

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

► **B** **REGOLAMENTO (CE) N. 550/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**
del 10 marzo 2004
sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo
(«regolamento sulla fornitura di servizi»)
(Testo rilevante ai fini del SEE)
(GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10)

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. 550/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 10 marzo 2004

sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo

(«regolamento sulla fornitura di servizi»)

(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 quanto segue:

- (1) Gli Stati membri hanno proceduto a una ristrutturazione riguardante, a livelli diversi, i loro fornitori nazionali di servizi di navigazione aerea aumentandone il livello di autonomia e libertà nella fornitura dei servizi. È sempre più necessario garantire che in questo nuovo contesto siano rispettati determinati requisiti minimi di interesse pubblico.
- (2) Il rapporto del gruppo ad alto livello per il cielo unico europeo del novembre 2000 ha confermato la necessità di regole a livello comunitario che distinguano tra attività di regolamentazione e attività di fornitura dei servizi, introducano un sistema di certificazione inteso a preservare i requisiti di interesse pubblico, specialmente in termini di sicurezza, e migliorino i meccanismi di tariffazione.
- (3) Il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, («regolamento quadro») ⁽⁵⁾, stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo.
- (4) Per istituire il cielo unico europeo, si dovrebbero adottare misure volte a garantire la fornitura sicura ed efficiente di servizi di navigazione aerea compatibili con l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo ai sensi del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, relativo all'organizzazione e all'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo») ⁽⁶⁾. L'istituzione di

⁽¹⁾ GU C 103 E del 30.4.2002, pag. 26.

⁽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. 303), posizione comune del Consiglio del 18 marzo 2003 (GU C 129 E del 3.6.2003, pag. 16) 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.

⁽⁵⁾ Cfr. pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.

⁽⁶⁾ Cfr. pagina 20 della presente Gazzetta ufficiale.

▼B

un'organizzazione armonizzata della fornitura di tali servizi è importante per soddisfare in modo adeguato la domanda degli utenti dello spazio aereo e per gestire in modo sicuro ed efficiente il traffico aereo.

- (5) La fornitura di servizi di traffico aereo, quale prevista dal presente regolamento, si ricollega all'esercizio di prerogative dei pubblici poteri che non presentano carattere economico che giustifichi l'applicazione delle norme sulla concorrenza previste dal trattato.
- (6) Gli Stati membri sono responsabili del controllo della prestazione sicura ed efficiente di servizi di navigazione aerea e dell'osservanza delle norme comuni stabilite a livello comunitario da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea.
- (7) Gli Stati membri dovrebbero poter affidare a organizzazioni riconosciute dotate delle competenze tecniche in materia la verifica dell'osservanza delle norme comuni stabilite a livello comunitario da parte di fornitori dei servizi di navigazione aerea.
- (8) Il buon funzionamento del sistema di trasporto aereo presuppone inoltre norme uniformi e di sicurezza elevata per i fornitori di servizi di navigazione aerea.
- (9) Si dovrebbe giungere a un'intesa per armonizzare i sistemi di abilitazione dei controllori al fine di migliorare la disponibilità di questi ultimi e promuovere il riconoscimento reciproco delle licenze.
- (10) Pur garantendo la continuità della fornitura di servizi, dovrebbe essere istituito un sistema comune di certificazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea come mezzo per definire i diritti e gli obblighi dei fornitori di tali servizi e per controllare in modo regolare il rispetto di tali requisiti.
- (11) Le condizioni collegate ai certificati dovrebbero essere oggettivamente giustificate e non discriminatorie, proporzionate, trasparenti e conformi alle pertinenti norme internazionali.
- (12) I certificati dovrebbero essere reciprocamente riconosciuti da tutti gli Stati membri affinché i fornitori di servizi di navigazione aerea possano fornire servizi in uno Stato membro diverso dal paese in cui hanno ottenuto i loro certificati, entro i limiti delle norme di sicurezza.
- (13) La fornitura di servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, nonché di servizi di informazione aeronautica, dovrebbe essere organizzata secondo condizioni di mercato, tenendo conto delle speciali caratteristiche di tali servizi e mantenendo un livello elevato di sicurezza.
- (14) Al fine di facilitare lo svolgimento sicuro del traffico aereo attraverso le frontiere degli Stati membri, e nell'interesse degli utenti dello spazio aereo e dei loro passeggeri, il sistema di certificazione dovrebbe prevedere principi generali che consentano agli Stati membri di designare i fornitori di servizi di traffico aereo, a prescindere dal luogo in cui sono stati certificati.
- (15) Sulla base della propria analisi delle pertinenti condizioni di sicurezza gli Stati membri dovrebbero poter designare uno o più fornitori di servizi meteorologici per la totalità o per parte dello spazio aereo di loro responsabilità, senza dover pubblicare un bando di gara.
- (16) I fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbero istituire e mantenere in essere, attraverso opportuni accordi, una stretta cooperazione con le autorità militari responsabili di attività che possono influenzare il traffico aereo generale.

▼B

- (17) La contabilità di tutti i fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbe presentare la massima trasparenza.
- (18) L'introduzione di condizioni e principi armonizzati per l'accesso ai dati operativi dovrebbe facilitare la fornitura di servizi di navigazione aerea e le operazioni degli utenti dello spazio aereo e degli aeroporti in un nuovo contesto.
- (19) Le condizioni di tariffazione applicate agli utenti dello spazio aereo dovrebbero essere eque e trasparenti.
- (20) Le tariffe applicate agli utenti dovrebbero remunerare le strutture e i servizi messi a disposizione dai fornitori di servizi di navigazione aerea e dagli Stati membri. Il livello delle tariffe applicate agli utenti dovrebbe essere commisurato ai costi, tenendo conto degli obiettivi della sicurezza e dell'efficienza economica.
- (21) Non ci dovrebbero essere discriminazioni tra gli utenti dello spazio aereo nella fornitura di servizi di navigazione aerea equivalenti.
- (22) I fornitori di servizi di navigazione aerea offrono alcune strutture e servizi direttamente legati all'utilizzo dell'aeromobile, i cui costi dovrebbero essere recuperati secondo il principio «chi usa paga», il quale implica che l'utente dello spazio aereo debba pagare per i costi che genera nel luogo dell'utilizzo o il più possibile vicino ad esso.
- (23) È importante garantire la trasparenza dei costi inerenti a tali strutture o servizi. Qualsiasi cambiamento apportato al sistema o al livello delle tariffe dovrebbe pertanto essere spiegato agli utenti dello spazio aereo. Questi cambiamenti o gli investimenti proposti dai fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbero essere spiegati nel contesto di uno scambio di informazioni tra gli organi di gestione degli stessi e gli utenti dello spazio aereo.
- (24) Dovrebbe essere possibile modulare le tariffe che contribuiscono a massimizzare la capacità dell'intero sistema. Gli incentivi finanziari possono costituire un'utile maniera per accelerare l'introduzione di apparecchiature a terra o a bordo che aumentano la capacità, premiare prestazioni elevate oppure compensare gli svantaggi legati alla scelta di rotte meno attraenti.
- (25) Nell'ambito delle somme prelevate per assicurare un utile ragionevole agli investimenti, e in rapporto diretto con i risparmi realizzati grazie al miglioramento dell'efficienza, la Commissione dovrebbe esaminare la possibilità di costituire una riserva volta a ridurre l'impatto di un aggravio improvviso delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo nei periodi in cui i livelli di traffico sono ridotti.
- (26) La Commissione dovrebbe esaminare se sia possibile predisporre un aiuto finanziario temporaneo destinato a misure volte ad aumentare la capacità del sistema di controllo del traffico aereo nel suo insieme in Europa.
- (27) L'introduzione e l'applicazione di tariffe per gli utenti dello spazio aereo dovrebbero essere periodicamente riesaminate dalla Commissione in cooperazione con Eurocontrol e con le autorità nazionali di vigilanza e gli utenti dello spazio aereo.
- (28) Fatta salva la possibilità di organizzare un sistema di controllo e pubblicazione dei risultati dell'attività dei fornitori di servizi di navigazione aerea, data la particolare delicatezza delle informazioni che li riguardano, le autorità nazionali di vigilanza non dovrebbero rivelare informazioni coperte dal segreto d'ufficio,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

▼B

CAPITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI*Articolo 1***Obiettivo e ambito di applicazione**

1. Nell'ambito di applicazione del regolamento quadro, il presente regolamento riguarda la fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo. Il presente regolamento è inteso a fissare requisiti comuni per la sicurezza e l'efficienza della fornitura dei servizi di navigazione aerea nella Comunità.
2. Il presente regolamento si applica alla fornitura dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale, ai sensi e nell'ambito di applicazione del regolamento quadro.

▼M1*Articolo 2***Compiti delle autorità nazionali di vigilanza**

1. Le autorità nazionali di vigilanza di cui all'articolo 4 del regolamento quadro provvedono ad un'adeguata vigilanza dell'applicazione del presente regolamento, con particolare riguardo all'efficienza e alla sicurezza delle operazioni dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi relativi allo spazio aereo di responsabilità dello Stato membro che ha designato o ha istituito l'autorità in questione.
2. A tal fine ogni autorità nazionale di vigilanza svolge le opportune ispezioni e indagini per verificare l'osservanza delle norme del presente regolamento, inclusi i requisiti in materia di risorse umane necessari per la prestazione di servizi di navigazione aerea. Il fornitore del servizio di navigazione aerea interessato facilita tali operazioni.
3. Per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo che si estendono nello spazio aereo che è di responsabilità di più Stati membri, gli Stati membri interessati concludono accordi sulla vigilanza prevista dal presente articolo nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi connessi ai suddetti blocchi.
4. Le autorità nazionali di vigilanza cooperano strettamente al fine di garantire una vigilanza adeguata dei fornitori di servizi di navigazione aerea, titolari di un certificato valido rilasciato in uno Stato membro, che forniscono altresì servizi nello spazio aereo di responsabilità di un altro Stato membro. Tale cooperazione include intese per il trattamento di casi che implicano l'inosservanza dei requisiti comuni applicabili di cui all'articolo 6 o delle condizioni di cui all'allegato II.
5. In caso di fornitura di servizi transfrontalieri di navigazione aerea, tali intese comprendono un accordo relativo al reciproco riconoscimento dei compiti di vigilanza di cui ai paragrafi 1 e 2 e dei risultati degli stessi. Il mutuo riconoscimento si applica anche quando gli accordi di riconoscimento fra le autorità nazionali di vigilanza sono conclusi ai fini del processo di certificazione dei fornitori di servizi.
6. Se consentito dalla legislazione nazionale, le autorità nazionali di vigilanza possono, a fini di cooperazione regionale, concludere anche accordi sulla ripartizione dei compiti in materia di vigilanza.

*Articolo 3***Organizzazioni riconosciute**

1. Le autorità nazionali di vigilanza possono decidere di delegare interamente o in parte le ispezioni e le indagini di cui all'articolo 2,

▼M1

paragrafo 2, ad organizzazioni riconosciute che soddisfano i requisiti stabiliti nell'allegato I.

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

*Articolo 4***Norme di sicurezza**

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

▼B

CAPITOLO II

NORME SULLA FORNITURA DI SERVIZI*Articolo 6***Requisiti comuni**

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

- competenza e idoneità tecnica ed operativa,
- sistemi e procedure di gestione della sicurezza e della qualità,
- sistemi di segnalazione,
- qualità dei servizi,
- solidità finanziaria,
- responsabilità e copertura assicurativa,
- assetto proprietario e organizzazione, compresa la prevenzione di conflitti di interessi,
- risorse umane, compresi piani di assunzione adeguati,
- sicurezza.

*Articolo 7***Certificazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea**

1. La fornitura di tutti i servizi di navigazione aerea all'interno della Comunità è soggetta alla certificazione da parte degli Stati membri.
2. Le domande di certificazione sono presentate all'autorità nazionale di vigilanza dello Stato membro in cui il richiedente ha la sede principale di attività e, se del caso, la sede legale.
3. Le autorità nazionali di vigilanza rilasciano certificati ai fornitori di servizi di navigazione aerea qualora soddisfino i requisiti comuni di

▼B

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

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

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

▼M1

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

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

▼B

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

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

▼M1*Articolo 8***Designazione dei fornitori di servizi aerei**

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

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

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

▼ M1

- b) abbiano la loro principale sede di attività o la sede legale nel territorio di tale Stato membro; oppure
 - c) utilizzino esclusivamente infrastrutture in detto Stato membro.
3. Gli Stati membri definiscono i diritti e gli obblighi dei fornitori di servizi di traffico aereo designati. Gli obblighi possono comportare condizioni per la comunicazione tempestiva di informazioni rilevanti utili per identificare tutti i movimenti di aeromobili nello spazio aereo di loro responsabilità.
4. Gli Stati membri hanno potere discrezionale sulla scelta di un fornitore di servizi di traffico aereo a condizione che quest'ultimo soddisfi i requisiti e le condizioni di cui agli articoli 6 e 7.
5. Per i blocchi funzionali di spazio aereo, stabiliti a norma dell'articolo 9 *bis*, che si estendono nello spazio aereo di responsabilità di più Stati membri, gli Stati membri interessati designano congiuntamente, conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, uno o più fornitori di servizi di traffico aereo, almeno un mese prima dell'istituzione del blocco funzionale di spazio aereo.
6. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri di ogni decisione assunta nel quadro del presente articolo concernente la designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo nell'ambito di specifici blocchi aerei con riguardo allo spazio aereo sottoposto alla loro responsabilità.

▼ B*Articolo 9***Designazione di fornitori di servizi meteorologici**

1. Gli Stati membri possono designare un fornitore di servizi meteorologici affinché fornisca la totalità o una parte dei dati meteorologici in regime di esclusiva per la totalità o una parte dello spazio aereo di loro responsabilità, tenendo conto di considerazioni inerenti alla sicurezza.
2. Gli Stati membri informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri in merito a qualsiasi decisione adottata nell'ambito del presente articolo relativa alla designazione di un fornitore di servizi meteorologici.

▼ M1*Articolo 9 bis***Blocchi funzionali di spazio aereo**

1. Entro il 4 dicembre 2012, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire l'attuazione di blocchi funzionali di spazio aereo, allo scopo di conseguire la prescritta capacità ed efficienza della rete di gestione del traffico aereo nell'ambito del cielo unico europeo, per mantenere un elevato livello di sicurezza e contribuire all'efficienza complessiva del sistema di trasporto aereo e a una riduzione dell'impatto ambientale. Gli Stati membri, in particolare quelli che costituiscono blocchi funzionali di spazio aereo contigui, cooperano per quanto possibile per conformarsi a questa disposizione. Laddove pertinente la cooperazione potrà prevedere la partecipazione di paesi terzi ai blocchi funzionali di spazio aereo.
2. I blocchi funzionali di spazio aereo, tra l'altro:
- a) si fondano su un'analisi dei valori di sicurezza connessi;
 - b) consentono l'uso ottimale dello spazio aereo, tenendo conto dei flussi di traffico aereo;
 - c) assicurano la coerenza con la rete europea delle rotte istituita in virtù dell'articolo 6 del regolamento sullo spazio aereo;

▼ M1

- d) sono giustificati dal loro valore aggiunto globale, compreso l'uso ottimale delle risorse tecniche e umane, sulla base di analisi costi-benefici;
- e) assicurano un trasferimento fluido e flessibile della responsabilità per il controllo del traffico aereo tra unità dei servizi del traffico aereo;
- f) assicurano la compatibilità tra le varie configurazioni dello spazio aereo, ottimizzando fra l'altro le attuali regioni di informazioni di volo;
- g) soddisfano le condizioni prescritte dagli accordi regionali conclusi nell'ambito dell'ICAO;
- h) rispettano gli accordi regionali vigenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento, in particolare gli accordi che riguardano paesi terzi europei; e
- i) facilitano la rispondenza con gli obiettivi di prestazione a livello comunitario.

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

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

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

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

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

8. Per la costituzione e modifica dei blocchi funzionali di spazio aereo sono elaborati documenti di orientamento entro il 4 dicembre 2010 secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro.

9. La Commissione, entro il 4 dicembre 2011 e secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, adotta le norme di attuazione per quanto riguarda le informazioni che devono essere fornite dallo Stato membro o dagli Stati membri interessati prima della creazione e della modifica di un blocco funzionale di spazio aereo conformemente al paragrafo 3 del presente articolo.

▼ M1*Articolo 9 ter***Coordinatore del sistema dei blocchi funzionali di spazio aereo**

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

▼ B*Articolo 10***Rapporti tra fornitori di servizi**

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

▼ M1*Articolo 11***Rapporti con le autorità militari**

Nel contesto della politica comune dei trasporti gli Stati membri prendono le iniziative necessarie per garantire che tra le competenti autorità civili e quelle militari si concludano o rinnovino accordi scritti o intese

▼ M1

giuridiche equivalenti per quanto riguarda la gestione di specifici blocchi di spazio aereo.

▼ B*Articolo 12***Trasparenza della contabilità**

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

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

▼ M1

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

▼ B

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

5. Gli Stati membri possono applicare ai fornitori di servizi di navigazione aerea che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002, relativo all'applicazione di principi contabili internazionali⁽¹⁾, le disposizioni transitorie dell'articolo 9 di detto regolamento.

*Articolo 13***Accesso ai dati e protezione dei dati**

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

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

3. I fornitori certificati di servizi, gli utenti dello spazio aereo e gli aeroporti stabiliscono le modalità generali di accesso ai rispettivi pertinenti dati operativi diversi da quelli di cui al paragrafo 1. Le autorità nazionali di vigilanza approvano tali modalità. All'occorrenza sono stabilite, per tali modalità, norme dettagliate secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro.

⁽¹⁾ GU L 243 dell'11.9.2002, pag. 1.

▼B

CAPITOLO III

SISTEMA DI TARIFFAZIONE**▼M1***Articolo 14***Disposizioni generali**

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

*Articolo 15***Principi generali**

1. Il sistema di tariffazione si basa sulla contabilità dei costi dei servizi di navigazione aerea sostenuti dai fornitori di servizi a beneficio degli utenti dello spazio aereo. Il sistema imputa tali costi alle varie categorie di utenti.
2. Nel determinare la base di calcolo delle tariffe, si applicano i principi generali seguenti:
 - a) il costo da imputare agli utenti dello spazio aereo è costituito dal costo determinato della fornitura di servizi di navigazione aerea, compresi adeguati importi per l'interesse sull'investimento di capitale e per l'ammortamento, nonché dai costi di manutenzione, funzionamento, gestione e amministrazione. I costi determinati sono i costi fissati dagli Stati membri a livello nazionale o a livello di blocco funzionale di spazio aereo all'inizio del periodo di riferimento per ciascun anno civile del periodo di riferimento di cui all'articolo 11 del regolamento quadro, oppure durante il periodo di riferimento, in seguito a opportuni adeguamenti mediante l'applicazione dei meccanismi di allarme previsti all'articolo 11 del regolamento quadro;
 - b) i costi di cui si deve tenere conto in questo contesto sono quelli valutati in relazione a strutture e servizi previsti e attuati ai sensi dell'ICAO Regional Air Navigation Plan (piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea). Essi possono includere anche i costi sostenuti dalle autorità nazionali di vigilanza e/o da organizzazioni riconosciute, nonché altri costi sostenuti dallo Stato membro e dal fornitore di servizi interessati in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea. I costi non comprendono i costi delle sanzioni imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 9 del regolamento quadro, né i costi delle eventuali misure correttive imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 11 del regolamento quadro;
 - c) gli Stati membri, per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo e in quanto parte dei loro rispettivi accordi quadro, si adoperano per quanto possibile per accordarsi sui principi comuni di una politica di tariffazione;
 - d) i costi dei diversi servizi di navigazione aerea sono individuati separatamente, a norma dell'articolo 12, paragrafo 3;
 - e) non sono ammesse sovvenzioni trasversali tra i servizi di rotta e i servizi presso i terminali. I costi relativi sia ai servizi presso i terminali che ai servizi di rotta sono ripartiti proporzionalmente tra i servizi di rotta e i servizi presso i terminali in base a una metodologia trasparente. Le sovvenzioni trasversali tra servizi diversi di

▼M1

navigazione aerea all'interno di una delle due suddette categorie sono ammesse solamente se giustificate da motivi obiettivi e chiaramente individuate;

- f) è assicurata la trasparenza della base di calcolo delle tariffe. Sono adottate norme di attuazione per la fornitura di informazioni, da parte dei fornitori di servizi, intese a consentire l'esame delle previsioni, dei costi effettivi e delle entrate dei singoli fornitori. È istituito su basi periodiche uno scambio di informazioni tra le autorità nazionali di vigilanza, i fornitori di servizi, gli utenti dello spazio aereo, la Commissione ed Eurocontrol.
3. Nel fissare le tariffe a norma del paragrafo 2 gli Stati membri si attengono ai seguenti principi:
- a) le tariffe per la disponibilità dei servizi di navigazione aerea sono stabilite secondo modalità non discriminatorie. Nel fissare le tariffe non è fatta distinzione tra i singoli utenti dello spazio aereo in relazione alla nazionalità o alla categoria, per l'uso degli stessi servizi;
- b) per taluni utenti, specialmente gli aeromobili leggeri e gli aeromobili di Stato, può essere consentita un'esenzione, a condizione che il costo di una siffatta esenzione non sia trasferito su altri utenti;
- c) le tariffe sono fissate per l'anno civile sulla base dei costi determinati, oppure possono essere fissate alle condizioni stabilite dagli Stati membri per determinare il livello massimo della tariffa unitaria o dei ricavi annui per un periodo non superiore a cinque anni;
- d) i servizi di navigazione aerea possono produrre entrate sufficienti a generare una remunerazione ragionevole delle attività, che concorra ai necessari aumenti del capitale;
- e) le tariffe rispecchiano i costi dei servizi e delle strutture di navigazione aerea messi a disposizione degli utenti dello spazio aereo, tenuto conto delle capacità produttive relative dei vari tipi di aeromobile interessati;
- f) le tariffe promuovono la fornitura sicura, efficiente, efficace e sostenibile dei servizi di navigazione aerea, si prefiggono il raggiungimento di un alto livello di sicurezza e dell'efficacia sotto il profilo dei costi nonché il conseguimento degli obiettivi di prestazione e incentivano la fornitura di servizi integrati, riducendo al contempo l'impatto ambientale dell'aviazione. A tal fine, e in relazione ai piani nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo di miglioramento delle prestazioni, le autorità nazionali di vigilanza possono istituire meccanismi, tra cui incentivi consistenti in vantaggi e svantaggi finanziari, per incoraggiare i fornitori di servizi di navigazione aerea e/o gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti della fornitura di servizi di navigazione aerea, quali una maggiore capacità, minori ritardi e uno sviluppo sostenibile, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza ottimale.
4. La Commissione adotta norme di attuazione del presente articolo conformemente alla procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro.

*Articolo 15 bis***Progetti comuni**

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

▼M1

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

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

*Articolo 16***Esame della conformità**

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

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

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

▼B

CAPITOLO IV

DISPOSIZIONI FINALI**▼M1***Articolo 17***Revisione degli allegati**

Le misure, intese a modificare elementi non essenziali degli allegati per tenere conto del progresso tecnico od operativo, sono adottate secondo

▼M1

la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento quadro.

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

*Articolo 18***Riservatezza**

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

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

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

*Articolo 18 bis***Riesame**

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

▼B*Articolo 19***Entrata in vigore**

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

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

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

▼B*ALLEGATO I***►M1 REQUISITI DELLE ORGANIZZAZIONI QUALIFICATE ◀****►M1** Le organizzazioni qualificate devono: ◀

- poter documentare un'ampia esperienza nella valutazione di entità pubbliche e private nei settori del trasporto aereo, in particolare fornitori di servizi di navigazione aerea, e in altri settori simili, in uno o più campi coperti dal presente regolamento,
- avere regole e regolamenti approfonditi per l'esame periodico delle entità sopra menzionate, pubblicati e continuamente aggiornati e migliorati attraverso programmi di ricerca e sviluppo,
- non essere controllata da fornitori di servizi di navigazione aerea, da enti di gestione aeroportuali o da altri soggetti attivi commercialmente nella fornitura di servizi di navigazione aerea o di servizi di trasporto aereo,
- disporre ampiamente di personale tecnico, dirigente, di supporto e di ricerca proporzionato ai compiti da svolgere,
- essere gestita e amministrata in maniera da garantire la riservatezza delle informazioni richieste dall'amministrazione,
- essere pronta a fornire informazioni pertinenti all'autorità nazionale di vigilanza interessata,
- aver definito e documentato la sua politica e i suoi obiettivi e il relativo impegno in materia di qualità e aver fatto quanto necessario affinché questa politica sia capita, attuata e mantenuta a tutti i livelli dell'organizzazione,
- aver sviluppato, attuato e mantenuto un sistema interno di qualità effettivo, sulla base di opportune parti di norme di qualità riconosciute a livello internazionale, e conforme alle norme EN 45004 (organismi di ispezione) ed EN 29001, quali interpretate dai «Quality System Certification Scheme Requirements» di IACS,
- essere soggetta a certificazione del suo sistema di qualità a cura di un organismo indipendente di revisori dei conti riconosciuto dalle autorità dello Stato membro in cui è situata.

*ALLEGATO II***CONDIZIONI DA COLLEGARE AI CERTIFICATI**

1. I certificati specificano:
 - a) l'autorità nazionale di vigilanza che rilascia il certificato;
 - b) il richiedente (nome e indirizzo);
 - c) i servizi certificati;
 - d) una dichiarazione di conformità del richiedente ai requisiti comuni definiti nell'articolo 6 del presente regolamento;
 - e) la data di rilascio e il periodo di validità del certificato.
2. Le condizioni supplementari collegate ai certificati possono eventualmente riguardare:
 - a) l'accesso non discriminatorio ai servizi per gli utenti dello spazio aereo e il livello richiesto di efficienza di tali servizi, compresi i livelli di sicurezza e interoperabilità;
 - b) le specifiche operative per il particolare servizio;
 - c) i termini temporali entro cui i servizi dovrebbero essere forniti;
 - d) i vari apparati operativi da usare per ogni particolare servizio;
 - e) vincoli o restrizioni di prestazioni di servizio/i diverse da quelle concernenti la fornitura di servizi di navigazione aerea;
 - f) i contratti, accordi o altre intese tra il fornitore dei servizi e un terzo, che riguardano i servizi;
 - g) la comunicazione di informazioni ragionevolmente necessarie per verificare l'ottemperanza dei servizi ai requisiti comuni, inclusi piani, dati finanziari e operativi, nonché modifiche di rilievo del tipo e/o della portata dei servizi di navigazione aerea forniti;
 - h) ogni altra condizione legale non specifica dei servizi di navigazione aerea, come le condizioni relative alla sospensione o alla revoca del certificato.