



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 26.11.2002
COM(2002) 658 definitivo

2001/0060 (COD)
2001/0235 (COD)
2001/0236 (COD)
2001/0237 (COD)

Proposta modificata di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

Proposta modificata di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente la prestazione dei servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo

Proposta modificata di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel Cielo unico europeo

Proposta modificata di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente l'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo

(presentate dalla Commissione in applicazione dell'articolo 250,
paragrafo 2 del trattato CE)

RELAZIONE ESPLICATIVA

1. PRINCIPI

- 1.1. Nell'ottobre 2001 la Commissione ha presentato quattro proposte legislative intese a creare il Cielo unico europeo¹ da adottare con la procedura di codecisione di cui all'articolo 251 del trattato CE. Il 15 maggio 2002 il Comitato delle regioni ha emesso parere favorevole. Il 17 luglio 2002 il Comitato economico e sociale ha emesso parere favorevole a sua volta.

Il 3 settembre 2002 il Parlamento europeo ha adottato una serie di emendamenti in prima lettura ed ha approvato le proposte della Commissione come emendate. La Commissione ha specificato la propria posizione su ciascun emendamento, indicando gli emendamenti che poteva accettare e quelli che non poteva accettare.

Successivamente, la Commissione ha redatto le proposte modificate che qui si presentano.

- 1.2. Le proposte modificate recepiscono gli emendamenti che la Commissione ha accettato tal quali, nonché nuove disposizioni suggerite dagli emendamenti che la Commissione ha accettato nel loro principio ispiratore, ancorché con diversa formulazione o che ha accettato solo in parte.

Ai sensi dell'articolo 250, paragrafo 2 del trattato CE la Commissione modifica le proprie proposte nel modo sotto il descritto.

Gli emendamenti alle proposte iniziali della Commissione sono evidenziati nel modo seguente: i brani cancellati sono sbarrati, i brani nuovi o modificati sono evidenziati in grassetto e sottolineati.

2. PROPOSTA MODIFICATA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE STABILISCE I PRINCIPI GENERALI PER L'ISTITUZIONE DEL CIELO UNICO EUROPEO (2001/0060 (COD))

2.1. Emendamenti accettati senza modifiche

- Emendamenti 4 e 30

Questi emendamenti mirano ad istituire un efficace sistema sanzionatorio nei confronti degli operatori che violano le regole. Il sistema attuale non è soddisfacente,

¹ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo (COM(2001) 123 def./2 del 30/11/2001 - 2001/0060 (COD)).
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la prestazione dei servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo (COM(2001) 564 def./2 dell'11/12/2001 - 2001/0235 (COD)).
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel Cielo unico europeo (COM(2001) 564 def./2 dell'11/12/2001 - 2001/0236 (COD)).
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (COM(2001) 564 def./2 dell'11/12/2001 - 2001/0237 (COD)).

in quanto dà adito ad abusi e violazioni, con particolare riferimento alla gestione dei flussi del traffico aereo. La Commissione accoglie questi emendamenti.

- Emendamenti 7, 8, 15, 16, 17, 18, 20, 21 e 32

Tutti questi emendamenti intendono chiarire o migliorare la lettera della proposta di regolamento insistendo sulla necessità di consultare i soggetti economici e sociali interessati (7), sulle esigenze della difesa nazionale (8), sull'esigenza di una capacità sufficiente (15), di un'efficiente gestione del traffico aereo (16), di indicatori di prestazione (18), sulla sicurezza (20, 21) e sulla diffusione d'informazioni sui progressi realizzati (32). La Commissione accetta tutti questi emendamenti.

2.2. Emendamenti accettati nel loro principio ispiratore ma non nel testo proposto dal PE

- Emendamento 3

Questo emendamento afferma la natura di servizio di interesse generale dei servizi di navigazione aerea. Tuttavia, va osservato che sono in via principale i servizi preposti al controllo del traffico aereo a possedere lo status di servizi di interesse generale. Pertanto, la Commissione può accettare questo principio se riferito alla funzione di controllo del traffico.

- Emendamento 9

Questo emendamento si riferisce alla cooperazione tra la Comunità e Eurocontrol. I rapporti tra la Comunità ed Eurocontrol saranno regolati nel quadro dell'imminente adesione della Comunità a questa organizzazione. Il conseguimento della "cooperazione più stretta possibile" fra la Comunità ed Eurocontrol è un traguardo che verrà raggiunto grazie a questa adesione e che già è richiamato nel protocollo di adesione². Riferimenti paralleli alla suddetta cooperazione in un provvedimento della Comunità sono superflui e rischiano di creare confusione. La Commissione può essere d'accordo nel richiamare questo principio in un considerando e inserire una disposizione che faccia rinvio a questa cooperazione con l'organo esecutivo di Eurocontrol (precisamente la Agenzia Eurocontrol), che avrà natura puramente amministrativa. Tuttavia, la formulazione testuale di questa disposizione deve essere compatibile con le norme comunitarie di rango costituzionale che attengono all'adempimento degli obblighi della Commissione.

- Emendamento 10

Questo emendamento chiarisce che la pura e semplice adozione del pacchetto legislativo costituito dal presente regolamento quadro e dai tre regolamenti specifici non sarà sufficiente per realizzare il Cielo unico europeo in tempi rapidi. Entro il termine concordato del 31 dicembre 2004 dovranno essere adottate altre misure. La Commissione adotterà queste misure secondo le procedure istituite dal pacchetto legislativo. La Commissione accetta questo emendamento.

²

"Considerando che lo scopo dell'adesione della Comunità europea alla Convenzione è aiutare l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea, in appresso denominata "EUROCONTROL", a raggiungere i suoi obiettivi, enunciati nella Convenzione, in particolare quello di costituire un organismo unico ed efficiente incaricato di definire le politiche di gestione del traffico aereo in Europa".

- Emendamento 12

Con questo emendamento si ribadisce che spetta agli Stati membri decidere quali debbano essere lo status e la struttura dei prestatori, nonché la natura di interesse generale del servizio da essi prestato, il quale assume particolare rilevanza ai fini del controllo del traffico aereo. La Commissione accetta l'emendamento.

- Emendamento 14

Questo emendamento vorrebbe precisare l'ambito di applicazione del Cielo unico europeo. Il termine "giurisdizione", suggerito dal Parlamento, ricomprirebbe implicitamente lo spazio soprastante le acque internazionali. Sennonché, dato che l'ambito di operatività del regolamento non può travalicare il campo di applicazione territoriale del trattato, è preferibile utilizzare l'espressione "lo spazio aereo sotto la responsabilità degli Stati membri".

- Emendamenti 22 e 23

Questi emendamenti intendono chiarire che lo sviluppo e la messa in opera degli strumenti tecnico-operativi deve realizzarsi nel quadro di programmi che vedono il coinvolgimento di tutte le parti e che tengono conto degli standard internazionali. La Commissione può accettare questo principio.

- Emendamento 26

Questo emendamento, che fa riferimento al regolamento interno del comitato, non è redatto secondo la formula ordinariamente utilizzata in simili casi. Pertanto, la Commissione lo accetta in quanto indicazione di principio.

- Emendamento 33

Questo emendamento intende ampliare la possibilità di ricorrere a misure di salvaguardia per ragioni di sicurezza e difesa nazionale ricomprendendovi l'esigenza di disporre rapidamente dello spazio aereo per la mobilitazione delle forze armate. Va rilevato che il testo dell'articolo è stato redatto, per quanto possibile, sul modello dell'articolo 297 del trattato, che riguarda il verificarsi di situazioni eccezionali. L'emendamento proposto si riferisce invece a concrete situazioni operative (le condizioni necessarie per la mobilitazione rapida delle forze armate). Non è chi non veda che - se accolto - esso offrirebbe un comodo pretesto per disapplicare il regolamento. La Commissione può bensì accettare la *ratio* dell'emendamento, cioè la necessità di garantire che gli Stati membri siano in ogni momento in grado di mantenere e migliorare la pronta disponibilità delle loro forze armate, ma ritiene che questo principio non debba concretarsi, in pratica, in deroghe unilaterali all'applicazione del regolamento; un esito di questo genere inciderebbe gravemente sull'efficacia della gestione dello spazio aereo.

2.3. Emendamenti accettati in parte con o senza cambiamenti testuali

- Emendamento 5

Gli obblighi di consultazione delle parti sociali previsti dal cielo unico europeo possono o non possono ricadere nella previsione dell'articolo 138 del trattato. È quindi opportuno che questi obblighi vengano formulati in modo più flessibile. Pertanto la Commissione può soltanto accettare di rendere più stringenti i termini in cui è redatta la prima frase del considerando ("è opportuno che ... consultate" diventano "è necessario che ... consultate").

- Emendamenti 6 e 28

L'emendamento 28 propone di istituire un organismo consultivo del settore industriale che avrebbe un ruolo istituzionale tale da incidere sul diritto di iniziativa della Commissione. Peraltro, la Commissione concorda sulla necessità che tutte le parti interessate contribuiscano alla realizzazione della riforma. Pertanto, la Commissione può accettare di esprimere in un considerando l'esigenza che sia consultata l'industria nel suo complesso. Va comunque notato che questo principio trova puntuale accoglimento nell'articolo 14 della proposta di regolamento sulla interoperabilità della gestione del traffico aereo che costituisce il quarto provvedimento del presente pacchetto legislativo.

- Emendamento 11

La Commissione può accettare questo emendamento solo in parte. Il riferimento al "radar" finirebbe col restringere in modo inaccettabile la sfera di operatività delle infrastrutture di vigilanza, le quali possono avvalersi anche di altri strumenti tecnici come il satellite o i sistemi di connessione dati.

- Emendamento 31

La Commissione può recepire questo emendamento purché non si faccia riferimento alla "Unione europea", bensì alla "Comunità".

2.4. Emendamenti respinti

- Emendamento 1

L'emendamento ricorda gli obblighi che gli Stati membri devono osservare in virtù delle Convenzioni ICAO ed Eurocontrol. Va però rilevato che la Comunità non è ancora membro di queste due organizzazioni, benché l'adesione ad Eurocontrol sia nella fase conclusiva. Conseguentemente, gli obblighi inerenti allo status di membro delle due organizzazioni vincolano attualmente soltanto gli Stati membri dell'UE singolarmente considerati e, per il momento, la Commissione non può accettare l'emendamento proposto.

- Emendamenti 2 e 13

Questi emendamenti eliminano il richiamo agli "aspetti economici" nel considerando 8 e nell'articolo 13. Si fa notare che l'emendamento andrebbe ad incidere sul sistema di tariffazione, che è disciplinato dalle disposizioni pertinenti del capitolo III della proposta di regolamento "servizi di navigazione aerea". La Commissione non può pertanto accettare che questo riferimento venga soppresso.

- Emendamento 19

Questo emendamento avrebbe l'effetto di limitare l'adozione delle decisioni ad una sola categoria di soggetti (gli utenti dello spazio aereo) e subordinerebbe l'attuazione di ogni decisione alla sussistenza di un solo specifico presupposto (l'interoperatività dell'intero sistema). Poiché l'introduzione di nuovi servizi deve avvenire in modo simultaneo per tutti i soggetti interessati ed è subordinata al sussistere di diversi presupposti, l'emendamento è respinto.

- Emendamenti 24 e 27

Questi due emendamenti si discostano da quella che è la formulazione abituale del rinvio alla decisione 1999/468/CE del Consiglio recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (comunemente nota come "Comitatologia"). E invero, la natura del comitato in questione non può essere stabilita *ex ante*, ma dipende dai provvedimenti che dovranno essere adottati volta per volta. A questo proposito, è opportuno che la partecipazione di Eurocontrol ai lavori del comitato possa essere decisa dal regolamento interno del comitato stesso. Conseguentemente, la Commissione non può accettare questi due emendamenti.

- Emendamento 29

L'emendamento pregiudica il diritto iniziativa della Commissione e non può quindi essere accettato.

- Emendamento 34

Questo emendamento è del tutto superfluo in quanto esprime un'ovvia constatazione. Inoltre, un provvedimento comunitario non può riprodurre gli obblighi che incombono ai singoli Stati membri in virtù dei trattati internazionali che hanno sottoscritto.

3. PROPOSTA MODIFICATA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CONCERNENTE LA PRESTAZIONE DEI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA NEL CIELO UNICO EUROPEO (2001/0235(COD))

3.1. Emendamenti accettati senza modifiche

- Emendamenti 1, 2, 4, 7, 9, 11, 15, 17, 19, 24, 25, 31, 33 e 34

Tutti questi emendamenti apportano chiarimenti o miglioramenti del testo della proposta, insistendo in particolare sulla sicurezza (1, 9, 11, 19, 31), sulle competenze specifiche delle organizzazioni riconosciute (2, 15, 33, 34), sulla selezione dei controllori (4), sulle norme internazionali (7), la cooperazione fra i prestatori di

servizio (17), la cooperazione tra le autorità civili e militari (24), sulle modalità di utilizzazione dei dati (25). La Commissione accetta tutti questi emendamenti.

- Emendamento 3

Questo emendamento intende introdurre nella proposta un considerando che rispecchia il testo dell'articolo 5, paragrafo 2, in relazione alle funzioni e alle responsabilità dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea. L'emendamento è accettato.

- Emendamento 5

Questo emendamento esorta la Commissione a fornire un aiuto per risolvere il problema della carenza di controllori. Va rilevato che la Commissione si è già attivata al riguardo e, di recente, d'intesa con le parti sociali, ha lanciato uno studio al riguardo. La Commissione accetta l'emendamento.

- Emendamento 23

Questo emendamento afferma che spetta in primo luogo agli Stati membri la responsabilità di curare le relazioni fra le loro autorità civili e militari. La Commissione lo accetta.

3.2. Emendamenti accettati in linea di principio ma non nel testo proposto dal PE

- Emendamenti 6 e 18

Questi emendamenti precisano il periodo di validità delle autorizzazioni. Le autorizzazioni non sono "licenze" ma costituiscono piuttosto una certificazione della idoneità dei prestatori di servizio. Il periodo di validità delle autorizzazioni sarà definito nel contesto della definizione delle condizioni armonizzate (si veda l'allegato III al regolamento). Pertanto, la Commissione può accettare il principio sotteso all'emendamento.

- Emendamenti 20 e 21

Si tratta di emendamenti che introducono due nuovi requisiti per la definizione delle condizioni armonizzate che corredano le autorizzazioni. La Commissione può accettare questi nuovi requisiti, ma ritiene che essi debbano eventualmente figurare come condizioni per l'esercizio dei servizi di navigazione aerea. Si tratta di condizioni che verranno ulteriormente specificate tramite la procedura del comitato.

- Emendamento 22

Questo emendamento specifica che il diritto - riconosciuto agli attuali prestatori di servizi per il traffico aereo - di proseguire la loro attività dopo l'entrata in vigore del regolamento è soggetto all'obbligo di prestarli garantendo ed incrementando la sicurezza e l'efficienza. La Commissione può accettare questa norma purché l'obbligo venga espresso con chiarezza.

- Emendamento 28

Intento di questo emendamento è subordinare interamente il regime di tariffazione proposto al sistema di tasse di rotta stabilito dalla convenzione Eurocontrol. Il sistema di tariffazione proposto troverebbe applicazione non soltanto per le tasse di rotta (come avviene nel caso della convenzione Eurocontrol) ma anche nel caso delle tasse di terminale e di avvicinamento (casi in cui Eurocontrol non ha competenza). Inoltre, il sistema Eurocontrol lascia ampi margini di interpretazione, mentre la Commissione intende invece definire norme armonizzate e vincolanti per la Comunità. Conseguentemente, l'emendamento potrebbe essere accettato purché non limiti la sfera di azione comunitaria in questo settore.

- Emendamento 29

La norma proposta da questo emendamento è già in vigore e non risulterà modificata dal regolamento una volta adottato. Gli Stati membri restano competenti per la definizione delle tariffe unitarie. Pertanto, la Commissione può accettare il principio ispiratore dell'emendamento.

- Emendamento 32

Questo emendamento propone di istituire un organismo consultivo del settore industriale che avrebbe un ruolo tale da incidere sul diritto d'iniziativa della Commissione. Peraltro, la Commissione concorda sulla necessità che le parti interessate diano il loro contributo alla realizzazione della riforma e può accettare che il principio della consultazione del settore industriale venga espresso in un considerando. Si fa osservare, peraltro, che questo principio trova puntuale accoglimento nella proposta di regolamento sull'interoperabilità della rete di gestione del traffico aereo (articolo 14).

3.3. Emendamenti accettati in parte con o senza modifiche del testo

- Emendamento 8

La Commissione può accettare l'emendamento solo in parte. Il riferimento al radar finirebbe col limitare indebitamente la sfera di azione della infrastruttura preposta alla sorveglianza, la quale può invece servirsi anche di altri strumenti tecnici (satellite, *datalink*).

- Emendamento 10

L'emendamento mira a giustificare la revisione del sistema di tariffazione per introdurre una maggiore flessibilità nella definizione della base imponibile. A questa flessibilità si ricorrerebbe per ovviare a improvvisi cali del traffico aereo, che provocano immediatamente un rialzo delle tariffe. La Commissione può accettare l'emendamento solo in parte, giacché la sua ultima frase incide sul diritto di iniziativa della Commissione e non può essere accettato.

- Emendamento 16

Questo emendamento si propone di precisare in dettaglio le iniziative da intraprendere per ovviare al problema della carenza di risorse umane. Tuttavia, così come formulato, esso andrebbe ad invadere la sfera dell'iniziativa della Commissione. Pertanto, solo la sua prima parte può essere accolta.

- Emendamento 27

Questo emendamento ha lo scopo di precisare le modalità in base alle quali deve avvenire lo scambio di dati operativi. La Commissione può accettare la prima parte dell'emendamento ma osserva che i requisiti di riservatezza verranno definiti, in un secondo momento, attraverso l'adozione delle pertinenti disposizioni di applicazione. Inoltre, si osserva che, per motivi operativi, non è possibile garantire la riservatezza assoluta dei dati nominativi. Pertanto, la Commissione non può accettare la seconda parte dell'emendamento.

- Emendamento 30

La Commissione può accettare la prima parte dell'emendamento, laddove si afferma che il miglioramento dell'efficienza economica (i più bassi costi possibili) non deve compromettere i livelli di sicurezza. Riguardo alle sovvenzioni incrociate, le caratteristiche del settore non consentono che si possano escludere, in linea di principio, quelle che siano giustificate da motivi tecnici e operativi. Pertanto, la seconda parte dell'emendamento non può essere accettata.

- Emendamento 35

La Commissione può accettare la prima parte dell'emendamento. Il riferimento ai requisiti di sicurezza di Eurocontrol nella seconda parte non è appropriato e non può essere accolto.

3.4. Emendamenti respinti

- Emendamento 12

La Commissione non può accettare questo emendamento poiché il riferimento al radar costituisce una indebita limitazione della sfera di azione dell'infrastruttura di sorveglianza; quest'ultima può infatti avvalersi anche di altri strumenti tecnici (satellite, sistemi di connessione dati).

- Emendamento 13

L'emendamento tende ad introdurre il principio della rigida separazione (strutturale) fra autorità nazionali di vigilanza e fornitori di servizi di navigazione aerea. Benché non contraria a questo principio, la Commissione ritiene che la sua applicazione debba avvenire per gradi e in modo proporzionato, in modo da tener conto della situazione attuale. Pertanto, la Commissione ritiene che - in una prima fase - agli Stati membri debba essere concessa la facoltà di scegliere la separazione funzionale. Per questi motivi l'emendamento non può essere accolto.

- Emendamento 14

L'emendamento istituisce un meccanismo di ricorso nell'eventualità di controversie tra gli utenti dello spazio aereo e gli Stati membri. Va peraltro rilevato che meccanismi che consentono la proposizione di questi ricorsi già sono istituiti ed operanti a livello nazionale e comunitario. Perciò, la Commissione non può accettare l'emendamento.

- Emendamento 26

Questo emendamento tende a introdurre il principio che i dati operativi possiedano un valore commerciale. Tuttavia, è opportuno che le condizioni commerciali eventualmente esistenti inerenti lo scambio dei dati vengano definite nelle pertinenti misure di applicazione. In un certo numero di casi queste disposizioni potranno prescrivere lo scambio gratuito dei dati operativi. Pertanto, la Commissione non può accettare l'emendamento.

- Emendamenti 87, 88, 89 e 99

Si tratta di emendamenti importanti che intendono affermare il principio secondo il quale i servizi di navigazione aerea costituiscono un'insieme unitario con la correlativa esigenza che vengano prestati da una organizzazione unica. La Commissione non può accettare gli emendamenti per una serie di ragioni che sono qui sotto illustrate:

- Attualmente, la maggior parte dei servizi "ausiliari" formano in genere parte integrante della stessa organizzazione che fornisce servizi di traffico aereo. Tuttavia, alcune funzioni specifiche, già oggi, non sono di solito assolve dai prestatori di servizi di traffico aereo (ne sono esempi le comunicazioni terra-terra e i sistemi di connessione dati aria-terra). In questi casi, i servizi vengono forniti in base a contratti di natura commerciale. Alcuni prestatori di servizi stanno inoltre mettendo a punto soluzioni concertate che in definitiva eliminano la frammentazione e consentono la fornitura separata dei servizi. La ragione principale che induce a cercare soluzioni concertate sta nella possibilità di fornire servizi a livello regionale. Esempi di queste iniziative sono la EAD (European aeronautical information services) e la EAN (European aeronautical telecommunication network). Un altro esempio di servizio disaggregato è costituito da Galileo.
- Finalità del regolamento proposto è l'apprestamento di un quadro giuridico che consenta ai singoli prestatori di servizi di separare più facilmente i servizi "ausiliari" dalla funzione centrale ("*core function*") di fornitura di servizi di traffico aereo, e questo in base a una propria scelta e sempre sotto il controllo dello Stato. In questo modo si darebbe ai prestatori di servizi la concreta possibilità di istituire servizi a livello di grandi regioni geografiche e si faciliterebbe la eliminazione della frammentazione - che tuttora esiste - promuovendo l'aggregazione dei servizi (le infrastrutture attualmente operanti sono sorte su base nazionale ma oggi si avverte fortemente la necessità di impostare e dar vita a servizi a livello regionale). Per far questo è opportuno costituire *joint ventures* e alleanze strategiche attraverso le quali i prestatori potranno realizzare un migliore uso dei servizi stessi ottimizzando l'allocazione delle risorse su scala più ampia e quindi realizzando economie di costo e l'integrazione dei sistemi di gestione del traffico aereo.

- La creazione di blocchi funzionali di spazio aereo postula flessibilità nella fornitura dei servizi di supporto. Un esempio in questo senso è dato dall'esperienza dei paesi del Nord, che hanno istituito un blocco di spazio aereo comprendente lo spazio aereo superiore della Danimarca, della Svezia, della Finlandia e della Norvegia; un altro esempio è dato dall'UAC di Maastricht. Queste strutture, che forniscono servizi per il traffico aereo a livello regionale si avvalgono dei servizi forniti da prestatori di servizi già operanti (con particolare riguardo alle infrastrutture di comunicazione, navigazione e sorveglianza).
- La disposizione che impone l'organizzazione dei servizi di navigazione aerea ad opera di un'entità integrata determinerebbe la cristallizzazione della situazione esistente e impedirebbe qualsiasi progresso nello sviluppo e nello spiegamento delle nuove tecnologie. Queste ultime sono in larga misura tecnologie transfrontaliere collegate a servizi ad estensione regionale e non semplicemente nazionale. Bloccare questi sviluppi imponendo il concetto di "entità integrata" priverebbe la Comunità della concreta possibilità di diventare *leader* nel mercato delle tecnologie della gestione del traffico aereo.
- Eventuali preoccupazioni circa le conseguenze negative sulla sicurezza che potrebbe avere la fornitura separata ("*unbundling*") dei servizi non sono giustificate. Se un prestatore di servizi desidera utilizzare i servizi di un altro prestatore, dovrà definire e controllare i servizi "ausiliari" di cui intende avvalersi, specificandone le condizioni tecnico-operative e i controlli di qualità. Inoltre, tutto ciò dovrà avvenire sotto la stretta vigilanza delle autorità nazionali competenti. Infine, poiché i servizi di supporto (comunicazione, navigazione e sorveglianza) dovranno anch'essi essere muniti di autorizzazione, ciò consentirà di verificare l'effettiva applicazione delle norme di sicurezza.

4. PROPOSTA MODIFICATA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CONCERNENTE L'ORGANIZZAZIONE E L'USO DELLO SPAZIO AEREO NEL CIELO UNICO EUROPEO (2001/0236(COD))

4.1. Emendamenti accettati senza modifiche

- Emendamenti 38, 44, 45, 52, 53, 54 e 62

Si tratta di emendamenti che chiariscono o migliorano il testo della proposta insistendo in particolare sulle condizioni operative (38, 44, 54, 62) e sulla sicurezza (45, 52, 53). La Commissione li può accettare tutti.

4.2. Emendamenti accettati nel loro principio ispiratore ma non nel testo proposto dal PE

- Emendamento 36

Questo emendamento richiama l'attenzione sulla necessità di un'adeguata interoperabilità della rete di gestione del traffico aereo tra la Comunità e i paesi adiacenti. Il principio può essere accettato sempre che non si configuri come l'unico requisito.

- Emendamento 42

Questo emendamento correda l'espressione "norme di sicurezza" con l'attributo "massima". Questa aggiunta rischia di creare problemi interpretativi poiché le norme di sicurezza dovrebbero essere invece fissate a un livello "adeguato". Pertanto, la Commissione può accettare l'emendamento sottoponendolo ad una modifica testuale.

- Emendamento 48

Con questo emendamento il PE intende portare a cinque anni il periodo previsto per estendere l'applicazione del sistema di regione unica europea di informazione di volo anche allo spazio aereo inferiore. La Commissione preferirebbe un periodo di tre anni, ma può accettare di subordinare la durata di questo periodo ai risultati dell'applicazione del sistema nello spazio aereo superiore.

- Emendamento 49

L'emendamento intende tener conto della situazione conseguente all'affidamento, da parte dell'ICAO agli Stati membri, della gestione dello spazio aereo al di sopra delle acque internazionali. La Commissione può accettare l'emendamento con alcune modifiche testuali.

- Emendamento 64

Questo emendamento propone di istituire un organismo di consultazione del settore industriale che avrebbe un ruolo istituzionale tale da incidere sul diritto di iniziativa della Commissione. La Commissione conviene sulla necessità che le parti interessate contribuiscano alla realizzazione della riforma. Pertanto, la Commissione può accettare di esprimere in un considerando l'esigenza di consultare il settore industriale. Va peraltro rilevato che questo principio trova più puntuale accoglimento nelle disposizioni dell'articolo 14 della proposta sulla interoperatività delle reti di gestione del traffico aereo (che fa parte del presente pacchetto).

4.3. Emendamenti accettati in parte con o senza modifiche testuali

- Emendamento 37

Questo emendamento precisa il ruolo di Eurocontrol nella creazione dei blocchi funzionali di spazio aereo. Il principio in base al quale Eurocontrol deve svolgere un ruolo di interfaccia e di consulente nel procedimento di definizione dei blocchi funzionali di spazio aereo è fuori discussione; tuttavia, questo ruolo non può arrivare fino al punto di dettare le soluzioni da adottare, ma deve, al contrario, tener conto delle responsabilità di tutti i vari soggetti coinvolti.

- Emendamenti 39, 43 e 55

Scopo di questi emendamenti è chiarire i principi che presiedono alla definizione della rete di rotte. La Commissione può accettare questi principi. Con riferimento all'emendamento 55, il richiamo a Eurocontrol non è opportuno, poiché crea un obbligo per un'organizzazione internazionale che è al di fuori della sfera delle competenze della Comunità. Pertanto, la Commissione non può dare il proprio benessere al riferimento ad Eurocontrol.

- Emendamento 40

L'emendamento intende fare riferimento alla cooperazione civile e militare a livello nazionale ed internazionale. In relazione a quest'ultimo livello, la Commissione preferisce un riferimento all'Unione europea, in modo da indicare che le soluzioni del caso possono essere trovate in applicazione delle disposizioni del 2° pilastro.

- Emendamento 41

L'emendamento sottolinea la funzione di Eurocontrol, e precisamente la sua Unità centrale per la gestione del traffico, in sede di gestione dei flussi. La Commissione può accettare un testo più centrato sulla natura operativa di questa Unità. Con riguardo alle sanzioni, queste sono già previste nella proposta di regolamento che detta i principi generali per la creazione del Cielo unico europeo.

- Emendamento 47

Questo emendamento intende definire la demarcazione tra lo spazio aereo superiore e inferiore. La Commissione ritiene che per armonizzare e coordinare in base ad esigenze operative le procedure, sia necessario un livello di divisione comune. Essa può peraltro accettare, che per esigenze operative, si possa far luogo a deviazioni minime rispetto a questo livello comune.

4.4. Emendamenti respinti

- Emendamento 46

L'emendamento fissa il termine di cinque anni per la creazione della EUIR (regione europea di informazione di volo nello spazio aereo superiore). La creazione dell'EUIR dovrebbe aver luogo una volta adottato il regolamento e non presenta alcun collegamento con la creazione dei blocchi funzionali di spazio aereo. Pertanto la Commissione respinge l'emendamento.

- Emendamento 50

L'emendamento è superfluo poiché non fa che richiamare criteri già specificati nell'articolo 5, n. 2. Pertanto, la Commissione lo respinge.

- Emendamento 51

L'emendamento intende istituire un meccanismo per la composizione delle controversie qualora gli Stati membri siano in disaccordo sulla definizione di blocchi funzionali di spazio aereo (si tratta ovviamente di blocchi transfrontalieri). Eventuali disposizioni sull'attivazione di procedure arbitrali in tali circostanze potranno eventualmente essere adottate con la procedura del comitato. Pertanto, l'emendamento è respinto.

- Emendamento 56

L'emendamento dispone che il procedimento di configurazione dello spazio aereo si attui in modo centralizzato. In realtà, la strutturazione dello spazio aereo e della pianificazione delle rotte è un processo che si svolge di norma a livello locale e che viene coordinato a livello centrale. Pertanto, la Commissione non può accettarlo.

- Emendamenti 57 e 59

Questi emendamenti rafforzano le disposizioni in tema di cooperazione civile e militare. Tuttavia, la formulazione testuale proposta risulta eccessivamente prescrittiva e rischia di incidere sulla sfera di competenza degli Stati membri in materia di difesa. Pertanto gli emendamenti non sono accettabili.

- Emendamento 58

Questo emendamento subordina il principio dell'uso flessibile dello spazio aereo al rispetto delle condizioni generali per la gestione dei flussi di traffico. La Commissione non può accettarlo.

- Emendamenti 60, 61 e 63

Questi emendamenti intendono introdurre riferimenti all'organizzazione Eurocontrol. Se è vero che la Commissione si augura che Eurocontrol sia coinvolto nella realizzazione del Cielo unico europeo, essa osserva d'altro lato che questi riferimenti ad Eurocontrol non risultano opportuni poiché pongono obblighi a carico di un'organizzazione internazionale. Con specifico riferimento all'emendamento 61 occorre ribadire che, allo stato, non esiste alcuna disposizione al livello di Eurocontrol in tema di gestione dei flussi. Pertanto, la Commissione non può dare il proprio consenso a questo riferimento.

5. PROPOSTA MODIFICATA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CONCERNENTE L'INTEROPERABILITÀ DELLA RETE EUROPEA DI GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO (2001/0237(COD))

5.1. Emendamenti accettati senza modifiche

- Emendamenti 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72 e 74

Si tratta di emendamenti che chiariscono o migliorano il testo della proposta insistendo sulla sicurezza e sull'esigenza di consultare tutte le parti interessate. La Commissione li accetta tutti.

5.2. Emendamenti accettati nel loro principio ispiratore ma non nel testo proposto dal PE

- Emendamento 73

Si tratta di un emendamento che propone di istituire un organismo consultivo del settore industriale dotato di un ruolo istituzionale e che - se accolto - avrebbe l'effetto di incidere sui poteri di iniziativa della Commissione. La Commissione, pur concordando sulla necessità che le parti interessate contribuiscano alla realizzazione della riforma, può accettare che l'esigenza della consultazione del settore industriale venga espressa in un considerando. Al riguardo, si fa notare che questo principio trova accoglimento nelle disposizioni dell'articolo 14 della presente proposta di regolamento.

- Emendamento 76

Si tratta di un emendamento che ribadisce l'esigenza di procedere ad analisi sistematiche di tutti gli incidenti. Ovviamente, la Commissione condivide interamente questo principio ma non ritiene opportuno che figuri nel testo del presente regolamento, dovendo esso piuttosto figurare negli atti recanti norme di attuazione.

5.3. Emendamenti respinti

- Emendamento 66

Questo emendamento si richiama alla Agenzia europea per la sicurezza dell'aviazione. Questa Agenzia ha la funzione di integrare i requisiti di interoperabilità, definiti dal presente regolamento, adottando prescrizioni di sicurezza in relazione alle attrezzature di bordo. Conseguentemente, la Commissione non può accettare l'emendamento.

- Emendamento 75

Scopo dell'emendamento è assicurare il coinvolgimento degli utenti dei sistemi nella definizione dei sistemi stessi. Tuttavia alcuni di questi utenti (come i controllori) non sono in grado di contribuire a tutte le fasi del processo di sviluppo. Ad esempio, nella fase di progettazione sono unicamente competenti gli ingegneri, sulla base di esigenze formulate dai controllori. Pertanto, la Commissione non può accettare l'emendamento.

- Emendamenti 77, 78 e 79

Questi tre emendamenti non sono necessari poiché non fanno che riprodurre il testo di prescrizioni essenziali già previste nell'allegato II, parte A, punto 3. Pertanto, la Commissione non può accettarli.

Proposta modificata di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

(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 Commissione³,

visto il parere del Comitato economico e sociale⁴,

visto il parere del Comitato delle regioni⁵,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁶,

considerando quando segue:

- (1) La realizzazione della politica comune dei trasporti esige un sistema di trasporti aerei efficace, che permetta l'esercizio in condizioni di sicurezza e regolarità dei servizi di trasporto aereo, agevolando così la libera circolazione dei beni, delle persone e dei servizi.
- (2) Nella riunione straordinaria di Lisbona del 23 e 24 marzo 2000, il Consiglio europeo ha invitato la Commissione a presentare proposte concernenti la gestione dello spazio aereo, del traffico aereo e dei flussi di traffico, fondandosi sui lavori del "Gruppo ad alto livello per il cielo unico europeo" costituito dalla Commissione stessa. Il gruppo, composto essenzialmente dalle autorità civili e militari preposte alla navigazione aerea negli Stati membri, ha consegnato la propria relazione nel novembre 2000.
- (3) Il corretto funzionamento del sistema di trasporto aereo esige servizi di navigazione aerea che consentano un uso ottimale dello spazio aereo europeo nonché un elevato ed uniforme livello di sicurezza della navigazione aerea in conformità con la funzione di interesse economico globale affidata ai prestatori di servizi di navigazione aerea.
- (4) Lo sviluppo dei servizi di navigazione aerea deve conformarsi agli obiettivi generali di sicurezza e di efficacia, secondo i principi fissati dalla convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944.

³ GUC

⁴ GUC

⁵ GUC

⁶ GUC

- (5) Per tutte queste ragioni, ed al fine di estendere l'ambito del cielo unico europeo al maggior numero possibile di Stati europei, la Comunità deve prefiggersi obiettivi comuni e un programma di azione che veda impegnati la Comunità, i suoi Stati membri ed i vari soggetti economici, per realizzare uno spazio europeo unitario denominato cielo unico europeo, tenendo conto degli sviluppi in seno all'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol).
- (6) È necessario perseguire una più stretta cooperazione tra il settore civile e quello militare, indispensabile per l'uso efficace dello spazio aereo, facendo ricorso alle strutture di cooperazione esistenti e avvalendosi di tutti gli strumenti idonei per risolvere le questioni relative al traffico aereo e ai servizi di navigazione aerea a fini esclusivamente militari.
- (7) L'introduzione di una normativa a livello comunitario deve rendere ottimali l'uso dello spazio aereo nel suo insieme e le prestazioni dei servizi di navigazione aerea.
- (8) Questa normativa deve riguardare tanto l'organizzazione che l'uso dello spazio aereo nonché i relativi procedimenti, la prestazione dei servizi di navigazione aerea, anche nei suoi aspetti economici, e le apparecchiature e i sistemi di navigazione aerea, nonché i relativi procedimenti.
- (9) Il controllo del traffico aereo è una missione di interesse generale intesa a tutelare sia l'utente del trasporto aereo sia le popolazioni interessate dal sorvolo di aeromobili; tale missione deve pertanto essere assolta con il massimo di responsabilità e di competenza.**
- ~~(9)~~**(10)** L'uso dello spazio aereo deve essere organizzato e gestito in base a criteri di efficienza e di massima sicurezza, per rispondere alla domanda degli utenti tanto civili che militari e per permettere la ripartizione equa e non discriminatoria delle risorse fra tutti gli utenti.
- ~~(10)~~**(11)** La prestazione dei servizi di navigazione aerea deve garantire un elevato e uniforme livello di sicurezza del traffico aereo che da essi dipende. Essa deve essere ottimizzata per garantire il miglior sfruttamento possibile delle risorse europee nello spazio aereo.
- ~~(11)~~**(12)** Le soluzioni tecniche e operative devono salvaguardare e accrescere il livello di sicurezza, la capacità globale del sistema, lo sfruttamento pieno ed efficace delle capacità disponibili.
- ~~(12)~~**(13)** Nell'interesse dell'efficacia e della rapidità, alcuni dei provvedimenti necessari alla realizzazione del cielo unico europeo implicano che la Commissione eserciti le competenze di esecuzione di cui alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁷. Per la realizzazione del cielo unico europeo è pertanto necessario introdurre un dispositivo di cooperazione con gli Stati membri, attraverso la costituzione di un comitato composto dai rappresentanti degli Stati membri che consenta di recepire gli interessi civili e militari e di associare esperti esterni.

⁷ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- ~~(13)~~**(14)** Nel processo di istituzione del cielo unico europeo è opportuno che la Comunità attui una cooperazione quanto più stretta possibile con Eurocontrol, in particolare per garantire sinergie sul piano normativo e approcci coerenti ed evitare duplicazioni di attività tra le due organizzazioni. In attesa dell'esito dei negoziati per l'adesione della Comunità ad Eurocontrol, che continua a rappresentare un fattore importante per la realizzazione dello spazio aereo paneuropeo, la Commissione può concludere opportuni accordi affinché Eurocontrol possa contribuire alla preparazione della normativa comunitaria sulla navigazione aerea in Europa.
- ~~(14)~~**(15)** È opportuno estendere l'ambito del cielo unico europeo a paesi terzi o tramite la partecipazione della Comunità ai lavori di Eurocontrol - qualora la Comunità europea aderisca a tale organizzazione internazionale - oppure tramite accordi conclusi dalla Comunità con tali paesi.
- ~~(15)~~**(16)** È necessario predisporre meccanismi d'assistenza per le attività di monitoraggio e controllo svolte dalla Commissione ai fini dell'applicazione dei provvedimenti necessari per l'istituzione del cielo unico europeo; tale assistenza deve essere fornita in modo efficiente e regolare e fondarsi in particolare sull'esperienza degli Stati membri e di Eurocontrol.
- ~~(16)~~**(17)** Le prestazioni del sistema globale dei servizi di navigazione aerea a livello europeo devono essere oggetto di costante valutazione per verificare l'efficacia dei provvedimenti adottati e per suggerirne di nuovi.
- (18)** Nell'interesse generale della sicurezza delle operazioni e per garantire l'adeguata applicazione del presente regolamento, è necessario apprestare sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive nei confronti delle compagnie aeree e dei prestatori di servizi che violano le disposizioni del presente regolamento.
- ~~(17)~~**(19)** ~~È opportuno che~~ È necessario che le parti sociali possano essere siano informate e consultate secondo modalità adeguate su qualsiasi provvedimento che abbia importanti ripercussioni sociali. Può inoltre essere consultato il comitato del dialogo sociale, istituito in base alla decisione 1998/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo sociali per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo⁸.
- (20)** Le associazioni degli utenti dello spazio aereo, dei prestatori dei servizi di navigazione aerea e dei costruttori aerei dovranno essere informate e consultate su tutte le misure riguardanti gli aspetti tecnici della realizzazione del cielo unico europeo.
- ~~(18)~~**(21)** Per elaborare i provvedimenti necessari alla istituzione del cielo unico europeo saranno consultati ~~gli operatori industriali del settore~~ tutti i soggetti economici e sociali interessati.
- ~~(19)~~**(22)** Gli effetti dei provvedimenti presi in applicazione del presente regolamento dovranno essere valutati alla luce di relazioni presentate periodicamente dalla Commissione

⁸ GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.

(20)(23) Poiché gli scopi dell'intervento prospettato, consistenti nel promuovere la prestazione sicura ed efficiente dei servizi di navigazione aerea, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri a causa della dimensione transnazionale dell'intervento stesso e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, pur garantendo che nei provvedimenti attuativi siano prese in considerazione le specifiche condizioni locali, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Obiettivo

Il presente regolamento mira ad istituire, entro il 31 dicembre 2004, uno spazio aereo europeo, organizzato e gestito come uno spazio unico, che presenti condizioni ottimali di sicurezza e di efficienza globale per il traffico aereo nella Comunità e garantisca un livello di capacità adeguato alla domanda degli utenti civili e militari. Tale spazio unico è denominato nel prosieguo "cielo unico europeo".

Esso stabilisce gli orientamenti generali che presiedono alla istituzione del cielo unico europeo e specifica i settori di intervento della Comunità ed i mezzi necessari al fine di istituire il cielo unico europeo in termini di strutture, procedimenti e risorse, tenendo conto **delle esigenze di difesa degli Stati membri** e del compito relativo alla realizzazione di uno spazio aereo paneuropeo affidato a Eurocontrol.

L'applicazione degli orientamenti di cui al secondo comma implica l'applicazione di una normativa comune in materia di sicurezza e di efficienza dei servizi di navigazione aerea, realizzata con dispositivi che garantiscano la migliore utilizzazione dello spazio aereo a livello comunitario e con il coinvolgimento di tutti i soggetti economici e sociali interessati.

Le decisioni in merito alle misure volte ad istituire il cielo unico europeo saranno adottate quanto prima possibile in modo da assicurare i primi effetti benefici già entro la fine del 2004.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento s'intende per:

- a) "servizi di navigazione aerea": l'insieme costituito dai servizi di controllo del traffico aereo, compresi i servizi ~~ausiliari~~ che forniscono le infrastrutture **e le funzioni** di comunicazione, di navigazione **aerea** e di sorveglianza, dai servizi meteorologici destinati agli utenti dello spazio aereo, dai servizi di ricerca e salvataggio e dai servizi di informazione aeronautica, forniti agli utenti dello spazio aereo durante ogni fase del volo;

- b) "prestatori di servizi di navigazione aerea": qualsiasi soggetto, pubblico o privato, **a scelta degli Stati membri**, incaricato dell'esecuzione e gestione dei servizi di navigazione aerea, **nell'assolvimento delle missioni di interesse generale ad esso attribuite**;
- c) "traffico aereo": l'insieme dei movimenti di aeromobili civili e statali, ivi compresi gli aeromobili della difesa, dei servizi doganali e della polizia;
- d) "utenti dello spazio aereo": l'insieme degli aeromobili civili e statali, ivi compresi gli aeromobili della difesa, dei servizi doganali e di polizia;
- e) "Eurocontrol": l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea, istituita dalla Convenzione internazionale del 13 dicembre 1960⁹.

Articolo 3

Settori di intervento della Comunità

1. I provvedimenti necessari per realizzare gli obiettivi di cui all'articolo 1 sono adottati nei seguenti settori, garantendo un livello ottimale di sicurezza per la navigazione aerea:
 - a) organizzazione e uso dello spazio aereo e relativi procedimenti;
 - b) prestazione di servizi di navigazione aerea, compresi i suoi aspetti economici;
 - c) apparecchiature e sistemi di navigazione aerea e relativi procedimenti.
2. I provvedimenti di cui al paragrafo 1 definiscono gli obiettivi e, eventualmente, i mezzi che permettono di realizzarli nel rispetto del pubblico interesse.

Articolo 4

Organizzazione ed uso dello spazio aereo

I provvedimenti relativi all'organizzazione ed all'uso dello spazio aereo devono far sì che:

- a) ~~lo spazio aereo soprastante al territorio della Comunità~~ **soggetto alla responsabilità degli Stati membri** sia considerato una risorsa comune costituente un continuum;
- b) l'uso dello spazio aereo sia flessibile, ossia caratterizzato dall'assenza di segmentazioni permanenti e dalla durata ottimale delle segmentazioni provvisorie a fini militari;
- c) sia messa a disposizione una capacità sufficiente a soddisfare la domanda;**

⁹ Convenzione modificata dal protocollo del 12 febbraio 1981 e riveduta dal protocollo del 27 giugno 1997.

- e)~~d)~~ la maggior parte dei voli si effettuino in linea retta tra il punto di partenza e quello di arrivo o secondo il percorso più vicino a tale linea retta **e possa effettuarsi alla quota ottimale**, fatte salve le esigenze della sicurezza, **della difesa, del risparmio energetico**, della tutela dell'ambiente **e di una** gestione **più efficace** dei flussi del traffico aereo;
- d)~~e)~~ lo spazio aereo sia ripartito, prioritariamente sulla base delle esigenze operative, in settori di controllo del traffico aereo;
- e)~~f)~~ la programmazione e la gestione dei flussi di traffico aereo consentano una circolazione aerea flessibile, garantendo la miglior utilizzazione delle capacità disponibili.

Articolo 5

Prestazione di servizi di navigazione aerea

I provvedimenti relativi alla prestazione di servizi di navigazione aerea devono far sì che:

- a) la definizione e il controllo dell'applicazione della normativa di cui all'articolo 1 avvengano in modo separato dall'esercizio dei servizi di navigazione aerea soggetti alla normativa stessa;
- b) i prestatori di servizi di navigazione aerea procedano a consultazioni formali e periodiche con gli utenti dello spazio aereo sulle modalità e sul costo dei servizi di navigazione aerea, per garantire che le esigenze degli utenti siano recepite ~~nella definizione~~, **al momento della prestazione** di tali servizi;
- c) i prestatori di servizi di navigazione aerea garantiscano la trasparenza dei servizi di navigazione aerea mediante la pubblicazione dei conti economici e delle relazioni annuali, **nonché di indicatori di prestazioni** e siano regolarmente assoggettati a revisioni contabili indipendenti;
- d) l'esercizio dei servizi di navigazione aerea sia armonizzato per garantire l'integrazione e la compatibilità delle operazioni dei prestatori di servizi di navigazione aerea, degli utenti dello spazio aereo e degli aeroporti;
- e) la cooperazione tra i prestatori civili di servizi di navigazione aerea sia rafforzata, specie agevolando la formazione di raggruppamenti costituiti da due o più soggetti;
- f) sia promossa la cooperazione tra i prestatori civili e militari di servizi di navigazione aerea;
- g) l'introduzione di nuovi servizi avvenga in modo simultaneo per tutti i soggetti del settore negli Stati membri interessati;
- h) i prestatori di servizi di navigazione aerea si comunichino reciprocamente i dati relativi alla situazione dei voli durante ogni fase di volo, affinché sia agevolato l'esercizio dei servizi di navigazione aerea e in modo che tutti i soggetti interessati abbiano accesso a tali dati senza discriminazioni, fatte salve le esigenze di sicurezza;

- i) la normativa economica favorisca una maggiore efficienza della prestazione di servizi di navigazione aerea e le prestazioni di servizi creino capacità rispondenti alle necessità europee;
- j) vengano apprestati meccanismi idonei ad incentivare l'efficienza per suscitare nuovi investimenti nel settore e remunerare la prestazione tempestiva di servizi di alta qualità rispondenti **a norme elevate di sicurezza e qualità e** alla domanda degli utenti dello spazio aereo.

Articolo 6

Apparecchiature e sistemi di navigazione aerea

I provvedimenti relativi alle apparecchiature e ai sistemi di navigazione aerea, devono far sì che:

- a) le soluzioni tecniche ed operative consentano la pianificazione ed il funzionamento unificato del sistema europeo, in particolare l'interoperabilità;
- b) l'istituzione del cielo unico europeo favorisca l'introduzione di nuove soluzioni tecniche ed operative per la navigazione aerea **quando siano atte a migliorare la sicurezza, l'efficacia e la capacità;**
- c) lo sviluppo ed il collaudo delle soluzioni tecniche ed operative rispondano **a programmi basati su avanzati standard internazionali e** alle esigenze comuni degli utenti dello spazio aereo e tengano conto delle domande degli utenti stessi per quanto riguarda la scelta delle rotte ed i profili di volo;
- d) siano elaborate regolamentazioni per quanto concerne le apparecchiature di bordo, al fine di rispettare la data prevista per l'attuazione.**

Articolo 7

Comitato per il cielo unico europeo

1. È istituito un comitato denominato "comitato per il cielo unico europeo", composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.
- 2. Il comitato per il cielo unico stabilisce il proprio regolamento interno.**
- ~~2.~~**3.** Ciascuno degli Stati membri designa due rappresentanti e due supplenti.
- ~~3.~~**4.** I paesi terzi vincolati da accordi in campo aereo con la Comunità sono associati ai lavori del comitato secondo le modalità stabilite da detti accordi.

Articolo 8

Relazioni con i paesi terzi

Nell'elaborare i provvedimenti da prendere in applicazione del presente regolamento, la Commissione garantisce la possibilità di estendere l'ambito del cielo unico europeo ai paesi che non sono membri della Comunità tramite accordi bilaterali da concludere con i paesi terzi oppure nel quadro di Eurocontrol.

Articolo 9

Relazioni fra la Commissione e Eurocontrol

Nell'elaborare le norme di applicazione dei provvedimenti di cui all'articolo 3, la Commissione porrà ogni cura nell'ottenere l'aiuto di Eurocontrol per stabilire la base tecnica di tali norme, negli ambiti in cui questa organizzazione dispone di una valida esperienza.

Articolo ~~9~~10

Monitoraggio e controllo

1. I provvedimenti adottati a norma dell'articolo 3 del presente regolamento prevedono congrui dispositivi d'assistenza affinché la Commissione sia coadiuvata nell'adempimento dei compiti di monitoraggio e controllo sulla loro applicazione, in particolare la predisposizione di un'adeguata consulenza civile e militare.
2. I metodi di monitoraggio e controllo si fondano sulla presentazione, da parte dei prestatori di servizi di navigazione aerea, di regolari relazioni sull'applicazione dei provvedimenti adottati.

Articolo 11

Sanzioni

Gli Stati membri istituiscono un sistema di sanzioni per i casi di violazione delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantire che tali sanzioni siano applicate. Queste sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive

Articolo ~~10~~12

Valutazione delle prestazioni

La Commissione provvede alla valutazione ed al raffronto delle prestazioni della navigazione aerea, coinvolgendo in particolare la commissione per la valutazione delle prestazioni istituita presso Eurocontrol.

La Commissione provvede a diffondere, a livello della Comunità europea, le migliori prassi.

*Articolo ~~11~~**13***

Valutazione degli effetti

Ogni cinque anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, e per la prima volta entro il 30 giugno 2005, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'istituzione del cielo unico europeo.

Nella sua stesura di tale relazione la Commissione può chiedere il parere del comitato per il cielo unico europeo.

La relazione contiene una valutazione dei risultati conseguiti mediante i provvedimenti presi in applicazione del presente regolamento ~~nei vari settori d'intervento~~, **ivi compresa un'informazione adeguata in merito agli sviluppi registrati nel settore per quanto concerne, in particolare, gli aspetti economici, sociali, occupazionali e tecnologici, nonché in merito alla qualità del servizio**, tenendo conto degli obiettivi iniziali e delle esigenze future.

*Articolo ~~12~~**14***

Clausola di salvaguardia

Le disposizioni del presente regolamento non ostano all'adozione o all'applicazione, ad opera degli Stati membri, di provvedimenti giustificati nell'eventualità di gravi agitazioni interne, che turbino l'ordine pubblico, in caso di guerra o di grave tensione internazionale, che costituiscano minaccia di guerra ovvero per far fronte agli impegni da essi assunti ai fini del mantenimento della pace e della sicurezza internazionali.

*Articolo ~~13~~**15***

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo
Il Presidente*

*Per il Consiglio
Il Presidente*

Proposta modificata di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente la prestazione dei servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo

(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 Commissione¹⁰,

visto il parere del Comitato economico e sociale¹¹,

visto il parere del Comitato delle regioni¹²,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato¹³,

considerando quando segue:

- (1) Gli Stati membri hanno ristrutturato a livelli diversi i loro prestatori nazionali di servizi di navigazione aerea aumentandone il livello di autonomia e libertà nella prestazione dei servizi. È sempre più necessario garantire in questo nuovo contesto che siano rispettate determinate norme minime di pubblico interesse.
- (2) Il rapporto del Gruppo ad alto livello per il Cielo unico europeo ha confermato la necessità di regole a livello comunitario che distinguano tra attività di regolamentazione e attività di prestazione dei servizi e introducano un sistema di abilitazione **per salvaguardare determinati requisiti di pubblico interesse con particolare riguardo alla sicurezza**, e un sistema di tariffazione al fine di incentivare l'efficienza economica.
- (3) Il regolamento (CE) n. XXX/XX del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴ stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo.
- (4) Per istituire il Cielo unico europeo, si dovranno adottare misure volte a garantire la prestazione sicura ed efficiente di servizi di navigazione aerea compatibili con l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo ai sensi del regolamento (CE) n. XXX/XX del Parlamento europeo e del Consiglio, del [concernente l'organizzazione e l'uso

¹⁰ GUC

¹¹ GUC

¹² GUC

¹³ GUC

¹⁴ GUL

dello spazio aereo nel Cielo unico europeo]¹⁵. Un'organizzazione armonizzata della prestazione di tali servizi è importante per l'adeguato soddisfacimento della domanda degli utenti dello spazio aereo e per una gestione sicura ed efficiente del traffico aereo.

- (5) Il controllo sull'osservanza delle norme comunitarie da parte dei prestatori di servizi di navigazione aerea e degli altri operatori interessati è principalmente compito degli Stati membri; esso presuppone che le autorità svolgenti tale controllo siano sufficientemente indipendenti dai prestatori di servizi di navigazione aerea.
- (6) Gli Stati membri devono poter affidare ad organizzazioni riconosciute **e dotate delle competenze tecniche in materia** la verifica e la certificazione dell'osservanza delle norme comunitarie da parte dei prestatori dei servizi di navigazione aerea e degli altri operatori interessati.
- (7) Il buon funzionamento del sistema di trasporto aereo presuppone inoltre, da parte dei prestatori di servizi di navigazione aerea, norme di sicurezza uniformi ed elevate. **L'applicazione di siffatti requisiti di sicurezza non pregiudica le prerogative e le responsabilità dell'Agenzia europea della sicurezza aerea le quali, con riferimento all'istituzione del Cielo unico europeo, dovranno essere definite con maggiore chiarezza nel lungo periodo.**
- (8) Il problema della mancanza di controllori può essere risolto migliorando ed armonizzando a ~~livello comunitario~~ le modalità **di selezione, formazione, autorizzazione, valutazione, dell'abilitazione nonché attraverso il riconoscimento reciproco delle licenze e lo sviluppo di programmi di assunzione.**
- (9) **È opportuno che la Commissione vigili sull'attuazione dei programmi di assunzione da parte degli Stati membri, per stabilire se sia necessario fornire un aiuto comunitario per lo sviluppo di tali programmi.**
- ~~(9)~~(10) Pur garantendo la continuità della prestazione di servizi, sarà istituito un sistema comune di abilitazione all'esercizio dei servizi di navigazione aerea come mezzo per definire i diritti e gli obblighi dei prestatori di tali servizi.
- ~~(10)~~(11) Il sistema di abilitazione deve fornire i mezzi per controllare l'accesso all'attività. Esso deve tener conto della necessità di promuovere l'introduzione di nuovi servizi e nuove norme riguardanti la prestazione dei servizi. Le abilitazioni devono pertanto implicare un controllo più adeguato nel rispetto delle norme vigenti; è inoltre opportuno definire norme non discriminatorie in merito alla sede ed al controllo dei prestatori di servizi richiedenti abilitazione, ed in particolare dei prestatori dei servizi di traffico aereo.
- ~~(11)~~(12) Le abilitazioni devono essere subordinate a determinate condizioni per il conseguimento di obiettivi di pubblico interesse a beneficio degli utenti dello spazio aereo e dei passeggeri del trasporto aereo; tali condizioni debbono essere oggettivamente giustificate, non discriminatorie, proporzionate, trasparenti **e compatibili con le norme internazionali applicabili.**

- (12)(13) L'armonizzazione delle condizioni di abilitazione e dei procedimenti per il rilascio delle abilitazioni deve facilitare in modo significativo la prestazione di servizi di navigazione aerea nella Comunità.
- (13)(14) Occorre concedere agli attuali prestatori di servizi della navigazione aerea un congruo lasso di tempo ragionevole perché possano adeguarsi alle norme del nuovo sistema di abilitazione.
- (14)(15) Le abilitazioni devono essere reciprocamente riconosciute da tutti gli Stati membri in modi che i prestatori di servizi di navigazione aerea possano fornire servizi in uno Stato diverso da quello in cui hanno ottenuto abilitazione, entro i limiti delle norme di sicurezza.
- (15)(16) 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 abilitazione deve consentire agli Stati membri di designare i prestatori di servizi per la prestazione di servizi di traffico aereo, a prescindere dal luogo in cui sono stati autorizzati.
- (16)(17) La prestazione dei servizi ausiliari **servizi di comunicazione, di navigazione e di sorveglianza**, dei servizi meteorologici e dei servizi di informazione aeronautica deve essere organizzata secondo condizioni di mercato, tenendo conto delle speciali caratteristiche di tali servizi **e mantenendo, parallelamente, un elevato livello di sicurezza**.
- (17)(18) Bisogna rafforzare su base contrattuale la cooperazione tra prestatori di servizi, utenti dello spazio aereo e altri operatori.
- (18)(19) I prestatori di servizi di navigazione aerea devono istituire e mantenere in essere, attraverso opportuni accordi, una stretta cooperazione con le autorità militari responsabili di attività che possono influenzare il traffico aereo.
- (19)(20) La contabilità di tutti i prestatori di servizi di navigazione aerea deve presentare la massima trasparenza; a tal fine tale contabilità deve essere separata per ciascun servizio e centro di controllo.
- (20)(21) L'introduzione di condizioni e principi armonizzati per l'accesso ai dati operativi deve facilitare la prestazione di servizi di navigazione aerea e le operazioni degli utenti dello spazio aereo e degli aeroporti in un nuovo contesto.
- (21)(22) Le condizioni di tariffazione applicate agli utenti dello spazio aereo devono essere eque e trasparenti.
- (22)(23) Le tariffe d'utilizzo devono remunerare le strutture e i servizi forniti dai prestatori di servizi di navigazione aerea; tali servizi e strutture, per la loro natura, possono essere forniti soltanto dai prestatori stessi di servizi di navigazione aerea; data questa situazione di monopolio, il livello delle tariffe di utilizzazione deve essere commisurato ai costi sostenuti per la prestazione di tali strutture e servizi, tenendo conto dell'obiettivo dell'efficienza economica **pur mantenendo un elevato livello di sicurezza**.
- (23)(24) Non vi devono essere discriminazioni tra gli utenti dello spazio aereo nella prestazione di servizi di navigazione aerea equivalenti.

- (24)(25) I prestatori di servizi di navigazione aerea offrono strutture e servizi direttamente legati all'esercizio dell'aeromobile, i cui costi vanno rifusi secondo il principio "chi usa paga", il quale implica che l'utente dello spazio aereo deve pagare per i costi che cagiona nel luogo dell'utilizzo o il più possibile vicino ad esso.
- (25)(26) È necessario garantire la trasparenza dei costi inerenti a tali strutture o servizi. Qualsiasi cambiamento apportato al sistema o al livello delle tariffe deve pertanto essere spiegato agli utenti dello spazio aereo; questi cambiamenti o gli investimenti proposti dai prestatori di servizi di navigazione aerea devono essere spiegati nell'ambito di uno scambio di informazioni tra i gli organi di gestione degli stessi e gli utenti dello spazio aereo.
- (26)(27) Deve essere possibile modulare le tariffe in modo da massimizzare la capacità dell'intero sistema. Gli incentivi finanziari sono un mezzo utile per accelerare l'introduzione di apparecchiature a terra o a bordo che aumentino la capacità, premiare prestazioni elevate o per compensare gli svantaggi legati alla scelta di rotte meno convenienti.
- (28) 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, dovrebbe essere altresì possibile costituire una riserva al fine di evitare un aggravio improvviso delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo nei periodi in cui i livelli di traffico sono ridotti.**
- (27)(29) La Commissione deve esaminare se sia possibile predisporre un aiuto finanziario temporaneo per il sostegno di misure volte ad aumentare la capacità del sistema di controllo del traffico aereo in Europa nel suo insieme.
- (28)(30) L'introduzione e l'applicazione di tariffe per gli utenti dello spazio aereo devono essere costantemente verificate dalla Commissione in collaborazione con l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (nel prosieguo: "Eurocontrol") ed in cooperazione con le autorità nazionali di vigilanza e gli utenti dello spazio aereo.
- (29)(31) Le prestazioni del sistema di servizi di navigazione aerea nel suo insieme a livello europeo devono essere costantemente esaminate, **prestando la dovuta attenzione al mantenimento di elevati livelli di sicurezza**, per verificare l'efficacia delle misure adottate e proporre altre misure.
- (30)(32) A causa della particolare riservatezza delle informazioni concernenti i prestatori di servizi, le autorità nazionali di vigilanza non devono rivelare informazioni coperte dal segreto d'ufficio, pur potendo organizzare un sistema che consenta di sorvegliare e pubblicare i risultati dell'attività di tali soggetti.
- (33) Le associazioni degli utenti dello spazio aereo, dei prestatori dei servizi di navigazione aerea e dei costruttori aerei dovranno essere informate o consultate su tutte le misure riguardanti gli aspetti tecnici della realizzazione del cielo unico europeo.**

~~(31)~~**(34)** Poiché gli scopi dell'intervento prospettato, consistenti nel promuovere la prestazione sicura ed efficiente dei servizi di navigazione aerea, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri a causa delle dimensioni transnazionali dell'intervento stesso, e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, pur garantendo che nei provvedimenti attuativi siano prese in considerazione le specifiche condizioni locali, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

~~(32)~~**(35)** La maggior parte delle misure necessarie per l'applicazione del presente regolamento costituiscono misure di portata generale ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze d'esecuzione conferite alla Commissione¹⁶. Pertanto, esse devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della stessa. Tuttavia, a norma dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE, talune misure di applicazione sono adottate secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 3 della medesima decisione,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Capo I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Campo di applicazione

Il presente regolamento si applica alla gestione e al funzionamento dei servizi di navigazione aerea civile ed in particolare ai servizi di traffico aereo, ai servizi meteorologici, ai servizi di ricerca e salvataggio, ai servizi ausiliari in materia di comunicazione, navigazione e infrastruttura di sorveglianza ed ai servizi di informazione aeronautica quali specificati nell'allegato I, in conformità e nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. XXX/XX [che stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo]

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni contenute nell'articolo 2 del regolamento (CE) n. XXX/XX [regolamento che stabilisce i principi per l'istituzione del Cielo unico europeo].

¹⁶ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- a) "autorità nazionale di vigilanza": uno o più organismi, distinti e funzionalmente indipendenti dai prestatori di servizi di navigazione aerea, nominati dallo Stato membro per la vigilanza dei prestatori di servizi di navigazione aerea;
- b) "organizzazione riconosciuta": l'organismo, pubblico o privato, riconosciuto a norma dell'articolo 4, che svolge attività di valutazione per conto dell'autorità nazionale di vigilanza;
- c) "abilitazione": la licenza, rilasciata dallo Stato membro, che certifica l'idoneità del prestatore di servizi di navigazione aerea a fornire un servizio specifico;
- d) "pacchetto di servizi": due o più servizi di navigazione aerea elencati nell'allegato I;
- e) "servizi di traffico aereo": tutti i servizi di informazione di volo, i servizi di allerta, i servizi consultivi sul traffico aereo nonché i servizi di controllo del traffico aereo ed in particolare i servizi di controllo zonale, i servizi di controllo dell'avvicinamento ed i servizi di controllo dell'aerodromo, quali definiti nell'allegato I;
- f) "designazione": l'atto con cui uno o più Stati membri conferiscono ad un determinato prestatore di servizi, a norma del presente regolamento, l'incarico di fornire servizi di traffico aereo in regime di esclusiva;
- g) "servizi ausiliari": i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza definiti nell'allegato I;
- h) "blocco di spazio aereo": lo spazio aereo di dimensioni definite sopra la terra o sopra le acque nell'ambito del quale sono prestati i servizi di navigazione aerea;
- i) "blocco funzionale di spazio aereo": un blocco di spazio aereo definito in modo ottimale;
- j) "dati operativi": informazioni e/o dati usati dai prestatori di servizi di navigazione aerea e dagli utenti dello spazio aereo nello svolgimento delle loro attività operative;
- k) "tariffe": il prezzo legato ai costi operativi e di investimento per i servizi di navigazione aerea e le relative strutture.

Articolo 3

Autorità nazionali di vigilanza

1. Ciascuno Stato membro istituisce un'autorità nazionale di vigilanza affinché assuma le responsabilità e gli obblighi previsti dal presente regolamento. Le autorità nazionali di vigilanza sono indipendenti dai prestatori di servizi di navigazione aerea. Tale indipendenza è garantita attraverso l'adeguata separazione, quanto meno funzionale, delle autorità nazionali di vigilanza dai prestatori di servizi.

2. L'autorità nazionale di vigilanza provvede alla sorveglianza ed al controllo dell'applicazione del presente regolamento, con particolare riguardo all'efficienza e sicurezza dell'attività dei prestatori di servizi di navigazione aerea. A tal fine l'autorità nazionale di vigilanza svolge congrue ispezioni e indagini per verificare l'osservanza delle norme del presente regolamento.
3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione i nomi e gli indirizzi delle autorità nazionali di vigilanza e la informano delle misure prese per garantire l'osservanza del paragrafo 1. Gli Stati membri possono concludere accordi sull'esercizio della funzione di vigilanza prevista dal presente articolo nei confronti dei prestatori di servizi regionali.
4. Gli Stati membri notificano le modifiche relative alle informazioni fornite ai sensi del paragrafo 3 entro un mese dalla loro introduzione.

Articolo 4

Organizzazioni riconosciute

1. Le autorità nazionali di vigilanza possono decidere di affidare interamente o parzialmente ad enti riconosciuti **e dotati delle competenze tecniche pertinenti** lo svolgimento delle ispezioni e delle indagini relative ai prestatori di servizi di navigazione aerea che operano nel loro ambito di competenza.
2. Gli Stati membri possono riconoscere soltanto le organizzazioni che soddisfano i requisiti stabiliti nel paragrafo 4 e che hanno presentato alle autorità nazionali di vigilanza una richiesta di riconoscimento.
3. Il riconoscimento concesso dall'autorità nazionale di vigilanza è valido nell'intera Comunità. Le autorità nazionali di vigilanza possono incaricare una qualsiasi delle organizzazioni riconosciute, con sede nella Comunità, di effettuare le ispezioni e le indagini di cui all'articolo 3, paragrafo 2.
4. Gli enti riconosciuti devono adempiere ai requisiti minimi di cui all'allegato II del presente regolamento, nonché a qualsiasi altra misura definita secondo la procedura di cui all'articolo 19, paragrafo 2, ed in particolare alle norme sul riconoscimento, sul monitoraggio e sui rapporti, segnatamente di responsabilità, tra organizzazioni riconosciute e autorità nazionali di vigilanza.

Articolo 5

Norme di sicurezza

1. Le norme di sicurezza di Eurocontrol (ESARR) e le successive modifiche delle stesse sono individuate e adottate con la procedura di cui all'articolo 19, paragrafo 2. I riferimenti delle norme ESARR sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

2. Le disposizioni del paragrafo 1 lasciano impregiudicato l'articolo 1, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. XXX/XX del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷ [sull'istituzione di regole comuni nel settore dell'aviazione civile e sulla creazione di un'Agenzia europea della sicurezza aerea].

Articolo 6

Abilitazione e formazione dei controllori

~~La mobilità dei controllori del traffico aereo ed il miglioramento delle modalità di formazione sono promossi dal~~ **Sulla base di una proposta della Commissione, il** Parlamento europeo e il Consiglio ~~in base ad una proposta della Commissione~~ **adottano, ove opportuno, misure idonee ad ovviare alla carenza di controllori e di personale addetto alla gestione del traffico aereo.**

Capo II

NORME SULLA PRESTAZIONE DI SERVIZI

Articolo 7

Sistema di abilitazione

1. La prestazione di servizi di navigazione aerea è soggetta ad un sistema di abilitazione che certifica l'idoneità dei prestatori di servizi **e che consente una cooperazione tra questi ultimi.**
2. Gli Stati membri rilasciano le abilitazioni per i servizi di navigazione aerea e ne sorvegliano l'uso. Le abilitazioni possono essere rilasciate i singoli servizi di navigazione aerea elencati nell'allegato I o per un pacchetto di tali servizi.
3. Gli Stati membri riconoscono qualsiasi abilitazione rilasciata nella Comunità a norma del presente articolo. Fatti salvi gli accordi e le convenzioni internazionali di cui la Comunità è parte contraente, i prestatori di servizi di traffico aereo devono essere e rimanere, direttamente o tramite partecipazioni di maggioranza, di proprietà degli Stati membri e/o di cittadini degli Stati membri. In qualsiasi momento essi devono trovarsi sotto il controllo effettivo degli Stati membri o dei loro cittadini.
4. I prestatori di servizi di navigazione aerea che siano in possesso dei requisiti prescritti dal sistema di abilitazione hanno diritto al rilascio dell'abilitazione. A tal fine, i prestatori di servizi di navigazione aerea si rivolgono all'autorità nazionale di vigilanza dello Stato membro in cui hanno la principale sede d'attività ovvero la sede legale.

¹⁷ GUL

5. Le abilitazioni indicano le condizioni che corredano il rilascio dell'abilitazione con riferimento ai diritti e agli obblighi dei prestatori di servizi, **in particolare per quanto riguarda la sicurezza**; tali condizioni devono essere obiettivamente giustificate dal fine di conseguire gli obiettivi del presente regolamento. Le condizioni che corredano le abilitazioni e i procedimenti di rilascio devono:
 - a) essere conformi alle linee generali dell'orientamento di cui all'allegato III;
 - b) essere proporzionate, trasparenti e non discriminatorie;
 - c) prevenire qualsiasi conflitto di interessi nella gestione o nel funzionamento dei servizi di navigazione aerea e garantire un accesso equo a tutti gli utenti dello spazio aereo;
 - d) recepire il principio che i servizi di navigazione aerea sono servizi di pubblico interesse.
6. Il sistema di abilitazione ed in particolare le norme armonizzate per i vari servizi di navigazione aerea e le relative condizioni e procedure di abilitazione sono stabiliti secondo la procedura di cui all'articolo 19, paragrafo 2.
7. I soggetti esercenti servizi di navigazione aerea al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento sono autorizzati a continuare la loro attività purché adempiano ai paragrafi da 1 a 5 entro il termine di sei mesi dall'adozione, ai sensi del paragrafo 5, delle disposizioni d'applicazione relative alle abilitazioni.
8. Nessun prestatore di servizi di navigazione aerea stabilito nella Comunità è ammesso a svolgere la propria attività nella Comunità se non ha ottenuto l'abilitazione.

Articolo 8

Designazione di prestatori di servizi

1. La prestazione di servizi di traffico aereo è soggetta ad un sistema di designazione che consente al prestatore di servizi di operare in regime di esclusiva in blocchi di spazio aereo specifici e che definisce gli obblighi e requisiti per l'esercizio dell'attività. Gli Stati membri designano i prestatori di servizi ammessi a prestare servizi di traffico aereo per lo spazio aereo del loro territorio. A tal fine, gli Stati membri possono designare qualsiasi prestatore di servizi titolare di un'abilitazione valida nella Comunità.
2. I servizi di traffico aereo che, al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento, sono eserciti da un determinato prestatore di servizi di navigazione aerea relativamente a blocchi specifici di spazio aereo conferiscono al prestatore stesso di servizi ad essere designato per gli stessi servizi e blocchi di spazio aereo per un periodo non superiore a tre anni, fatta salva l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. XXX/XX [regolamento sullo spazio aereo]. **I prestatori di servizi di navigazione aerea hanno l'obbligo di continuare ad effettuare miglioramenti sul piano operativo e della sicurezza.**

3. Il rilascio delle abilitazioni conferisce ai prestatori di servizi il diritto di prestare servizi ausiliari, servizi meteorologici e servizi di informazione aeronautica nella Comunità, previa comunicazione, alle pertinenti autorità nazionali di vigilanza degli Stati membri e alla Commissione, dei blocchi di spazio aereo per i quali tali servizi sono prestati.
4. I prestatori di servizi di navigazione aerea prestano i loro servizi in maniera aperta, non discriminatoria e trasparente. I servizi sono prestati conformemente alle condizioni delle pertinenti abilitazioni e, ove del caso, delle pertinenti designazioni.
5. Ove la configurazione dei blocchi funzionali di spazio aereo definiti in base all'articolo 5 del regolamento (CE) n. XXX/XX [regolamento sullo spazio aereo] si discosta da quella dei blocchi assegnati in base ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo, gli Stati membri designano i prestatori di servizi in riferimento ai blocchi funzionali. Se un blocco funzionale di spazio aereo si estende sul territorio di più di uno Stato membro, gli Stati membri interessati, entro un mese dall'istituzione del blocco funzionale di cui trattasi, designano congiuntamente i prestatori di servizi.

L'identità di tali prestatori di servizi è immediatamente comunicata Commissione.

Articolo 9

Rapporti tra prestatori di servizi

I prestatori di servizi di navigazione aerea possono avvalersi dei servizi di altri prestatori di servizi, in particolare per i servizi ausiliari, i servizi meteorologici ed i servizi di informazione aeronautica. In tali casi, i prestatori di servizi di navigazione aerea conferiscono ufficialità ai loro rapporti mediante convenzioni scritte o accordi giuridici equivalenti che stabiliscano in dettaglio i compiti e le funzioni assunti dai singoli prestatori. Tali accordi o convenzioni devono essere conformi alle disposizioni del presente regolamento.

Articolo 10

Rapporti con le autorità militari

1. ~~I prestatori di servizi di navigazione aerea~~ **Gli Stati membri** prendono le iniziative necessarie ~~per concludere~~ **per garantire che i prestatori di servizi di navigazione aerea concludano** convenzioni scritte o accordi giuridici equivalenti con le autorità militari per i blocchi di spazio aereo ad essi assegnati. Tali accordi o convenzioni stabiliscono gli obblighi specifici di ciascuna parte, compresi l'ambito e il procedimento relativo alla comunicazione dei dati ed al trasferimento del controllo a seguito dell'adozione delle misure di cui all'articolo 12 del regolamento (CE) n. XXX/XX [regolamento che stabilisce i principi per l'istituzione del Cielo unico europeo]. Essi devono inoltre essere conformi alle disposizioni del presente regolamento.
2. **Gli** Stati membri nel cui territorio i servizi di traffico aereo civili e militari siano prestati da enti distinti ~~e comunicano alla~~ **tengono informata la** Commissione **in merito alle** relative modalità di cooperazione tra i due settori **e alle misure prese per migliorare tale cooperazione o, se possibile, per integrare tra loro tali enti.**

Articolo 11

Separazione della contabilità

1. I prestatori di servizi di navigazione aerea, qualunque sia il loro assetto proprietario o la loro forma giuridica, elaborano, sottopongono ad revisione e pubblicano i conti annuali secondo le norme internazionali di contabilità adottate dalla Comunità.
2. Nel caso dei pacchetti di servizi, i prestatori di servizi di navigazione aerea tengono separati nella loro contabilità interna i conti per ciascun servizio elencato nell'allegato I e, se del caso, conti consolidati per gli altri servizi non concernenti la navigazione aerea, come sarebbero tenuti a fare se i servizi in questione fossero prestati da imprese distinte. Quando operano nell'ambito di blocchi funzionali di spazio aereo, i prestatori di servizi di traffico aereo tengono nella loro contabilità interna conti distinti per ciascun centro di controllo competente per un determinato blocco.
3. I prestatori di servizi comunicano alla Commissione le regole riguardanti la ripartizione di attività, passività, spese e entrate, seguite dai prestatori di servizi nell'elaborare i conti separati di cui al paragrafo 2.
4. Gli Stati membri o qualsiasi autorità competente da essi designata, nonché la Commissione, hanno diritto di accesso ai conti dei prestatori di servizi.

Articolo 12

Accesso ai dati e protezione dei dati

1. I dati operativi sono scambiati in tempo reale tra i prestatori di servizi e tra i prestatori di servizi e gli utenti dello spazio aereo per il soddisfacimento delle esigenze operative di entrambi. **Essi sono utilizzati solo per scopi operativi.**
2. L'accesso ai dati operativi è consentito a tutti i prestatori autorizzati di servizi di navigazione aerea, agli utenti dello spazio aereo e ad altri operatori interessati su base non discriminatoria.
3. Ciascun prestatore di servizi stabilisce le modalità normali secondo le quali gli altri prestatori di servizi e gli utenti dello spazio aereo possono accedere ai suoi dati. Le autorità nazionali di vigilanza degli Stati membri approvano tali modalità normali **e prendono le misure necessarie per garantire che i dati in questione siano usati soltanto per scopi operativi.** All'occorrenza sono stabilite, per tali modalità, norme d'applicazione secondo la procedura di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

Capo III

SISTEMA DI TARIFFAZIONE

Articolo 13

Norma generale

È istituito, secondo le norme degli articoli 14 e 15, un sistema di tariffazione per i servizi di navigazione aerea, che concorra a realizzare una maggiore trasparenza in materia di determinazione, applicazione e controllo delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo. Questo sistema di tariffazione deve essere compatibile con l'articolo 15 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944 **e, laddove opportuno, con l'accordo multilaterale sulle tasse di rotta concluso da Eurocontrol.**

Articolo 14

Principi generali

1. Il sistema di tariffazione si basa sulla contabilità dei costi dei servizi di navigazione aerea sostenuti dai prestatori di servizi per conto degli utenti dello spazio aereo.

Esso consente di imputare i costi dei servizi di navigazione aerea tra le categorie di utenti e di sviluppare una politica di tariffazione.
2. Nello determinare l'elemento "costi" della tariffazione, si applicano i principi seguenti:
 - a) Il costo da imputare tra gli utenti dello spazio aereo è costituito dal costo pieno della prestazione 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.
 - b) I costi di cui deve essere tenuto conto sono quelli valutati in relazione a strutture e servizi, previsti e funzionanti ai sensi della 24ª edizione del Piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO del 1998, Doc. Regione europea n. 7754.
 - c) I costi dei diversi servizi di navigazione aerea sono individuati separatamente, a norma dell'articolo 11.
 - d) Le sovvenzioni trasversali tra diversi servizi di navigazione aerea sono chiaramente individuate.
 - e) I costi esterni al funzionamento di strutture e servizi per gli utenti dello spazio aereo, in particolare i costi ambientali, sono inclusi fra gli elementi delle tariffe applicate agli utenti nella maniera più opportuna.

- f) I servizi di navigazione aerea possono produrre entrate superiori ai costi operativi diretti e indiretti e fornire una congrua remunerazione delle attività, che concorra ai necessari incrementi del capitale.
3. Nella tariffazione si applicano in particolare i seguenti principi:
- a) Le tariffe per la disponibilità di servizi di navigazione aerea sono stabilite secondo modalità non discriminatorie. 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) Le tariffe rispecchiano i costi dei servizi e delle strutture di navigazione aerea usati dagli utenti dello spazio aereo.
 - c) La trasparenza dell'elemento "costi" della tariffazione deve essere garantita. Devono essere stabilite norme per la comunicazione di informazioni, da parte del prestatore di servizi, intese a consentire l'esame delle previsioni, dei costi effettivi e delle entrate del prestatore. È predisposto uno scambio regolare di informazioni tra le autorità di vigilanza nazionali, i prestatori di servizi, gli utenti dello spazio aereo, la Commissione ed Eurocontrol.
 - d) Le tariffe ~~promuovono~~ **rendono possibile** la prestazione sicura, efficiente ed efficace dei servizi di navigazione aerea ai più bassi costi possibili **compatibilmente con il mantenimento di un elevato livello di sicurezza** e incentivano la prestazione di servizi integrati. Esse possono fornire incentivi e disincentivi quali vantaggi e svantaggi economici per i prestatori di servizi di navigazione aerea e/o per gli utenti dello spazio aereo. Possono altresì fornire entrate da destinare a progetti volti ad assistere categorie specifiche di utenti e/o prestatori di servizi di navigazione aerea, al fine di migliorare le infrastrutture collettive della navigazione aerea, la prestazione di servizi di navigazione aerea e l'uso dello spazio aereo.
4. Le disposizioni d'applicazione necessarie nei settori contemplati dai paragrafi 1, 2 e 3, sono stabilite con la procedura di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

Articolo 15

Esame delle tariffe

1. La Commissione provvede all'esame permanente della conformità delle tariffe ai principi e alle regole di cui agli articoli 13 e 14, avvalendosi in particolare della collaborazione delle autorità nazionali di vigilanza. Essa può stabilire le modalità secondo cui può essere fatto ricorso all'esperienza di Eurocontrol.
2. Su richiesta di qualsiasi Stato membro il quale ritenga che i principi e le norme non siano stati correttamente applicati, oppure di propria iniziativa, la Commissione svolge un'indagine sulla presunta inosservanza o mancata applicazione dei principi o delle norme da parte dei prestatori di servizi. Entro due mesi dal ricevimento di una richiesta e dopo aver consultato il "Comitato per il Cielo unico europeo" secondo la procedura di cui all'articolo 19, paragrafo 3, la Commissione prende una decisione sull'applicazione degli articoli 13 e 14 stabilendo se il prestatore di servizi possa continuare ad applicare il principio o la norma di cui si tratta.

3. La Commissione comunica la sua decisione agli Stati membri e al prestatore di servizi interessato. Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro il termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può prendere una decisione diversa entro un mese.

Capo IV

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 16

Valutazione dell'efficienza

Le modalità d'applicazione riguardanti la comunicazione dell'informazione prescritta dall'articolo 10 del regolamento (CE) n. XXX/XX [regolamento che stabilisce i principi per l'istituzione del Cielo unico europeo, sono stabilite con la procedura di cui all'articolo 19, paragrafo 2 del presente regolamento, al fine di consentire la comparazione ed il miglioramento dei servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo. La comunicazione di queste informazioni:

- a) promuove l'organizzazione su scala sistemica di una rete di prestatori di servizi di navigazione aerea nella Comunità;
- b) offre una panoramica della capacità dei prestatori di servizi di navigazione aerea di prestare i servizi necessari;
- c) migliora le modalità delle consultazioni tra utenti dello spazio aereo e prestatori di servizi di navigazione aerea;
- d) consente di individuare e promuovere le migliori pratiche, **segnatamente tramite una serie di indicatori di sicurezza.**

Articolo 17

Adeguamento al progresso tecnico

1. Ai fini dell'adeguamento allo sviluppo tecnico possono essere apportate modifiche, con la procedura di cui all'articolo 19, paragrafo 2:
 - a) agli allegati del presente regolamento,
 - b) al riferimento al Regional Air Navigation Plan (piano regionale di navigazione) aerea dell'ICAO contenuto nell'articolo 14, paragrafo 2.
2. La Commissione pubblica le disposizioni di applicazione adottate sulla base del presente regolamento nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 18

Riservatezza

Le autorità nazionali di vigilanza si astengono dal rivelare informazioni tutelate dal segreto d'ufficio ed in particolare informazioni sui prestatori di servizi, sulle loro relazioni commerciali o sui loro componenti di costo.

Il primo comma non pregiudica la facoltà delle autorità nazionali di vigilanza di ordinare la rivelazione delle informazioni ove ciò sia indispensabile per l'espletamento dei loro doveri; in tal caso la rivelazione deve essere proporzionata e deve tener conto dei legittimi interessi dei prestatori di servizi alla tutela dei segreti commerciali.

Il primo comma non preclude la pubblicazione, ai sensi dell'articolo 16, di informazioni sulle condizioni e sulla prestazione di servizi non aventi natura riservata.

Articolo 19

Procedure di comitato

1. La Commissione è assistita dal "Comitato per il Cielo unico europeo" istituito dall'articolo 7 del regolamento (CE) n. XXX/XX [regolamento che stabilisce i principi per l'istituzione del Cielo unico europeo].
2. Quando venga fatto riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE, salvo il disposto degli articoli 7 ed 8 della stessa.

Il periodo previsto nell'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato in un mese.
3. Quando venga fatto riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di consultazione di cui all'articolo 3 della decisione 1999/468/CE, salvo il disposto degli articoli 7 ed 8 della stessa.

Articolo 20

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO I

PORTATA E DEFINIZIONE DEI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

Servizi di traffico aereo

- (1) **Servizi di controllo di area:** controllo del traffico aereo per i voli controllati in zone di controllo. Questo servizio è fornito per prevenire collisioni tra aerei e tra aerei e ostacoli nella zona di manovra e per accelerare e regolarizzare il flusso di traffico aereo.
- (2) **Servizi di controllo di avvicinamento:** servizi di controllo del traffico aereo per i voli controllati, in arrivo o in partenza.
- (3) **Servizi di controllo di aerodromo:** servizi di controllo del traffico aereo per il traffico dell'aerodromo.

Altri servizi

- (4) **Servizi di ricerca e salvataggio:** servizi di assistenza ad un aereo in difficoltà e ai superstiti di incidenti aerei.
- (5) **Servizi meteorologici:** servizi che forniscono ad operatori, membri dell'equipaggio, unità di servizi di traffico aereo, unità di servizi di ricerca e salvataggio, aeroporti e altri soggetti addetti allo svolgimento o sviluppo della navigazione aerea le informazioni meteorologiche necessarie per svolgere le loro rispettive funzioni.
- (6) **Servizi di informazione aeronautica:** servizi forniti per assicurare il flusso di informazioni necessario per la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea internazionale.

Servizi ausiliari

- (7) **Servizi di comunicazione:** servizi di comunicazione forniti per qualsiasi scopo aeronautico.
- (8) **Servizi di navigazione:** servizi di navigazione forniti per qualsiasi scopo aeronautico.
- (9) **Servizi di sorveglianza:** servizi di sorveglianza forniti per qualsiasi scopo aeronautico.

ALLEGATO II

REQUISITI MINIMI PER LE ORGANIZZAZIONI RICONOSCIUTE

L'organizzazione riconosciuta deve:

- poter documentare un'ampia esperienza nella valutazione di entità pubbliche e private nei settori del trasporto aereo, in particolare prestatori di servizi di navigazione aerea e in altri settori simili, in uno o più campi coperti dal presente regolamento;
- avere approfondite regole e regolamenti per l'esame periodico delle entità sopra menzionate, pubblicate e continuamente aggiornate e migliorate attraverso programmi di ricerca e sviluppo;
- non **avere legami economici con** prestatori di servizi di navigazione aerea **né** essere da questi controllata o **avere legami economici con** altri soggetti attivi commercialmente nella prestazione di servizi di navigazione aerea o di servizi di trasporto aereo **né** essere da questi controllata;
- disporre di un consistente **e qualificato** personale tecnico, manageriale, di supporto e di ricerca e in numero sufficiente in relazione ai compiti da svolgere;
- essere gestiti e amministrati in maniera da garantire la riservatezza dell'informazione richiesta dall'amministrazione;
- essere pronta a fornire informazioni pertinenti all'autorità nazionale di vigilanza e alla Commissione;
- 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 mantenere un effettivo sistema interno di qualità sulla base di opportune parti di norme di qualità riconosciute a livello internazionale e in conformità con le 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 revisore dei conti riconosciuto dall'amministrazione dello Stato membro in cui è situata.

ALLEGATO III

CONDIZIONI CHE POSSONO CORREDARE LE ABILITAZIONI

1. Informazione generale concernente:

- il titolare dell'abilitazione;
- una descrizione generale dello scopo dell'abilitazione;
- la conferma della competenza a rilasciare abilitazioni dell'organismo che le rilascia;
- riferimenti completi alla legislazione applicabile in base alla quale l'abilitazione è rilasciata e utilizzata;
- un'indicazione chiara del periodo di validità dell'abilitazione;
- il periodo di notifica necessario per il prestatore di servizi autorizzato a restituire l'abilitazione o per l'autorità nazionale di vigilanza a revocarla;
- la definizione dei termini utilizzati nell'abilitazione.

2. Condizioni concernenti:

- la struttura organizzativa e la proprietà del prestatore di servizi, compresa la prevenzione di conflitti di interessi;
- la solidità finanziaria del prestatore di servizi e l'assicurazione nei confronti dei rischi di responsabilità civile;
- l'idoneità del titolare delle abilitazioni, particolarmente sul piano dell'esperienza e della credibilità, sistemi e processi di gestione della sicurezza e della qualità, politiche di risorse umane **e piani di assunzione adeguati per tutte le categorie del personale assegnato alla gestione del traffico aereo;**
- la fornitura di informazioni che possono ragionevolmente essere richieste per verificare la conformità alle condizioni applicabili, compresa la periodica pubblicazione da parte del prestatore di servizi di piani commerciali, dati finanziari e operativi e notifica di eventi;
- la gestione di beni patrimoniali importanti per la prestazione del servizio autorizzato, compresi capitale e risorse umane;
- l'accesso non discriminatorio ai servizi degli utenti dello spazio aereo e livello obbligatorio di prestazione di tale servizio, compresi livelli di sicurezza e interoperabilità;
- la circoscrizione o restrizione dell'esercizio di attività diverse da quelle concernenti la prestazione di servizi di navigazione aerea;

- altre condizioni legali non specifiche dei servizi di navigazione aerea;
- misure prese dagli Stati membri in ottemperanza ai requisiti di pubblico interesse riconosciuti dal trattato, specialmente in relazione alla moralità pubblica e alla sicurezza, tra cui l'investigazione di attività criminali e la politica pubblica.

Proposta modificata di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo

(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 Commissione¹⁸,

visto il parere del Comitato economico e sociale¹⁹,

visto il parere del Comitato delle regioni²⁰,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato²¹,

considerando quando segue:

- (1) Ai fini dell'istituzione del Cielo unico europeo è necessario regolamentare, secondo un'impostazione armonizzata, l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo.
- (2) Il rapporto del Gruppo ad alto livello per il Cielo unico europeo (nel prosieguo: il gruppo ad alto livello") ha confermato le necessità di regole a livello comunitario al fine di progettare, regolamentare e gestire strategicamente lo spazio aereo su base europea e migliorare la gestione del flusso di traffico aereo.
- (3) La comunicazione della Commissione sulla creazione del Cielo unico europeo²², auspica riforme strutturali ai fini della realizzazione del Cielo unico mediante una gestione integrata dello spazio aereo e lo sviluppo di nuovi metodi e procedure di gestione del traffico aereo.
- (4) Il regolamento (CE) n. XXX/XX del Parlamento europeo e del Consiglio²³ stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo.

¹⁸ GU C

¹⁹ GU C

²⁰ GU C

²¹ GU C

²² COM(2001) 123 def.

²³ GU L

- (5) Lo spazio aereo è una risorsa comune da usare in maniera flessibile garantendo l'equità e la trasparenza a tutti gli utenti e tenendo conto delle esigenze di sicurezza e di difesa degli Stati membri, nonché degli impegni da essi assunti nell'ambito di organizzazioni internazionali.
- (6) Una gestione efficiente dello spazio aereo è fondamentale per aumentare la capacità del sistema di servizi di traffico aereo, soddisfare in modo ottimale le richieste dei vari utenti e promuovere l'uso flessibile dello spazio aereo.
- (7) Le attività dell'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (nel prosieguo: "Eurocontrol") confermano che non è possibile sviluppare la rete di rotte e la struttura dello spazio aereo in modo isolato, in quanto ciascuno Stato membro è un elemento della rete europea di gestione del traffico aereo. **È pertanto importante che il presente regolamento tenga nella dovuta considerazione anche la rete europea di gestione del traffico aereo al di fuori della Comunità.**
- (8) È necessario istituire un unico spazio aereo per il traffico in rotta nello spazio aereo superiore nonché un'interfaccia tra tale spazio aereo e lo spazio aereo inferiore (regionale e locale).
- (9) La configurazione dello spazio aereo in cui devono essere forniti servizi di traffico aereo deve rispondere alla necessità di servizi efficienti e non alle frontiere nazionali. **I piani per la creazione di blocchi funzionali di spazio aereo devono tener conto, se del caso, delle raccomandazioni di Eurocontrol.**
- (10) ~~Gli utenti dello spazio aereo sono confrontati a condizioni eterogenee di accesso allo spazio aereo comunitario e movimento in esso; tale situazione è dovuta alla~~ **La** classificazione non armonizzata dello spazio aereo **esercita un impatto sulla sua organizzazione operativa ottimale.**
- (11) Le restrizioni nella definizione della rete di rotte provocano una concentrazione dei flussi di traffico aereo in punti di incrocio fissi o giunzioni di vie aeree mentre il principio **l'introduzione** di rotte dirette **ottimizzate, che non sacrificino l'esigenza di un livello di sicurezza elevato,** rappresenta la maniera migliore, sotto il profilo economico ed ecologico, di utilizzare lo spazio aereo comunitario.
- (12) È indispensabile realizzare una struttura di spazio aereo comune e armonizzata, basare la ripartizione presente e futura dello spazio aereo su principi comuni e configurare e gestire lo spazio aereo secondo regole armonizzate.
- (13) Si devono stabilire adeguate interfacce tra lo spazio aereo superiore e inferiore; è opportuno applicare a quest'ultimo un'impostazione armonizzata.
- (14) L'organizzazione non omogenea della cooperazione civile-militare nella Comunità impedisce una gestione uniforme e tempestiva dello spazio aereo e l'introduzione di cambiamenti; il successo del Cielo unico europeo dipende dall'efficace cooperazione tra le autorità civili e militari, **a livello nazionale e a livello di Unione europea.**
- (15) L'uso flessibile dello spazio aereo e una gestione attuata in modo collaborativo sono necessari per conciliare adeguatamente le esigenze dell'addestramento militare con quelle del traffico aereo civile; occorre ottimizzare l'ubicazione, le dimensioni e i periodi di uso dei settori di spazio aereo riservati al settore militare, soprattutto durante i periodi di punta del traffico aereo civile e nello spazio aereo ad alta densità.

- (16) Le operazioni militari devono essere salvaguardate nei casi in cui l'applicazione di principi e criteri comuni possa pregiudicare il loro svolgimento sicuro ed efficiente.
- (17) Si devono introdurre adeguate misure per migliorare l'efficacia della gestione del flusso di traffico aereo, **allo scopo di aiutare le unità operative esistenti, compresa l'unità centrale di gestione del traffico di Eurocontrol, a garantire l'efficiente effettuazione dei voli.**
- (18) In base alla conclusioni del Gruppo ad alto livello, Eurocontrol è l'organismo dotato dell'opportuna esperienza per assistere la Comunità nel suo ruolo di regolamentazione. Può quindi essere affidato ad Eurocontrol l'incarico di redigere progetti di provvedimenti sulla base di modalità convenute e con l'osservanza delle regole di cooperazione stabilite tra la Commissione e Eurocontrol.
- (19) Le associazioni degli utenti dello spazio aereo, dei prestatori dei servizi di navigazione aerea e dei costruttori aerei saranno informate e consultate su tutte le misure riguardanti gli aspetti tecnici della realizzazione del cielo unico europeo.**
- ~~(19)~~**(20)** Poiché gli scopi dell'intervento prospettato, consistenti nell'istituire uno spazio aereo comunitario come un unico spazio aereo operativo, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri a causa delle dimensioni transnazionali dell'intervento stesso, e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, pur garantendo che nei provvedimenti attuativi siano prese in considerazione le specifiche condizioni locali, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- ~~(20)~~**(21)** Le misure necessarie per l'applicazione del presente regolamento sono misure di portata generale, ai sensi dell'articolo 2 della decisione del Consiglio 1999/468/CE, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione²⁴, Pertanto esse devono essere adottate applicando la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della stessa,

²⁴ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Capo I

ASPETTI GENERALI

Articolo 1

Campo di applicazione

1. Il presente regolamento concerne l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo in conformità e nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. XXX/XX [regolamento che stabilisce i principi per l'istituzione del Cielo unico europeo].
2. Il presente regolamento si applica allo spazio aereo per il quale gli Stati membri designano prestatori di servizi di navigazione aerea ai sensi dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. XXX/XX del Parlamento europeo e del Consiglio [sulla prestazione dei servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo]²⁵.

Articolo 2

Obiettivo

Il presente regolamento mira ad istituire uno spazio aereo comunitario nella forma di uno spazio aereo operativo unico nel quale norme comuni di progettazione, pianificazione e gestione garantiscano la gestione sicura ed efficiente del traffico aereo.

La disciplina dell'uso dello spazio aereo comunitario agevola l'esercizio coerente ed omogeneo dei servizi di navigazione aerea ai sensi del regolamento (CE) n. XXX/XX [sulla prestazione dei servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo].

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (CE) n. XXX/XX [regolamento che stabilisce i principi per l'istituzione del Cielo unico europeo].

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- a) "spazio aereo operativo unico": uno spazio aereo **nel quale sono applicati** procedimenti uniformi di gestione e norme **comuni** di sicurezza **allo scopo di garantire** il controllo **sicuro ed efficiente** del traffico aereo;

²⁵

- b) "configurazione dello spazio aereo": la strutturazione, divisione e classificazione dello spazio aereo realizzata in modo adeguato, efficiente e razionale nonché la pianificazione delle rotte e dello spazio aereo;
- c) "regione di informazione di volo": qualsiasi spazio aereo di dimensioni definite nel quale siano forniti servizi di informazione sui voli e servizi di allerta;
- d) "livello di divisione": la linea di demarcazione tra lo spazio aereo superiore e inferiore;
- e) "spazio aereo superiore": lo spazio aereo al di sopra di un certo livello di volo;
- f) "spazio aereo inferiore": lo spazio aereo al di sotto di un certo livello di volo;
- g) "livello di volo": qualsiasi superficie di pressione atmosferica costante legata alla pressione specifica di riferimento di 1 013,2 ettopascal e separata da altre superfici dello stesso tipo da intervalli di pressione specifici;
- h) "blocco di spazio aereo": qualsiasi spazio aereo di dimensioni definite, sopra la terra o le acque, nel quale siano prestati servizi di navigazione aerea;
- i) "blocco funzionale di spazio aereo": qualsiasi blocco di spazio aereo definito in modo ottimale;
- j) "centro di controllo di area": qualsiasi unità operativa incaricata di fornire servizi di controllo del traffico aereo in un blocco di spazio aereo di sua competenza;
- k) "classificazione dello spazio aereo": la classificazione ICAO di spazi aerei indicati alfabeticamente come classi da A a G, ai sensi dell'appendice 4 della dodicesima edizione del luglio 1998 dell'allegato 11 della Convenzione stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, individuati altresì come spazi aerei di dimensioni definite, indicati alfabeticamente, nei quali possono operare tipi specifici di volo e per i quali sono specificati servizi di traffico aereo e regole di funzionamento;
- l) "rotta ~~diretta~~ **ottimizzata**": l'itinerario che consente ad un aereo in volo di procedere direttamente tra due punti ~~al di fuori del piano di rotte~~ **sempreché esistano i mezzi tecnologici a supporto di tale operazione**;
- m) "rete di rotte": la rete costituita dalle rotte individuate per incanalare il flusso di traffico aereo ai fini della prestazione di servizi di traffico aereo;
- n) "settore": la suddivisione ~~di tutti i compiti di controllo~~ **di tutto il blocco di spazio aereo** in porzioni di spazio aereo gestibili in cui sia possibile misurare flusso e capacità;
- o) "uso flessibile dello spazio aereo": il metodo di gestione dello spazio aereo applicato nella zona della Conferenza europea dell'aviazione civile, ai sensi della prima edizione del 5 febbraio 1996 del manuale pubblicato da Eurocontrol "Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace";

- p) "gestione dello spazio aereo": la funzione di pianificazione avente l'obiettivo primario di usare al massimo lo spazio aereo disponibile mediante ripartizione temporale dinamica (time-sharing) e, talvolta, compartimentazione tra varie categorie di utenti in funzione di esigenze a breve termine;
- q) "gestione del flusso di traffico aereo": il servizio istituito con l'obiettivo di contribuire al flusso sicuro, ordinato e spedito del traffico aereo garantendo ~~la massima utilizzazione possibile~~ **l'utilizzazione sicura ed efficace** della capacità di controllo del traffico aereo e la compatibilità del volume di traffico con le capacità dichiarate dal prestatore di servizi di traffico aereo;
- r) "processo decisionale collaborativo": lo scambio di informazione tra prestatori di servizi di traffico aereo, operatori aeroportuali, gestori del flusso di traffico aereo e utenti dello spazio aereo, inteso a consentire una maggiore flessibilità nell'assegnazione di bande orarie/rotte e nel coordinamento di volo al fine di ottimizzare l'utilizzazione di capacità limitate.

Capo II

ARCHITETTURA DELLO SPAZIO AEREO

Articolo 4

Creazione di una regione di informazione di volo europea nello spazio aereo superiore

1. Tenendo debitamente conto delle norme dell'ICAO, ai sensi della dodicesima edizione del luglio 1998 dell'allegato 11 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944, è istituita una regione unica europea di informazione di volo nello spazio aereo superiore (European Upper Flight Information Region - EUIR).
2. La demarcazione tra lo spazio aereo superiore e inferiore è fissata al livello di volo 285, **con possibilità di deviazioni minime decise secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, se giustificate dall'esigenza di assicurare un flusso di traffico aereo sicuro, efficiente e rapido nonché la prestazione ottimale di servizi di traffico aereo.**
3. Entro tre anni dall'istituzione dell'EUIR **e, alla luce dei progressi realizzati,** il Parlamento europeo e il Consiglio, sulla base di una proposta della Commissione, estendono l'applicazione del sistema di cui al paragrafo 1 costituendo una regione di informazione di volo europea nello spazio aereo inferiore.
4. La Commissione prende le misure necessarie per il riconoscimento dell'EUIR da parte dell'ICAO, ai sensi della decima edizione del luglio 1997 dell'allegato 15 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944. In collaborazione con Eurocontrol, essa organizza altresì la pubblicazione di un'informazione aeronautica comune concernente l'EUIR, riunendo in un unico testo le informazioni aeronautiche nazionali esistenti. Questa pubblicazione recepisce tutte

le modifiche apportate ai requisiti e procedimenti a seguito della realizzazione del Cielo unico europeo.

5. Nell'assolvimento dei suoi compiti, la Commissione tiene conto degli obblighi derivanti da accordi regionali conclusi con l'ICAO in materia di spazio aereo qualora la prestazione dei servizi di traffico aereo sia affidata agli Stati membri.

Articolo 5

Riconfigurazione dello spazio aereo superiore

1. L'EUIR è riconfigurata in blocchi funzionali di spazio aereo di dimensioni minime secondo criteri di sicurezza ed efficienza. I confini di tali blocchi funzionali di spazio aereo non devono necessariamente coincidere con le frontiere nazionali. I blocchi funzionali di spazio aereo sono creati per agevolare la prestazione di servizi di traffico aereo nei centri di controllo di area competenti per porzioni ottimali di spazio aereo nell'EUIR.
2. Sono definiti blocchi funzionali di spazio aereo conformemente alla procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2. La definizione di tali blocchi funzionali di spazio aereo:
 - a) agevola in maniera **sicura ed** efficiente l'andamento attuale e futuro del traffico aereo;
 - b) garantisce che ciascun blocco di spazio aereo sia concepito in modo tale da massimizzare l'efficienza dello spazio aereo europeo nel suo insieme **prestando la dovuta attenzione al mantenimento di un elevato livello di sicurezza**;
 - c) tiene conto delle risorse umane e di capitale dei vari prestatori di servizi;
 - d) ~~minimizza i costi di transazione~~ **ottimizza il coordinamento** tra i vari centri di controllo di area;
 - e) garantisce la coerenza tra le configurazioni, esistenti e future, dello spazio aereo superiore e inferiore.

Articolo 6

Classificazione dello spazio aereo

L'EUIR ha l'incarico di garantire, conformemente ad una classificazione armonizzata dello spazio aereo, la prestazione omogenea di servizi di navigazione aerea in tutta la Comunità e di istituire un ambito unico nella quale i prestatori di servizi di traffico aereo siano a conoscenza di tutto il traffico aereo, sia sotto il profilo della posizione che sotto quello dei piani di volo degli aerei.

La classificazione è determinata mediante l'applicazione comune e semplificata della classificazione dello spazio aereo attualmente stabilita dal capitolo 2 della dodicesima edizione (luglio 1998) dell'allegato 11 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944.

Le necessarie disposizioni di applicazione per i settori contemplati dal primo e dal secondo comma sono stabiliti con la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

Articolo 7

Rotte ~~dirette~~ ottimizzate nello spazio aereo superiore

Previe analisi di sicurezza **e tenendo conto degli aspetti di capacità globale**, i prestatori di servizi di navigazione aerea organizzano l'attuazione progressiva di rotte ~~dirette~~ **ottimizzate** nell'EUIR, ai fini dell'uso ottimale, sotto il profilo economico e ambientale, dello spazio aereo comunitario.

I prestatori di servizi riferiscono periodicamente alla Commissione in merito a tale attuazione.

Articolo 8

Configurazione uniforme dello spazio aereo

La strutturazione, divisione e classificazione dello spazio aereo insieme alla pianificazione di rotte si basa su un processo di configurazione uniforme, efficiente ed effettivo, nell'ambito del metodo operativo convenuto. A tal fine sono stabiliti regole, principi comuni e criteri per la configurazione settoriale, in particolare per la configurazione di settori e rotte transfrontaliere, sulla base del "Concept and Criteria for Medium Term EUR Route Network and Associated Airspace Sectorisation", EATMP ARN versione 4, pubblicata da Eurocontrol il 1° aprile 2001."

Le necessarie disposizioni d'applicazione nei settori contemplati dal primo comma sono stabilite con la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

Articolo 9

Coerenza con la configurazione dello spazio aereo inferiore

Sulla base dei criteri stabiliti nell'articolo 5, paragrafo 2 riguardo al sistema dei blocchi funzionali di spazio aereo, la pianificazione e configurazione dello spazio aereo inferiore sono armonizzate, seguendo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, in maniera coerente con lo spazio aereo superiore e tenendo conto della situazione ambientale vigente negli aeroporti e nelle loro vicinanze. L'applicazione del sistema dei blocchi funzionali di spazio aereo deve essere ampliata attraverso l'istituzione di blocchi simili nello spazio aereo inferiore, in particolare per risolvere i problemi transfrontalieri dei voli a corto e medio raggio.

I prestatori di servizi di navigazione aerea armonizzano operazioni e pratiche concernenti l'avvicinamento e la partenza degli aerei da/verso gli aeroporti e i loro movimenti sulla superficie degli aeroporti. Un'impostazione comune per la definizione di tali pratiche, è stabilita secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, e comprende metodi di valutazione del rischio intesi a verificare la fattibilità locale delle soluzioni.

Capo III

COORDINAMENTO CIVILE-MILITARE

Articolo 10

Cooperazione civile-militare

1. Gli Stati membri garantiscono la ripartizione efficiente e l'uso efficiente dello spazio aereo per gli utenti, civili e militari, mediante l'applicazione completa ed uniforme dell'uso flessibile dello spazio aereo.
2. Gli Stati membri facilitano l'organizzazione della cooperazione civile-militare, particolarmente in tutti gli aspetti relativi alla gestione dello spazio aereo e alla gestione dei flussi di traffico aereo. I prestatori di servizi di navigazione aerea, civili e militari, si comunicano i dati rilevanti ai sensi degli accordi previsti dall'articolo 10 del regolamento (CE) n. XXX/XX [sulla prestazione di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo].
3. Si stabiliscono con la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, tenendo conto delle condizioni generali della gestione dei flussi di traffico aereo, ai sensi dell'articolo 13:
 - a) criteri per l'uso dello spazio aereo riservato, ed in particolare i parametri per la determinazione delle sue dimensioni orizzontali e verticali, della sua ubicazione e della sua suddivisione in elementi funzionali da attivare in base alla domanda.
 - b) criteri per l'applicazione dell'uso flessibile dello spazio aereo.

Tali criteri attuano i principi di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. XXX/XX [regolamento che stabilisce i principi per l'istituzione del Cielo unico europeo].
4. Gli Stati membri promuovono la piena integrazione della difesa aerea nella gestione dello spazio aereo garantendo la completa utilizzazione dello spazio aereo, nel rispetto di condizioni e modalità convenute e tenendo conto delle esigenze di sicurezza nazionale.
5. Fatti salvi gli accordi e le convenzioni internazionali di cui la Comunità è parte contraente e per garantire la sicurezza dell'aviazione civile, gli Stati membri possono chiedere la presentazione di un piano di volo per qualsiasi volo militare che entri nello spazio aereo in cui hanno designato prestatori di servizi di traffico aereo, a norma degli articoli 8 e 9 del regolamento (CE) n. XXX/XX [sulla prestazione di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo], a prescindere dall'origine e/o della destinazione del volo.

Articolo 11

Esenzione temporanea per adeguamenti

In caso di gravi perturbazioni delle operazioni militari, gli Stati membri possono chiedere alla Commissione di preparare adeguamenti per i criteri definiti a norma dell'articolo 10, paragrafo 3 nel loro territorio. In attesa dell'elaborazione di tali adeguamenti, la Commissione esonera su base temporanea lo o gli Stati membri dall'applicazione dei criteri stessi.

Articolo 12

Comunicazione di informazioni

Ai sensi dell'articolo 10 del regolamento (CE) n. XXX/XX [regolamento che stabilisce i principi per l'istituzione del Cielo unico europeo], gli Stati membri presentano alla Commissione, a fini di analisi e pubblicazione, le necessarie informazioni sulla domanda e sull'uso effettivo dello spazio aereo vietato, chiuso, o soggetto a restrizioni per ragioni militari.

Capo IV

GESTIONE DEL FLUSSO

Articolo 13

Gestione del flusso di traffico aereo

Sono stabilite regole per la gestione del flusso del traffico aereo intese ad ottimizzare le capacità disponibili e potenziare i processi di gestione del flusso. Queste regole sono improntate a principi di trasparenza ed efficienza e garantiscono la fornitura di capacità in maniera flessibile e in tempo utile. Esse agevolano l'instaurazione di un sistema in cui le decisioni operative dei prestatori di servizi di navigazione aerea, proprietari di aeroporto e utenti dello spazio aereo si fondano su un processo decisionale collaborativo. Tali regole concernono:

- a) una politica coerente di rotte e orientamento del traffico, definita in un'unica pubblicazione;
- b) la coerenza tra bande orarie d'aeroporto e bande orarie attribuite dall'unità centrale di gestione del flusso (Central Flow Management Unit);
- c) incoerenze nella pianificazione di volo;
- d) opzioni per deviare il traffico aereo da zone congestionate verso rotte in zone meno congestionate;
- e) regole di priorità nell'accesso allo spazio aereo, particolarmente durante periodi di congestione e crisi, **che garantiscano la sicurezza e la regolarità del flusso di traffico.**

Le necessarie disposizioni d'applicazione sono stabilite con procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

Capo V

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 14

Procedure

Nell'elaborare le disposizioni d'applicazione del presente regolamento, la Commissione può chiedere a Eurocontrol di redigere progetti di provvedimenti sulla base di un programma di lavoro da essa predisposto.

Articolo 15

Esame delle misure

1. Ai fini dell'adeguamento al progresso tecnico, possono essere apportate modifiche, con la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2:
 - a) al livello di volo di cui all'articolo 4, paragrafo 2,
 - b) ai riferimenti ai documenti di ICAO e Eurocontrol, di cui agli articoli 3, 4, 6 e 8.
2. La Commissione pubblica le disposizioni di applicazione adottate sulla base del presente regolamento nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 16

Procedure di comitato

1. La Commissione è assistita dal "Comitato Cielo unico europeo" istituito dall'articolo 7 del regolamento (CE) n. XXX/XX [regolamento che stabilisce i principi per l'istituzione del Cielo unico europeo].
2. Quando venga fatto riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE, salvo il disposto degli articoli 7 ed 8 della stessa.
3. Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato in un mese.

Articolo 17

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

Proposta modificata di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente l'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo

(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 Commissione²⁶,

visto il parere del Comitato economico e sociale²⁷,

visto il parere del Comitato delle regioni²⁸,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato²⁹,

considerando quando segue:

- (1) Per istituire il Cielo unico europeo, devono essere adottate misure concernenti apparecchiature, sistemi e attività con l'obiettivo di garantire il funzionamento omogeneo della rete di gestione del traffico aereo, in modo coerente con la prestazione di servizi di navigazione aerea prevista dal regolamento (CE) n. XXX/XX del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... 2001 sulla prestazione dei servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo³⁰ e con l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo previsti dal regolamento (CE) n. XXX/XX del Parlamento europeo e del Consiglio [regolamento sull'organizzazione e sull'uso dello spazio aereo nel Cielo unico europeo]³¹.
- (2) Il rapporto del Gruppo ad alto livello per il Cielo unico europeo (nel prosieguo: il Gruppo ad alto livello") ha confermato la necessità di stabilire una regolamentazione tecnica in base ad una nuova strategia conforme alla risoluzione del Consiglio del 7 maggio 1985³², relativa ad una nuova strategia in materia di armonizzazione tecnica e normalizzazione, nel cui ambiti i requisiti essenziali, le regole e le norme siano complementari e coerenti.

²⁶ GU C

²⁷ GU C

²⁸ GU C

²⁹ GU C

³⁰ GU L

³¹ GU L

³² GU C 136 del 4.6.1985, pag. 1.

- (3) Il regolamento (CE) n. XXX/XX del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... 2001³³, stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo.
- (4) La rete di gestione del traffico aereo è una struttura complessa, molto interattiva che comprende un gran numero di sistemi e componenti a terra, nell'aria e nello spazio tra cui installazioni, apparecchiature, hardware e software e relativi addetti.
- (5) Il rapporto del Gruppo ad alto livello ha confermato che malgrado i progressi compiuti negli ultimi anni verso il funzionamento omogeneo della rete di gestione del traffico aereo in Europa, la situazione rimane insoddisfacente, con un basso livello di integrazione tra i sistemi di gestione nazionali del traffico aereo e un'introduzione lenta dei nuovi metodi operativi e tecnologici necessari per disporre della capacità supplementare richiesta.
- (6) Questo basso livello di integrazione comunitaria provoca numerose gravi carenze, costi supplementari di approvvigionamento e manutenzione nonché difficoltà nel coordinamento operativo.
- (7) La predominanza di specifiche tecniche nazionali nell'approvvigionamento, spesso elaborate di concerto dal prestatore di servizi di navigazione aerea e dai fabbricanti nazionali ha portato ad una frammentazione delle apparecchiature di mercato e non facilita la cooperazione industriale a livello comunitario, con notevoli conseguenze per l'industria che deve adattare i suoi prodotti a ciascun mercato nazionale; queste pratiche complicano senza necessità lo sviluppo e l'attuazione di nuove tecnologie e rallentano l'introduzione di nuovi metodi operativi, necessari per aumentare la capacità.
- (8) È quindi nell'interesse di tutti i soggetti operanti nella gestione del traffico aereo sviluppare una nuova strategia di cooperazione che consenta la partecipazione equilibrata di tutti, stimoli la creatività e la messa in comune di conoscenze, esperienze e rischi, con l'obiettivo di definire, in collaborazione con i costruttori aerei, specifiche comunitarie rispondenti alla maggiore gamma possibile di esigenze. ~~in modo che un prestatore di servizi di navigazione aerea possa scegliere gli elementi più adatti alla sua situazione e limitare al massimo gli adeguamenti locali.~~
- (9) È quindi opportuno definire requisiti essenziali per sistemi e componenti della rete di gestione del traffico aereo; data la complessità della rete di gestione del traffico aereo appare necessaria a tali riguardo una suddivisione in vari sistemi.
- (10) Lo sviluppo e l'adozione di specifiche comunitarie concernenti la rete di gestione del traffico aereo, nonché i suoi sistemi e componenti è un mezzo adeguato per definire le condizioni tecniche e operative necessarie affinché siano soddisfatti i requisiti essenziali; la conformità a queste specifiche comunitarie deve creare la presunzione di conformità ai requisiti essenziali.

³³

- (11) Per alcuni sistemi rilevanti ai fini del soddisfacimento dei requisiti essenziali stabiliti dal presente regolamento, si devono adottare norme di attuazione; si potranno anche adottare norme di attuazione per facilitare il coordinamento e l'introduzione di nuovi metodi nella gestione del traffico aereo; la conformità alle norme di attuazione va garantita in permanenza; queste norme di attuazione possono basarsi su regole e norme sviluppate da organizzazioni internazionali come Eurocontrol o ICAO.
- (12) Secondo le conclusioni del Gruppo ad alto livello sul Cielo unico europeo, Eurocontrol è l'organismo dotato dell'adeguata esperienza per assistere la Commissione nel suo ruolo di regolamentazione; può quindi essere affidato ad Eurocontrol l'incarico di redigere progetti di provvedimenti sulla base di modalità convenute e con l'osservanza delle regole di cooperazione convenute tra la Commissione e Eurocontrol.
- (13) Per garantire la separazione tra le funzioni di regolamentazione e di normalizzazione, le specifiche comunitarie devono essere soprattutto elaborate dagli organismi europei di normalizzazione, di concerto con l'Organizzazione europea delle apparecchiature dell'aviazione civile (European Organisation for Civil Aviation Equipment - Eurocae) e devono assumere la forma di norme europee.
- (14) Eurocae è un'organizzazione senza scopo di lucro, incaricata di preparare progetti di specifiche tecniche per le apparecchiature della navigazione civile; ad essa possono aderire tutti i soggetti operanti nel settore dell'aviazione, in particolare, i prestatori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo e i costruttori aerei; Eurocae deve stabilire relazioni ufficiali con gli organismi europei di normalizzazione in modo che le sue specifiche possano essere riconosciute come norme europee secondo la procedura stabilita da questi organismi.
- (15) Ad Eurocontrol deve essere altresì affidato il compito di elaborare, se necessario, specifiche comunitarie che siano conformi ai principi della risoluzione del Consiglio del 7 maggio 1985 ed ai principi generali di normalizzazione della Comunità; tali principi ricomprendono quanto meno i postulati dell'accessibilità, della trasparenza, dell'imparzialità, del consenso, della conservazione, del pubblico accesso alle specifiche, dell'efficienza, dell'affidabilità e della compatibilità; a tal fine saranno inserite disposizioni dettagliate in un documento che definirà le regole di cooperazione con Eurocontrol.
- (16) Le procedure di valutazione della conformità o di idoneità all'uso di componenti devono basarsi sui moduli di cui alla decisione 93/465/CEE del Consiglio, del 22 luglio 1993, concernente i moduli relativi alle diverse fasi delle procedure di valutazione della conformità e le norme per l'apposizione e l'utilizzazione della marcatura CE di conformità, da utilizzare nelle direttive di armonizzazione tecnica³⁴; nella misura necessaria, l'ambito di questi moduli deve essere ampliato al fine di soddisfare le esigenze specifiche delle industrie interessate.

³⁴

GU L 220 del 30.8.1993, pag. 23.

- (17) Il mercato di cui trattasi è di piccole dimensioni e comprende sistemi e componenti usati quasi esclusivamente nella gestione del traffico aereo e non destinati al grande pubblico; sarebbe pertanto eccessivo apporre il marchio CE sui componenti, poiché, sulla base della valutazione di conformità e/o dell'idoneità all'uso, la dichiarazione di conformità del fabbricante è sufficiente; ciò non deve incidere sull'obbligo per i fabbricanti di apporre il marchio CE su determinati componenti per certificarne la conformità ad altre disposizioni comunitarie.
- (18) La messa in servizio, il rinnovamento o il miglioramento di sistemi di gestione del traffico aereo devono essere soggetti alla verifica della conformità ai requisiti essenziali basata su norme di attuazione; l'uso di specifiche comunitarie crea una presunzione di conformità ai requisiti essenziali; in funzione del sistema, l'intervento di un organismo notificato può essere ritenuto necessario, in particolare per motivi di sicurezza.
- (19) In linea con le conclusioni del rapporto del Gruppo ad alto livello, la Commissione consulterà l'industria per facilitare l'istituzione di un programma coerente di gestione strategica per l'introduzione di nuovi metodi di gestione del traffico aereo.
- (20) La completa applicazione delle disposizioni del presente regolamento deve avvenire secondo una strategia di transizione volta che persegua l'obiettivo del funzionamento omogeneo delle reti di gestione del traffico aereo, senza tuttavia creare ostacoli ingiustificati sotto il profilo economico al mantenimento dell'infrastruttura esistente.
- (21) Poiché gli scopi dell'intervento prospettato, consistenti nel conseguire l'interoperabilità nell'ambito della rete comunitaria di gestione del traffico aereo, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri a causa delle dimensioni dell'intervento stesso, e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (22) Nel quadro della pertinente legislazione comunitaria, è tenuto debito conto della necessità di garantire condizioni armonizzate per la disponibilità e all'uso efficiente dello spettro radio necessario ai fini dell'istituzione del Cielo unico europeo, con particolare riguardo agli aspetti di compatibilità elettromagnetica; deve essere garantito un uso efficiente e adeguato delle frequenze assegnate e gestite dal settore dell'aviazione.
- (23) L'ambito d'applicazione della direttiva 93/65/CEE ~~del Consiglio~~, del 19 luglio 1993, relativa alla definizione e all'utilizzazione di specifiche tecniche compatibili per l'acquisto di apparecchiature e di sistemi per la gestione del traffico aereo³⁵ è limitato agli obblighi delle entità aggiudicatrici; quello del presente regolamento è più generale in quanto riguarda gli obblighi di tutti i soggetti, compresi i prestatori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, i costruttori aerei e gli aeroporti e consente sia l'adozione di regole applicabili a tutti che l'adozione di specifiche comunitarie che, pur essendo facoltative, conferiscono la presunzione di conformità ai requisiti essenziali. La direttiva 93/65/CEE del Consiglio, deve quindi essere abrogata.

³⁵ GU L 187 del 29.7.1993, pag. 52.

- (24) La direttiva 97/15/CE ~~della Commissione~~, del 25 marzo 1997, che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 93/65/CEE ~~del Consiglio~~, relativa alla definizione e all'utilizzazione di specifiche tecniche compatibili per l'acquisto di apparecchiature e di sistemi per la gestione del traffico aereo³⁶, è ormai superata e deve quindi essere abrogata.
- (25) I provvedimenti d'applicazione della direttiva 93/65/CEE elencati negli allegati I, II e III del regolamento (CE) n. 2082/2000, del 6 settembre 2000 che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 97/15/CE che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 93/65/CEE³⁷ sono compatibili con le disposizioni del presente regolamento.
- (26) La maggior parte delle misure necessarie per l'applicazione del presente regolamento costituiscono misure di portata generale ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE ~~del Consiglio~~, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze d'esecuzione conferite alla Commissione³⁸. Pertanto, esse devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della stessa. Tuttavia talune misure applicative devono essere adottate secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 3 della decisione, a norma dell'articolo 2, lettera c) della medesima,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Capo I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Finalità e campo di applicazione

1. Il presente regolamento disciplina le apparecchiature, i sistemi e i relativi procedimenti ai fini dell'istituzione della rete di gestione del traffico aereo e del relativo metodo operativo in conformità e nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. XX/XXX/ [che stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo].
2. Le condizioni generali relative ai diritti e agli obblighi di prestatori di servizi di navigazione aerea ai sensi del regolamento (CE) n. XXX/XX [sulla prestazione di servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo] sono escluse dal campo di applicazione del presente regolamento.

³⁶ GUL 95 del 10.4.1997, pag. 16

³⁷ GUL 254 del 9.10.2000, pag. 1

³⁸ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23

Articolo 2

Obiettivi

L'obiettivo principale del presente regolamento consiste nel definire le condizioni che garantiscano, sul territorio comunitario, l'interoperabilità tra i diversi sistemi e componenti della rete di gestione del traffico aereo, con particolare riguardo al funzionamento omogeneo **e sicuro**, allo sviluppo e all'aggiornamento tecnologico, **fermo restando l'obiettivo finale di raggiungere l'interoperabilità globale**.

Nel perseguire l'obiettivo di cui al primo comma, il presente regolamento deve anche concorrere alla progressiva creazione del mercato interno delle apparecchiature, dei sistemi e dei relativi servizi.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni contenute nell'articolo 2 del regolamento (CE) n. XX/XXX [che stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- a) "rete di gestione del traffico aereo": il sistema, costituito da elementi a terra e elementi a bordo, che rende possibile la prestazione di servizi di navigazione aerea con l'obiettivo di consentire agli utenti dello spazio aereo di rispettare gli orari di partenza e di arrivo e di seguire i profili di volo di loro preferenza con il minimo di limitazioni, senza compromettere i livelli di sicurezza convenuti;
- b) "sistemi": la rete di gestione del traffico aereo costituita dai sistemi descritti nell'allegato I, per i quali si devono stabilire requisiti essenziali; ciascun sistema è composto di vari componenti e ha interfacce con altri sistemi; il termine "componente" comprende sia oggetti materiali sia oggetti immateriali, come software o procedimenti;
- c) "metodo operativo": le modalità dell'uso di apparecchiature e sistemi di navigazione aerea; esso implica informazioni sugli elementi operativi, sui compiti di quanti ne curano l'uso, sulle funzioni dell'apparecchiatura a terra e a bordo e sulle misure necessarie per garantire in permanenza una gestione del traffico aereo sicura ed efficiente;
- d) "funzionamento omogeneo": il funzionamento configurato in modo tale che nella prospettiva dell'utente l'intero sistema funziona come un sistema unico;
- e) "requisiti essenziali": tutte le condizioni contemplate dall'allegato II, cui devono essere conformi la rete di gestione del traffico aereo, i suoi sistemi e i suoi componenti;

- f) "specifica comunitaria": qualsiasi norma europea ai sensi dell'articolo 1 della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁹ o specifica tecnica Eurocontrol i cui numeri di riferimento siano stati pubblicati nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee;
- g) "norme di attuazione": le norme in base alle quali un sistema o parte di esso è considerato conforme ai requisiti essenziali e idoneo a garantire il funzionamento omogeneo della rete di gestione del traffico aereo, ed in particolare l'interoperabilità;
- h) "autorità nazionale di vigilanza": l'organismo o gli organismi, distinti e funzionalmente indipendenti dai prestatori di servizi di navigazione aerea, incaricati da uno Stato membro della vigilanza dei prestatori di servizi di navigazione aerea;
- i) "miglioramento": qualsiasi opera importante di modifica effettuata su un sistema o parte di esso, che richieda l'elaborazione di una dichiarazione di verifica;
- j) "rinnovamento": qualsiasi opera importante di sostituzione effettuata su un sistema o parte di esso, che richieda la redazione di una dichiarazione di verifica ai sensi dell'articolo 10.

Capo II

REQUISITI ESSENZIALI, SPECIFICHE COMUNITARIE E NORME DI ATTUAZIONE

Articolo 4

Requisiti essenziali

La rete europea di gestione del traffico aereo, i suoi sistemi e i suoi componenti devono essere conformi ai requisiti essenziali stabiliti nell'allegato II.

Articolo 5

Specifiche comunitarie

1. La conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato II è presunta per i sistemi o componenti rispondenti a specifiche comunitarie o parti di esse i cui numeri di riferimento siano stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.
2. Qualora uno Stato membro o la Commissione ritenga che la conformità ad una determinata specifica comunitaria non garantisca la conformità ai requisiti essenziali dell'allegato II cui la specifica stessa si riferisce, si applica la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 3.

³⁹ GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37.

3. In caso di carenze delle norme europee rispetto ai requisiti essenziali, può essere deciso, con la procedura di cui all'articolo 5 della direttiva 98/34/CE, che le norme di cui trattasi siano modificate o escluse parzialmente o totalmente dalle pubblicazioni che le contengono.
4. In caso di carenze delle specifiche tecniche europee elaborate da Eurocontrol rispetto ai requisiti essenziali, può essere deciso, con la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 3, che le specifiche di cui trattasi siano modificate o escluse parzialmente o totalmente dalle pubblicazioni che le contengono.

Articolo 6

Norme di attuazione

1. Devono essere elaborate norme di attuazione:
 - a) per sistemi indispensabili per il conseguimento degli obiettivi del presente regolamento;
 - b) per sostenere l'introduzione rapida e coordinata di nuovi metodi operativi o tecnologici nella gestione del traffico aereo.
2. Ove necessario, ed in particolare per il trattamento prioritario di determinate categorie o determinati problemi o per l'adeguamento all'introduzione progressiva di nuove tecnologie, un sistema o una parte di un sistema possono essere assoggettati a più di una norma di attuazione. Inversamente, la realizzazione di particolari prestazioni operative in parti della rete può comportare l'elaborazione di norme che stabiliscano prescrizioni per più di un sistema.
3. I sistemi o le parti di sistemi devono essere conformi alle pertinenti norme di attuazione; questa conformità deve sussistere in modo permanente durante l'uso di ciascun sistema.
4. Nella misura necessaria per conseguire gli obiettivi definiti all'articolo 1, ciascuna norma di attuazione:
 - a) determina le prescrizioni specifiche per il funzionamento omogeneo, ed in particolare per l'interoperabilità, la sicurezza o l'efficienza, che siano indispensabili per conseguire gli obiettivi del presente regolamento;
 - b) stabilisce in ciascun caso esaminato, quali dei moduli definiti nella decisione 93/465/CEE o, ove opportuno, quali delle procedure specifiche si debbano usare per valutare la conformità o l'idoneità all'uso dei componenti indispensabili per il funzionamento omogeneo, la sicurezza o l'efficienza nonché per la verifica dei sistemi.
5. Qualora uno Stato membro o la Commissione ritenga che la conformità ad una determinata norma di attuazione non garantisca la conformità ai requisiti essenziali dell'allegato II, cui la norma stessa si riferisce, si applica la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

6. In caso di carenze delle norme di attuazione rispetto ai requisiti essenziali, può essere deciso, con la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, che le norme di cui trattasi siano modificate o siano parzialmente o totalmente escluse dalle pubblicazioni che le contengono.

Capo III

PROCEDURE

Articolo 7

Specifiche comunitarie

1. Le specifiche comunitarie consistono in norme europee elaborate dagli organismi europei di normalizzazione in cooperazione con Eurocae e su mandato della Commissione, conformemente all'articolo 6, paragrafo 4 della direttiva 98/34/CE.

In alcuni campi specializzati, in particolare nelle questioni di coordinamento interno tra prestatori di servizi di navigazione aerea, ad esempio nelle questioni relative alle procedure, la Commissione può chiedere a Eurocontrol di elaborare specifiche tecniche nell'ambito di un elenco prestabilito con la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 3.

2. La Commissione pubblica i riferimenti alle norme europee menzionate al paragrafo 1 nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.
3. I riferimenti alle specifiche tecniche di Eurocontrol, menzionate al paragrafo 1, sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* in base alla procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 3.

Articolo 8

Norme di attuazione

1. Nel preparare le norme di attuazione di cui all'articolo 6, la Commissione può chiedere ad Eurocontrol di elaborare progetti di provvedimenti sulla base di un programma di lavoro da essa predisposto. Le norme di attuazione sono adottate e rivedute secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2. Esse sono pubblicate nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.
2. Nella preparazione, nell'adozione e nel riesame delle norme di attuazione deve essere preso in considerazione, al fine di individuare la soluzione più efficiente, il costo stimato delle soluzioni tecniche che ne consentono l'osservanza, **prestando la dovuta attenzione al mantenimento di un elevato livello di sicurezza**. A tal fine è allegata a ciascun progetto una valutazione dei costi e benefici derivanti dalle singole soluzioni a tutti i soggetti interessati nonché alla rete di gestione del traffico aereo europeo.

3. Per ciascuna norma di attuazione adottata è stabilita la data di entrata in vigore secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2. Quando è necessario l'intervento simultaneo di diversi soggetti per conseguire gli obiettivi del presente regolamento, la data di entrata in vigore ~~può assumere~~ **assume, se del caso,** la forma di un termine finale entro cui tutti i soggetti interessati devono dotarsi di sistemi conformi alla normativa di attuazione.

Capo IV

VERIFICA DI CONFORMITÀ

Articolo 9

Dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso di componenti

1. La conformità ai requisiti essenziali del presente regolamento è presunta per componenti muniti della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, i cui elementi sono indicati nell'allegato III.
2. Per la stesura della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, il fabbricante o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità deve applicare le disposizioni stabilite nelle norme di attuazione. Se così richiesto dalla pertinente norma di attuazione, la valutazione del componente è effettuata dall'organismo di cui all'articolo 12 notificato presso il quale il fabbricante o il suo rappresentante ha depositato la domanda.
3. Nei casi in cui i componenti sono soggetti ad altre disposizioni comunitarie concernenti aspetti distinti, la dichiarazione di conformità o idoneità all'uso indica che i componenti sono altresì conformi a quanto prescritto da tali altre disposizioni.

Articolo 10

Dichiarazione CE di verifica di sistemi

1. La messa in servizio, il rinnovamento e miglioramento dei sistemi che costituiscono la rete comunitaria di gestione del traffico aereo sono sottoposti a verifica al fine di garantire che siano progettati, sviluppati, installati e gestiti in maniera tale da risultare conformi ai requisiti essenziali al momento dell'inserimento nella rete europea di gestione del traffico aereo.
2. Prima della messa in servizio, il prestatore di servizi di navigazione aerea invia all'autorità nazionale di vigilanza interessata una dichiarazione CE di verifica che conferma la conformità ai requisiti essenziali, accompagnata da un fascicolo tecnico i cui elementi sono indicati nell'allegato IV. Il fascicolo tecnico reca i risultati della verifica effettuata dall'organismo notificato a sensi dell'articolo 12, ove sia così richiesto dalle norme di attuazione.

3. In caso di miglioramento di componenti a bordo, gli utenti dello spazio aereo dichiarano la conformità alle disposizioni del presente regolamento al momento in cui chiedono l'omologazione di sicurezza all'autorità nazionale di vigilanza.

Articolo 11

Clausola di salvaguardia

1. L'autorità nazionale di vigilanza, qualora riscontri che un determinato componente munito della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso o un determinato sistema corredato della dichiarazione CE di verifica, se usato secondo la sua destinazione, potrebbe essere difforme dai requisiti essenziali, prende tutte le misure necessarie per limitarne il campo di applicazione, vietarne l'uso o ritirarlo dal mercato.

L'autorità nazionale di vigilanza informa immediatamente la Commissione di tali misure, indicandone i motivi e, in particolare, se la difformità è dovuta:

- a) al mancato soddisfacimento dei requisiti essenziali di cui all'allegato II;
- b) all'applicazione incorretta delle norme di attuazione o specifiche comunitarie;
- c) a carenze delle norme di attuazione o specifiche comunitarie.

2. La Commissione consulta ~~quanto prima~~ **immediatamente** i soggetti interessati. Se a seguito della consultazione riscontra che la misura è giustificata, essa informa lo Stato membro che ha preso l'iniziativa e gli altri Stati membri. Quando la decisione di cui al paragrafo 1 è giustificata, a causa di carenze delle norme di attuazione o specifiche comunitarie, si applica la procedura di cui agli articoli 5 e 6. Se a seguito della **di detta** consultazione riscontra che la misura è ingiustificata, la Commissione informa lo Stato membro che ha preso l'iniziativa e il fabbricante o il suo rappresentante stabilito nella Comunità.

3. Se un componente munito della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso o un sistema corredato della dichiarazione CE di verifica risulta difforme, lo Stato membro prende opportuni provvedimenti nei confronti di chi ha redatto la dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso o la dichiarazione CE di verifica.

Articolo 12

Organismi notificati

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi competenti per l'applicazione della procedura di valutazione della conformità o idoneità all'uso di cui all'articolo 9 e della procedura di verifica di cui all'articolo 10, indicando il settore di competenza di ciascun organismo e i numeri di identificazione ottenuti in anticipo dalla Commissione.

La Commissione pubblica nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee l'elenco degli organismi, i loro numeri di identificazione e settori di competenza e tiene tale elenco aggiornato.

2. Gli Stati membri applicano i criteri indicati nell'allegato V per la valutazione degli organismi da notificare. Gli organismi conformi ai criteri di valutazione indicati nelle pertinenti norme europee sono presunti conformi ai criteri indicati nell'allegato V.
3. Lo Stato membro revoca il riconoscimento degli organismi che non risultino più conformi ai criteri di cui all'allegato V.

Esso ne informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri.

4. Fatte salve le disposizioni dei paragrafi 1, 2 e 3, gli Stati membri possono decidere di dichiarare, come organismo notificato o organismi notificati, la o le organizzazioni riconosciute ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. XX/XXX/ [sulla prestazione di servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo].

Capo V

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 13

Revisione degli allegati

Ai fini dell'adeguamento al progresso tecnico, in particolare ai fini della definizione del metodo operativo di cui all'articolo 14, possono essere apportate modifiche agli allegati I e II con la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

Articolo 14

Introduzione di nuova tecnologia e procedimento di consultazione ~~del settore industriale~~ delle parti interessate

1. La Commissione sviluppa il metodo operativo da attuare ai sensi del presente regolamento ai fini dell'uso sicuro ed efficiente dello spazio aereo in tutte le fasi di volo.
2. Per agevolare la pronta introduzione del **futuro** metodo di cui al paragrafo 1, la Commissione consulta tutti i soggetti interessati, tra cui i prestatori di servizi di navigazione aerea, **le associazioni professionali**, gli utenti dello spazio aereo, **gli utilizzatori dei sistemi di navigazione aerea** e i costruttori aerei, con l'obiettivo di stabilire un programma strategico di gestione che goda di un ampio sostegno per l'introduzione di nuovi metodi e tecnologie nella rete comunitaria di gestione del traffico aereo.
3. Nell'espletamento dei suoi compiti, la Commissione può avvalersi dei pareri dell'industria attraverso la consultazione di cui al paragrafo 2 in modo da garantire la fattibilità, la proporzionalità e l'efficienza delle norme di attuazione e delle specifiche comunitarie proposte per l'adozione ai sensi del presente regolamento.

Articolo 15

Disposizioni transitorie

1. A decorrere dal 1° gennaio 2003 i requisiti essenziali di cui all'allegato II si applicano alla messa in servizio, al rinnovamento e al miglioramento di sistemi e componenti della rete di gestione del traffico aereo.
2. La conformità ai requisiti essenziali dell'allegato II è obbligatoria per tutti i sistemi e componenti in funzione al 1° gennaio 2009.

Articolo 16

Procedure di comitato

1. La Commissione è assistita dal "Comitato per il Cielo unico europeo" istituito dall'articolo 7 del regolamento (CE) n. XXX/XX [regolamento che stabilisce i principi per l'istituzione del Cielo unico europeo].
2. Quando venga fatto riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE, fatto salvo il disposto degli articoli 7 e 8 della stessa.

Il periodo previsto all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato in un mese.

3. Quando venga fatto riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di consultazione di cui all'articolo 3 della decisione 1999/468/CE, fatto salvo il disposto degli articoli 7 ed 8 della stessa.

Articolo 17

Abrogazione

Le direttive del Consiglio 93/65/CEE e 97/15/CE sono abrogate.

I riferimenti alle direttive abrogate s'intendono fatti al presente regolamento.

Articolo 18

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO I

SISTEMI DI NAVIGAZIONE AEREA

Ai fini del presente regolamento, la rete di gestione del traffico aereo è suddivisa in sette sistemi.

Se necessario, il sistema deve includere non soltanto la parte a terra ma anche le apparecchiature di volo e le procedure legate ad operazioni del traffico aereo nonché le apparecchiature aeroportuali e le procedure attinenti ad operazioni di gestione del traffico aereo.

1. Apparecchiature e procedure usate per la gestione del flusso.
2. Apparecchiature e procedure usate per la gestione dello spazio aereo.
3. Apparecchiature e procedure per il controllo del traffico aereo, in particolare sistemi di trattamento dei dati di volo, sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza e interfaccia persona-macchina.
4. Apparecchiature e procedure di comunicazione per comunicazioni terra-terra, aria-terra e aria-aria.
5. Apparecchiature e procedure di navigazione.
6. Apparecchiature e procedure di sorveglianza.
7. Apparecchiature e procedure di informazione aeronautica e informazione meteorologica.

ALLEGATO II

REQUISITI ESSENZIALI

Parte A: Requisiti generali

1. Funzionamento omogeneo

I sistemi di gestione del traffico aereo e i loro componenti devono essere progettati, costruiti, mantenuti e gestiti in maniera tale da garantire il funzionamento omogeneo della rete di gestione del traffico aereo in tutta la Comunità in ogni momento e durante tutte le fasi del volo. Il funzionamento omogeneo significa in particolare scambio di informazione, comprensione comune dell'informazione, prestazioni di trattamento comparabili e procedure associate, che consentono prestazioni operative comuni convenute per l'intera rete di gestione del traffico aereo o parti di essa.

2. Supporto a nuovi metodi operativi

La rete di gestione del traffico aereo, i suoi sistemi e componenti sostengono su base coordinata nuovi metodi convenuti di funzionamento che migliorano la qualità dei servizi di navigazione aerea, in particolare in termini di sicurezza e capacità, tenendo debito conto degli sviluppi tecnologici e della loro introduzione in condizioni di sicurezza.

3. Sicurezza

L'evoluzione di sistemi e operazioni della rete di gestione del traffico aereo deve conseguire livelli elevati di sicurezza convenuti. A tal fine sono stabilite metodologie convenute di gestione della sicurezza. È definito un insieme armonizzato di requisiti di sicurezza per i sistemi e i loro componenti con la finalità di conseguire i livelli di sicurezza convenuti.

4. Funzionamento integrato civile/militare

La rete di gestione del traffico aereo, i suoi sistemi e componenti sostengono operazioni integrate civili/militari nella misura necessaria per un uso efficiente dello spazio aereo.

5. Vincoli ambientali

L'evoluzione dei sistemi e delle operazioni della rete di gestione del traffico aereo minimizza l'impatto ambientale **in conformità ai requisiti di sicurezza e** nell'osservanza della normativa comunitaria applicabile.

6. Principi di costruzione di sistemi

I sistemi sono progettati, costruiti e mantenuti sulla base di solidi principi di ingegneria, in particolare sotto il profilo di disponibilità, ridondanza, tolleranza ai guasti di componenti critici.

Parte B: Requisiti specifici

1. Apparecchiature e procedure per la gestione dello spazio aereo

1.2. Funzionamento omogeneo

L'informazione relativa ad aspetti pretattici e tattici della disponibilità dello spazio aereo è fornita a qualsiasi soggetto interessato in maniera corretta e in tempo utile per garantire una ripartizione e un uso efficienti dello spazio aereo da parte di tutti gli utenti dello spazio aereo, tenendo conto dei requisiti di sicurezza nazionali.

1.3. Sicurezza

La progettazione, l'attuazione, la manutenzione e il funzionamento delle apparecchiature e procedure per la gestione dello spazio aereo sono conformi ai requisiti di sicurezza in vigore per le corrispondenti parti della rete (o i corrispondenti volumi di spazio aereo).

1.4. Funzionamento integrato civile/militare

Le apparecchiature e procedure per la gestione dello spazio aereo sostengono e facilitano la progressiva attuazione di operazioni integrate civili/militari, in particolare l'uso flessibile dello spazio aereo.

2. Apparecchiature e procedure usate per la gestione del flusso

2.1 Funzionamento omogeneo

Le apparecchiature e procedure sostengono lo scambio bidirezionale di informazioni di volo corrette, coerenti, strategiche e pretattiche e offrono capacità di dialogo in vista di un uso ottimizzato dello spazio aereo.

Per ottimizzare l'uso dello spazio aereo è garantita la fornitura di informazioni di volo precise e tattiche durante tutte le fasi di volo.

2.2. Sicurezza

Per garantire che il carico della rete resti entro i limiti dettati dalle norme di separazione e di sicurezza, le apparecchiature e le procedure corrispondono alla domanda di uso dello spazio aereo nell'ambito della capacità disponibile ai fini di un uso ottimizzato dello spazio aereo.

2.3. Funzionamento integrato civile/militare

Le apparecchiature e procedure sostengono e facilitano la progressiva attuazione di operazioni integrate civili/militari, in particolare l'uso flessibile dello spazio aereo.

3. Apparecchiature e procedure per il controllo del traffico aereo

3.1. Requisiti generali

3.1.1. Principi di costruzione dei sistemi

I sistemi sono progettati, costruiti e mantenuti sulla base di solidi principi di ingegneria, in particolare in materia di modularità a sostegno dell'intercambiabilità di componenti.

3.1.2. Sicurezza

I sistemi sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati in modo da mantenere elevati livelli di sicurezza sia in modi di funzionamento nominale che in modi degradati, in particolare quando si applicano livelli superiori di automazione.

I sistemi sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati in maniera da fornire, anche in caso di avaria, una transizione graduale e senza scosse tra livelli nominali di automazione e il funzionamento in modo degradato.

3.2. Sistemi di trattamento dei dati di volo

3.2.1. Funzionamento omogeneo

I sistemi di trattamento dei dati di volo sono interoperabili in termini di scambio in tempo utile di informazione corretta e coerente, sulla base di una comprensione operativa comune di detta informazione, per garantire un processo di pianificazione coerente e razionale e un coordinamento tattico efficiente sotto il profilo delle risorse in tutta la Comunità e durante tutte le fasi di volo.

Per garantire un trattamento sicuro, fluido e rapido in tutta la Comunità, le prestazioni del trattamento dei dati di volo sono equivalenti e adatte ad un dato ambiente (superficie, area terminale di manovra, in rotta) con caratteristiche del traffico note e sfruttate secondo un dato metodo operativo, in particolare in termini di precisione e di tolleranza agli errori dei risultati di trattamento.

3.2.2. Supporto a nuovi metodi di funzionamento

I sistemi di trattamento dei dati di volo facilitano l'applicazione graduale di metodi avanzati di funzionamento per tutte le fasi di volo, in particolare quelle concernenti le decisioni in collaborazione, una maggiore automazione e la delega della responsabilità di separazione ai soggetti in volo.

Le caratteristiche di strumenti fortemente automatizzati devono consentire un trattamento coerente ed efficiente, pretattico e tattico dell'informazione di volo in parti della rete.

I sistemi a bordo e a terra e i loro componenti a sostegno delle decisioni in collaborazione della delega della responsabilità di separazione ai soggetti in volo, sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati in maniera tale da essere interoperabili in termini di scambio in tempo utile di informazioni corrette e coerenti, sulla base di una comprensione comune della situazione operativa presente e futura.

3.2.3. Sicurezza

La progettazione, la costruzione, la manutenzione e il funzionamento di sistemi di trattamento dei dati di volo raggiungono livelli elevati di sicurezza, in modi nominali e degradati, per diminuire il numero di incidenti dovuti alla gestione del traffico aereo o di rischi passibili di incidenti, per tutte le fasi di volo e per l'intera rete europea di gestione del traffico aereo.

Le reti di sicurezza sottostanno a caratteristiche di prestazioni riconosciute comuni, derivate dai livelli di sicurezza convenuti per tutta la rete o parti di essa.

3.2.4. Funzionamento integrato civile/militare

La progettazione, la costruzione, la manutenzione e il funzionamento di sistemi di trattamento dei dati di volo sostengono lo scambio in tempo utile di informazione corretta e coerente tra i soggetti civili e quelli militari durante tutte le fasi di volo e per l'intera rete europea di gestione del traffico aereo e, per quanto possibile, un ambiente di lavoro simile.

3.3. Sistemi di trattamento di dati di sorveglianza

3.3.1. Funzionamento omogeneo

I sistemi di trattamento di dati di sorveglianza sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati in maniera tale da fornire la qualità necessaria di servizio in un dato ambiente (superficie, area di manovra terminale, in rotta) con caratteristiche del traffico note, in particolare in termini di precisione e affidabilità dei risultati informatici, correttezza, integrità, disponibilità, continuità e tempestività dell'informazione alla posizione del controllore.

I sistemi di trattamento di dati di sorveglianza facilitano lo scambio tempestivo di informazione pertinente, precisa, omogenea e coerente tra di essi per garantire operazioni ottimizzate in diverse parti della rete.

3.3.2. Supporto a nuovi metodi di funzionamento

I sistemi di trattamento di dati di sorveglianza facilitano la progressiva disponibilità di nuove fonti di informazioni di sorveglianza in maniera da garantire la qualità generale del servizio.

3.4. Interfaccia persona-macchina

3.4.1. Funzionamento omogeneo

Le interfacce persona-macchina dei sistemi di gestione del traffico aereo a terra sono progettate, costruite, mantenute e azionate in maniera da offrire un ambiente di lavoro simile a tutti i controllori.

3.4.2. Sicurezza

Le interfacce persona-macchina sono progettate, costruite, mantenute e azionate in modo che i compiti affidati al controllore siano coerenti con le capacità umane in modi sia normali che degradati di funzionamento, in maniera compatibile con i necessari livelli di sicurezza.

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

4.1. Funzionamento omogeneo

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

La rete di comunicazioni in tutta la Comunità risponde a requisiti di qualità del servizio, copertura e ridondanza.

4.2. Supporto a nuovi metodi di funzionamento

I sistemi di comunicazione sostengono l'attuazione convenuta di metodi avanzati di funzionamento per tutte le fasi di volo, in particolare quelle attinenti alle decisioni in collaborazione e alla delega della responsabilità di separazione ai soggetti a bordo.

4.3. Vincoli ambientali

L'ubicazione e il funzionamento dei sistemi di comunicazione a terra tiene conto dei vincoli ambientali.

I sistemi di comunicazione a terra sono progettati, costruiti, installati, mantenuti e azionati in maniera da essere elettromagneticamente immuni e da non interferire con impianti, apparecchiature e reti pubbliche o private nel loro ambiente normale.

5. Apparecchiature e procedure di navigazione

5.1. Funzionamento omogeneo

I sistemi di navigazione sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati in maniera da conseguire la precisione necessaria di navigazione orizzontale e verticale per un dato ambiente (superficie, area di manovra terminale, in rotta) con caratteristiche di traffico note e gestiti secondo un dato metodo operativo.

5.2. Sicurezza

La progettazione, la costruzione, la manutenzione e il funzionamento di sistemi di navigazione sono tali da garantire la sicurezza a livello stabilito per la rete o parti di essa, inclusi modi degradati specifici.

5.3. Vincoli ambientali

L'ubicazione e il funzionamento di sistemi di navigazione a terra tiene conto dei vincoli ambientali e della conformità a requisiti di compatibilità elettromagnetica.

I sistemi di navigazione a terra sono progettati, costruiti, installati, mantenuti e azionati in maniera da essere elettromagneticamente immuni e da non interferire con impianti, apparecchiature e reti pubbliche o private nel loro ambiente normale.

6. Apparecchiature e procedure di sorveglianza

6.1. Funzionamento omogeneo

I sistemi di sorveglianza sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati in maniera tale da conseguire i minimi di separazione applicabili in un dato ambiente (superficie, area di manovra terminale, in rotta) con caratteristiche del traffico note e gestiti secondo un dato metodo operativo, in particolare in termini di precisione alla posizione controllo, copertura, gamma e qualità del servizio.

La rete di sorveglianza in tutta la Comunità risponde a requisiti di precisione, copertura e ridondanza, compresa la disponibilità di informazioni per garantire operazioni ottimizzate in parti diverse della rete.

6.2. Vincoli ambientali

L'ubicazione e il funzionamento di sistemi di sorveglianza a terra tiene conto dei vincoli ambientali.

I sistemi di sorveglianza a terra sono progettati, costruiti, installati, mantenuti e azionati in maniera da essere elettromagneticamente immuni e da non interferire con impianti, apparecchiature e reti pubbliche o private nel loro ambiente normale

7. Apparecchiature e procedure per l'informazione aeronautica e meteorologica

7.1. Funzionamento omogeneo

Progressivamente è fornita un'informazione aeronautica precisa e coerente sotto forma elettronica, sulla base di un insieme di dati comunemente approvato e normalizzato.

L'informazione meteorologica precisa, completa e aggiornata è messa a disposizione in tempo utile, sulla base di un modello dati comunemente approvato e normalizzato.

7.2. Supporto a nuovi metodi di funzionamento

È messa a disposizione e usata in tempo utile un'informazione aeronautica sempre più precisa, completa e aggiornata per sostenere un continuo miglioramento dell'efficienza dell'uso dello spazio aereo.

È messa a disposizione e usata in tempo utile un'informazione meteorologica sempre più precisa, completa e aggiornata per sostenere un continuo miglioramento dell'efficienza dell'uso dello spazio aereo.

7.3. Sicurezza

È messa a disposizione e usata in tempo utile un'informazione aeronautica precisa, completa e aggiornata per sostenere un continuo miglioramento dell'efficienza dell'uso dello spazio aereo.

ALLEGATO III

COMPONENTI

Dichiarazione CE

- **di conformità**
- **di idoneità all'uso**

1. Componenti

La dichiarazione CE si applica ai componenti che sono essenziali per conseguire gli obiettivi del regolamento. Questi componenti saranno individuati nelle norme di attuazione ai sensi del disposto dell'articolo 6 del presente regolamento.

2. Campo di applicazione

La dichiarazione CE copre:

- la valutazione a cura di uno o più organismi notificati della conformità intrinseca di un componente, considerato a sé stante, alle specifiche comunitarie da rispettare, o
- la valutazione/il giudizio a cura di uno o più organismi notificati dell'idoneità all'uso di un componente, considerato nel suo ambiente di gestione del traffico aereo.

La procedura di valutazione seguita dagli organismi notificati nelle fasi di progettazione e produzione si baserà sui moduli definiti nella decisione 93/465/CEE, conformemente alle condizioni cui è fatto riferimento nelle norme di attuazione.

3. Contenuto della dichiarazione CE

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

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

- i riferimenti al regolamento e, ove opportuno, i riferimenti di altre disposizioni comunitarie applicate;
- il nome e l'indirizzo del fabbricante o del suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità (indicare la denominazione commerciale e l'indirizzo completo e nel caso del rappresentante autorizzato indicare anche la denominazione commerciale del fabbricante);
- descrizione del componente;
- descrizione della procedura seguita per dichiarare la conformità, l'idoneità all'uso (articolo 9 del presente regolamento);
- tutte le descrizioni pertinenti soddisfatte dal componente e in particolare le sue condizioni d'uso;

- se applicabile, nome e indirizzo dell'organismo o degli organismi notificati intervenuti nella procedura seguita relativamente alla conformità o idoneità all'uso e data del certificato di esame nonché, ove opportuno, durata e condizioni di validità del certificato;
- ove opportuno, riferimento alle specifiche comunitarie seguite;
- identificazione del firmatario abilitato ad assumere impegni per conto del fabbricante o del rappresentante autorizzato del fabbricante stabilito nella Comunità.

ALLEGATO IV

SISTEMI

Dichiarazione di verifica di sistemi

Procedura di verifica di sistemi

1. Contenuto della dichiarazione di verifica di sistemi

La dichiarazione di verifica e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati.

Detta dichiarazione deve essere redatta nella stessa lingua del dossier tecnico e deve contenere quanto segue:

- i riferimenti del regolamento e, ove opportuno, i riferimenti di altre disposizioni comunitarie applicate;
- nome e indirizzo dell'entità contraente o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità (denominazione commerciale e indirizzo completo e, nel caso del rappresentante autorizzato anche la denominazione commerciale dell'entità contraente);
- una breve descrizione del sistema;
- descrizione della procedura seguita per dichiarare la conformità del sistema (articolo 10 del presente regolamento);
- nome e indirizzo dell'organismo notificato che ha svolto la procedura di verifica, se applicabile;
- i riferimenti dei documenti contenuti nel dossier tecnico;
- ove opportuno, i riferimenti alle specifiche comunitarie;
- tutte le pertinenti disposizioni, temporanee o definitive, che i sistemi devono rispettare e, in particolare, ove opportuno, qualsiasi restrizione o condizione operativa;
- se temporanea: durata di validità della dichiarazione CE;
- identificazione del firmatario.

2. Procedura di verifica di sistemi

La verifica di sistemi è la procedura con la quale un prestatore di servizi di navigazione aerea o un organismo notificato se così stabilito dalla norma di attuazione applicabile, controlla e certifica che un sistema:

- è conforme al presente regolamento,
- è conforme ad altre disposizioni comunitarie applicabili,

e può essere messo in funzione.

Il sistema è controllato a ciascuna delle tappe seguenti:

- progettazione complessiva,
- sviluppo e integrazione del sistema, tra cui montaggio dei componenti e adattamenti globali,
- integrazione operativa del sistema.

Nei casi in cui interviene un organismo notificato, esso redige un certificato di conformità destinato all'entità contraente o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità. L'entità contraente redige quindi la dichiarazione di verifica destinata all'autorità nazionale di vigilanza.

3. Dossier tecnico

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

Sono inclusi, come minimo, i seguenti documenti:

- indicazione delle pertinenti parti delle specifiche tecniche usate per l'approvvigionamento che garantiscono la conformità alle norme di attuazione applicabili e, ove opportuno, le specifiche comunitarie;
- elenco dei componenti essenziali per operazioni ininterrotte, sicurezza o prestazioni, come previsto all'articolo 6 del presente regolamento;
- copie della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, di cui i componenti sopra menzionati devono essere muniti ai sensi dell'articolo 9 del regolamento, accompagnate, ove opportuno, da una copia della documentazione dei test e degli esami effettuati dagli organismi notificati;
- qualora nella verifica del sistema sia intervenuto un organismo notificato, il certificato, controfirmato dallo stesso, dove si dichiara che il sistema è conforme al presente regolamento e si menzionano le eventuali riserve formulate durante lo svolgimento di attività e non risolte;
- nei casi in cui non vi è stato intervento di un organismo notificato, una documentazione dei test e delle configurazioni di installazione effettuate per garantire la conformità ai requisiti essenziali e a qualsiasi requisito particolare contenuto nelle pertinenti norme di attuazione.

4 Presentazione

Il dossier tecnico deve essere allegato alla dichiarazione di verifica che l'entità contraente invia all'autorità nazionale di vigilanza.

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

ALLEGATO V

ORGANISMI NOTIFICATI

1. L'organismo, il suo direttore e il personale preposto ai controlli non possono partecipare, direttamente o in veste di rappresentanti autorizzati, alla progettazione, fabbricazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione di componenti o sottosistemi di interoperabilità o al loro uso. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazione tecnica tra il fabbricante o il costruttore e detto organismo.
2. L'organismo e il personale preposto ai controlli devono svolgere i controlli con la massima integrità professionale possibile e la massima competenza tecnica possibile e devono essere esenti da qualsiasi pressione e incentivo, in particolare di tipo finanziario, che possa influenzare il loro giudizio o i risultati della loro ispezione, in particolare da parte di persone o gruppi di persone interessate ai risultati dei controlli.
3. L'organismo deve disporre di personale e possedere i mezzi necessari per eseguire correttamente i compiti tecnici e amministrativi legati ai controlli; deve anche avere accesso alle apparecchiature necessarie per controlli eccezionali.
4. Il personale responsabile dell'ispezione deve avere:
 - una solida formazione tecnica e professionale,
 - buone conoscenze dei requisiti delle ispezioni che esegue e un'adeguata esperienza di tali operazioni,
 - la capacità di redigere le dichiarazioni, le registrazioni, la documentazione e le relazioni per dimostrare che le ispezioni sono state effettuate.
5. L'imparzialità del personale di ispezione deve essere garantita. La loro retribuzione non deve dipendere dal numero di ispezioni effettuate né dai risultati di esse.
6. L'organismo deve avere un'assicurazione di responsabilità civile, tranne se la responsabilità è assunta dallo Stato conformemente al diritto nazionale, o lo Stato membro stesso è direttamente responsabile delle ispezioni.
7. Il personale dell'organismo è tenuto al segreto professionale per tutte le informazioni ottenute nello svolgimento dei suoi compiti ai sensi del presente regolamento.