

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B** **REGOLAMENTO (CE) N. 549/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**
del 10 marzo 2004
che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo
(«regolamento quadro»)
(Testo rilevante ai fini del SEE)
(GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <u>M1</u>	Regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009	L 300	34	14.11.2009



REGOLAMENTO (CE) N. 549/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 10 marzo 2004

che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo

(«regolamento quadro»)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽²⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽⁴⁾, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione l'11 dicembre 2003,

considerando quando segue:

- (1) 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.
- (2) 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.
- (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.
- (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

⁽¹⁾ GU C 103 E del 30.4.2002, pag. 1.

⁽²⁾ GU C 241 del 7.10.2002, pag. 24.

⁽³⁾ GU C 278 del 14.11.2002, pag. 13.

⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo del 3 settembre 2002 (GU C 272 E del 13.11.2003, pag. 296), posizione comune del Consiglio del 18 marzo 2003 (GU C 129 E del 3.6.2003, pag. 1) e posizione del Parlamento europeo del 3 luglio 2003 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 29 gennaio 2004 e decisione del Consiglio del 2 febbraio 2004.

▼B

principi fissati dalla convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944.

- (5) Le decisioni che incidono sul contenuto, sulla portata o sull'esecuzione delle operazioni e dell'addestramento militari esulano dalla sfera di competenze della Comunità.
- (6) Gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione generale sulle questioni militari connesse con il cielo unico europeo ⁽¹⁾. 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.
- (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. Gli Stati membri dovrebbero rafforzare la cooperazione civile/militare 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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (13) L'adesione della Comunità ad Eurocontrol costituisce un fattore importante per la realizzazione di uno Spazio aereo paneuropeo.
- (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.

⁽¹⁾ Cfr. pagina 9 della presente Gazzetta ufficiale.

▼B

- (15) 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.
- (16) Per elaborare i provvedimenti necessari all'istituzione del cielo unico europeo è necessaria un'ampia consultazione delle parti economiche e sociali.
- (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 europeo ⁽¹⁾.
- (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.
- (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.
- (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.
- (21) Gli effetti dei provvedimenti presi in applicazione del presente regolamento dovrebbero essere valutati alla luce di relazioni presentate regolarmente dalla Commissione.
- (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 un livello di formazione e di addestramento adeguato. Si dovrebbe pertanto prevedere una clausola di salvaguardia per consentire l'esercizio di tale competenza.
- (23) 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.
- (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.

⁽¹⁾ GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.

▼B

- (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 Commissione ⁽¹⁾.
- (26) L'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento interno tipo dei comitati ⁽²⁾, 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,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

▼M1*Articolo 1***Obiettivo e ambito di applicazione**

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

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

3. L'applicazione del presente regolamento e delle misure di cui all'articolo 3 lascia impregiudicati i diritti e i doveri degli Stati membri derivanti dalla convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 («la convenzione di Chicago»). In questo contesto, un obiettivo supplementare del presente regolamento, nei settori che disciplina, è assistere gli Stati membri nell'adempimento degli obblighi ai quali questi sono soggetti ai sensi della convenzione di Chicago, fornendo una base per un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della medesima, nonché assicurando che di dette disposizioni sia tenuto debito conto nel presente regolamento e nelle regole adottate per la sua attuazione.

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

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

⁽²⁾ GU C 38 del 6.2.2001, pag. 3.

▼B*Articolo 2***Definizioni**

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

- 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»: una funzione 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;
- ▼M1**
- 8) «utenti dello spazio aereo»: gli operatori degli aeromobili che operano quale traffico aereo generale;
- ▼B**
- 9) «gestione del flusso di traffico aereo»: una funzione istituita 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;
- ▼M1**
- 10) «gestione del traffico aereo (ATM)»: il complesso delle funzioni aeree e terrestri (servizi di traffico aereo, gestione dello spazio aereo e gestione del flusso di traffico aereo) richieste per garantire il movimento sicuro ed efficace degli aeromobili durante tutte le fasi delle operazioni;
- ▼B**
- 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;

▼B

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

▼M1

- 13 *bis*) «piano generale ATM»: il piano approvato dalla decisione 2009/320/CE del Consiglio ⁽¹⁾, 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) ⁽²⁾;

▼B

- 14) «pacchetto di servizi»: due o più servizi di navigazione aerea;

▼M1

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

▼B

- 16) «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 traffico aereo (il «regolamento sull'interoperabilità») ⁽³⁾ 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;
- 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 1960 ⁽⁴⁾;

▼M1

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

▼B

- 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;

▼M1

- 23 *bis*) «servizio informazioni volo»: un servizio di fornitura di consulenza e informazioni utili per una condotta dei voli sicura ed efficiente;
- 23 *ter*) «servizio di allarme»: un servizio di fornitura di informazioni alle competenti organizzazioni riguardo agli aeromobili che ne-

⁽¹⁾ GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41.

⁽²⁾ GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1.

⁽³⁾ Cfr. pagina 33 della presente Gazzetta ufficiale.

⁽⁴⁾ Convenzione modificata dal protocollo del 12 febbraio 1981 e riveduta dal protocollo del 27 giugno 1997.

▼M1

cessitano di servizi di ricerca e salvataggio e, se necessario, di assistenza a tali organizzazioni;

▼B

- 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;

▼M1

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

▼B

- 26) «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'ICAO;
- 27) «ICAO»: l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, istituita dalla Convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944;
- 28) «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;
- 29) «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;
- 30) «servizi di navigazione»: gli impianti e i servizi che forniscono agli aeromobili informazioni di posizionamento e datazione;
- 31) «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;
- 33) «messa in servizio»: la prima utilizzazione dopo l'installazione iniziale o il potenziamento di un sistema;
- 34) «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;

▼M1

▼B

- 38) «servizi di sorveglianza»: gli impianti e i servizi utilizzati per determinare le rispettive posizioni degli aeromobili per consentirne la sicura separazione;
- 39) «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;
- 40) «potenziamento»: qualsiasi modifica che muta le caratteristiche operative di un sistema;

▼M1

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

▼B*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») ⁽¹⁾;
- 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») ⁽²⁾; 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») ⁽³⁾,

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.

▼M1*Articolo 4***Autorità nazionali di vigilanza**

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

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

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

⁽¹⁾ Cfr. pagina 20 della presente Gazzetta ufficiale.

⁽²⁾ Cfr. pagina 10 della presente Gazzetta ufficiale.

⁽³⁾ Cfr. pagina 26 della presente Gazzetta ufficiale.

▼ M1

norme di organizzazione delle autorità nazionali dell'aviazione civile o di altri organismi pubblici.

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

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

▼ B*Articolo 5***Procedura del 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.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, 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.

▼ M1

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.

*Articolo 6***Organo consultivo di settore**

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

*Articolo 7***Relazioni con i paesi terzi europei**

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

▼M1*Articolo 8***Norme di attuazione**

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

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

*Articolo 9***Sanzioni**

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

*Articolo 10***Consultazione delle parti interessate**

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

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

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

Le parti interessate possono comprendere:

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

*Articolo 11***Sistema di prestazioni**

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

▼ M1

- a) obiettivi prestazionali a livello comunitario relativi a settori di prestazione essenziali di sicurezza, ambiente, capacità e efficacia sotto il profilo dei costi;
- b) piani nazionali o piani per blocchi funzionali di spazio aereo, comprendenti obiettivi prestazionali, a garanzia della conformità con gli obiettivi prestazionali comunitari; e
- c) riesame periodico, monitoraggio e analisi comparativa delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete.

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

- 3. a) La Commissione adotta gli obiettivi prestazionali comunitari per la rete di gestione del traffico aereo in conformità della procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, dopo aver tenuto conto dei pertinenti contributi forniti dalle autorità nazionali di vigilanza a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo.
- b) I piani nazionali o i piani per i blocchi funzionali di spazio aereo di cui al paragrafo 1, lettera b), sono elaborati dalle autorità nazionali di vigilanza adottati dagli Stati membri. Detti piani includeranno obiettivi nazionali o obiettivi a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo di carattere vincolante e un adeguato sistema di incentivi quale approvato dagli Stati membri. L'elaborazione dei piani è soggetta a consultazioni con i fornitori di servizi di navigazione aerea, con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, qualora opportuno, con gli operatori e i coordinatori aeroportuali.
- c) La Commissione valuta la conformità degli obiettivi nazionali o degli obiettivi per i blocchi funzionali di spazio aereo agli obiettivi prestazionali comunitari tramite il ricorso ai criteri di valutazione di cui al paragrafo 6, lettera d).

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

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

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

- d) Il periodo di riferimento per il sistema di prestazioni copre da un minimo di tre anni fino a un massimo di cinque. Durante detto periodo e in caso di mancato conseguimento degli obiettivi nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo,

▼ M1

gli Stati membri e/o le autorità nazionali di vigilanza applicano le misure appropriate da essi definite. Il primo periodo di riferimento copre i primi tre anni a decorrere dall'adozione delle norme d'attuazione di cui al paragrafo 6.

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

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

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

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

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

6. Ai fini di un funzionamento dettagliato del sistema di prestazioni, la Commissione adotta, entro il 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:

- a) il contenuto e il calendario delle procedure di cui al paragrafo 4;
- b) il periodo di riferimento e gli intervalli per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi prestazionali e per la fissazione di nuovi obiettivi;
- c) i criteri a cui le autorità nazionali di vigilanza ricorrono per l'elaborazione dei piani nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo di miglioramento delle prestazioni, compresi gli obiettivi prestazionali nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo e il sistema di incentivi. I piani di miglioramento delle prestazioni:
 - i) sono basati sui piani aziendali dei fornitori di servizi di navigazione aerea;

▼M1

- ii) coprono tutti gli elementi di costo della base dei costi nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo;
- iii) comprendono obiettivi di prestazione vincolanti, coerenti con gli obiettivi di prestazione comunitari;
- d) criteri volti a valutare la coerenza tra gli obiettivi nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo e gli obiettivi prestazionali comunitari durante il periodo di riferimento, nonché a sostenere meccanismi di allarme;
- e) principi generali a cui gli Stati membri ricorrono per istituire il sistema di incentivi;
- f) principi per l'applicazione di un meccanismo di transizione necessario per l'adeguamento alla messa in opera del sistema di prestazioni, di durata non superiore a dodici mesi a decorrere dall'adozione delle norme d'attuazione.

▼B*Articolo 12***Monitoraggio, controllo e metodi di valutazione degli effetti**

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.

▼M1

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

▼B

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

▼M1

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

▼B*Articolo 13***Salvaguardie**

Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di applicare 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:

- 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,
- in caso di conflitto armato o di gravi tensioni internazionali che costituiscono una minaccia di conflitto armato,
- per adempiere gli obblighi internazionali che incombono agli Stati membri in relazione al mantenimento della pace e della sicurezza internazionale,
- per condurre operazioni militari e di addestramento militare, comprese le possibilità necessarie per le esercitazioni.

▼M1*Articolo 13 bis***Agenzia europea per la sicurezza aerea**

Nell'attuare il presente regolamento e i regolamenti (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004, (CE) n. 552/2004 e il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea ⁽¹⁾, gli Stati membri e la Commissione, conformemente ai rispettivi ruoli previsti dal presente regolamento, collaborano eventualmente con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea per far sì che tutti gli aspetti relativi alla sicurezza siano correttamente trattati.

▼B*Articolo 14***Entrata in vigore**

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

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

⁽¹⁾ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.