

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

- **B**      **REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1035/2011 DELLA COMMISSIONE**  
**del 17 ottobre 2011**  
**che stabilisce i requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea, recante modifica**  
**dei regolamenti (CE) n. 482/2008 e (UE) n. 691/2010**  
(Testo rilevante ai fini del SEE)  
(GU L 271 del 18.10.2011, pag. 23)

Modificato da:

|                    |  | Gazzetta ufficiale |      |            |
|--------------------|--|--------------------|------|------------|
|                    |  | n.                 | pag. | data       |
| ► <b><u>M1</u></b> | Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione del 26 settembre 2012 | L 281              | 1    | 13.10.2012 |
| ► <b><u>M2</u></b> | Regolamento di esecuzione (UE) n. 448/2014 della Commissione del 2 maggio 2014     | L 132              | 53   | 3.5.2014   |



**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1035/2011 DELLA  
COMMISSIONE**

**del 17 ottobre 2011**

**che stabilisce i requisiti comuni per la fornitura di servizi di  
navigazione aerea, recante modifica dei regolamenti (CE) n.  
482/2008 e (UE) n. 691/2010**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il 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 <sup>(1)</sup> («regolamento sulla fornitura di servizi»), in particolare gli articoli 4, 6 e 7,

visto 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 e abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 8 *ter*, paragrafo 6,

considerando quanto segue:

- (1) Ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008, la Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia»), è tenuta ad adottare norme di attuazione ai fini della fornitura di servizi di gestione del traffico aereo e di servizi di navigazione aerea (ATM/ANS) in tutta l'Unione. L'articolo 8 *ter*, paragrafo 6, di detto regolamento prevede che le norme di attuazione si basino sui regolamenti adottati a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») <sup>(3)</sup>.
- (2) La fornitura di servizi di navigazione aerea all'interno dell'Unione è soggetta alla certificazione da parte degli Stati membri o dell'Agenzia. I fornitori di servizi di navigazione aerea che soddisfano i requisiti comuni ricevono un certificato a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 550/2004 e dell'articolo 8 *ter*, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (3) I requisiti comuni stabiliti a norma dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 550/2004 e dell'articolo 8 *ter* del regolamento (CE) n. 216/2008 non pregiudicano la sovranità degli Stati membri sul loro spazio aereo né le misure di cui gli Stati membri ravvisino la necessità per motivi di ordine pubblico, sicurezza e difesa, contemplati all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 549/2004. I requisiti comuni non riguardano le operazioni e l'addestramento militari, di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004 e all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 216/2008.

<sup>(1)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

<sup>(2)</sup> GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

**▼B**

- (4) La definizione dei requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea tiene nel debito conto lo status giuridico dei fornitori di servizi di navigazione aerea negli Stati membri. Inoltre, quando un'organizzazione svolge attività diverse dalla fornitura di servizi di navigazione aerea, i requisiti comuni non si applicano, salvo disposizione contraria, alle altre attività né alle risorse destinate ad attività diverse dalla fornitura di servizi di navigazione aerea.
- (5) L'applicazione dei requisiti comuni ai fornitori di servizi di navigazione aerea deve essere proporzionata ai rischi connessi alle specificità di ciascun'attività, come il numero e/o la natura e le caratteristiche dei movimenti trattati. Qualora alcuni fornitori di servizi di navigazione aerea decidessero di non avvalersi della possibilità di fornire servizi transfrontalieri all'interno del cielo unico europeo, è necessario che l'autorità competente abbia la facoltà di autorizzarli a conformarsi, in modo proporzionato, rispettivamente a determinati requisiti generali relativi alla fornitura di servizi di navigazione aerea e a determinati requisiti specifici, relativi alla fornitura di servizi di traffico aereo. Le condizioni connesse al rilascio dei certificati devono pertanto rispecchiare la natura e la portata della deroga.
- (6) Per garantire il corretto funzionamento del sistema di certificazione, gli Stati membri devono fornire alla Commissione e all'Agenzia tutte le informazioni pertinenti sulle deroghe concesse dalle rispettive autorità competenti quando trasmettono la loro relazione annuale.
- (7) I diversi tipi di servizi di navigazione aerea non sono necessariamente soggetti ai medesimi requisiti. Occorre pertanto adeguare i requisiti comuni alle caratteristiche specifiche di ciascun tipo di attività.
- (8) Deve incombere quindi ai fornitori di servizi di navigazione aerea l'onere di provare la loro conformità ai requisiti comuni applicabili durante il periodo di validità del certificato e con riferimento a tutti i servizi interessati.
- (9) Per garantire la corretta applicazione dei requisiti comuni, occorre istituire un sistema di vigilanza e di ispezioni periodiche della conformità agli stessi ed alle condizioni precisate nel certificato. L'autorità competente deve verificare l'idoneità di un fornitore di servizi prima di rilasciare un certificato a suo nome ed accertare, almeno una volta all'anno, che i fornitori di servizi di navigazione aerea ai quali ha già rilasciato un certificato continuino a soddisfare i requisiti comuni. Detta autorità deve pertanto fissare e aggiornare annualmente un programma indicativo di ispezioni di tutti i fornitori di servizi titolari dei certificati da essa rilasciati, basato su una valutazione dei rischi. Il programma deve permettere di ispezionare in tempi ragionevoli tutte le componenti principali dei fornitori di servizi di navigazione aerea. Nel verificare il rispetto dei fornitori designati di servizi di traffico aereo e di servizi meteorologici, l'autorità competente deve poter controllare i pertinenti requisiti che lo Stato membro è tenuto a soddisfare in forza di obblighi internazionali.

**▼B**

- (10) Le valutazioni paritarie effettuate dalle autorità nazionali di vigilanza potrebbero promuovere un'impostazione comune della vigilanza dei fornitori di servizi aerei in tutto il territorio dell'Unione. La Commissione, in collaborazione con gli Stati membri e con l'Agenzia, può organizzare dette valutazioni paritarie, che devono essere coordinate con le attività intraprese nell'ambito degli articoli 24 e 54 del regolamento (CE) n. 216/2008 e di altri programmi di monitoraggio e di sorveglianza internazionali. Tale coordinamento è inteso ad evitare la duplicazione dei lavori. Affinché la valutazione paritaria possa tradursi in uno scambio di esperienze e di buone pratiche, è auspicabile che gli esperti appartengano ad un'autorità competente.
- (11) Eurocontrol ha elaborato norme di sicurezza (Safety Regulatory Requirements — ESARR) che si sono rivelate della massima importanza ai fini della sicurezza dei servizi del traffico aereo. A norma del regolamento (CE) n. 550/2004, la Commissione individua e adotta le pertinenti disposizioni degli ESARR nei regolamenti dell'Unione. Le norme ESARR recepite nel regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione, del 20 dicembre 2005, che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea<sup>(1)</sup> sono alla base delle presenti norme di attuazione.
- (12) Nell'adottare il regolamento (CE) n. 2096/2005, la Commissione ha ritenuto che non fosse opportuno riprodurre le disposizioni di ESARR 2 sulla notifica e la valutazione dei fatti rilevanti per la sicurezza in materia di ATM, che sono disciplinate dal regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE<sup>(2)</sup> e dalla direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile<sup>(3)</sup>. Tuttavia, è necessario adottare nuove disposizioni in materia di eventi rilevanti per la sicurezza affinché l'autorità competente, definita dal presente regolamento, verifichi se i fornitori di servizi di traffico aereo, nonché i fornitori di servizi di comunicazione, di navigazione e di sorveglianza, soddisfano i requisiti previsti ai fini della notifica e della valutazione degli eventi in questione.
- (13) In particolare, occorre riconoscere che, anzitutto, la gestione della sicurezza è quella parte della fornitura di servizi di traffico aereo che garantisce l'individuazione, la valutazione e la limitazione, in misura soddisfacente, di tutti i rischi inerenti alla sicurezza e, in secondo luogo, che un approccio formale e sistematico della gestione della sicurezza e dei sistemi di gestione, orientato verso un'impostazione sistemica globale, permetterà di massimizzare i vantaggi sul piano della sicurezza in modo visibile e tracciabile. È inoltre opportuno che l'Agenzia valuti ulteriormente i requisiti di sicurezza del presente regolamento e li integri in una struttura comune per la regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile.
- (14) Fino a quando l'Agenzia non avrà elaborato le misure di attuazione che recepiscono le pertinenti norme dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO) in misure attuative, mezzi accettabili di conformità, specifiche di certificazione e materiale esplicativo dell'Unione, i fornitori di servizi di navigazione

<sup>(1)</sup> GU L 335 del 21.12.2005, pag. 13.

<sup>(2)</sup> GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35.

<sup>(3)</sup> GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23.

**▼B**

aerea sono tenuti a operare conformemente alle pertinenti norme ICAO. Al fine di facilitare la fornitura transfrontaliera di servizi di navigazione aerea e fino al completamento del lavoro dell'Agenzia relativo all'elaborazione delle misure pertinenti che recepiscono le norme ICAO, gli Stati membri, la Commissione e l'Agenzia, agendo ove opportuno in stretta cooperazione con Eurocontrol, devono adoperarsi per ridurre al minimo le differenze notificate dagli Stati membri per quanto riguarda l'applicazione delle norme ICAO nel settore dei servizi di navigazione aerea, in modo da pervenire, tra gli Stati membri, a un insieme comune di standard, applicabili al cielo unico europeo.

- (15) Le differenze tra i regimi di responsabilità civile degli Stati membri non devono impedire ai fornitori di servizi di navigazione aerea di concludere accordi per la fornitura transfrontaliera di servizi una volta che abbiano preso le misure necessarie per la copertura delle perdite per i danni ad essi imputabili in forza del diritto applicabile. Il metodo utilizzato deve essere conforme alle disposizioni del diritto nazionale. Gli Stati membri che, a norma del regolamento (CE) n. 550/2004, autorizzano la fornitura di servizi di navigazione aerea nell'insieme o in una parte dello spazio aereo sotto la loro giurisdizione senza certificazione devono farsi carico della responsabilità civile dei fornitori di servizi di navigazione aerea in questione.
- (16) L'Agenzia dovrebbe inoltre valutare le disposizioni del presente regolamento, in particolare quelle relative alla valutazione di sicurezza delle modifiche alla fornitura di servizi di navigazione e al personale ingegneristico e tecnico, ed esprimere un parere per adattare orientandosi verso un approccio sistemico globale dell'aviazione, tenendo conto dell'integrazione di tali disposizioni nella futura struttura comune di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile e dell'esperienza acquisita dalle parti interessate e dalle autorità competenti in materia di sorveglianza della sicurezza.
- (17) Il 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)<sup>(1)</sup> prevede l'istituzione di funzioni specifiche denominate funzioni di rete per consentire l'uso ottimale dello spazio aereo e delle limitate risorse disponibili, pur consentendo agli utenti il massimo accesso allo spazio aereo nonché la possibilità di operare sulle traiettorie preferite. Come prevede il regolamento (CE) n. 551/2004, il regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, del 7 luglio 2011, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e modifica del regolamento (UE) n. 691/2010<sup>(2)</sup> stabilisce i diritti, gli obblighi e le responsabilità del soggetto responsabile dell'esecuzione di queste funzioni.
- (18) Ai fini dell'esecuzione sicura di determinate funzioni di rete, è necessario che il soggetto responsabile sia soggetto a determinati requisiti. Tali requisiti, che mirano a garantire che il soggetto o l'organizzazione operino in modo sicuro, figurano all'allegato VI del regolamento (UE) n. 677/2011. Si tratta di requisiti sulla

<sup>(1)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

<sup>(2)</sup> GU L 185 del 15.7.2011, pag. 1.

**▼B**

sicurezza dell'organizzazione molto simili ai requisiti generali applicabili ai fornitori di servizi di navigazione aerea di cui all'allegato I del presente regolamento, ma adattati alle responsabilità di sicurezza delle funzioni di rete.

- (19) Occorre pertanto abrogare il regolamento (CE) n. 2096/2005.
- (20) È necessario modificare il regolamento (CE) n. 482/2008 della Commissione, del 30 maggio 2008, che istituisce un sistema di garanzia della sicurezza del software obbligatorio per i fornitori di servizi di navigazione aerea e recante modifica dell'allegato II del regolamento (CE) n. 2096/2005 <sup>(1)</sup> e il regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione, del 29 luglio 2010, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete e modifica il regolamento (CE) n. 2096/2005 che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea <sup>(2)</sup>, per adeguarli al presente regolamento.
- (21) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato per il cielo unico, istituito dall'articolo 5 del regolamento (CE) n. 549/2004,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

**Oggetto e campo di applicazione**

Il presente regolamento stabilisce i requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea.

Tuttavia, tali requisiti comuni non si applicano, salva disposizione contraria degli allegati I e II:

- a) alle attività diverse dalla fornitura di servizi di navigazione aerea svolte da un fornitore di tali servizi;
- b) alle risorse destinate alle attività diverse dalla fornitura di servizi di navigazione aerea.

*Articolo 2*

**Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 549/2004 e all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 216/2008, tranne la definizione di cui all'articolo 2, paragrafo 15, del regolamento (CE) n. 549/2004.

<sup>(1)</sup> GU L 141 del 31.5.2008, pag. 5.

<sup>(2)</sup> GU L 201 del 3.8.2010, pag. 1.

**▼B**

Inoltre, si applicano le seguenti definizioni:

- 1) «lavoro aereo»: l'utilizzo di un aeromobile per servizi specialistici, quali ad esempio per l'agricoltura, la costruzione, la fotografia, i rilevamenti topografici, le ricognizioni, nonché le attività di pattugliamento, ricerca e salvataggio, o servizi di pubblicità aerea;
- 2) «trasporto aereo commerciale»: qualsiasi utilizzo di un aeromobile che comporti il trasporto di passeggeri, merci e posta effettuato dietro compenso o mediante noleggio;
- 3) «sistema funzionale»: la combinazione di sistemi, procedure e risorse umane organizzate finalizzata all'assolvimento di una funzione nel contesto della gestione del traffico aereo;
- 4) «aviazione generale»: tutti gli utilizzi di un aeromobile nel settore dell'aviazione civile diversi dal trasporto aereo commerciale e dal lavoro aereo;
- 5) «autorità nazionale di vigilanza»: l'organismo o gli organismi designati o istituiti dagli Stati membri in qualità di autorità nazionale ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 549/2004;
- 6) «pericolo»: qualsiasi condizione, evento o circostanza che possa provocare un incidente;
- 7) «organizzazione»: un soggetto che fornisce servizi di navigazione aerea;
- 8) «organizzazione operativa»: un'organizzazione responsabile della fornitura di servizi ingegneristici e tecnici a sostegno del traffico aereo e di servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza;
- 9) «rischio»: la combinazione della probabilità generale o della frequenza del verificarsi di un effetto nocivo indotto da un pericolo e la gravità di tale effetto;
- 10) «garanzia di sicurezza»: tutte le azioni programmate e sistematiche necessarie a garantire in modo adeguato che un prodotto, organismo o sistema funzionale ha raggiunto un grado accettabile o tollerabile di sicurezza;
- 11) «obiettivo di sicurezza»: la dichiarazione qualitativa e quantitativa che definisce la frequenza o probabilità massima alla quale può verificarsi un pericolo;
- 12) «requisito di sicurezza»: un dispositivo atto a ridurre il rischio, definito dalla strategia di riduzione del rischio per il conseguimento di un determinato obiettivo di sicurezza, compresi i requisiti organizzativi, operativi, procedurali, funzionali, di rendimento e interoperabilità o le caratteristiche del contesto ambientale;
- 13) «servizi»: un servizio o un pacchetto di servizi di navigazione aerea;

**▼B**

- 14) «servizio paneuropeo di ANS»: un servizio che è stato progettato e istituito per gli utenti all'interno della maggior parte o di tutti gli Stati membri e che può estendersi oltre lo spazio aereo del territorio al quale si applica il trattato;
- 15) «fornitore di servizi di navigazione aerea»: qualsiasi soggetto pubblico o privato che fornisce servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale, incluse le organizzazioni che abbiano presentato domanda di certificazione al fine di fornire detti servizi.

*Articolo 3***Autorità competente ai fini della certificazione**

1. Ai fini del presente regolamento, l'autorità competente ai fini della certificazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea è:

- a) per le organizzazioni che hanno la loro sede operativa principale e, se del caso, la sede sociale in uno Stato membro, l'autorità nazionale di vigilanza designata o istituita dallo stesso Stato membro;
- b) per le organizzazioni che forniscono servizi di navigazione aerea nello spazio aereo del territorio al quale si applica il trattato, e la cui sede operativa principale ed eventualmente la sede sociale si trovino al di fuori del territorio soggetto alle disposizioni del trattato, l'Agenzia;
- c) per le organizzazioni che forniscono servizi di navigazione aerea paneuropei nello spazio aereo del territorio al quale si applica il trattato, l'Agenzia.

2. L'autorità competente ai fini della sorveglianza di sicurezza è l'autorità stabilita a norma dell'articolo 3 del regolamento di esecuzione (UE) n. 1034/2011 della Commissione <sup>(1)</sup>.

*Articolo 4***Certificazione**

1. Ai fini della certificazione necessaria per fornire servizi di navigazione aerea, e fatto salvo l'articolo 7, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 550/2004, le organizzazioni soddisfano:

- a) i requisiti generali per la fornitura di servizi di navigazione aerea di cui all'allegato I;
- b) i requisiti supplementari specifici di cui agli allegati da II a V, a seconda del tipo di servizio offerto.

2. L'autorità competente, prima di rilasciare il certificato a un fornitore di servizi, ne verifica la conformità ai requisiti comuni.

3. L'organizzazione si conforma ai requisiti comuni entro la data del rilascio del certificato a norma:

<sup>(1)</sup> Cfr. pagina 15 della presente Gazzetta ufficiale.



**▼B**

- a) dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 550/2004;
- b) dell'articolo 8 *ter*, paragrafo 2, e dell'articolo 22 *bis*, lettere b) e c), del regolamento (CE) n. 216/2008.

*Articolo 5***Deroghe**

1. In deroga alle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, alcuni fornitori di servizi di navigazione aerea possono scegliere di non avvalersi della possibilità di fornire servizi transfrontalieri e rinunciare al diritto di riconoscimento reciproco all'interno del cielo unico europeo.

In tal caso possono chiedere un certificato limitato allo spazio aereo sotto la giurisdizione dello Stato membro di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 550/2004.

2. Possono presentare la domanda di certificazione di cui al paragrafo 1 i fornitori di servizi di traffico aereo che forniscano o progettino di fornire servizi con esclusivo riferimento ad una o più delle categorie seguenti:

- a) lavoro aereo;
- b) aviazione generale;
- c) trasporto aereo commerciale con aeromobili di massa massima al decollo inferiore a 10 tonnellate o con meno di 20 posti a sedere;
- d) trasporto aereo commerciale che comporti meno di 10 000 movimenti all'anno, indipendentemente dalla massa massima al decollo e dal numero di posti per passeggeri. Il numero di movimenti, intesi come la somma dei decolli e degli atterraggi, è calcolato come la media su base annua del triennio precedente.

Possono presentare domanda di certificazione limitata i fornitori di servizi di navigazione aerea, diversi dai fornitori di servizi di traffico aereo, con un fatturato annuo lordo non superiore a 1 000 000 EUR, per i servizi che forniscono o progettino di fornire.

Se, per ragioni pratiche oggettive, un fornitore di servizi di navigazione aerea non è in grado di dimostrare la conformità ai requisiti suddetti, l'autorità competente può accettare cifre o previsioni analoghe con riferimento ai massimali di cui al primo e secondo comma.

All'atto della presentazione della domanda, il fornitore di servizi di navigazione aerea trasmette simultaneamente all'autorità competente i documenti che attestano la conformità ai requisiti.

3. L'autorità competente può accordare deroghe specifiche ai richiedenti che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 1 in proporzione al loro contributo alla gestione del traffico aereo nello spazio aereo sotto la giurisdizione dello Stato membro in questione.

Tali deroghe possono vertere soltanto sui requisiti di cui all'allegato I.

**▼B**

Non sono ammesse deroghe in merito ai punti seguenti:

- a) competenza e capacità tecniche e operative (punto 1);
- b) gestione della sicurezza (punto 3.1);
- c) risorse umane (punto 5);
- d) fornitura dei servizi in modo aperto e trasparente (punto 8.1).

4. Oltre alle deroghe di cui al paragrafo 3, l'autorità competente può concedere deroghe ai richiedenti che forniscono servizi di informazioni di volo per aerodromi, gestendo regolarmente non più di una posizione di lavoro in qualsiasi aerodromo. L'autorità concede deroghe in modo proporzionato al contributo del richiedente alla gestione del traffico aereo nello spazio aereo sotto la giurisdizione dello Stato membro in questione.

Tali deroghe possono vertere soltanto sui requisiti di cui all'allegato II, punto 3:

- a) responsabilità della gestione della sicurezza e dei servizi e approvvigionamenti esterni [punto 3.1.2, lettere b) ed e)];
- b) controlli di sicurezza [punto 3.1.3, lettera a)];
- c) requisiti di sicurezza per la valutazione e la riduzione del rischio con riferimento alle modifiche (punto 3.2).

5. Non sono ammesse deroghe ai requisiti di cui agli allegati III, IV o V.

6. In conformità all'allegato II del regolamento (CE) n. 550/2004, l'autorità competente:

- a) precisa la natura e la portata delle deroghe nelle condizioni collegate al certificato, specificandone il fondamento giuridico;
- b) limita la validità temporale del certificato, se lo giudica necessario ai fini della sorveglianza;
- c) controlla che i fornitori di servizi di navigazione aerea continuino a soddisfare i requisiti per la deroga.

#### *Articolo 6*

##### **Dimostrazione della conformità**

1. Su richiesta dell'autorità competente, le organizzazioni forniscono tutti gli elementi atti a comprovare la propria ottemperanza ai requisiti comuni applicabili. Le organizzazioni possono avvalersi pienamente di dati esistenti.

2. Un'organizzazione titolare di certificato notifica all'autorità competente qualsiasi modifica programmata alla prevista fornitura di servizi di navigazione aerea che possa avere ripercussioni sul rispetto dei requisiti comuni applicabili o, se del caso, delle condizioni collegate al rilascio del certificato.

3. Quando un'organizzazione, titolare di certificato, non soddisfa più i requisiti comuni applicabili o, se del caso, le condizioni collegate al rilascio del certificato, l'autorità competente, entro un mese dalla data di constatazione della mancata conformità impone all'organizzazione di adottare misure correttive.

**▼B**

Tale decisione è notificata immediatamente all'organizzazione interessata.

L'autorità competente verifica l'effettiva attuazione delle misure correttive prima di notificare la propria approvazione all'organizzazione interessata.

Ove ritenga che dette misure non siano state attuate correttamente entro il termine convenuto, l'autorità competente adotta le misure opportune ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 550/2004 e dell'articolo 10, dell'articolo 22 *bis*, lettera d), e degli articoli 25 e 68, del regolamento (CE) n. 216/2008, tenendo conto nel contempo della necessità di garantire la continuità dei servizi di navigazione aerea.

*Articolo 7***Facilitazione del controllo di conformità**

Le organizzazioni sono tenute a facilitare le ispezioni e le indagini svolte dall'autorità competente o da un soggetto qualificato che agisce per conto di quest'ultima, ivi comprese le visite in loco e le visite senza preavviso.

Le persone autorizzate sono abilitate a:

- a) esaminare i fascicoli, i dati, le procedure e qualsiasi altro documento attinente alla fornitura dei servizi di navigazione aerea;
- b) ottenere copie o estratti di tali scritture, registri, dati, procedure e altro materiale;
- c) chiedere chiarimenti a voce sul posto;
- d) accedere ai locali, terreni o mezzi di trasporto pertinenti.

Tali ispezioni e indagini, se svolte da un'autorità competente o da un soggetto qualificato che agisce per conto di quest'ultima, sono effettuate nel rispetto delle disposizioni legali in vigore nello Stato membro nel quale devono essere condotte.

*Articolo 8***Continuità della conformità**

L'autorità competente, sulla base degli elementi di cui dispone, controlla annualmente la continuità della conformità ai requisiti delle organizzazioni che ha certificato.

A tal fine, l'autorità competente stabilisce e tiene aggiornato un programma indicativo annuale di ispezioni per tutti i fornitori di servizi che ha certificato, basato sulla valutazione dei rischi associati alle diverse attività che costituiscono i servizi di navigazione aerea forniti. Essa consulta l'organizzazione interessata, nonché qualsiasi altra autorità competente interessata, se opportuno, prima di predisporre tale programma.

Il programma indica la frequenza prevista delle ispezioni nei vari siti.



### *Articolo 9*

#### **Norme di sicurezza applicabili al personale ingegneristico e tecnico**

Per quanto riguarda la fornitura di servizi di traffico aereo, di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza, l'autorità competente o qualsiasi altra autorità designata a tale scopo da uno Stato membro:

- a) pubblica le norme di sicurezza applicabili al personale ingegneristico e tecnico con compiti operativi connessi alla sicurezza;
- b) garantisce un adeguato e appropriato controllo in materia di sicurezza del personale ingegneristico e tecnico incaricato dall'organizzazione operativa di svolgere compiti connessi alla sicurezza;
- c) per validi motivi e previa debita indagine, adotta le misure idonee nei confronti dell'organizzazione operativa e/o del suo personale ingegneristico e tecnico che non si conformi alle disposizioni dell'allegato II, punto 3.3;
- d) verifica che siano adottati metodi idonei a garantire che i terzi incaricati di compiti connessi alla sicurezza si conformino alle disposizioni dell'allegato II, punto 3.3.

### *Articolo 10*

#### **Procedura di valutazione paritaria**

1. La Commissione può organizzare, in cooperazione con gli Stati membri e l'Agenzia, esercizi di valutazione paritaria delle autorità di vigilanza nazionali secondo le modalità enunciate ai paragrafi da 2 a 6.

2. Le valutazioni paritarie sono effettuate da gruppi di esperti nazionali e, ove applicabile, da osservatori dell'Agenzia.

Ciascun gruppo è composto da esperti provenienti da almeno tre Stati membri e dall'Agenzia.

Gli esperti non partecipano a valutazioni paritarie nello Stato membro nel quale lavorano.

La Commissione redige e tiene aggiornato un elenco di riserva di esperti nazionali designati dagli Stati membri, le cui competenze si estendono a tutti gli aspetti dei requisiti comuni elencati all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 550/2004.

3. La Commissione informa con almeno tre mesi di anticipo gli Stati membri e l'autorità nazionale di vigilanza interessata in merito alla valutazione paritaria, indicando la data alla quale questa si svolgerà e l'identità degli esperti che vi parteciperanno.

Lo Stato membro la cui autorità nazionale di vigilanza è oggetto della valutazione deve approvare il gruppo di esperti prima che quest'ultimo svolga la sua funzione.

**▼B**

4. Nei tre mesi successivi alla valutazione, il gruppo di esperti redige, in via consensuale, una relazione che può contenere raccomandazioni.

La Commissione convoca una riunione con l'Agenzia, gli esperti e l'autorità nazionale di vigilanza per discutere la relazione.

5. La Commissione trasmette la relazione allo Stato membro interessato.

Entro i tre mesi successivi alla ricezione della relazione, lo Stato membro interessato può presentare le sue osservazioni.

Esso può indicare, se del caso, le misure che ha adottato o intende adottare a seguito della valutazione entro un termine determinato.

Salvo sia diversamente convenuto con lo Stato membro interessato, la relazione di valutazione e i documenti successivi non sono resi pubblici.

6. La Commissione comunica ogni anno agli Stati membri, attraverso il comitato per il cielo unico, i principali risultati delle valutazioni paritarie.

*Articolo 11***Disposizioni transitorie**

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea in possesso di un certificato rilasciato in conformità al regolamento (CE) n. 2096/2005 alla data di entrata in vigore del presente regolamento si considerano in possesso di un certificato rilasciato ai sensi del presente regolamento.

2. I richiedenti una certificazione di fornitori di servizi di navigazione aerea che avessero presentato la loro domanda prima della data di entrata in vigore del presente regolamento ma per i quali non è stato ancora rilasciato un certificato a tale data, devono dimostrare la conformità alle disposizioni del presente regolamento prima che il certificato sia rilasciato.

3. L'autorità nazionale di sicurezza competente di uno Stato membro che ha ricevuto domanda per il rilascio di un certificato prima della data di entrata in vigore del presente regolamento da parte di organizzazioni la cui autorità competente sia rappresentata dall'Agenzia, ai sensi dell'articolo 3, perfeziona il processo di certificazione in collaborazione con l'Agenzia e trasferisce a quest'ultima la documentazione inerente il rilascio del certificato.

*Articolo 12***Abrogazione**

Il regolamento (CE) n. 2096/2005 è abrogato.

**▼B***Articolo 13***Modifica al regolamento (CE) n. 482/2008**

Il regolamento (CE) n. 482/2008 è modificato come segue:

- 1) all'articolo 4, paragrafo 5, il riferimento al «regolamento (CE) n. 2096/2005» è sostituito da un riferimento al «regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 della Commissione (\*);

(\*) GU L 271 del 18.10.2011, pag. 23»;

- 2) l'articolo 6 è soppresso;
- 3) all'allegato I, punto 1 e punto 2, i riferimenti al «regolamento (CE) n. 2096/2005» sono sostituiti da un riferimento al «regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011».

*Articolo 14***Modifica al regolamento (UE) n. 691/2010**

Nel regolamento (UE) n. 691/2010, l'articolo 25 è soppresso.

*Articolo 15***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.

**▼B***ALLEGATO I***Requisiti generali per la fornitura di servizi di navigazione aerea**1. **COMPETENZA E CAPACITÀ TECNICHE E OPERATIVE**

I fornitori di servizi di navigazione aerea sono in grado di offrire servizi in modo sicuro, efficiente, continuativo e sostenibile, corrispondente a un livello ragionevole di domanda complessiva in un determinato spazio aereo. A questo scopo, essi mantengono un adeguato livello di capacità e competenza sotto l'aspetto tecnico e operativo.

2. **STRUTTURA ORGANIZZATIVA E GESTIONE**2.1. **Struttura organizzativa**

I fornitori di servizi di navigazione aerea stabiliscono e gestiscono la propria organizzazione avvalendosi di una struttura che garantisca la sicura, efficiente e continua fornitura di servizi.

La struttura organizzativa definisce:

- a) i poteri, i compiti e le responsabilità del personale designato, in particolare del personale direttivo con funzioni attinenti alla sicurezza operativa, alla qualità, alla protezione, alle finanze ed alle risorse umane;
- b) i rapporti funzionali e gerarchici tra le varie componenti e le procedure dell'organizzazione.

2.2. **Gestione organizzativa**2.2.1. *Piano aziendale*

I fornitori di servizi di navigazione aerea elaborano un piano aziendale relativo ad un periodo di almeno cinque anni. Il piano aziendale:

- a) stabilisce le finalità e gli obiettivi generali del fornitore di servizi di navigazione aerea e definisce la sua strategia per il conseguimento degli stessi coerentemente con eventuali piani globali a più lungo termine e con i pertinenti requisiti dell'Unione per lo sviluppo di infrastrutture o altre tecnologie;
- b) contiene adeguati obiettivi di rendimento sotto il profilo della sicurezza, della capacità, dell'ambiente e dell'efficienza economica.

**▼M2**

Le informazioni di cui alle lettere a) e b) sono coerenti con il piano di prestazioni nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo, di cui all'articolo 11 del regolamento d'esecuzione (CE) n. 549/2004 e, per quanto riguarda i dati in materia di sicurezza, sono coerenti con il programma statale di sicurezza di cui alla norma 3.1.1 allegato 19, della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, ove applicabile.

**▼B**

I fornitori di servizi di navigazione aerea presentano le motivazioni sotto il profilo economico e della sicurezza per progetti di investimento importanti ivi compreso, ove pertinente, l'impatto previsto sugli obiettivi prestazionali appropriati di cui alla lettera b), identificando gli investimenti che derivano dai requisiti normativi connessi all'attuazione del SESAR.

2.2.2. *Piano annuale*

I fornitori di servizi di navigazione aerea elaborano un piano annuale per l'esercizio successivo nel quale specificano ulteriormente le componenti del piano aziendale e descrivono le modifiche apportatevi.

Il piano annuale contiene i seguenti elementi di informazione relativi al livello e alla qualità dei servizi, come il livello atteso sotto il profilo della capacità, della sicurezza, dell'ambiente e dell'efficienza economica secondo i casi:

**▼B**

- a) informazioni sull'attuazione delle nuove infrastrutture o su altri sviluppi e una dichiarazione che specifichi in quale modo essi contribuiranno al miglioramento del livello e della qualità dei servizi;
- b) indicatori di rendimento coerenti con il piano di prestazione nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004, in funzione dei quali possano essere ragionevolmente valutati il livello di prestazioni e la qualità dei servizi;
- c) informazioni sulle misure previste per mitigare i rischi sul piano della sicurezza individuati nel piano di sicurezza del fornitore di servizi di navigazione aerea, inclusi gli indicatori di sicurezza per monitorare il rischio di sicurezza e, ove opportuno, il costo stimato di tali misure;
- d) previsioni relative alla situazione finanziaria a breve termine del fornitore di servizi e alle eventuali trasformazioni o ripercussioni sul piano aziendale.

**2.2.3. Parte prestazionale dei piani**

Il fornitore di servizi di navigazione aerea, a richiesta, mette a disposizione della Commissione il contenuto della parte prestazionale del piano aziendale e del piano annuale alle condizioni stabilite dall'autorità competente conformemente alla legislazione nazionale.

**3. GESTIONE DELLA SICUREZZA TECNICO-OPERATIVA (SAFETY) E DELLA QUALITÀ****3.1. Gestione della sicurezza**

I fornitori di servizi di navigazione aerea gestiscono la sicurezza tecnico-operativa di tutti i loro servizi. A questo scopo, stabiliscono collegamenti formali con tutte le parti interessate che possono incidere direttamente sulla sicurezza dei loro servizi.

Elaborano procedure per la gestione della sicurezza in fase di introduzione di nuovi sistemi funzionali o di modifica dei sistemi funzionali esistenti.

**3.2. Sistema di gestione della qualità**

I fornitori di servizi di navigazione aerea costituiscono un sistema di gestione della qualità per tutti i servizi di navigazione aerea da essi forniti, sulla base dei principi indicati di seguito.

Il suddetto sistema di gestione della qualità:

- a) definisce la politica in materia di qualità al fine di soddisfare nella maggior misura possibile le esigenze dei diversi utenti;
- b) stabilisce un programma di garanzia della qualità che contenga procedure atte a verificare che tutte le operazioni siano condotte secondo i requisiti, le norme e le procedure applicabili;
- c) dimostra il funzionamento del sistema di qualità tramite manuali e documenti di monitoraggio;
- d) nomina rappresentanti incaricati delle funzioni gestionali per monitorare la conformità alle procedure e l'idoneità delle stesse, allo scopo di garantire pratiche operative sicure ed efficienti;
- e) effettua controlli del sistema di qualità in loco e adotta le misure correttive che si rendano necessarie.

Un certificato EN ISO 9001, rilasciato da un'organizzazione debitamente accreditata, concernente tutti i servizi di navigazione aerea del fornitore di servizi è ritenuto sufficiente ad attestare la conformità del sistema di qualità. Il fornitore di servizi di navigazione aerea acconsente a rendere nota all'autorità competente la documentazione relativa alla certificazione su richiesta della medesima.



**▼B**

I fornitori di servizi di navigazione aerea possono integrare nei loro sistemi di gestione.

**3.3. Manuali operativi**

I fornitori di servizi di navigazione aerea forniscono e tengono aggiornati manuali operativi concernenti i servizi forniti, ad uso e guida del personale operativo.

In particolare, essi provvedono a che:

- a) i manuali operativi contengano le istruzioni e le informazioni necessarie al personale operativo per l'esecuzione dei compiti assegnati;
- b) il personale abbia accesso alle parti dei manuali operativi che lo riguardano;
- c) il personale addetto alle operazioni sia rapidamente informato delle modifiche apportate al manuale operativo concernente i suoi compiti e della relativa entrata in vigore.

**4. SICUREZZA (SECURITY)**

I fornitori di servizi di navigazione aerea stabiliscono un sistema di gestione della sicurezza per garantire:

- a) la protezione degli impianti e del personale in modo da prevenire qualsiasi interferenza illecita nella fornitura dei servizi;
- b) la sicurezza dei dati operativi che ricevono, producono o utilizzano, di modo che il loro accesso sia riservato alle sole persone autorizzate.

Il sistema di gestione della sicurezza definisce:

- a) le procedure relative alla valutazione ed alla riduzione del rischio nel settore della sicurezza, al controllo ed al miglioramento della sicurezza, alle valutazioni della sicurezza ed alla diffusione degli insegnamenti tratti;
- b) gli strumenti intesi ad individuare le infrazioni alle disposizioni di sicurezza e ad allertare il personale con idonei avvertimenti di sicurezza;
- c) i mezzi per contenere gli effetti delle violazioni della sicurezza e individuare le misure di ripristino del livello di sicurezza e le procedure per minimizzare tali eventi in modo da prevenirne il ripetersi.

I fornitori di servizi di navigazione aerea provvedono, all'occorrenza, a che il personale sia dotato di nullasta di sicurezza e si coordinano con le competenti autorità civili e militari per garantire la sicurezza degli impianti, del personale e dei dati.

I sistemi di gestione della sicurezza tecnico-operativa, della qualità e della protezione possono essere progettati e operati come un unico sistema di gestione integrato.

**5. RISORSE UMANE**

I fornitori di servizi di navigazione aerea si avvalgono di personale adeguatamente qualificato in modo da garantire la fornitura sicura, efficiente, continua e sostenibile dei loro servizi. In questo contesto, definiscono le politiche per l'assunzione e l'addestramento del personale.

**▼B****6. SOLIDITÀ FINANZIARIA****6.1. Capacità economica e finanziaria**

I fornitori di servizi di navigazione aerea sono in grado di adempiere ai loro obblighi finanziari, ad esempio con riferimento ai costi di esercizio fissi e variabili o ai costi di investimento in conto capitale. Essi utilizzano un idoneo sistema contabile. I fornitori di servizi dimostrano la loro capacità tramite il piano annuale di cui al punto 2.2.2 nonché i bilanci finanziari e i conti di gestione compatibilmente con il loro status giuridico.

**6.2. Audit finanziario**

A norma dell'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 550/2004, i fornitori di servizi di navigazione aerea dimostrano che si sottopongono periodicamente a una revisione contabile.

**7. RESPONSABILITÀ E COPERTURA DEI RISCHI**

I fornitori di servizi di navigazione aerea adottano disposizioni per coprire la responsabilità civile che ad essi incombe a norma del diritto applicabile.

Il metodo utilizzato per assicurare la copertura è adeguato alle perdite e ai danni potenziali in causa, tenuto conto dello status giuridico dell'organizzazione e del livello di copertura dell'assicurazione commerciale disponibile.

Il fornitore di servizi di navigazione aerea che si avvale dei servizi di un altro fornitore di servizi di navigazione aerea si assicura che gli accordi contemplino la ripartizione delle responsabilità tra le parti.

**8. QUALITÀ DEI SERVIZI****8.1. Apertura e trasparenza nella fornitura di servizi di navigazione aerea**

I fornitori di servizi di navigazione aerea forniscono i loro servizi in modo aperto e trasparente. Pubblicano le condizioni di accesso ai loro servizi e stabiliscono una procedura formale di consultazione periodica con i loro utenti, su base individuale o collettiva, almeno una volta all'anno.

I fornitori di servizi di navigazione aerea non operano discriminazioni sulla base della nazionalità o dell'identità dell'utente o della classe di utenti, in conformità al diritto dell'Unione applicabile.

**8.2. Piani di emergenza**

I fornitori di servizi di navigazione aerea adottano piani di emergenza atti a preservare la continuità di tutti i loro servizi nel caso di eventi che comportino un significativo deterioramento o un'interruzione dei loro servizi.

**9. REQUISITI IN MATERIA DI COMUNICAZIONE**

I fornitori di servizi di navigazione aerea sono in grado di presentare una relazione annuale delle loro attività all'autorità competente.

La relazione illustra, fatto salvo l'articolo 12 del regolamento (CE) n. 550/2004, i risultati finanziari ottenuti dai fornitori di servizi, nonché le loro prestazioni operative e tutte le altre attività e sviluppi significativi, in particolare nel settore della sicurezza.

La relazione annuale include, come minimo:

- a) una valutazione del livello di prestazione dei servizi di navigazione aerea prestati;
- b) le prestazioni del fornitore di servizi di navigazione aerea rispetto agli obiettivi prestazionali stabiliti nel piano aziendale, valutando le prestazioni effettive rispetto al piano annuale di cui al punto 2.2.1, avvalendosi degli indicatori di rendimento contenuti in quest'ultimo;

**▼B**

- c) una spiegazione delle differenze rispetto agli obiettivi, e l'individuazione delle misure per colmare eventuali divari durante il periodo di riferimento di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004;
- d) gli sviluppi nelle operazioni e nelle infrastrutture;
- e) i risultati finanziari, a meno che non siano oggetto di una pubblicazione separata a norma dell'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 550/2004;
- f) informazioni sulla procedura di consultazione formale degli utenti dei servizi;
- g) informazioni sulla politica delle risorse umane.

I fornitori di servizi di navigazione aerea, su richiesta, mettono a disposizione della Commissione e dell'Agenzia il contenuto della relazione annuale alle condizioni stabilite dall'autorità competente conformemente alla legislazione nazionale.



## ALLEGATO II

### Requisiti specifici per la fornitura di servizi di traffico aereo

#### 1. PROPRIETÀ

I fornitori di servizi di traffico aereo comunicano all'autorità competente di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 550/2004:

- a) il loro status giuridico, la loro struttura proprietaria e qualsiasi accordo che possa avere un'incidenza significativa sul controllo delle loro attività;
- b) gli eventuali collegamenti con organizzazioni che non operano nel settore della fornitura di servizi di navigazione aerea, comprese le attività commerciali alle quali partecipano direttamente o attraverso imprese collegate, che rappresentano più dell'1 % delle loro previsioni di entrate. Inoltre, essi comunicano tutte le modifiche di qualsiasi singola partecipazione azionaria che sia pari o superiore al 10 % del capitale azionario totale.

I fornitori di servizi di traffico aereo adottano tutte le misure necessarie per prevenire qualsiasi situazione di conflitto di interessi che potrebbe compromettere l'imparziale e oggettiva fornitura dei loro servizi.

#### 2. APERTURA E TRASPARENZA NELLA FORNITURA DEI SERVIZI

In aggiunta alla disposizione di cui all'allegato I, punto 8.1, e nel caso in cui uno Stato membro decida di organizzare la fornitura di specifici servizi di traffico aereo in un ambiente competitivo, tale Stato membro può adottare tutte le misure appropriate al fine di assicurarsi che i fornitori degli specifici servizi non adottino un comportamento che abbia per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare la concorrenza, né un comportamento equivalente allo sfruttamento abusivo di posizione dominante ai sensi del vigente diritto nazionale e dell'Unione.

#### 3. SICUREZZA DEI SERVIZI

##### 3.1. Sistema di gestione della sicurezza (SMS)

##### 3.1.1. *Requisiti generali di sicurezza*

Come parte integrante della gestione dei loro servizi, i fornitori di servizi di traffico aereo realizzano un sistema di gestione della sicurezza tecnico-operativa (Safety Management System — SMS), il quale:

- a) assicura un approccio formale, esplicito e proattivo della gestione sistematica della sicurezza, che consenta di assolvere ai loro obblighi in materia di sicurezza nell'ambito della fornitura dei servizi; comprende tutti i loro servizi e le attività di sostegno che rientrano nella sua gestione; include, come base, una dichiarazione sulla politica in materia di sicurezza che definisce l'approccio fondamentale dell'organizzazione nel settore della gestione della sicurezza (gestione della sicurezza);
- b) assicura che ciascun partecipante coinvolto negli aspetti relativi alla sicurezza della fornitura di servizi di traffico aereo assuma la responsabilità individuale delle proprie azioni in materia di sicurezza, che i dirigenti siano responsabili dei risultati conseguiti dalla rispettiva divisione o dipartimento in materia di sicurezza e che l'alta dirigenza (top management) del fornitore di servizi assuma la responsabilità generale in materia di sicurezza generale (responsabilità della sicurezza);
- c) accorda la massima priorità al conseguimento di un livello di sicurezza adeguato nel settore dei servizi di traffico aereo (priorità di sicurezza);

**▼B**

- d) garantisce che, nell'ambito della fornitura dei servizi di traffico aereo, l'obiettivo principale di sicurezza consista nel minimizzare, per quanto ragionevolmente possibile, il contributo di detti servizi al rischio di un incidente aereo (obiettivo di sicurezza).

### 3.1.2. *Requisiti relativi al conseguimento dell'idoneo livello di sicurezza*

Nell'ambito dell'esercizio dell'SMS, i fornitori di servizi di traffico aereo:

- a) assicurano che il personale sia formato in modo adeguato e disponga della competenza per svolgere i compiti che gli sono affidati, che sia debitamente abilitato e soddisfi i requisiti di idoneità fisica (competenza);
- b) provvedono ad individuare una funzione di gestione della sicurezza con specifica competenza a sviluppare e mantenere il sistema di gestione della sicurezza; garantiscono che tale funzione sia indipendente dalla gerarchia e renda conto direttamente al livello più elevato dell'organizzazione. Tuttavia, nel caso di piccole organizzazioni nelle quali il cumulo delle competenze potrebbe nuocere all'indipendenza della funzione citata, le disposizioni adottate in materia di garanzia della sicurezza sono integrate da dispositivi supplementari indipendenti; provvedono a che l'alta dirigenza del fornitore di servizi sia attivamente coinvolta nella responsabilità di garantire la sicurezza (responsabilità della gestione della sicurezza);
- c) assicurano che, quando possibile, siano stabiliti e mantenuti livelli di sicurezza quantitativi per tutti i sistemi funzionali (livelli quantitativi di sicurezza);
- d) provvedono a tenere sistematicamente aggiornata una documentazione relativa all'SMS che permetta di stabilire un collegamento evidente con la politica di sicurezza dell'organizzazione (documentazione SMS);
- e) assicurano un'adeguata giustificazione del livello di sicurezza dei servizi e degli approvvigionamenti provenienti da fornitori esterni, tenendo conto dell'importanza che tali servizi esterni possono rivestire ai fini della sicurezza nella fornitura dei loro servizi (servizi e approvvigionamenti esterni);
- f) provvedono a che siano condotti studi di valutazione e riduzione del rischio e che sia data la debita considerazione a tutti gli aspetti dei servizi ATM (valutazione e riduzione del rischio). Per quanto attiene alle modifiche al sistema funzionale ATM, trova applicazione il punto 3.2,
- g) provvedono a indagare immediatamente su tutti i fatti di carattere tecnico o operativo in campo ATM che potrebbero avere implicazioni significative sul piano della sicurezza, e ad adottare tutte le misure correttive necessarie (fatti rilevanti per la sicurezza). Essi dimostrano inoltre di avere attuato i requisiti in materia di notifica e valutazione dei fatti rilevanti per la sicurezza in conformità alle vigenti disposizioni del diritto nazionale e dell'Unione.

### 3.1.3. *Requisiti intesi a garantire la sicurezza*

Nella gestione SMS, i fornitori di servizi di traffico aereo:

- a) procedono a periodici controlli di sicurezza, per raccomandare eventuali miglioramenti, garantire ai responsabili la sicurezza delle attività di loro competenza e confermare il rispetto di tutte le pertinenti parti dell'SMS (controlli di sicurezza);

**▼B**

- b) provvedono ad applicare meccanismi atti a individuare qualsiasi evoluzione nei sistemi funzionali o nelle operazioni che possa suggerire che un determinato elemento stia per raggiungere un punto nel quale non sarà più possibile rispettare accettabili criteri di sicurezza, ed affinché siano adottate idonee misure correttive (monitoraggio della sicurezza);
- c) assicurano che siano effettuate e aggiornate le registrazioni di tutte le operazioni attinenti all'SMS, al fine di fornire elementi di garanzia della sicurezza a tutte le persone connesse, responsabili o destinatari dei servizi forniti, nonché all'autorità competente (registrazioni concernenti la sicurezza).

3.1.4. *Requisiti relativi alla promozione della sicurezza*

Nella gestione SMS, i fornitori di servizi di traffico aereo:

- a) assicurano che tutti i membri del personale siano consapevoli dei potenziali pericoli per la sicurezza impliciti nei rispettivi compiti (consapevolezza della sicurezza);
- b) provvedono affinché le esperienze ricavate dalle indagini sui fatti rilevanti per la sicurezza e dalle altre attività connesse alla sicurezza siano diffuse all'interno dell'organizzazione, a livello dirigenziale e operativo (diffusione delle esperienze);
- c) provvedono affinché tutti i membri del personale siano attivamente incoraggiati a proporre soluzioni per individuare i pericoli e, all'occorrenza, siano introdotte modifiche per migliorare la sicurezza (miglioramento della sicurezza).

3.2. **Requisiti di sicurezza per la valutazione e la riduzione del rischio con riferimento alle modifiche**3.2.1. *Sezione 1*

Nella gestione SMS, i fornitori di servizi di traffico aereo provvedono a che si proceda sistematicamente all'individuazione dei pericoli nonché alla valutazione e alla riduzione dei rischi nei confronti di qualsiasi modifica delle componenti del sistema funzionale ATM e delle attività di sostegno che rientrano nella sua gestione, in modo tale da tenere conto:

- a) dell'intero ciclo di vita delle componenti del sistema funzionale ATM in questione, dalle fasi iniziali di pianificazione e di definizione delle operazioni successive alla sua realizzazione, compresa la manutenzione e lo smantellamento finale;
- b) delle componenti aeree, terrestri ed, eventualmente, spaziali del sistema funzionale ATM, attraverso la cooperazione con gli organi competenti; nonché
- c) dell'equipaggiamento, delle procedure e delle risorse umane del sistema funzionale ATM, delle interazioni tra tali elementi così come tra le componenti in questione e il resto del sistema funzionale ATM.

3.2.2. *Sezione 2*

L'individuazione dei pericoli e la valutazione e la riduzione dei rischi includono:

- a) la determinazione della portata, dei limiti e delle interfacce della componente in questione, l'individuazione delle funzioni che tale componente deve svolgere e la descrizione dell'ambiente operativo nel quale deve funzionare;
- b) la determinazione degli obiettivi di sicurezza associati alla componente considerata, che comprende:
  - i) l'individuazione dei plausibili pericoli e condizioni di avaria associati al sistema ATM, nonché i loro effetti combinati;

**▼B**

- ii) la valutazione delle ripercussioni che i citati elementi possono avere sulla sicurezza degli aeromobili, così come la valutazione della gravità di tali ripercussioni, utilizzando lo schema di classificazione di gravità illustrato nella sezione 4;
  - iii) la determinazione della tolleranza dei citati elementi, espressa in termini di probabilità massima del verificarsi di un pericolo e determinata sulla base della gravità e della probabilità massima degli effetti del pericolo, in modo conforme alla sezione 4;
- c) la conseguente elaborazione, se del caso, di una idonea strategia di riduzione dei rischi, la quale:
- i) precisi le misure da adottare per la protezione dai pericoli che possono generare il verificarsi di un rischio;
  - ii) includa, eventualmente, l'elaborazione di requisiti di sicurezza che possano potenzialmente avere conseguenze sulla componente in questione, su altre parti del sistema funzionale ATM, o sull'ambiente operativo;
  - iii) comporti la garanzia della sua fattibilità e della sua efficacia;
- d) la verifica che tutti gli obiettivi e i requisiti di sicurezza individuati siano stati raggiunti e rispettati:
- i) prima dell'attuazione della modifica;
  - ii) durante tutte le fasi di transizione verso la messa in servizio operativo;
  - iii) durante tutto il ciclo di vita operativo;
  - iv) durante tutte le fasi di transizione, fino allo smantellamento finale.

**3.2.3. Sezione 3**

I risultati, le motivazioni connesse e le prove dei processi di valutazione e di riduzione dei rischi, compresa l'individuazione dei pericoli, sono raccolti e documentati in modo da permettere:

- a) la formulazione di un'argomentazione completa atta a dimostrare che la componente in questione, così come l'intero sistema funzionale ATM, offre e continuerà ad offrire un livello di sicurezza tollerabile e soddisfa gli obiettivi e i requisiti di sicurezza stabiliti. L'argomentazione comprenderà, all'occorrenza, le specifiche delle tecniche di previsione, monitoraggio o controllo eventualmente utilizzate;
- b) la tracciabilità dei requisiti di sicurezza relativi all'attuazione di una modifica rispetto alle operazioni/funzioni previste.

**3.2.4. Sezione 4**

Individuazione dei pericoli e valutazione della loro gravità

I pericoli sono sistematicamente individuati. La gravità delle ripercussioni dei pericoli in un determinato ambiente operativo è determinata sulla base dello schema di classificazione presentato di seguito; la classificazione della gravità si basa su argomentazioni specifiche che dimostrano gli effetti più probabili dei pericoli nel contesto dello scenario più grave.



| Classe di gravità      | Effetto sulle operazioni  |
|------------------------|---|
| 1<br>(Gravità massima) | Incidente secondo la definizione dell'articolo 2 del regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>   |
| 2                      | Inconveniente grave secondo la definizione dell'articolo 2 del regolamento (UE) n. 996/2010   |
| 3                      | Inconveniente molto rilevante connesso all'esercizio di un aeromobile, nel quale avrebbe potuto essere compromessa la sicurezza dell'aeromobile, in quanto è stata sfiorata la collisione con un altro aeromobile, con il suolo o con ostacoli.                         |
| 4                      | Incidente significativo le cui circostanze indicano che un incidente, un inconveniente grave o molto rilevante avrebbero potuto verificarsi se il rischio non fosse stato gestito entro margini di sicurezza o se un altro aeromobile si fosse trovato nelle vicinanze. |
| 5<br>(Gravità minima)  | Nessun effetto immediato sulla sicurezza  |

<sup>(1)</sup> GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35.

Per dedurre l'effetto di un pericolo sulle operazioni e per determinarne la gravità, l'approccio/la procedura sistematica include gli effetti dei pericoli sui diversi elementi costitutivi del sistema funzionale ATM, quali il personale di bordo, i controllori del traffico aereo, le capacità funzionali degli aeromobili, le capacità funzionali delle componenti a terra del sistema funzionale ATM, nonché la capacità di fornire servizi di gestione del traffico aereo in condizioni di sicurezza.

#### Schema di classificazione dei rischi

Sono stabiliti obiettivi di sicurezza, basati sul rischio, in termini di probabilità massima del verificarsi del pericolo, calcolata in funzione della gravità dei suoi effetti, e della probabilità massima degli effetti di tale pericolo.

A necessario complemento della dimostrazione che gli obiettivi quantitativi stabiliti sono raggiunti, sono applicate ulteriori considerazioni di gestione della sicurezza per potenziare la sicurezza del sistema funzionale ATM nella misura ragionevolmente possibile.

#### 3.2.5. Sezione 5

##### Sistema di garanzia della sicurezza del software

Nell'ambito del funzionamento del sistema di gestione della sicurezza, il fornitore di servizi di traffico aereo attua un sistema di garanzia della sicurezza del software a norma del regolamento (CE) n. 482/2008.

#### 3.3. Requisiti di sicurezza applicabili al personale ingegneristico e tecnico con compiti operativi connessi alla sicurezza

I fornitori di servizi di traffico aereo assicurano che il personale ingegneristico e tecnico, compreso il personale delle organizzazioni operative subcontraenti, che utilizza e effettua la manutenzione di attrezzature ATM omologate per il loro utilizzo operativo possieda e mantenga adeguate conoscenze che gli consentano di avere un'appropriata comprensione dei servizi per i quali opera così come degli effetti reali e potenziali della sua azione sulla sicurezza di tali servizi, nonché una comprensione sufficiente degli appropriati limiti operativi.



**▼ B**

Con riferimento al personale che svolge mansioni connesse alla sicurezza, compreso il personale delle organizzazioni operative subcontraenti, i fornitori di servizi di traffico aereo documentano l'adeguatezza del livello di competenza del personale; il sistema di turnazione del personale per garantire una capacità sufficiente e la continuità del servizio; la politica ed i programmi di qualificazione del personale, la politica di formazione del personale, i piani di addestramento e le informazioni sull'addestramento svolto, nonché le disposizioni relative alla supervisione del personale non qualificato. Sono previste le procedure applicabili ai casi di dubbi circa la salute mentale o fisica del personale.

I fornitori di servizi di traffico aereo tengono un registro delle informazioni concernenti il numero, lo status e la ripartizione del loro personale che svolge mansioni connesse alla sicurezza.

Il registro:

- a) individua i manager responsabili delle funzioni connesse alla sicurezza;
- b) registra le qualifiche pertinenti del personale tecnico e operativo rispetto alle capacità e alle competenze richieste;
- c) precisa l'ubicazione e i compiti assegnati al personale tecnico e operativo, con indicazione dell'eventuale metodo di turnazione.

#### 4. METODI DI LAVORO E PROCEDURE OPERATIVE

I fornitori di servizi di traffico aereo dimostrano che i loro metodi di lavoro e le loro procedure operative sono conformi alle norme contenute nei seguenti allegati della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, nella misura in cui siano rilevanti per la fornitura di servizi di traffico aereo nello spazio aereo interessato:

- a) ► **M1** regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012, ◀ compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 42;

**▼ M2**

- b) allegato 10 relativo alle telecomunicazioni aeronautiche, volume II sulle procedure di comunicazione, comprese quelle con status PANS, 6a edizione, ottobre 2001, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 88-A;
- c) allegato 11 relativo ai servizi per il traffico aereo, 13a edizione, luglio 2001, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 49, e il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 <sup>(1)</sup>, ove applicabile.

<sup>(1)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 (GU L 281, del 13.10.2012, pag. 1).

**▼B***ALLEGATO III***Requisiti specifici per la fornitura di servizi meteorologici****1. COMPETENZA E CAPACITÀ TECNICHE E OPERATIVE**

I fornitori di servizi meteorologici provvedono a che le informazioni meteorologiche necessarie all'espletamento delle rispettive funzioni siano rese disponibili, in forma idonea:

- a) agli operatori ed ai membri del personale di volo per la pianificazione prima del volo e durante il volo;
- b) ai fornitori di servizi di traffico aereo e di servizi di informazione di volo;
- c) alle unità di servizi di ricerca e soccorso;
- d) agli aeroporti.

I fornitori di servizi meteorologici confermano il grado di accuratezza che le informazioni comunicate per le operazioni possono raggiungere, in particolare indicando la fonte dell'informazione e assicurando al contempo che tali informazioni siano diffuse tempestivamente e aggiornate ogniqualvolta sia necessario.

**2. METODI DI LAVORO E PROCEDURE OPERATIVE**

I fornitori di servizi meteorologici dimostrano che i loro metodi di lavoro e le loro procedure operative sono conformi alle norme contenute nei seguenti allegati della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, nella misura in cui siano rilevanti per la fornitura di servizi meteorologici nello spazio aereo interessato:

**▼M2**

- a) fatto salvo il regolamento (UE) n. 923/2012, allegato 3 relativo al servizio meteorologico per la navigazione aerea internazionale, 18a edizione, luglio 2013, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 76;
- b) allegato 11 relativo ai servizi per il traffico aereo, 13a edizione, luglio 2001, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 49 e il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 ove applicabile;
- c) fatto salvo il regolamento (UE) n. 139/2014 <sup>(1)</sup>, del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, allegato 14 relativo agli aeroporti nelle seguenti versioni:
  - i) volume I relativo alla progettazione e al funzionamento degli aerodromi, 6a edizione, luglio 2013, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 11-A e, a partire dal 13 novembre 2014, anche l'aggiornamento 11-B;
  - ii) volume II relativo agli eliporti, 4a edizione, luglio 2013, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 5.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 44, del 14.2.2014, pag. 1).

**▼ B***ALLEGATO IV***Requisiti specifici per la fornitura di servizi d'informazione aeronautica****1. COMPETENZA E CAPACITÀ TECNICHE E OPERATIVE**

I fornitori di servizi d'informazione aeronautica provvedono a che le informazioni e i dati operativi siano resi disponibili, in forma idonea, ai seguenti operatori:

- a) personale operativo di volo, compreso l'equipaggio di bordo, e personale addetto alla pianificazione del volo, ai sistemi di gestione del volo e ai simulatori di volo;
- b) fornitori di servizi di traffico aereo responsabili di servizi d'informazione di volo, di servizi di informazioni di volo per gli aerodromi e delle informazioni necessarie alla preparazione dei voli.

I fornitori di servizi d'informazione aeronautica garantiscono l'integrità dei dati e confermare il grado di accuratezza delle informazioni comunicate a fini operativi, in particolare la fonte delle informazioni, prima di diffonderle.

**2. METODI DI LAVORO E PROCEDURE OPERATIVE**

I fornitori di servizi d'informazione aeronautica dimostrano che i loro metodi di lavoro e le loro procedure operative sono conformi alle norme seguenti: contenute nei

- a) regolamento (UE) n. 73/2010 della Commissione <sup>(1)</sup>;

**▼ M2**

- b) i seguenti allegati della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, nella misura in cui siano rilevanti per la fornitura di servizi d'informazioni aeronautiche nello spazio aereo interessato:

- i) allegato 3 relativo al servizio meteorologico per la navigazione aerea internazionale, 18a edizione, luglio 2013, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 76;
- ii) allegato 4 relativo alle carte aeronautiche, 11a edizione, luglio 2009, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 57;
- iii) fatto salvo il regolamento (UE) n. 73/2010, allegato 15 relativo alle serie di informazioni aeronautiche, 14a edizione, luglio 2013, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 37.

<sup>(1)</sup> GU L 23 del 27.1.2010, pag. 6.

**▼B***ALLEGATO V***Requisiti specifici per la fornitura di servizi di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza****1. COMPETENZA E CAPACITÀ TECNICHE E OPERATIVE**

I fornitori di servizi di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza garantiscono la disponibilità, la continuità, l'accuratezza e l'integrità dei loro servizi.

I fornitori di servizi di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza confermano il livello qualitativo dei servizi da essi forniti e dimostrano che il loro equipaggiamento è sottoposto a periodica manutenzione e, all'occorrenza, a taratura.

**2. SICUREZZA DEI SERVIZI**

I fornitori di servizi di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza si conformano ai requisiti dell'allegato II, punto 3, relativo ai servizi di sicurezza.

**3. METODI DI LAVORO E PROCEDURE OPERATIVE**

I fornitori di servizi di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza dimostrano che i loro metodi di lavoro e le loro procedure operative sono conformi alle norme contenute nell'allegato 10 sulle telecomunicazioni aeronautiche della Convenzione sull'aviazione civile internazionale nelle seguenti versioni, nella misura in cui siano rilevanti per la fornitura di servizi di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza nello spazio aereo interessato:

**▼M2**

- a) volume I relativo agli ausili radio alla navigazione, 6a edizione, luglio 2006, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 88-A;
- b) volume II relativo alle procedure di comunicazione incluse quelle con status PANS, 6a edizione, ottobre 2001, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 88-A;
- c) volume III relativo ai sistemi di comunicazione, 2a edizione, luglio 2007, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 88-A;
- d) volume IV relativo ai radar di sorveglianza e ai sistemi anticollisione, 4a edizione, luglio 2007, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 88-A;
- e) volume V relativo all'utilizzo dello spettro delle radiofrequenze aeronautiche, 3a edizione, luglio 2013, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 88-A.