsabilità.~~

~~3. Se, in particolare in base alle relazioni presentate dagli Stati membri, si rende necessario rafforzare e armonizzare l'applicazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo nel cielo unico europeo, nell'ambito della politica comune dei trasporti sono adottate norme di attuazione secondo la procedura di cui all'articolo 8 del regolamento quadro.~~

~~Articolo 8~~

~~Sospensione temporanea~~

~~1. Nei casi in cui l'applicazione dell'articolo 7 dia luogo a difficoltà operative rilevanti, gli Stati membri possono temporaneamente sospendere tale applicazione a condizione che ne informino senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri.~~

~~2. In seguito all'introduzione di una sospensione temporanea, possono essere elaborati adeguamenti delle modalità adottate in applicazione dell'articolo 7, paragrafo 3, relativamente allo spazio aereo di responsabilità dello Stato membro o degli Stati membri interessati, secondo la procedura di cui all'articolo 8 del regolamento quadro.~~

↓ nuovo

~~Articolo 24~~

~~Sviluppo tecnologico e interoperabilità della gestione del traffico aereo~~

~~1. La Commissione adotta norme di attuazione relative alla promozione dello sviluppo tecnologico e dell'interoperabilità della gestione del traffico aereo e connesse con lo sviluppo e l'attuazione del piano generale ATM. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.~~

~~2. In relazione alle norme di cui al paragrafo 1 si applica l'articolo 17, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 216/2008. Se del caso la Commissione chiede all'EAA di inserire tali norme nel programma di lavoro annuale di cui all'articolo 56 del citato regolamento.~~

↓ 552/2004
⇒ nuovo

~~3. In particolare, le norme di attuazione per l'interoperabilità:~~

~~(a) determinano le prescrizioni specifiche che integrano o precisano i requisiti essenziali, in particolare in termini di sicurezza, operatività senza discontinuità e qualità delle prestazioni; e/o~~

- (b) ~~descrivono, se necessario, qualsiasi prescrizione specifica che integri o precisi i requisiti essenziali, specie per quanto riguarda l'introduzione coordinata di nuovi concetti di operatività o tecnologie concordati e validati; e/o~~
- (c) ~~determinano i costituenti relativi ai sistemi; e/o~~
- (d) ~~descrivono le procedure specifiche di valutazione della conformità a cui partecipano eventualmente gli organismi notificati di cui all'articolo 8; dette procedure si basano sui moduli definiti nella decisione 93/465/CEE da utilizzare ai fini della valutazione della conformità o dell'idoneità all'uso dei componenti nonché della verifica dei sistemi; e/o~~
- (e) ~~precisano le condizioni di attuazione inclusa, se del caso, la data entro la quale tutti i soggetti interessati devono conformarvisi.~~

↓ 552/2004

CAPITOLO II V

REQUISITI ESSENZIALI, NORME DI ATTUAZIONE PER L'INTEROPERABILITÀ E SPECIFICHE COMUNITARIE

Articolo 2

Requisiti essenziali

~~La EATMN, i suoi sistemi, i loro componenti e le relative procedure sono conformi ai requisiti essenziali che figurano nell'allegato II.~~

Articolo 3

Norme di attuazione per l'interoperabilità

- ~~1. Ogniqualvolta sia necessario per conseguire gli obiettivi del presente regolamento in modo coerente, si provvede a definire norme di attuazione per l'interoperabilità.~~
- ~~2. Sistemi, componenti e relative procedure sono conformi alle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità durante tutto il loro ciclo di vita.~~
- ~~4. L'elaborazione, l'adozione e la revisione delle norme di attuazione per l'interoperabilità tengono conto dei costi e dei vantaggi stimati delle soluzioni tecniche atte a soddisfarle per definire le soluzioni più vantaggiose, tenendo debitamente conto del mantenimento di un livello di sicurezza elevato. Ad ogni progetto di norma di attuazione per l'interoperabilità è acclusa una valutazione dei costi e dei vantaggi di tali soluzioni per tutti i soggetti interessati.~~
- ~~5. Le norme di attuazione per l'interoperabilità sono stabilite secondo la procedura di cui all'articolo 8 del regolamento quadro.~~

Articolo 4

Specifiche comunitarie

- ~~1. Ai fini del conseguimento degli obiettivi del presente regolamento si possono stabilire specifiche comunitarie; si può trattare di:~~

~~a) norme europee riguardanti sistemi o componenti, con le relative procedure, elaborate dagli organismi di normalizzazione europei in cooperazione con l'Eurocae, su incarico della Commissione, a norma dell'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche⁵⁰, e a norma degli orientamenti generali in materia di cooperazione tra la Commissione e detti organismi firmati il 13 novembre 1984;~~

~~oppure~~

~~b) specifiche elaborate da Eurocontrol in materia di coordinamento operativo tra i fornitori di servizi di navigazione aerea su richiesta della Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro.~~

~~2. Si presume che i sistemi e le relative procedure o i componenti che soddisfano le pertinenti specifiche comunitarie, i cui numeri di riferimento sono stati pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, siano conformi ai requisiti essenziali e/o alle norme di attuazione per l'interoperabilità.~~

~~3. La Commissione pubblica nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea i riferimenti alle norme europee di cui al paragrafo 1, lettera a).~~

~~4. La Commissione pubblica nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea i riferimenti alle specifiche Eurocontrol di cui al paragrafo 1, lettera b), secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro.~~

~~5. Qualora uno Stato membro o la Commissione ritenga che la conformità ad una specifica comunitaria pubblicata non garantisca la conformità ai requisiti essenziali e/o alle norme di attuazione per l'interoperabilità cui la specifica stessa si riferisce, si applica la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro.~~

~~6. In caso di carenze delle norme europee pubblicate, può essere deciso, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro, previa consultazione del comitato istituito dall'articolo 5 della direttiva 98/34/CE, che le norme di cui trattasi siano modificate o escluse parzialmente o totalmente dalle pubblicazioni che le contengono.~~

~~7. In caso di carenze delle specifiche Eurocontrol pubblicate può essere deciso, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro, che le specifiche di cui trattasi siano modificate o escluse parzialmente o totalmente dalle pubblicazioni che le contengono.~~

CAPITOLO III

VERIFICA DELLA CONFORMITÀ

Articolo 5

Dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso di componenti

~~1. I componenti sono corredati della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, i cui elementi sono indicati nell'allegato III.~~

⁵⁰ GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/48/CE (GU L 217 del 5.8.1998, pag. 18).

2. Il fabbricante o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità assicura e dichiara, per mezzo della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, di aver applicato le disposizioni stabilite nei requisiti essenziali e nelle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità.

3. Si presume che i componenti corredati della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso siano conformi ai requisiti essenziali e alle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità.

4. Se del caso, le pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità definiscono i compiti relativi alla valutazione della conformità o idoneità all'uso dei componenti che incombono agli organismi notificati di cui all'articolo 8.

Articolo 6

Dichiarazione CE di verifica dei sistemi

1. I sistemi sono sottoposti a verifica CE da parte del fornitore di servizi di navigazione aerea secondo le pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità, al fine di garantire che siano conformi ai requisiti essenziali del presente regolamento e alle norme di attuazione per l'interoperabilità al momento dell'inserimento nella EATMN.

2. Prima della messa in servizio di un sistema, il relativo fornitore di servizi di navigazione aerea redige una dichiarazione CE di verifica che conferma la conformità e la sottopone all'autorità nazionale di vigilanza unitamente ad un fascicolo tecnico. Gli elementi di tale dichiarazione e del fascicolo tecnico sono indicati nell'allegato IV. L'autorità nazionale di vigilanza può esigere ogni ulteriore informazione necessaria a verificare detta conformità.

3. Se del caso, le pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità definiscono i compiti relativi alla verifica dei sistemi che incombono agli organismi notificati di cui all'articolo 8.

4. La dichiarazione CE di verifica lascia impregiudicate le valutazioni che l'autorità nazionale di vigilanza può ritenere necessario effettuare per motivi diversi dall'interoperabilità.

↓ 1070/2009 articolo 4,
paragrafo 1

Articolo 6 bis

Verifica alternativa della conformità

Un certificato rilasciato conformemente al regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea⁵¹, quando si applica a costituenti o sistemi, è considerato, ai fini degli articoli 5 e 6 del presente regolamento, una dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, oppure una dichiarazione CE di verifica, se contiene la dimostrazione della conformità ai requisiti essenziali del presente regolamento e alle norme di attuazione pertinenti per l'interoperabilità.

⁵¹ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

Articolo 7

Salvaguardie

1. Qualora accerti che:

~~a) un componente corredato della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso;~~
~~e~~

~~b) un sistema corredato della dichiarazione CE di verifica,~~

~~non soddisfa i requisiti essenziali e/o le pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità, l'autorità nazionale di vigilanza, tenendo debitamente conto della necessità di garantire la sicurezza e la continuità delle operazioni, adotta tutte le misure necessarie per limitare il campo di applicazione del componente o del sistema in questione o per vietarne l'uso da parte delle entità che operano sotto la sua responsabilità.~~

~~2. Lo Stato membro interessato informa immediatamente la Commissione di queste misure, indicandone i motivi e, in particolare, se a suo parere la non conformità ai requisiti essenziali è dovuta a:~~

~~a) mancato soddisfacimento dei requisiti essenziali;~~

~~b) applicazione incorretta delle norme di attuazione per l'interoperabilità e/o delle specifiche comunitarie;~~

~~c) carenze delle norme di attuazione per l'interoperabilità e/o delle specifiche comunitarie.~~

~~3. La Commissione consulta le parti interessate quanto prima. Dopo tale consultazione essa comunica allo Stato membro le sue conclusioni, precisando se ritiene giustificata l'adozione delle misure in questione da parte dell'autorità nazionale di vigilanza.~~

~~4. Qualora accerti che le misure adottate dall'autorità nazionale di vigilanza sono ingiustificate, la Commissione chiede allo Stato membro interessato di provvedere affinché siano revocate senza indugio. Essa ne informa immediatamente il fabbricante o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità.~~

~~5. Se la Commissione rileva che la non conformità ai requisiti essenziali è dovuta all'incorretta applicazione delle norme di attuazione per l'interoperabilità e/o delle specifiche comunitarie, lo Stato membro interessato adotta le opportune misure nei confronti di chiunque abbia redatto la dichiarazione di conformità o idoneità all'uso o la dichiarazione CE di verifica e ne informa la Commissione e gli altri Stati membri.~~

~~6. Se la Commissione accerta che la non conformità ai requisiti essenziali è dovuta a carenze delle specifiche comunitarie, si applicano le procedure di cui all'articolo 4, paragrafo 6 o paragrafo 7.~~

CAPO IV V

DISPOSIZIONI FINALI

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 11 (adattato)

Articolo ~~25~~¹⁷

~~Revisione~~ ☒ **Adeguamento** ☒ degli allegati

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

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

↓ nuovo

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 26 al fine di integrare o modificare i requisiti relativi alle organizzazioni riconosciute di cui all'allegato I e le condizioni relative ai certificati da rilasciare ai fornitori di servizi di navigazione aerea di cui all'allegato II, allo scopo di tenere conto dell'esperienza acquisita dalle autorità nazionali di vigilanza nell'applicazione di tali requisiti e condizioni o dell'evoluzione dei sistemi di gestione del traffico aereo in termini di interoperabilità e fornitura integrata di servizi di navigazione aerea.

↓ nuovo

Articolo 26

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. La delega di poteri di cui all'articolo 11, paragrafo 7, all'articolo 17, paragrafo 3, e all'articolo 25 è conferita alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato.

3. La delega di poteri di cui all'articolo 11, paragrafo 7, all'articolo 17, paragrafo 3, e all'articolo 25 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. Una decisione di revoca pone fine alla delega di poteri specificata nella decisione. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 11, paragrafo 7, 17, paragrafo 3 e 25 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il

termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

↓ 549/2004

⇒ nuovo

Articolo 27 ~~5~~

Procedura di Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per il cielo unico, in seguito denominato “comitato”. ~~composto da due rappresentanti per ciascuno Stato membro e presieduto da un rappresentante della Commissione. Il comitato assicura un esame adeguato degli interessi di tutte le categorie di utenti.~~ ⇒ Il comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011. ⇐

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano ~~gli~~ l'articolo 3 e 7 ~~della decisione 1999/468/CE~~ ⇒ del regolamento (UE) n. 182/2011 ⇐. ~~tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.~~

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano ~~gli~~ l'articolo 5 e 7 ~~della decisione 1999/468/CE~~ ⇒ del regolamento (UE) n. 182/2011 ⇐. ~~tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.~~

~~Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a un mese.~~

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 4

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

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

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 5 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo 28 ~~10~~

⊗ Consultazione delle parti interessate da parte della Commissione ⊗

~~12.~~ La Commissione istituisce un meccanismo di consultazione a livello ~~comunitario~~ ⊗ dell'Unione ⊗ ⇒ per effettuare, se del caso, consultazioni relative all'attuazione del presente regolamento ⇐. A tali consultazioni partecipa anche il comitato specifico del dialogo settoriale istituito con decisione 98/500/CE ⊗ della Commissione ⊗.

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

2. Le parti interessate possono comprendere:

- fornitori di servizi di navigazione aerea,
- operatori aeroportuali,
- utenti dello spazio aereo pertinenti o gruppi pertinenti rappresentanti tali utenti,
- autorità militari,
- industria manifatturiera, e
- organismi rappresentativi del personale.

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 5 (adattato)

Articolo ~~29~~6

Organo consultivo di settore

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

Articolo ~~30~~7

Relazioni con i paesi terzi europei

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 5 (adattato)
⇒ nuovo

~~La Comunità~~ ☒ L'Unione ☒ e i suoi Stati membri si prefiggono e sostengono l'obiettivo di estendere il cielo unico europeo ai paesi che non sono membri dell'Unione europea. A tal fine, nel quadro degli accordi conclusi con i paesi terzi vicini, o nell'ambito di ~~accordi su blocchi funzionali di spazio aereo,~~ ⇒ designazioni congiunte di blocchi funzionali di spazio aereo o accordi sulle funzioni di rete ⇐ essi operano al fine di ⇒ estendere gli obiettivi ⇐ ~~estendere l'applicazione del presente regolamento e delle misure di cui all'articolo 3,~~ ai suddetti paesi.

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 5 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~31~~8

☒ **Sostegno da parte di organismi esterni** ☒ ~~Norme di attuazione~~

1. ~~Ai fini della definizione delle norme di attuazione, la Commissione può chiedere il sostegno di conferire a Eurocontrol o, se del caso, a un altro organismo esterno per l'adempimento degli obblighi che le incombono in virtù del presente regolamento. I mandati in cui precisa i compiti da svolgere e il relativo calendario, tenendo conto delle scadenze fissate nel presente regolamento. La Commissione agisce secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 5, paragrafo 2.~~

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

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 1

Articolo 4

Norme di sicurezza

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

↓ 550/2004 (adattato)

CAPITOLO IV

DISPOSIZIONI FINALI

↓ 1070/2009 articolo 4,
paragrafo 2

Articolo 9

Revisione degli allegati

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

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 11

Articolo 3218

Riservatezza

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

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

3. Le informazioni e i dati forniti in conformità del sistema di tariffazione di cui all'articolo ~~1214~~ sono resi pubblici.

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 5 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~339~~

Sanzioni

~~Le sanzioni che~~ Gli Stati Membri istituiscono ☒ norme in materia di sanzioni applicabili in caso di ☒ per violazioni del presente regolamento, ~~e delle misure di cui all'articolo 3~~ in particolare da parte degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi ☐ e adottano tutte le misure necessarie ad assicurarne l'applicazione. Tali sanzioni ☐ sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

↓ 549/2004 (adattato)

Articolo ~~3412~~

~~Monitoraggio, controllo~~ ☒ ~~Riesame~~ ☒ e metodi di valutazione degli impatti

~~1. Il monitoraggio, il controllo e i metodi di valutazione degli effetti si fondano sulla presentazione da parte degli Stati membri di relazioni annuali sull'attuazione delle azioni intraprese ai sensi del presente regolamento e delle misure di cui all'articolo 3.~~

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 6, lettera a) (adattato)
⇒ nuovo

~~12.~~ La Commissione riesamina periodicamente l'applicazione del presente regolamento ~~e delle misure di cui all'articolo 3~~ e riferisce ~~innanzitutto~~ al Parlamento europeo ed al Consiglio ~~entro il 4 giugno 2011 e, successivamente,~~ alla fine di ciascun periodo di riferimento di cui all'articolo 11, paragrafo ~~53~~, lettera d). Qualora giustificato per tale scopo, la Commissione può chiedere agli Stati membri informazioni ~~supplementari oltre a quelle contenute nelle relazioni da essi presentate a norma del paragrafo 1 del presente articolo~~ ☐ pertinenti relative all'applicazione del presente regolamento ☐.

↓ 549/2004

~~3. Ai fini della stesura delle relazioni di cui al paragrafo 2 la Commissione chiede il parere del comitato.~~

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 6, lettera b)

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

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 12 (adattato)

Articolo 18 bis

Riesame

~~Entro il 4 dicembre 2012 la Commissione presenta uno studio al Parlamento europeo e al Consiglio che valuta l'impatto dal punto di vista giuridico, di sicurezza, industriale, economico e sociale dell'applicazione dei principi di mercato alla fornitura di servizi nei campi della comunicazione, della navigazione, della sorveglianza e delle informazioni aeronautiche, comparati ai principi organizzativi esistenti o alternativi e prendendo in considerazione gli sviluppi nei blocchi funzionali di spazio aereo e nella tecnologia disponibile.~~

↓ 551/2004 (adattato)

CAPITOLO IV

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 10

Esame

~~Nell'ambito dell'esame periodico di cui all'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento quadro, la Commissione mette a punto uno studio prospettico sulle condizioni per la futura applicazione dei concetti di cui agli articoli 3, 5 e 6 allo spazio aereo inferiore.~~

~~In base alle conclusioni dello studio e alla luce dei progressi conseguiti, la Commissione presenta entro il 31 dicembre 2006 una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio corredata, se del caso, di una proposta che estenda l'applicazione di tali concetti allo spazio aereo inferiore, o che individui eventuali altre misure. Qualora sia prevista tale estensione, le relative decisioni dovrebbero preferibilmente essere adottate prima del 31 dicembre 2009.~~

Articolo ~~3513~~

Salvaguardie

Il presente regolamento non osta a che gli Stati membri applichino misure di cui essi ravvisino la necessità per salvaguardare interessi essenziali di sicurezza e difesa. Tali misure sono in particolare quelle che si rivelano indispensabili:

- (a) ai fini della sorveglianza dello spazio aereo che è di loro responsabilità, conformemente agli accordi dell'ICAO sulla navigazione aerea regionale, compresa la capacità di scoprire, identificare e valutare tutti gli aeromobili che utilizzano tale spazio aereo, al fine di cercare di salvaguardare la sicurezza dei voli e di adottare disposizioni volte a garantire il rispetto delle esigenze in materia di sicurezza e di difesa,
- (b) in caso di gravi disordini interni che compromettano il mantenimento dell'ordine pubblico,
- (c) in caso di conflitto armato o di gravi tensioni internazionali che costituiscono una minaccia di conflitto armato,
- (d) per adempiere gli obblighi internazionali che incombono agli Stati membri in relazione al mantenimento della pace e della sicurezza internazionale,
- (e) per condurre operazioni militari e di addestramento militare, comprese le possibilità necessarie per le esercitazioni.

↓ 1070/2009 articolo 1,
paragrafo 7 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~3613 bis~~

⇒ **Agenzia dell'Unione** ⇐ **europea** ⇒ **per l'aviazione** ⇐ ~~Agenzia per la sicurezza~~
⇒ (EAA) ⇐

Nell'attuare il presente regolamento ~~e i regolamenti (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004, (CE) n. 552/2004 e il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea⁵²~~, gli Stati membri e la Commissione, conformemente ai rispettivi ruoli previsti dal presente regolamento si coordinano, se del caso, con l'⇒ EAA ⇐. ~~Agenzia europea per la sicurezza aerea per far sì che tutti gli aspetti relativi alla sicurezza siano correttamente trattati.~~

⁵²

~~GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.~~

↓ 552/2004 (adattato)

~~Articolo 10~~

~~Disposizioni transitorie~~

~~1. A decorrere da 20 ottobre 2005, i requisiti essenziali si applicano all'entrata in servizio di sistemi e componenti della EATMN, ove non altrimenti specificato dalle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità.~~

~~2. La conformità ai requisiti essenziali è obbligatoria per tutti i sistemi e componenti della EATMN attualmente in funzione per 20 aprile 2011, ove non altrimenti specificato dalle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità.~~

↓ 1070/2009 articolo 4,
paragrafo 3 (adattato)

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

↓ 552/2004 (adattato)

~~3. Se sono stati ordinati sistemi della EATMN o sono stati firmati contratti vincolanti a tal fine~~

- ~~– prima della data di entrata in vigore del presente regolamento, o, se del caso,~~
- ~~– prima della data di entrata in vigore di una o più delle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità,~~

~~eosicché non possa essere garantita la conformità ai requisiti essenziali e/o alle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità entro il termine di cui al paragrafo 1, lo Stato membro interessato comunica alla Commissione informazioni particolareggiate sui suddetti requisiti essenziali e/o sulle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità riguardo ai quali è stato constatato un dubbio di non conformità.~~

~~La Commissione avvia una consultazione con le parti interessate, al termine della quale adotta una decisione secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro.~~

↓ 552/2004 (adattato)

~~Articolo 37~~~~11~~

~~Abrogazione~~

~~Le direttive 93/65/CEE e 97/15/CE e i regolamenti (CE) n. 2082/2000 ☒ n. 549/2004, n. 550/2004, n. 551/2004 ☒ e n. 980/2002 ☒ 552/2004 ☒ sono abrogati il 20 ottobre 2005.~~

~~☒ I riferimenti ai regolamenti abrogati si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato III. ☒~~

↓ 550/2004 (adattato)

Articolo ~~38~~¹⁹

Entrata in vigore

~~1.~~ Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

↓ 550/2004 (adattato)

~~2. Tuttavia, gli articoli 7 e 8 entreranno in vigore un anno dopo la pubblicazione dei requisiti comuni di cui all'articolo 6 nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.~~

↓ 550/2004

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

Fatto a Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

↓ 550/2004
→₁ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 13, lettera a)
→₂ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 13, lettera b)

ALLEGATO I

→₁ REQUISITI DELLE ORGANIZZAZIONI RICONOSCIUTE ←

→₂ Le organizzazioni riconosciute devono: ←

- poter documentare un’ampia esperienza nella valutazione di entità pubbliche e private nei settori del trasporto aereo, in particolare fornitori di servizi di navigazione aerea, e in altri settori simili, in uno o più campi coperti dal presente regolamento;
- avere regole e regolamenti approfonditi per l’esame periodico delle entità sopra menzionate, pubblicati e continuamente aggiornati e migliorati attraverso programmi di ricerca e sviluppo;

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 13, lettera b)

- non essere controllata da fornitori di servizi di navigazione aerea, da enti di gestione aeroportuali o da altri soggetti attivi commercialmente nella fornitura di servizi di navigazione aerea o di servizi di trasporto aereo;
- disporre ampiamente di personale tecnico, dirigente, di supporto e di ricerca proporzionato ai compiti da svolgere;

↓ 552/2004

~~6. L’organismo deve~~ avere un’assicurazione di responsabilità civile, tranne se la responsabilità è assunta dallo Stato membro conformemente al diritto nazionale, o lo Stato membro stesso è direttamente responsabile delle ispezioni.

~~7. Il personale dell’organismo è tenuto al segreto professionale per tutte le informazioni ottenute nello svolgimento dei suoi compiti ai sensi del presente regolamento.~~

↓ 552/2004 (adattato)
⇒ nuovo

ALLEGATO V

ORGANISMI NOTIFICATI

~~1. L’organismo~~ ⇒ L’organizzazione riconosciuta ⇐, il suo direttore e il personale preposto ai controlli non possono partecipare, direttamente o in veste di rappresentanti autorizzati, alla progettazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione di componenti o sottosistemi o al loro uso. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra il fabbricante o il costruttore ~~e detto organismo.~~

~~2. L’organismo e il personale preposto ai controlli~~ ⇒ L’organizzazione riconosciuta ⇐ ~~deve~~ con svolgere i controlli con la massima integrità professionale e la massima competenza

tecnica possibili e devono essere esenti da qualsiasi pressione e incentivo, in particolare di tipo finanziario, che possa influenzare il suo giudizio o i risultati della sua ispezione, in particolare da parte di persone o gruppi di persone interessate ai risultati dei controlli.

~~3. L'organismo deve disporre di personale e possedere i mezzi necessari per eseguire correttamente i compiti tecnici e amministrativi legati ai controlli; dovrebbe inoltre avere accesso alle apparecchiature necessarie per controlli eccezionali.~~

↓ 552/2004 (adattato)
⇒ nuovo

4. Il personale dell'organizzazione riconosciuta ~~preposto all'ispezione~~ deve avere:

- una solida formazione tecnica e professionale,
- soddisfacenti conoscenze dei requisiti delle ispezioni che esegue e un'adeguata esperienza delle relative operazioni,
- la capacità di redigere le dichiarazioni, le registrazioni e le relazioni per dimostrare che le ispezioni sono state effettuate.

~~5. la garanzia di imparzialità del personale ispettivo deve essere garantita. La sua retribuzione del suo personale non deve dipendere dal numero di ispezioni effettuate né dai risultati delle stesse.~~

↓ 1070/2009 articolo 2,
paragrafo 13, lettera b)
⇒ nuovo

~~essere gestita e amministrata in maniera da garantire la riservatezza delle informazioni richieste dall'amministrazione;~~

~~essere pronta a fornire informazioni pertinenti all'autorità nazionale di vigilanza interessata;~~

~~aver definito e documentato la sua politica e i suoi obiettivi e il relativo impegno in materia di qualità e aver fatto quanto necessario affinché questa politica sia capita, attuata e mantenuta a tutti i livelli dell'organizzazione;~~

~~aver sviluppato, attuato e mantenuto un sistema interno di qualità effettivo, sulla base di opportune parti di norme di qualità riconosciute a livello internazionale, e conforme alle norme EN 45004 (organismi di ispezione) ed EN 29001, quali interpretate dai "Quality System Certification Scheme Requirements" di IACS;~~

~~essere soggetta a certificazione del suo sistema di qualità a cura di un organismo indipendente di revisori dei conti riconosciuto dalle autorità dello Stato membro in cui è situata.~~

ALLEGATO II

CONDIZIONI DA COLLEGARE AI CERTIFICATI

1. I certificati specificano:

- a) l'autorità nazionale di vigilanza che rilascia il certificato;
- b) il richiedente (nome e indirizzo);
- c) i servizi certificati;
- d) una dichiarazione di conformità del richiedente ai requisiti comuni di cui all'articolo 6 ⇒ 8 *ter* ⇐ del presente regolamento ⇒ (CE) n. 216/2008 ⇐ ;
- e) la data di rilascio e il periodo di validità del certificato.

2. Le condizioni supplementari collegate ai certificati possono eventualmente riguardare:

- a) l'accesso non discriminatorio ai servizi per gli utenti dello spazio aereo e il livello richiesto di efficienza di tali servizi, compresi i livelli di sicurezza e interoperabilità;
- b) le specifiche operative per il particolare servizio;
- c) i termini temporali entro cui i servizi dovrebbero essere forniti;
- d) i vari apparati operativi da usare per ogni particolare servizio;
- e) vincoli o restrizioni di prestazioni di servizio/i diverse da quelle concernenti la fornitura di servizi di navigazione aerea;
- f) i contratti, accordi o altre intese tra il fornitore dei servizi e un terzo, che riguardano i servizi;
- g) la comunicazione di informazioni ragionevolmente necessarie per verificare l'ottemperanza dei servizi ai requisiti comuni, inclusi piani, dati finanziari e operativi, nonché modifiche di rilievo del tipo e/o della portata dei servizi di navigazione aerea forniti;
- h) ogni altra condizione legale non specifica dei servizi di navigazione aerea, come le condizioni relative alla sospensione o alla revoca del certificato.

ALLEGATO I

ELENCO DI SISTEMI PER I SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

~~Ai sensi del presente regolamento, la EATMN è suddivisa in otto sistemi.~~

~~1. Sistemi e procedure per la gestione dello spazio aereo.~~

~~2. Sistemi e procedure per la gestione del flusso del traffico aereo.~~

~~3. Sistemi e procedure per i servizi del traffico aereo, in particolare sistemi di trattamento dei dati di volo, sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza e sistemi di interfaccia uomo-macchina.~~

~~4. Sistemi e procedure di comunicazione per comunicazioni terra-terra, aria-terra e aria-aria.~~

~~5. Sistemi e procedure di navigazione.~~

~~6. Sistemi e procedure di sorveglianza.~~

~~7. Sistemi e procedure per i servizi di informazione aeronautica.~~

~~8. Sistemi e procedure per l'utilizzazione di informazioni meteorologiche.~~

ALLEGATO II

REQUISITI ESSENZIALI

PARTE A: REQUISITI GENERALI

Si tratta dei requisiti validi per tutta la rete e che si applicano in generale a ciascuno dei sistemi di cui all'allegato I.

1. Operatività senza discontinuità

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

2. Supporto a nuovi concetti di operatività

↓ 1070/2009 Art. 4.4(a)

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

↓ 552/2004

La potenziale dei nuovi concetti, quali gli iter decisionali condivisi tra le parti, una maggiore automazione e i metodi alternativi di delega della responsabilità di separazione, è esaminato tenendo debito conto degli sviluppi tecnologici e della loro applicazione in condizioni di sicurezza, dopo validazione.

3. Sicurezza

I sistemi e le operazioni della EATMN conseguono elevati livelli di sicurezza concordati. A tal fine sono stabilite metodologie concordate di gestione della sicurezza e di notifica.

Per quanto riguarda gli appropriati sistemi a terra, o parti di essi, i suddetti elevati livelli di sicurezza sono rafforzati da reti di sicurezza che sottostanno a caratteristiche comuni concordate di prestazioni.

È definita una serie armonizzata di requisiti di sicurezza per la progettazione, l'attuazione, la manutenzione e l'operatività dei sistemi e dei loro componenti, in modi sia normali che degradati di operatività, con la finalità di conseguire i livelli di sicurezza concordati, per tutte le fasi di volo e per l'intera EATMN.

I sistemi sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati, avvalendosi delle appropriate procedure validate, in modo che i compiti assegnati al personale di controllo siano compatibili con le capacità umane, in modi sia normali che degradati di operatività, e coerenti con i livelli di sicurezza richiesti.

I sistemi sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati, avvalendosi delle appropriate procedure validate, in modo da essere esenti da interferenze pericolose nel loro ambiente normale di operatività.

4. Coordinamento civile/militare

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

Per conseguire tali obiettivi, la EATMN, i suoi sistemi e i loro componenti supportano lo scambio in tempo utile di informazioni corrette e coerenti che coprano tutte le fasi del volo tra parti civili e militari.

Si dovrebbe tener conto dei requisiti di sicurezza nazionali.

5. Vincoli ambientali

I sistemi e le operazioni della EATMN tengono conto della necessità di minimizzare l'impatto ambientale ai sensi della legislazione comunitaria.

6. Principi di architettura logica dei sistemi

I sistemi sono progettati e progressivamente integrati al fine di giungere ad un'architettura logica coerente e sempre più armonizzata, evolutiva e validata nell'ambito della EATMN.

7. Principi di costruzione dei sistemi

I sistemi sono progettati, costruiti e mantenuti sulla base di solidi principi di ingegneria, in particolare sotto il profilo della modularità, che consente l'intercambiabilità dei componenti, elevato livello di disponibilità, ridondanza e tolleranza ai guasti di componenti critici.

PARTI B: REQUISITI SPECIFICI

Si tratta dei requisiti che sono specifici a ciascuno dei sistemi e che integrano o perfezionano ulteriormente i requisiti generali.

1. Sistemi e procedure per la gestione dello spazio aereo

1.1. Operatività senza discontinuità

Le informazioni relative ad aspetti pretattici e tattici della disponibilità dello spazio aereo sono fornite a qualsiasi soggetto interessato in maniera corretta e in tempo utile per garantire una ripartizione e un uso efficienti dello spazio aereo da parte di tutti gli utenti dello spazio aereo, tenendo conto dei requisiti di sicurezza nazionali.

2. Sistemi e procedure per la gestione del flusso del traffico aereo

2.1. Operatività senza discontinuità

I sistemi e le procedure per la gestione del flusso del traffico aereo supportano lo scambio di informazioni di volo strategiche, pretattiche e tattiche, a seconda dei casi, che siano corrette, coerenti e pertinenti per tutte le fasi di volo e offrano capacità di dialogo in vista di un uso ottimizzato dello spazio aereo.

3. Sistemi e procedure per i servizi del traffico aereo

3.1. Sistemi di trattamento dei dati di volo

3.1.1. Operatività senza discontinuità

I sistemi di trattamento dei dati di volo sono interoperabili in termini di scambio in tempo utile di informazioni corrette e coerenti, sulla base di una comprensione operativa comune di dette informazioni, per garantire un processo di pianificazione coerente e razionale e un

coordinamento tattico efficiente sotto il profilo delle risorse in tutta la EATMN e durante tutte le fasi di volo.

Per garantire un trattamento sicuro, fluido e rapido in tutta la EATMN, le prestazioni di trattamento dei dati di volo sono equivalenti e adatte ad un dato ambiente [a terra, nella regione terminale di controllo (TMA), in rotta] con caratteristiche del traffico note e sfruttate secondo un concetto di operatività concordato e validato, in particolare in termini di precisione e di tolleranza agli errori dei risultati di trattamento.

3.1.2. Supporto a nuovi concetti di operatività

↓ 1070/2009 Art. 4.4(b)

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

↓ 552/2004

Le caratteristiche di strumenti fortemente automatizzati devono consentire un trattamento coerente ed efficiente, pretattico e tattico delle informazioni di volo in parti della EATMN.

I sistemi a bordo e a terra e i loro componenti a sostegno di concetti di operatività nuovi, concordati e validati sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati avvalendosi delle appropriate procedure validate, in maniera tale da essere interoperabili in termini di scambio in tempo utile di informazioni corrette e coerenti e di una comprensione comune della situazione operativa presente e prevista.

3.2. Sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza

3.2.1. Operatività senza discontinuità

I sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati, avvalendosi delle appropriate procedure validate, in maniera tale da fornire la qualità e le prestazioni necessarie di servizio in un dato ambiente (a terra, nella TMA, in rotta) con caratteristiche del traffico note, in particolare in termini di precisione e affidabilità dei risultati informatici, correttezza, integrità, disponibilità, continuità e tempestività delle informazioni alla posizione del controllore.

I sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza facilitano lo scambio tempestivo di informazioni pertinenti, precise, omogenee e coerenti tra di essi per garantire operazioni ottimizzate in diverse parti della EATMN.

↓ 1070/2009 Art. 4.4(b)

3.2.2. Supporto a nuovi concetti di operatività

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

3.3. Interfaccia uomo-macchina

3.3.1. Operatività senza discontinuità

~~Le interfacce uomo-macchina dei sistemi di gestione del traffico aereo a terra sono progettate, costruite, mantenute e azionate avvalendosi delle appropriate procedure validate, in maniera da offrire a tutti i controllori un ambiente di lavoro progressivamente armonizzato, comprese funzioni e ergonomia, corrispondente alle prestazioni necessarie in un dato ambiente (a terra, nella TMA, in rotta) con caratteristiche del traffico note.~~

3.3.2. Supporto a nuovi concetti di operatività

~~I sistemi di interfaccia uomo-macchina facilitano la progressiva introduzione di concetti di operatività nuovi, concordati e validati e una maggiore automazione, in modo da garantire che i compiti assegnati ai controllori restino compatibili con le capacità umane in modi sia normali che degradati di operatività del sistema.~~

4. Sistemi e procedure di comunicazione per le comunicazioni terra-terra, aria-terra e aria-aria.

4.1. Operatività senza discontinuità

~~I sistemi di comunicazione sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati avvalendosi delle appropriate procedure validate, in maniera da conseguire le prestazioni richieste entro un dato volume di spazio aereo o per un'applicazione specifica, in particolare in termini di tempo di trattamento della comunicazione, integrità, disponibilità e continuità di funzione.~~

~~La rete di comunicazioni nell'ambito della EATMN risponde a requisiti di qualità del servizio, copertura e ridondanza.~~

4.2. Supporto a nuovi concetti di operatività

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

5. Sistemi e procedure di navigazione

5.1. Operatività senza discontinuità

~~I sistemi di navigazione sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati avvalendosi delle appropriate procedure validate, in maniera da conseguire le necessarie prestazioni di navigazione orizzontale e verticale, in particolare in termini di precisione e capacità funzionale, per un dato ambiente (a terra, nella TMA, in rotta) con caratteristiche di traffico note e sono gestiti secondo un concetto di operatività concordato e validato.~~

6. Sistemi e procedure di sorveglianza

6.1. Operatività senza discontinuità

I sistemi di sorveglianza sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati avvalendosi delle appropriate procedure validate, in maniera tale da fornire le prestazioni necessarie applicabili in un dato ambiente (a terra, nella TMA, in rotta) con caratteristiche del traffico note e sono gestiti secondo un concetto di operatività concordato e validato, in particolare in termini di precisione, copertura, gamma e qualità del servizio.

La rete di sorveglianza nell'ambito della EATMN risponde a requisiti di precisione, tempestività, copertura e ridondanza. La rete di sorveglianza consente lo scambio dei dati di sorveglianza per rafforzare le operazioni in tutta la EATMN.

7. Sistemi e procedure per i servizi di informazione aeronautica

7.1. Operatività senza discontinuità

Sono fornite progressivamente in forma elettronica informazioni aeronautiche precise, tempestive e coerenti, sulla base di un insieme di dati concordato in comune e normalizzato.

Sono messe a disposizione in tempo utile informazioni aeronautiche precise e coerenti, in particolare per quanto riguarda i sistemi a bordo o a terra o i loro componenti.

7.2. Supporto a nuovi concetti di operatività

Sono messe a disposizione e usate in tempo utile informazioni aeronautiche sempre più precise, complete e aggiornate, a sostegno di un costante miglioramento dell'efficienza dell'uso dello spazio aereo e degli aeroporti.

8. Sistemi e procedure per l'utilizzazione di informazioni meteorologiche

8.1. Operatività senza discontinuità

I sistemi e le procedure per l'utilizzazione di informazioni meteorologiche migliorano la coerenza e la tempestività della fornitura delle stesse e la qualità della loro presentazione, utilizzando un sistema di dati concordato.

8.2. Supporto a nuovi concetti di operatività

I sistemi e le procedure per l'utilizzazione di informazioni meteorologiche migliorano la rapidità della messa a disposizione delle stesse e la velocità con la quale esse possono essere utilizzate, a sostegno di un costante miglioramento dell'efficienza dell'uso dello spazio aereo e degli aeroporti.

ALLEGATO III

COMPONENTI

~~Dichiarazione CE~~

~~di conformità,~~

~~di idoneità all'uso.~~

1. COMPONENTI

~~I componenti saranno indicati nelle norme di attuazione per l'interoperabilità ai sensi dell'articolo 3 del presente regolamento.~~

2. AMBITO DI APPLICAZIONE

~~La dichiarazione CE copre:~~

~~la valutazione della conformità intrinseca di un componente, considerato a sé stante, alle specifiche comunitarie da rispettare, o~~

~~la valutazione/il giudizio dell'idoneità all'uso di un componente, considerato nel suo ambiente di gestione del traffico aereo.~~

~~Le procedure di valutazione seguite dagli organismi notificati nelle fasi di progettazione e produzione si baseranno sui moduli definiti nella decisione 93/465/CEE, conformemente alle condizioni stabilite nelle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità.~~

3. CONTENUTO DELLA DICHIARAZIONE CE

~~La dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati.~~

~~La dichiarazione deve essere redatta nella stessa lingua delle istruzioni e deve contenere quanto segue:~~

~~i riferimenti del regolamento,~~

~~il nome e l'indirizzo del fabbricante o del suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità (indicare la denominazione commerciale e l'indirizzo completo e, nel caso del rappresentante autorizzato, anche la denominazione commerciale del fabbricante),~~

~~descrizione del componente,~~

~~descrizione della procedura seguita per dichiarare la conformità o l'idoneità all'uso (articolo 5 del presente regolamento),~~

~~tutte le disposizioni pertinenti soddisfatte dal componente e, in particolare, le sue condizioni d'uso,~~

~~se applicabile, nome e indirizzo dell'organismo o degli organismi notificati intervenuti nella procedura seguita relativamente alla conformità o idoneità all'uso e data del certificato di esame nonché, se del caso, durata e condizioni di validità del certificato,~~

~~se del caso, riferimento alle specifiche comunitarie seguite,~~

- ~~identificazione del firmatario abilitato ad assumere impegni per conto del fabbricante o del rappresentante autorizzato del fabbricante stabilito nella Comunità.~~

ALLEGATO IV

SISTEMI

~~Dichiarazione CE di verifica dei sistemi~~

~~Procedura di verifica dei sistemi~~

1. CONTENUTO DELLA DICHIARAZIONE CE DI VERIFICA DEI SISTEMI

~~La dichiarazione CE di verifica e i documenti che l'accompagnano devono essere datati e firmati. Detta dichiarazione deve essere redatta nella stessa lingua del dossier tecnico e deve contenere quanto segue:~~

- ~~— i riferimenti del regolamento,~~
- ~~— il nome e l'indirizzo del fornitore di servizi di navigazione aerea (indicare la denominazione commerciale e l'indirizzo completo),~~
- ~~— una breve descrizione del sistema,~~
- ~~— descrizione della procedura seguita per dichiarare la conformità del sistema (articolo 6 del presente regolamento),~~
- ~~— se applicabile, nome e indirizzo dell'organismo notificato che ha svolto compiti inerenti alla procedura di verifica,~~
- ~~— i riferimenti dei documenti contenuti nel dossier tecnico,~~
- ~~— se del caso, i riferimenti alle specifiche comunitarie,~~
- ~~— tutte le pertinenti disposizioni, temporanee o definitive, cui i sistemi devono ottemperare e, in particolare, se del caso, qualsiasi restrizione o condizione operativa,~~
- ~~— se temporanea: durata di validità della dichiarazione CE,~~
- ~~— identificazione del firmatario.~~

2. PROCEDURA DI VERIFICA DEI SISTEMI

~~La verifica dei sistemi è la procedura con la quale un fornitore di servizi di navigazione aerea controlla e certifica che un sistema è conforme al presente regolamento e può essere messo in funzione sulla base del presente regolamento.~~

~~Il sistema è controllato su ciascuno dei seguenti aspetti:~~

- ~~— progettazione complessiva,~~
- ~~— sviluppo e integrazione del sistema, tra cui montaggio dei componenti e adattamenti globali,~~
- ~~— integrazione operativa del sistema,~~
- ~~— se applicabile, disposizioni specifiche per la manutenzione del sistema.~~

~~Nei casi in cui la pertinente norma di attuazione per l'interoperabilità richieda l'intervento di un organismo notificato, questo, dopo aver espletato i compiti che gli incombono in base alla norma, redige un certificato di conformità in relazione ai compiti svolti. Tale certificato è destinato al fornitore di servizi di navigazione aerea. Quest'ultimo redige quindi la dichiarazione CE di verifica destinata all'autorità nazionale di supervisione.~~

3. DOSSIER TECNICO

Il dossier tecnico che accompagna la dichiarazione CE di verifica deve contenere tutti i necessari documenti concernenti le caratteristiche del sistema, tra cui le condizioni e i limiti d'uso, nonché, se del caso, i documenti che certificano la conformità dei componenti.

Sono inclusi, come minimo, i seguenti documenti:

— indicazione delle pertinenti parti delle specifiche tecniche usate per l'approvvigionamento che garantiscono la conformità alle norme di attuazione per l'interoperabilità applicabili e, se del caso, le specifiche comunitarie,

— elenco dei componenti come previsto all'articolo 3 del presente regolamento,

— copie della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, di cui i componenti sopra menzionati devono essere muniti ai sensi dell'articolo 5 del presente regolamento, corredate, se del caso, di una copia della documentazione dei test e degli esami effettuati dagli organismi notificati,

— qualora nella verifica del sistema o dei sistemi sia intervenuto un organismo notificato, un certificato, controfirmato dallo stesso, in cui si dichiara che il sistema è conforme al presente regolamento e si menzionano le eventuali riserve formulate durante lo svolgimento di attività e non sciolte,

— nei casi in cui non vi è stato intervento di un organismo notificato, una documentazione dei test e delle configurazioni di installazione effettuati per garantire la conformità ai requisiti essenziali e a qualsiasi requisito particolare contenuto nelle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità.

4. PRESENTAZIONE

Il dossier tecnico deve essere allegato alla dichiarazione CE di verifica che il fornitore di servizi di navigazione aerea sottopone all'autorità nazionale di supervisione.

Una copia del dossier tecnico deve essere conservata dal fornitore durante tutta la durata di servizio del sistema. Essa deve essere inviata a qualsiasi Stato membro che ne faccia richiesta.

ALLEGATO III
TAVOLA DI CONCORDANZA

Regolamento 549/2004	Regolamento 550/2004	Regolamento 551/2004	Regolamento 552/2004	Presente regolamento
Articolo 1, paragrafi da 1 a 3				Articolo 1, paragrafi da 1 a 3
		Articolo 1, paragrafo 3		Articolo 1, paragrafo 4
Articolo 1, paragrafo 4				Articolo 1, paragrafo 5
	Articolo 1			-----
		Articolo 1, paragrafi 1, 2 e 4		-----
			Articolo 1	-----
Articolo 2 nn. da (1) a (35)				Articolo 2 nn. da (1) a (35)
				Articolo 2 nn. da (36) a (38)
Articolo 2 nn. 17, 18, 23, 24, 32, 35, 36				-----
Articolo 3				-----
Articolo 4, paragrafi 1 e 2				Articolo 3, paragrafi 1 e 2
				Articolo 3, paragrafi 3 e 4

Articolo 4, paragrafo 3				Articolo 3, paragrafo 5
				Articolo 3(6)
Articolo 3, paragrafi 4 e 5				Articolo 3, paragrafi 7 e 8
				Articolo 3(9)
	Articolo 2, paragrafo 1			Articolo 4, paragrafo 1, lettera a)
				Articolo 4, paragrafo 1, lettere da b) a g)
	Articolo 2, paragrafo 2			Articolo 4, paragrafo 2
				Articolo 5, paragrafi 1 e 2
	Articolo 2, paragrafi da 3 a 6			Articolo 5, paragrafi da 3a 6
	Articolo 3, paragrafi 1 e 2			Articolo 6, paragrafi 1 e 2
			Articolo 8, paragrafi da 1 a 3	Articolo 6, paragrafi 3 e 4
				Articolo 6, paragrafo 5
			Articolo 8, paragrafi 2 e 4	-----
	Articolo 6			----- -

Articolo 10, paragrafo 1				Articolo 7, paragrafo 1
				Articolo 7, paragrafo 2
	Articolo 7, paragrafo 1			Articolo 8, paragrafo 1
				Articolo 8, paragrafo 2
	Articolo 7, paragrafi 4 e 6			Articolo 8, paragrafi 3 e 4
	Articolo 7, paragrafi 2, 3, 5 e da 7 a 9			-----
	Articolo 8			Articolo 9
				Articolo 10
	Articolo 9			-----
Articolo 11				Articolo 11
	Articolo 14			Articolo 12
	Articolo 15			Articolo 13
	Articolo 16			Articolo 14
	Articolo 15 <i>bis</i>			Articolo 15
	Articolo 9 <i>bis</i> , paragrafo 1			Articolo 16, paragrafi 1 e 3
				Articolo 16, paragrafo 2

	Articolo 9 <i>bis</i> , paragrafo 2, lettera i)			-----
	Articolo 9 <i>bis</i> , paragrafo 2,			Articolo 16, paragrafo 4
				Articolo 16, paragrafo 5
	Articolo 9 <i>bis</i> , paragrafi da 3 a 9			Articolo 16, paragrafi da 6 a 12
	Articolo 9 <i>ter</i>			-----
		Articolo 6, paragrafi 1 e 2, lettera b)		Articolo 17, paragrafi 1e 2, lettera b)
				Articolo 17, paragrafo 2, lettere da c) a e)
		Articolo 6, paragrafi 3 e 4, lettera d)		Articolo 17, paragrafi 3 e 4, lettera d)
				Articolo 17, paragrafo 4, lettera e)
		Articolo 6, paragrafo 4, lettere e) e f)		Articolo 17, paragrafo 4, lettere f) e g)
		Articolo 6, paragrafi 5 e 7		Articolo 17, paragrafi 5 e 6
		Articolo 6, paragrafi 8 e 9		-----

	Articolo 10			Articolo 18
				Articolo 19
	Articolo 11			Articolo 20
	Articolo 12			Articolo 21
	Articolo 13			Articolo 22
		Articolo 3		-----
		Articolo 3 <i>bis</i>		Articolo 23
		Articolo 4		-----
		Articolo 7		-----
		Articolo 8		-----
				Articolo 24, paragrafi 1 e 2
			Articolo 3, paragrafo 3	-----
			Articoli 2 e 3, paragrafo 2	-----
			Articoli da 3, paragrafo 4, a 7	-----
	Articolo 17, paragrafo 1			Articolo 25
				Articolo 26
Articolo 5, paragrafi da 1 a 3				Articolo 27, paragrafi da 1 a 3
Articolo 5, paragrafi 4 e 5				-----

Articolo 10, paragrafi 2 e 3				Articolo 28, paragrafi 1 e 2
Articolo 6				Articolo 29
Articolo 7				Articolo 30
Articolo 8				Articolo 31
	Articolo 4			-----
			Articolo 9	-----
	Articolo 18			Articolo 32
Articolo 9				Articolo 33
Articolo 12, paragrafi da 2 a 4				Articolo 34, paragrafi da 1 a 3
Articolo 12, paragrafo 1				-----
	Articolo 18 <i>bis</i>			-----
		Articolo 10		-----
Articolo 13				Articolo 35
Articolo 13 <i>bis</i>				Articolo 36
			Articolo 10	-----
			Articolo 11	Articolo 37
	Articolo 19, paragrafo 1			Articolo 38
	Articolo 19, paragrafo 2			-----
	Allegato I		Allegato V	Allegato I

			Allegato I	-----
	Allegato II			Allegato II
			Allegato II	-----
				Allegato III
			Allegato III	-----
			Allegato IV	-----

↑