



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 30 aprile 2009 (07.05)
(OR. en)**

7987/09

**Fascicolo interistituzionale:
2008/0128 (COD)**

**CODEC 417
AVIATION 52**

NOTA

del: Segretariato generale
al: Comitato dei Rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE del Consiglio
- Risultati della prima lettura del Parlamento europeo
(Strasburgo, 23-26 marzo 2009)

I. INTRODUZIONE

Conformemente alle disposizioni dell'articolo 251, paragrafo 2 del trattato CE e alla dichiarazione comune sulle modalità pratiche della procedura di codecisione¹, hanno avuto luogo vari contatti informali tra il Consiglio, il Parlamento europeo e la Commissione al fine di raggiungere un accordo in prima lettura sul fascicolo in questione, evitando in tal modo di dover ricorrere ad una seconda lettura e alla procedura di conciliazione.

In questo contesto il relatore, on. Marian-Jean MARINESCU (PPE-DE - RO), ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione contenente 26 emendamenti (emendamenti 1-26) alla proposta di regolamento. Inoltre la commissione ha presentato altri 45 emendamenti di compromesso (emendamenti 27 - 71). Detti emendamenti erano stati concordati durante i contatti informali di cui sopra.

¹ GU C 145 del 30.6.2007, pag. 5.

II. VOTAZIONE

Nella votazione che ha avuto luogo il 25 marzo 2009, la plenaria ha adottato i 45 emendamenti di compromesso (emendamenti 27-71) alla proposta di regolamento. Gli emendamenti adottati corrispondono in larga misura¹ a quanto convenuto fra le tre istituzioni e dovrebbero quindi essere accettabili per il Consiglio. Di conseguenza, previo esame del testo da parte dei giuristi-linguisti², il Consiglio dovrebbe essere in grado di adottare l'atto legislativo.

Il testo degli emendamenti adottati e la risoluzione legislativa del Parlamento europeo figurano nell'allegato della presente nota. Gli emendamenti sono presentati sotto forma di testo consolidato in cui le parti aggiunte sono evidenziate in *neretto e corsivo*, le soppressioni sono indicate dal simbolo "■" e le modifiche di tipo linguistico o formale dal simbolo "||".

¹ Restano ancora da apportare alcune correzioni di natura giuridico-linguistica
² Le delegazioni che avessero osservazioni di carattere giuridico-linguistico possono comunicarle alla segreteria della direzione "Qualità della legislazione" del Consiglio (secretariat.jl-codecision@consilium.europa.eu) entro il 15. 05. 2009, per meglio preparare la riunione dei giuristi-linguisti con gli esperti nazionali.

Aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 25 marzo 2009 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE del Consiglio (COM(2008)0390 – C6-0251/2008 – 2008/0128(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2008)0390),
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 80, paragrafo 2 del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0251/2008),
 - visto l'articolo 51 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0515/2008),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 25 marzo 2009 in vista dell'adozione del regolamento (CE) n. .../2009 del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,
vista la proposta della Commissione ^{||} ,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,
visto il parere del Comitato delle regioni²,
deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato³,
considerando quanto segue:

- (1) Nella sua comunicazione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 15 novembre 2005, dal titolo "L'ampliamento dei compiti dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea – Un'agenda per il 2010"⁴, la Commissione ha annunciato la sua intenzione di estendere gradualmente i compiti dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (^{||} "l'Agenzia"), nella prospettiva di un "approccio sistemico globale" agli aeroporti, alla sicurezza aeroportuale, all'interoperabilità, ai servizi di navigazione aerea (^{||} *Air Navigation Services* - "ANS") e alla gestione del traffico aereo (^{||} *Air Traffic Management* - "ATM").
- (2) La continua crescita dell'aviazione in Europa pone molti problemi, in particolare per quanto riguarda i principali fattori di sicurezza degli aeroporti e gli ATM/ANS. Pertanto, occorre adottare le necessarie misure di attenuazione dei rischi per garantire la sicurezza con un approccio regolamentare armonizzato e olistico in tutti gli Stati membri.
- (3) I risultati conseguiti con l'iniziativa sul cielo unico europeo devono essere integrati da *elementi di sicurezza armonizzati da applicare agli aeroporti e agli ATM/ANS. A tal fine, occorre sviluppare un quadro regolamentare appropriato in materia di sicurezza per quanto riguarda la diffusione di nuove tecnologie in tale campo.*

¹ *Parere del 15 gennaio 2009 (non ancora pubblicato nella Gazzetta Ufficiale).*

² *Parere del 12 febbraio 2009 (non ancora pubblicato nella Gazzetta Ufficiale).*

³ *Posizione del Parlamento europeo del 25 marzo 2009.*

⁴ *COM(2005)0578.*

- (4) In linea con *gli standards* fissati e le pratiche raccomandate dalla *Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 (la "Convenzione di Chicago")*, la Comunità deve stabilire requisiti essenziali applicabili ai prodotti aeronautici, parti e pertinenze, agli aeroporti e alla fornitura di ATM/ANS, i requisiti essenziali applicabili alle persone e alle organizzazioni partecipanti alla gestione degli aeroporti e alla fornitura di ATM/ANS, e i requisiti essenziali applicabili alle persone che si occupano dell'addestramento e degli esami medici dei controllori del traffico aereo e ai relativi prodotti. La Commissione deve essere autorizzata a elaborare le necessarie norme di attuazione in materia.
- (5) ***Tenendo presente che i servizi di generazione, trattamento, formattazione e fornitura di dati ai fini della navigazione aerea sono differenti dai servizi ANS quali definiti nel regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro")¹, la Commissione dovrebbe sviluppare requisiti specifici adattati a tali servizi.***
- (6) Non è opportuno assoggettare tutti gli aeroporti a norme comuni. In particolare sotto il controllo normativo degli Stati membri dovrebbero restare solo gli aeroporti non aperti al pubblico e gli aeroporti utilizzati principalmente per voli da diporto ***o che offrono servizi di trasporto aereo commerciale diversi dai voli effettuati secondo le procedure del volo strumentale e che possiedono piste pavimentate inferiori a 800 metri***, senza che il presente regolamento comporti per gli altri Stati membri l'obbligo di riconoscere i relativi regimi nazionali. Gli Stati membri devono, tuttavia, adottare misure proporzionate per aumentare il livello generale di sicurezza dell'aviazione da diporto o sportiva ***e di tutto il trasporto aereo commerciale***. La Commissione riesaminerà a tempo debito la questione, e procederà ad estendere l'ambito di applicazione agli aeroporti attualmente esclusi in maniera modulare e tenendo pienamente conto dell'impatto che tale estensione potrebbe avere su detti aeroporti.
- (7) ***Tenendo presenti la grande varietà di aeroporti e l'elevato livello di singolarità della loro infrastruttura e del loro ambiente, le norme comuni di sicurezza degli aeroporti dovrebbero offrire la flessibilità necessaria per una messa in conformità su misura, mediante un equilibrio adeguato tra le norme di attuazione, le specifiche di certificazione e metodi accettabili di conformità. Tali norme dovrebbero essere proporzionate alle dimensioni, al traffico, alla categoria e alla complessità dell'aeroporto, nonché alla natura e al volume delle operazioni che vi vengono effettuate, evitando così oneri amministrativi e finanziari superflui, in particolare per gli aeroporti più piccoli in cui si registra soltanto un traffico passeggeri molto limitato.***
- (8) ***L'infrastruttura dell'aeroporto e le operazioni devono essere certificate con un certificato unico; tuttavia, gli Stati membri possono certificare l'infrastruttura dell'aeroporto e le operazioni separatamente. In tal caso, i certificati dovrebbero essere rilasciati dalla stessa autorità. I gestori di vari aeroporti, che abbiano introdotto adeguate funzioni centralizzate, possono richiedere un unico certificato relativo all'esercizio e alla gestione di tutti gli aeroporti di cui sono responsabili.***
- (9) I prodotti aeronautici, le parti e le pertinenze, gli aeroporti e le loro attrezzature, gli operatori del trasporto aereo commerciale e della gestione degli aeroporti, i sistemi ATM/ANS e i relativi fornitori, nonché i piloti e i controllori del traffico aereo, il personale, i prodotti e le organizzazioni che si occupano del loro addestramento e dei loro esami medici devono

¹ ***GUL 96 del 31.3.2004, pag. 1***

essere certificati una volta accertata la loro conformità ai requisiti essenziali stabiliti dalla Comunità in linea con le norme fissate e le pratiche raccomandate dalla convenzione di Chicago. La Commissione deve essere autorizzata a elaborare le norme di attuazione necessarie per stabilire le condizioni di rilascio del certificato o le condizioni della sua sostituzione a mezzo di una dichiarazione di capacità, tenendo conto dei rischi legati ai differenti tipi di operazioni o di servizi.

- (10) *Le norme di attuazione relative alla certificazione della progettazione, della fabbricazione e della manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS, nonché alle organizzazioni che vi partecipano dovrebbero essere previste soltanto se riguardano questioni critiche in materia di sicurezza individuate grazie ad uno studio particolareggiato della valutazione dell'impatto.*
- (11) *La Commissione intende iniziare a lavorare, a tempo debito, su un esame della fattibilità e della necessità di introdurre organismi accreditati per la certificazione dei sistemi ATM/ANS e su una valutazione di tutte le opzioni e ripercussioni possibili. La Commissione può presentare, se del caso, una proposta di nuova revisione del presente regolamento basata su una valutazione d'impatto completa.*
- (12) Nel sistema istituzionale comunitario, l'applicazione del diritto comunitario compete primariamente agli Stati membri. Occorre pertanto dare esecuzione a livello nazionale ai compiti di certificazione imposti dal presente regolamento e dalle relative norme di attuazione. In taluni casi ben definiti, tuttavia, anche l'Agenzia deve essere autorizzata a svolgere i compiti di certificazione previsti dal presente regolamento. Per la stessa ragione, è opportuno che l'Agenzia venga autorizzata ad adottare le misure necessarie nelle materie disciplinate dal presente regolamento, ove ciò rappresenti il mezzo migliore per garantire l'uniformità e agevolare il funzionamento del mercato interno.
- (13) Le norme di attuazione che dovranno essere elaborate dall'Agenzia in materia di ATM/ANS devono *essere definite in conformità del processo di consultazione dell'Agenzia su una base che dovrebbe essere adeguata alle nuove parti interessate e devono essere fondate* sulle disposizioni del regolamento (CE) n. 549/2004 ¹, del regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("*regolamento sulla fornitura di servizi*")¹, del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo ("*regolamento sullo spazio aereo*")², del regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("*regolamento sull'interoperabilità*")³, in particolare sulle *norme di sicurezza di Eurocontrol (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements - "ESARR")* recepite. *Tali norme di attuazione dovrebbero essere adottate dalla Commissione conformemente alla procedura prevista all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 549/2004.* A questo scopo, devono essere precostituiti meccanismi transitori per assicurare la continuità delle approvazioni già concesse conformemente ai predetti regolamenti.
- (14) *I regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 prevedono diverse funzioni di regolamentazione in materia di ATM, quali l'interoperabilità e la gestione dei flussi di traffico aereo e dello spazio aereo, ma non si*

¹ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

² GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

³ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

limitano a tali settori. Tutti questi settori comportano aspetti relativi alla sicurezza che devono essere correttamente trattati. Pertanto, nel disciplinare tali materie, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero garantire una copertura adeguata di tali aspetti della sicurezza attraverso un adeguato coordinamento con l'Agenzia.

- (15) È obiettivo generale che il trasferimento all'Agenzia di funzioni e compiti dagli Stati membri, compresi quelli derivanti dalla loro cooperazione attraverso la commissione di regolamentazione della sicurezza di Eurocontrol, venga realizzato in modo efficace, senza compromettere gli attuali livelli di sicurezza e senza impatti negativi sulle procedure di certificazione. Devono essere adottate idonee misure transitorie. *L'Agenzia dovrebbe disporre di risorse sufficienti per le sue nuove responsabilità e la tempistica dell'assegnazione di queste risorse dovrebbe essere basata su esigenze specifiche e su un programma per l'adozione e la rispettiva applicabilità delle relative norme di attuazione.*
- (16) Il presente regolamento istituisce un quadro di riferimento adeguato ed esaustivo per la definizione e per l'attuazione di requisiti tecnici e di procedure amministrative comuni nel settore dell'aviazione civile. La direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2006, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo¹ deve pertanto essere abrogata, senza pregiudizio per la certificazione e il rilascio di licenze a prodotti, persone e organizzazioni conformemente ai predetti atti.
- (17) *Per quanto attiene alla regolamentazione delle professioni non coperte dal presente regolamento, gli Stati membri restano competenti per quanto riguarda l'istituzione o il mantenimento, a loro discrezione, tra gli altri, dei requisiti concernenti la certificazione o il rilascio di licenze per il personale in questione.*
- (18) *Le norme di attuazione che dovranno essere elaborate dall'Agenzia in materia di ATM/ANS dovrebbero essere stabilite nel quadro di una revisione globale dei requisiti in materia di sicurezza della legislazione sul cielo unico europeo (CE) n. 549/2004, il regolamento (CE) n. 550/2004, il regolamento (CE) n. 551/2004 e il regolamento (CE) n. 552/2004). Al fine di evitare, da un lato, la duplicazione dei requisiti in materia di sicurezza applicabili ai servizi ATM/ANS e, dall'altro, un vuoto giuridico dovuto alla mancanza di requisiti applicabili in materia di sicurezza, la data di entrata in vigore degli emendamenti alla legislazione sul cielo unico europeo dovrebbe essere in linea con quelle delle nuove misure di sicurezza adottate nel quadro del regolamento (CE) n. 216/2008.*
- (19) *La Commissione dovrebbe avere il potere di adottare anche le norme di attuazione in materia di certificazione dei controllori del traffico aereo e relative approvazioni, di aeroporti e di operazioni aeroportuali, di gestione del traffico aereo e di servizi di navigazione area e relative certificazioni, di sorveglianza e di controllo dell'osservanza della normativa, nonché il potere di adottare un regolamento sulle tariffe e i costi dell'Agenzia. Tali misure di portata generale intese a modificare elementi non essenziali del || regolamento (CE) n. 216/2008, anche completandolo con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle*

¹ GU L 114 del 27.04.2006, pag. 22.

competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹.

- (20) *Fatte salve le competenze degli Stati membri, la Commissione, se del caso, potrebbe rivolgere raccomandazioni al Consiglio per istituire un quadro di coordinamento tra la Comunità e l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) sui controlli in materia di sicurezza, al fine di evitare le duplicazioni e a beneficio di un uso efficiente delle risorse.*
- (21) *L'agenzia garantisce la partecipazione di tutte le parti interessate all'elaborazione delle norme in materia di sicurezza. I pareri in materia di regolamentazione si basano su un'ampia consultazione di tutti i soggetti interessati, inclusa la piccola industria, nonché su un'adeguata valutazione del loro impatto potenziale nei settori pertinenti. Ai sensi del regolamento, l'organo consultivo delle parti interessate è consultato dall'Agenzia prima dell'adozione delle decisioni,*

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 216/2008 è così modificato:

- 1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

"Articolo 1

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica a:

- a) progettazione, produzione, manutenzione e aspetti operativi di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché al personale e alle organizzazioni che partecipano alla progettazione, alla produzione e alla manutenzione di detti prodotti, parti e pertinenze;
- b) personale e organizzazioni che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili;
- c) progettazione, manutenzione *e* gestione **degli aeroporti** ||, nonché il personale e le organizzazioni che vi partecipano *e, fatta salva la legislazione comunitaria e nazionale in materia di ambiente e di pianificazione dell'uso del suolo, protezione delle vicinanze degli aeroporti*;
- d) progettazione, produzione e manutenzione delle attrezzature aeroportuali, nonché il personale e le organizzazioni che vi partecipano;
- e) progettazione, produzione e manutenzione di sistemi **■** e **componenti**, parti e applicazioni per la gestione del traffico aereo e per i servizi di navigazione aerea (||"ATM/ANS"), nonché il personale e le organizzazioni che vi partecipano;

¹ *GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.*

f) ATM/ANS, nonché il personale e le organizzazioni che vi partecipano.

2. Il presente regolamento non si applica a:

- a) prodotti, parti e pertinenze, personale e organizzazioni di cui al paragrafo 1, lettere a) e b) impegnati in operazioni militari, doganali di polizia, di ricerca e salvataggio, di lotta agli incendi, di guardia costiera o in servizi analoghi. Gli Stati membri assicurano che, nella misura del possibile, tali attività o servizi tengano nella dovuta considerazione gli obiettivi del presente regolamento;
- b) aeroporti o parti di aeroporti, attrezzature, personale e organizzazioni di cui al paragrafo 1, lettere c) e d), **che sono controllati e gestiti dall'esercito**;
- c) ATM/ANS, **inclusi** sistemi ■ e **componenti**, personale e organizzazioni di cui al paragrafo 1, lettere e) e f), **che sono forniti o messi a disposizione dall'esercito**. Gli Stati membri si impegnano ad assicurare che gli aeromobili di cui alla lettera a), **se del caso**, siano separati dagli altri aeromobili. ||

3) ***Nella misura del possibile, gli Stati membri assicurano che tutte le strutture militari aperte al pubblico di cui al paragrafo 2, lettera b), o i servizi forniti dal personale militare al pubblico di cui al paragrafo 2, lettera c), offrano un livello di sicurezza efficace almeno quanto il livello previsto dai requisiti essenziali definiti negli allegati V bis e V ter.***;

2) l'articolo 3 è così modificato:

a) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

"d) "parti e pertinenze", qualsiasi strumento, equipaggiamento, meccanismo, parte, apparato, annesso, software o accessorio, compresi gli apparati di comunicazione, impiegato o destinato all'impiego o al controllo di un aeromobile in volo; sono comprese le parti della cellula, del motore o delle eliche o l'attrezzatura utilizzata per manovrare l'aeromobile a terra ■ ";

b) è inserito il seguente punto:

"d bis) "costituenti ATM/ANS", ogni costituente quale definito all'articolo 2, punto 19), del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro")*;

**** GUL 96 del 31.3.2004, pag. 1.***;

c) la lettera h) è sostituita dalla seguente:

"h) "operatore", qualsiasi persona fisica o giuridica che utilizzi o intenda utilizzare uno o più aeromobili o aeroporti;"

d) si aggiungono le seguenti lettere ||:

- "m) "aeroporto", ogni area *definita (inclusi edifici, impianti e attrezzature)* su terra o acqua o su *una struttura fissa, offshore fissa o galleggiante, destinata a essere utilizzata totalmente o in parte per l'arrivo, la partenza e gli spostamenti di terra degli aeromobili*;
 - n) "attrezzature aeroportuali", ogni attrezzatura, apparato, annesso, software o accessorio utilizzato *per contribuire all'utilizzo di aeromobili in un aeroporto*;
 - o) "servizio di gestione dell'area di stazionamento", servizio fornito per gestire le attività e il movimento di aeromobili e veicoli su un'area di stazionamento;
 - p) "area di stazionamento", area predefinita destinata ad accogliere gli aeromobili per l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, il carico o lo scarico della posta o delle merci, il rifornimento di carburante, il parcheggio o la manutenzione;
-
- q) "ATM/ANS", le funzioni di gestione del traffico aereo definite all'articolo 2, punto 10), del regolamento (CE) n. 549/2004, i servizi di navigazione aerea definiti all'articolo 2, punto 4), dello stesso regolamento e i servizi di generazione, trattamento, formattazione e fornitura di dati *relativi al traffico aereo generale* ai fini della navigazione aerea *critica per la sicurezza*;
 - r) "servizio di informazione di volo (FIS)", servizio di fornitura di consulenza e informazioni utili per una condotta di volo sicura ed efficiente;
 - s) "sistema *ATM/ANS* ", ogni combinazione di attrezzature e dei *sistemi di sicurezza* costituenti definiti all'articolo 2, punto 39), del regolamento (CE) n. 549/2004.";

3) *all'articolo 4, sono aggiunti i seguenti paragrafi ||:*

"3 bis. Gli aeroporti ■ e le rispettive attrezzature, situati sul territorio in cui si applicano le disposizioni del trattato, *aperti al pubblico* e che *offrono servizi di trasporto aereo commerciale e in cui sono eseguite operazioni che utilizzano procedure di avvicinamento o partenza e*

a) hanno una pista asfaltata di almeno 800 metri o

b) servono unicamente il traffico di elicotteri,

■ devono soddisfare il presente regolamento. Il personale e le organizzazioni che partecipano alle operazioni di detti aeroporti devono soddisfare il presente regolamento.

3 ter. In deroga al paragrafo 3 bis, gli Stati membri possono decidere di esentare dalle disposizioni del presente regolamento un aeroporto che:

- non gestisce più di 10 000 passeggeri all'anno e

- ***non gestisce più di 850 spostamenti relativi a operazioni di aerei da carico all'anno. Se tale esenzione da parte di uno Stato membro non è conforme agli obiettivi generali di sicurezza del presente regolamento o di un'altra norma di diritto comunitario, la Commissione decide di non concedere la deroga secondo la procedura di salvaguardia di cui all'articolo 65, paragrafo 7. In tal caso, lo Stato membro interessato revoca la deroga.***

3 quater. Gli ATM/ANS forniti nello spazio aereo del territorio a cui si applicano le disposizioni del trattato, nonché in ogni spazio aereo a cui **gli Stati membri applicano** il regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo")*, **conformemente all'articolo 1, paragrafo 3, di tale regolamento**, devono soddisfare il presente regolamento. Sistemi e componenti, personale e organizzazioni che partecipano alla fornitura degli ATM/ANS devono soddisfare il presente regolamento."

* GUL 96 del 31.3.2004, pag. 20.";

4) all'articolo 5, paragrafo 2, le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

- "b) Le misure di cui al paragrafo 5 possono prevedere un obbligo di certificazione per le parti e le pertinenze. I certificati per le parti e le pertinenze sono rilasciati se il richiedente dimostra che le parti e le pertinenze soddisfano dettagliate specifiche di aeronavigabilità stabilite per assicurare la rispondenza ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1.
- c) ***Non possono essere utilizzati gli aeromobili che siano sprovvisti di un valido certificato di aeronavigabilità.*** Il certificato viene rilasciato se il richiedente dimostra che l'aeromobile è conforme al progetto del tipo approvato nel suo certificato di omologazione del tipo e che la pertinente documentazione, le ispezioni e le prove dimostrano che l'aeromobile è in condizioni di condurre in sicurezza le operazioni di volo. Tale certificato di aeronavigabilità resta valido fino alla data di sospensione, revoca o scadenza e finché l'aeromobile è sottoposto a manutenzione conformemente ai requisiti essenziali in materia di aeronavigabilità continua di cui al punto 1.d. dell'allegato I e alle misure di cui al paragrafo 5;"

5) all'articolo 7, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Per ogni dispositivo di simulazione per addestramento al volo utilizzato per l'addestramento dei piloti è richiesto un certificato. Il certificato viene rilasciato se il richiedente dimostra che il dispositivo è conforme alle regole stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali pertinenti di cui all'allegato III.";

6) L'articolo 8 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

- "1. L'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), deve soddisfare i requisiti essenziali fissati *nell'allegato IV e, se applicabile, nell'allegato V ter.*"

b) *il* paragrafo 5 è così modificato:

i) *la* lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) le condizioni di esercizio degli aeromobili in conformità dei requisiti essenziali fissati *nell'allegato IV e, se applicabile, nell'allegato V ter*";

ii) *la* lettera g) è sostituita dalla seguente:

"g) in che modo l'esercizio degli aeromobili di cui all'allegato II, lettera a), punto ii), e lettere d) e h), se utilizzati per il trasporto aereo commerciale, soddisfa i requisiti essenziali pertinenti *dell'allegato IV e, se applicabile, dell'allegato V ter*."

c) *al* paragrafo 6 è aggiunto il seguente trattino:

"- tengono conto degli aspetti di sicurezza relativi agli ATM/ANS;"

7) *sono* inseriti i seguenti articoli || :

"Articolo 8 bis

Aeroporti

1. Gli aeroporti, le attrezzature aeroportuali e le operazioni aeroportuali devono soddisfare i requisiti essenziali definiti all'allegato V bis *e, se applicabile, all'allegato V ter*.
2. La conformità degli aeroporti, delle attrezzature aeroportuali e delle operazioni aeroportuali ai requisiti essenziali è stabilita conformemente alle seguenti disposizioni:
 - a) ogni aeroporto deve essere in possesso di un certificato. Il certificato e l'attestato indicante le modifiche al certificato sono rilasciati se il richiedente dimostra che l'aeroporto è conforme alla base per la certificazione degli aeroporti di cui alla lettera b), e che l'aeroporto non presenta particolarità o caratteristiche che compromettano la sicurezza delle operazioni. Il certificato riguarda l'aeroporto, *le relative operazioni* e le relative attrezzature *di sicurezza*;
 - b) la base per la certificazione *di un aeroporto* è costituita dai seguenti elementi:
 - i) le specifiche di certificazione relative *al tipo di* aeroporti,
 - ii) le disposizioni per le quali è stato accettato un livello di sicurezza equivalente, e
 - iii) le specifiche tecniche dettagliate necessarie quando le caratteristiche di progettazione dell'aeroporto o l'esperienza in servizio rendono una delle specifiche di cui al punto i) inadeguata o inappropriata ad

assicurare la conformità ai requisiti essenziali definiti nell'allegato V bis;

- c) le misure di cui al *paragrafo 5* possono prescrivere l'obbligo di certificazione per le attrezzature aeroportuali **essenziali per la sicurezza**. Il certificato per le attrezzature aeroportuali è rilasciato se il richiedente dimostra che le attrezzature sono conformi alle specifiche dettagliate definite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1;
 - d) le organizzazioni responsabili della operazioni aeroportuali dimostrano di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità inerenti alle loro attribuzioni. Le capacità e i mezzi sono attestati tramite il rilascio *del* certificato *di cui al paragrafo 2, lettera a)*. **Le capacità e i mezzi possono altresì essere riconosciuti mediante il rilascio di un certificato separato qualora così decida lo Stato membro in cui è ubicato l'aeroporto**. Le attribuzioni riconosciute all'organizzazione che ha ricevuto l'approvazione e la portata dell'approvazione, **compresa una lista degli aeroporti oggetto di operazioni**, sono specificate nel certificato stesso.
 - e) ***In deroga al paragrafo 2, lettera d), gli Stati membri possono decidere che i fornitori di servizi di gestione dell'area di stazionamento sono autorizzati a dichiarare di possedere le capacità e i mezzi necessari per assumersi le responsabilità associate ai servizi forniti.***
3. ***Gli Stati membri assicurano che vengano le disposizioni necessarie per salvaguardare gli aeroporti da attività e sviluppi nei loro dintorni che possano comportare rischi inaccettabili per gli aeromobili che utilizzano l'aeroporto.***
4. ***Gli operatori degli aeromobili vigilano sulle attività e sugli sviluppi che possono comportare rischi inaccettabili per la sicurezza aerea nei dintorni dell'aeroporto e adottano, nei limiti delle loro competenze, adeguate misure di mitigazione.***
5. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, integrandolo con nuovi elementi, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 4.

Tali misure specificano in particolare:

- a) le condizioni per stabilire e notificare ad un richiedente la base per la certificazione applicabile all'aeroporto;
- b) le condizioni per stabilire e notificare ad un richiedente le specifiche dettagliate applicabili alle attrezzature aeroportuali;
- c) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca del certificato per l'aeroporto e del certificato per le attrezzature aeroportuali, compresi i limiti operativi legati alla specifica struttura dell'aeroporto;
- d) le condizioni di esercizio degli aeroporti in conformità ai requisiti essenziali fissati nell'allegato V bis ***e, se applicabile, nell'allegato V ter;***

- e) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca *dei certificati* di cui al paragrafo 2, lettera d);
 - f) le responsabilità dei titolari dei certificati;
 - g) ***le condizioni di accettazione e di conversione dei certificati degli aeroporti rilasciati dagli Stati membri, comprese misure già autorizzate dagli Stati membri interessati sulla base delle deroghe notificate all'allegato 14 della Convenzione di Chicago, prima dell'entrata in vigore del presente regolamento;***
 - h) ***le condizioni per la decisione di non accordare le esenzioni di cui all'articolo 4, paragrafo 3 bis, compresi i criteri per gli aeroporti cargo e la notifica degli aeroporti esentati, e di sottoporre a revisione le esenzioni accordate;***
 - i) le condizioni in base alle quali le operazioni sono vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni a fini di sicurezza;
-
- j) ***le condizioni e le procedure per la dichiarazione da parte dei fornitori di servizi di cui al paragrafo 3, lettera e), e per la loro vigilanza."***

6. Le misure di cui al *paragrafo 5*:

- a) rispecchiano lo stato dell'arte e le migliori *prassi* nel settore aeroportuale ***e tengono conto delle norme e procedure raccomandate (Standards and Recommended Practices - SARP) dell'ICAO applicabili;***
- b) sono proporzionate alle dimensioni, ***al traffico, alla categoria*** e alla complessità dell'aeroporto e ***alla natura e al volume delle*** operazioni che vi vengono effettuate;
- c) tengono conto delle esperienze di gestione aeroportuale a livello internazionale, nonché del progresso scientifico e tecnico;
- d) consentono di far fronte immediatamente alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi;
- e) ***prevedono la flessibilità necessaria per una messa in conformità su misura.***

Articolo 8 ter

ATM/ANS

1. La fornitura di ATM/ANS è conforme ai requisiti essenziali definiti all'allegato V ter ***e, nella misura del possibile, all'allegato V bis.***
2. I fornitori di ATM/ANS devono essere in possesso di un certificato. Il certificato è rilasciato se il fornitore dimostra di avere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità inerenti

alle sue attribuzioni. Il certificato precisa le attribuzioni riconosciute e la portata dei servizi forniti.

3. In deroga al paragrafo 2, ***gli Stati membri possono decidere che*** i fornitori di servizi di informazione di volo **■** ***sono autorizzati a dichiarare*** di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità associate ai servizi forniti.
4. Le misure di cui al paragrafo 6 possono prescrivere l'obbligo del possesso di certificati per le organizzazioni che partecipano alla progettazione, fabbricazione e manutenzione di sistemi ***e componenti*** **■** degli ATM/ANS ***essenziali per la sicurezza***. Il certificato è rilasciato se le organizzazioni dimostrano di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità inerenti alle loro attribuzioni. Il certificato precisa le attribuzioni riconosciute.
5. Le misure di cui al paragrafo 6 possono prescrivere l'obbligo del possesso di certificati, ***oppure la convalida da parte del fornitore di ATM/ANS***, per sistemi ***componenti*** **■** degli ATM/ANS ***essenziali per la sicurezza***. Il certificato per detti sistemi ***componenti*** **■** è rilasciato, ***o la convalida è data***, se il richiedente dimostra che i sistemi ***e i componenti*** **■** sono conformi alle specificazioni dettagliate definite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1. **■**
6. Le misure ***necessarie per l'esecuzione*** del presente articolo **■** sono adottate secondo la procedura di regolamentazione **■** di cui ***all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 549/2004***.

Tali misure specificano in particolare:

- a) le condizioni di fornitura degli ATM/ANS conformemente ai requisiti essenziali fissati nell'allegato V ter ***e, se applicabile, nell'allegato V bis***;
 - b) le condizioni per stabilire e notificare ad un richiedente le specifiche dettagliate applicabili ai sistemi ***e ai componenti*** ATM/ANS **■** ;
 - c) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca dei certificati di cui ai paragrafi 2 e 4 **■** ;
■
 - d) le responsabilità dei titolari dei certificati;
 - e) le condizioni e le procedure per la dichiarazione dei fornitori di servizi di cui al paragrafo 3 e per la loro vigilanza;
 - f) le condizioni in base alle quali le operazioni sono vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni a fini di sicurezza.
7. Le misure di cui al paragrafo 6:
 - a) rispecchiano lo stato dell'arte e le migliori pratiche nel settore degli ATM/ANS;
 - b) sono proporzionate al tipo e alla complessità dei servizi forniti;
 - c) tengono conto delle esperienze in materia di ATM/ANS a livello internazionale, nonché del progresso scientifico e tecnico;

- d) sono elaborate **utilizzando per quanto possibile le pertinenti** disposizioni del regolamento (CE) n. 549/2004, del regolamento (CE) n. 550/2004 *del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi")**, del regolamento (CE) n. 551/2004 || e del regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, *del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità")*** || e prevedono meccanismi transitori per **assicurare la continuità delle** || approvazioni già concesse ai sensi dei predetti regolamenti; **inizialmente comprendono le disposizioni in materia di sicurezza di tali regolamenti e, ove opportuno, in caso di future modifiche, tengono conto dei più recenti progressi scientifici e tecnici;**
- e) consentono di far fronte immediatamente alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi.

Articolo 8 quater

Controllori del traffico aereo

1. I controllori del traffico aereo e le persone e le organizzazioni che partecipano alla formazione, ai test, ai controlli o agli esami medici dei controllori del traffico aereo soddisfano i pertinenti requisiti essenziali dell'allegato V ter.
2. I controllori del traffico aereo devono essere in possesso di una licenza e di un certificato medico corrispondenti al servizio prestato.
3. La licenza di cui al paragrafo 2 viene rilasciata **soltanto** se il richiedente dimostra che soddisfa le norme stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali relativi alle conoscenze teoriche, alle capacità pratiche, alle conoscenze linguistiche e all'esperienza fissati nell'allegato V ter.
4. Il certificato medico di cui al paragrafo 2 viene rilasciato **soltanto** se il controllore del traffico aereo soddisfa le norme stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali relativi all'idoneità medica fissati nell'allegato V ter. Il certificato medico può essere rilasciato da esaminatori o centri aeromedici.
5. La licenza e il certificato medico rilasciati al controllore del traffico aereo precisano le attribuzioni che gli sono riconosciute e la portata della licenza.
6. La capacità delle organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo, **degli esaminatori aeromedici e dei centri aeromedici** di assumersi le responsabilità inerenti alle loro attribuzioni in materia di rilascio di licenze **e certificati medici** viene riconosciuta tramite il rilascio di **un certificato**.
7. **Un certificato** viene rilasciato **ai centri** di addestramento, **agli esaminatori aeromedici e ai centri aeromedici per i** controllori del traffico aereo che **abbiano dimostrato** di rispettare le norme stabilite per assicurare la conformità ai pertinenti requisiti essenziali dell'allegato V ter. **Il certificato** specifica le attribuzioni riconosciute.

8. Le persone incaricate di impartire l'addestramento pratico o di valutare le capacità dei controllori del traffico aereo devono essere in possesso di un certificato. Il certificato viene rilasciato se la persona interessata dimostra di rispettare le norme stabilite per assicurare la conformità ai pertinenti requisiti essenziali dell'allegato V ter. Il certificato specifica le attribuzioni riconosciute.
9. I dispositivi di simulazione per addestramento sono conformi ai requisiti essenziali applicabili fissati nell'allegato V ter. ■
10. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, *completandolo* con nuovi elementi, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 4.

Tali misure specificano in particolare:

- a) le varie abilitazioni e specializzazioni per le licenze dei controllori del traffico aereo;
 - b) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca delle licenze, delle abilitazioni e delle specializzazioni per le licenze, i certificati medici, le approvazioni e i certificati, e i casi i cui certificati e le approvazioni possono non essere richiesti *prevedendo al contempo meccanismi transitori che assicurino la continuità delle approvazioni e dei certificati già concessi*;
 - c) le attribuzioni e le responsabilità dei titolari delle licenze, delle abilitazioni e delle specializzazioni per le licenze, dei certificati medici, delle approvazioni e dei certificati;
 - d) *le condizioni per l'accettazione e la conversione delle licenze dei controllori del traffico aereo, nonché le condizioni per l'accettazione e la conversione dei certificati medici nazionali in certificati medici generalmente riconosciuti.*
11. Le misure di cui al paragrafo 10 riflettono lo stato dell'arte, ivi compresi le migliori pratiche e i progressi scientifici e tecnici, nel settore dell'addestramento dei controllori del traffico aereo. *Inizialmente esse sono elaborate in base alle disposizioni della direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2005, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo***.*

* GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

||

** GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

*** **GU L 114, del 27.4.2006, pag. 22.**”;

- 8) *l'articolo 9 è sostituito dal seguente:*
 - a) *il paragrafo 1 è sostituito dal seguente || :*

"1. ***Gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), nonché il relativo equipaggio e le loro operazioni devono soddisfare le norme dell'ICAO applicabili. In mancanza di tali norme, i suddetti aeromobili e le relative operazioni devono soddisfare i requisiti di cui agli allegati I, III e IV e, se applicabile, all'allegato V ter, purché tali requisiti non contrastino con i diritti di paesi terzi previsti dalle convenzioni internazionali.***";

b) *al* paragrafo 5 è aggiunta la seguente lettera ||:

"e) si tenga conto degli aspetti di sicurezza ■ relativi agli ATM/ANS ■";

9) *all'articolo* 10, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri, la Commissione e l'Agenzia cooperano al fine di assicurare il rispetto del presente regolamento e delle relative norme di attuazione.";

10) L'articolo 11 è così modificato:

a) *i* paragrafi 4 e 5 sono sostituiti dai seguenti:

"4. ***Nelle more dell'entrata in vigore delle misure di cui agli articoli 5, paragrafo 5, 7, paragrafo 6, e 9, paragrafo 4, e della scadenza dei periodi transitori previsti in dette misure, fatto salvo l'articolo 69, paragrafo 4, i certificati che non possono essere rilasciati a norma del presente regolamento possono essere rilasciati*** sulla base delle normative nazionali applicabili fino alla data di applicazione delle misure di cui all'articolo 5, paragrafo 5, all'articolo 7, paragrafo 6, e all'articolo 9, paragrafo 4, ma non oltre l'8 aprile 2012.

5. ***Nelle more dell'entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 8, paragrafo 6, e della scadenza dei periodi transitori previsti in dette misure, fatto salvo l'articolo 69, paragrafo 4, i certificati che non possono essere rilasciati a norma del presente regolamento possono essere rilasciati*** sulla base delle normative nazionali applicabili ■ .";

b) sono inseriti i seguenti paragrafi ||:

"5 bis. ***Nelle more dell'entrata in vigore delle misure di cui agli articolo 8 bis, paragrafo 5, e 8 quater, paragrafo 10, e della scadenza dei periodi transitori previsti in dette misure, fatto salvo l'articolo 69, paragrafo 4, i certificati che non possono essere rilasciati a norma del presente regolamento possono essere rilasciati*** sulla base delle normative nazionali applicabili ■ .

5 ter. ***Nelle more dell'entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 8 ter, paragrafo 6, e della scadenza dei periodi transitori previsti in dette misure, fatto salvo l'articolo 69, paragrafo 4, i certificati che non possono essere rilasciati a norma del presente regolamento possono essere rilasciati*** sulla base delle normative nazionali applicabili o, se necessario, sulla base dei requisiti applicabili del regolamento (CE) n. 2096/2005 ■ , del 20 dicembre 2005, *che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea**.

* GU L 335 del 21.12.2005, pag. 13.";

11) *All'articolo 13 è aggiunto il seguente paragrafo:*

"Gli enti qualificati non rilasciano certificati.";

12) *all'articolo 18, le lettere c) e d) sono sostituite dalle seguenti:*

"c) emana specifiche di certificazione e metodi accettabili di rispondenza e ogni materiale esplicativo per l'applicazione del presente regolamento e delle relative norme di attuazione;

d) prende le opportune decisioni per l'applicazione degli articoli da 20 a 23 e degli articoli 54 e 55, **compresa la concessione, ai titolari dei certificati che ha rilasciato, di deroghe ai requisiti sostanziali previsti dal presente regolamento e alle sue norme di attuazione, in caso di impreviste e urgenti circostanze operative o di esigenze operative di breve durata, a condizione che il livello di sicurezza non sia compromesso, che siano concesse per un periodo non superiore a due mesi, che siano notificate alla Commissione e che non vengano rinnovate;"**;

13) *all'articolo 19, paragrafo 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:*

"a) specifiche di certificazione e metodi accettabili di rispondenza; e";

14) *sono inseriti i seguenti articoli || :*

■
"Articolo 22 bis

ATM/ANS

Per quanto riguarda la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione **aerea di cui all'articolo 4, paragrafo 3 ter**, l'Agenzia:

- a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, ispezioni e controlli delle organizzazioni che certifica;
- b) rilascia e rinnova i certificati per le organizzazioni **situate** fuori del territorio soggetto alle disposizioni del trattato, responsabili **della fornitura di servizi nello spazio aereo del territorio** soggetto alle disposizioni del trattato ■ ;
- c) **rilascia e rinnova i certificati per le organizzazioni che forniscono servizi paneuropei;**
- d) modifica, sospende o revoca il relativo certificato qualora le condizioni in base a cui era stato rilasciato non siano più soddisfatte o qualora il titolare del certificato non adempia agli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative norme di attuazione.

Articolo 22 ter

Certificazione dei controllori del traffico aereo

|| Per quanto riguarda il personale e le organizzazioni di cui all'articolo 8 ter, paragrafo 1, l'Agenzia:

- a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, ispezioni e controlli delle organizzazioni che certifica e, se del caso, del relativo personale;
- b) rilascia e rinnova i certificati delle organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo situate al di fuori del territorio degli Stati membri e, se del caso, del relativo personale;
- c) modifica, sospende o revoca il relativo certificato qualora le condizioni in base a cui era stato rilasciato non siano più soddisfatte o se la persona fisica o giuridica titolare del certificato non adempie agli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative norme di attuazione.";

15) *all'articolo 33, paragrafo 2, lettera c), la data "30 settembre" è sostituita da "30 novembre";*

16) *all'articolo 44, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:*

"1. È ammesso il ricorso contro le decisioni prese dall'Agenzia in applicazione degli articoli da 20 a 23, dell'articolo 55 e dell'articolo 64.";

17) *all'articolo 50, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:*

"2. I ricorsi diretti all'annullamento delle decisioni prese dall'Agenzia in applicazione degli articoli da 20 a 23, dell'articolo 55 o dell'articolo 64 possono essere proposti dinanzi alla Corte di giustizia delle Comunità europee solo dopo che siano state esperite tutte le possibili procedure di ricorso all'interno dell'Agenzia.";

18) *l'articolo 52 è così modificato:*

a) *al paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:*

"1. Dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, il consiglio di amministrazione stabilisce senza indugio procedure trasparenti per l'emanazione dei pareri, delle specifiche di certificazione, dei metodi accettabili di rispondenza e del materiale esplicativo di cui all'articolo 18, lettere a) e c)."

b) *il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:*

"2. Quando elabora, a norma dell'articolo 19, pareri, specifiche di certificazione, mezzi accettabili di rispondenza e materiale esplicativo che gli Stati membri devono applicare, l'Agenzia stabilisce una procedura di consultazione degli Stati membri. A tal fine essa può creare un gruppo di lavoro per il quale ciascuno Stato membro ha diritto di designare un esperto.";

19) *all'articolo 55, paragrafo 1, la prima frase è sostituita dalla seguente:*

"L'Agenzia può, direttamente o attraverso le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, effettuare tutte le indagini necessarie concernenti imprese in applicazione dell'articolo 7, degli articoli da 20 a 23 e dell'articolo 24, paragrafo 2.";

20) è inserito il seguente articolo ¶:

"Articolo 65 bis

Modifiche

In conformità con le disposizioni del trattato, la Commissione propone di modificare il regolamento (CE) n. 549/2004, il regolamento (CE) n. 550/2004, il regolamento (CE) n. 551/2004 e il regolamento (CE) n. 552/2004 tenendo conto delle prescrizioni del presente regolamento ¶.

21) il titolo dell'allegato V è sostituito dal seguente:

"Criteri per gli enti qualificati ¶ di cui ***all'articolo*** 13 (¶ "ente qualificato o "ente")";

22) Nell'allegato al presente regolamento sono inseriti gli allegati V bis e V ter.

Articolo 2

La direttiva 2006/23/CE è abrogata.

Le sue disposizioni continuano ad applicarsi, in via transitoria, fino alla data di applicazione delle misure di cui all'articolo 8 quater, paragrafo 10, del regolamento (CE) n. 216/2008 come modificato dal presente regolamento.

Articolo 3

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

La Commissione adotta le misure di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 216/2008 come modificato dal presente regolamento entro il 31 dicembre 2013. L'articolo 8 bis si applica a partire dalle date indicate in tali misure.

La Commissione adotta le misure di cui all'articolo 8 ter, paragrafo 6, e all'articolo 8 quater, paragrafo 10, del regolamento (CE) n. 216/2008 come modificato dal presente regolamento entro il 31 dicembre 2012. Gli articoli 8 ter e 8 quater si applicano a partire dalle date indicate in tali misure.

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

Fatto a ||

Per il Parlamento europeo

Il *presidente*

Per il Consiglio

Il *presidente*

ALLEGATO

"ALLEGATO V bis

Requisiti essenziali relativi agli aeroporti

A – Caratteristiche fisiche, infrastrutture e attrezzature

Area di movimento

- a) Un aeroporto deve avere un'area destinata all'atterraggio e al decollo degli aeromobili.
- i) L'area di atterraggio e di decollo deve avere dimensioni *e caratteristiche* idonee per gli aeromobili destinati a utilizzare la struttura.
 - ii) Ove possibile, l'area di atterraggio e di decollo deve avere una capacità portante sufficiente a sostenere l'impiego ripetitivo degli aeromobili interessati. Le aree non destinate a impieghi ripetitivi devono soltanto essere in grado di sostenere gli aeromobili.
 - iii) Ove possibile, l'area di atterraggio e decollo deve essere progettata in modo da garantire il drenaggio dell'acqua, al fine di evitare che l'acqua stagnante diventi un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
 - iv) L'inclinazione e le variazioni d'inclinazione dell'area di atterraggio e di decollo non devono creare rischi inaccettabili per le operazioni degli aeromobili.
 - v) Le caratteristiche della superficie devono essere adeguate agli aeromobili interessati.
 - vi) L'area di atterraggio e decollo deve essere sgombra da oggetti che potrebbero costituire un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
- b) Ove vi siano diverse aree di atterraggio e decollo, queste non devono in alcun modo creare un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
- c) L'area di atterraggio e di decollo deve essere circondata da aree prelimitate. Tali aree sono destinate a proteggere gli aeromobili che le sorvolano durante le manovre di decollo o di atterraggio o ad attenuare le conseguenze dell'esecuzione inavvertita di un atterraggio corto, della deviazione laterale oppure dell'uscita fuoripista rispetto all'area di decollo e atterraggio:
- i) *queste* aree devono avere dimensioni appropriate per le operazioni previste degli aeromobili;
 - ii) L'inclinazione e le variazioni di inclinazione di queste aree non devono creare un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
 - iii) Queste aree devono essere sgombre da oggetti che potrebbero costituire un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili. Ciò non deve impedire il posizionamento in tali aree di attrezzature frangibili, ove necessario per assistere le operazioni degli aeromobili.

- iv) Ciascuna di queste aree deve avere una capacità portante sufficiente ad assolvere alla propria funzione.
- d) Le aree di un aeroporto e le loro immediate vicinanze destinate al rullaggio o al parcheggio degli aeromobili devono essere progettate in modo da consentire il funzionamento sicuro degli aeromobili che utilizzeranno questa struttura in tutte le condizioni previste.
- i) Queste aree devono avere una capacità portante sufficiente a sostenere le operazioni ripetitive degli aeromobili interessati, fatta eccezione per le aree destinate ad un uso meramente occasionale, che devono soltanto essere in grado di sostenere gli aeromobili.
 - ii) Queste aree devono essere progettate per garantire il drenaggio dell'acqua ed evitare che l'acqua stagnante diventi un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
 - iii) L'inclinazione e le variazioni d'inclinazione di queste aree non devono creare un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
 - iv) Le loro caratteristiche di superficie devono essere adeguate all'uso da parte degli aeromobili interessati.
 - v) Queste aree devono essere sgombre da oggetti che potrebbero costituire un rischio inaccettabile per gli aeromobili. Ciò non deve tuttavia impedire che le attrezzature richieste per tali aree siano parcheggiate in posizioni o zone appositamente contrassegnate.
- e) Le altre infrastrutture destinate a essere usate dagli aeromobili devono essere progettate in modo tale che il loro utilizzo non crei un rischio inaccettabile per gli aeromobili che ne fanno uso.
- f) Costruzioni, edifici, attrezzature o aree di magazzinaggio devono essere posizionati e progettati in modo da non costituire un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
- g) Occorre predisporre mezzi idonei per impedire l'accesso all'area di movimento a persone non autorizzate e a veicoli o animali non autorizzati che, a causa delle loro dimensioni, possano costituire un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili, ***fatte salve le disposizioni nazionali e internazionali in materia di protezione degli animali.***

Margine di sicurezza sugli ostacoli

- a) Per proteggere un aeromobile diretto verso un aeroporto per l'atterraggio o la partenza, occorre definire apposite rotte o aree di arrivo e partenza. Tali rotte o aree devono garantire agli aeromobili la distanza necessaria dagli ostacoli situati nell'area circostante l'aeroporto, ***tenendo debito conto delle caratteristiche fisiche locali.***
- b) Il margine sugli ostacoli deve essere appropriato alla fase del volo e al tipo di operazione in corso. Si deve inoltre tenere conto delle attrezzature utilizzate per la determinazione della posizione degli aeromobili.

Aiuti visivi e non visivi e attrezzature aeroportuali

- a) Gli aiuti devono essere idonei allo scopo, riconoscibili e in grado di fornire informazioni prive di ambiguità agli utenti nell'ambito di tutte le condizioni operative previste.
- b) L'attrezzatura aeroportuale deve funzionare nelle condizioni operative previste. In condizioni di funzionamento o in caso di malfunzionamento, l'attrezzatura aeroportuale non deve provocare un rischio inaccettabile per la sicurezza aerea.
- c) Gli aiuti e il loro sistema di alimentazione elettrica devono essere progettati in maniera tale da evitare che i malfunzionamenti siano causa di informazioni inadeguate, fuorvianti o insufficienti, o che possano provocare l'interruzione di un servizio essenziale.
- d) Occorre fornire mezzi adeguati di protezione onde evitare danni o disturbi a tali aiuti.
- e) Le fonti di radiazioni o la presenza di oggetti in movimento o fermi non devono interferire o avere effetti negativi sulle comunicazioni aeronautiche, sui sistemi di navigazione e sorveglianza.
- f) Devono essere **messe a disposizione** informazioni sul funzionamento e sull'utilizzo delle attrezzature dell'aeroporto al relativo personale, oltre a chiare indicazioni sulle condizioni che possono provocare rischi inaccettabili per la sicurezza aerea.

Dati aeroportuali

- a) I dati relativi all'aeroporto e ai servizi disponibili devono essere elaborati e tenuti aggiornati.
- b) Tali dati devono essere accurati, leggibili, completi e privi di ambiguità. Devono essere mantenuti livelli appropriati di integrità.
- c) I dati devono essere messi a disposizione degli utenti **e dei fornitori di ANS interessati** in maniera tempestiva, usando un metodo sufficientemente sicuro e rapido di comunicazione.

B - Operazioni e gestione

- 1) L'operatore dell'aeroporto è responsabile del funzionamento dell'aeroporto. Le sue responsabilità sono le seguenti:
 - a) L'operatore dell'aeroporto deve, direttamente o mediante appositi contratti, disporre di tutti i mezzi necessari per sostenere il sicuro funzionamento degli aeromobili nell'aeroporto. Vi rientrano, a titolo esemplificativo, strutture, personale, attrezzature e materiale, documentazione dei compiti, delle responsabilità e delle procedure, accesso alle informazioni pertinenti e archiviazione dei documenti.
 - b) L'operatore dell'aeroporto deve verificare che i requisiti della sezione A siano soddisfatti in ogni momento o adottare misure appropriate per attenuare i rischi

associati alla mancata osservanza. Occorre stabilire e applicare le procedure necessarie per informare tutti gli utenti di tali misure in maniera tempestiva.

- c) L'operatore dell'aeroporto deve stabilire e attuare un programma appropriato di gestione dei rischi connessi con l'irruzione di animali selvatici nell'aeroporto.
- d) L'operatore dell'aeroporto deve **garantire** che i movimenti di veicoli e di persone nell'area di movimento e in altre aree operative sono coordinati con i movimenti degli aeromobili, onde evitare collisioni e danni agli aeromobili.
- e) L'operatore dell'aeroporto deve **garantire** che sono state stabilite e che vengono attuate procedure volte ad attenuare i rischi collegati con le operazioni dell'aeroporto **durante la gestione invernale**, di visibilità ridotta o di notte, ove applicabile.
- f) L'operatore dell'aeroporto deve stipulare accordi con altre organizzazioni competenti, al fine di garantire una costante conformità con questi requisiti essenziali per gli aeroporti. Tali organizzazioni comprendono, a titolo esemplificativo, operatori degli aeromobili, fornitori di servizi di navigazione aerea, fornitori di servizi di assistenza a terra e altre organizzazioni le cui attività o i cui prodotti possono influire sulla sicurezza degli aeromobili.
- g) L'operatore dell'aeroporto deve **garantire, autonomamente o per mezzo di contratti con terzi**, che esistono ■ procedure per fornire agli aeromobili carburante non contaminato e conforme alle specifiche.
- h) Devono essere disponibili manuali per la manutenzione delle attrezzature dell'aeroporto, il contenuto dei quali deve essere messo in pratica e comprendere le istruzioni di manutenzione e riparazione, le informazioni sull'assistenza, gli interventi correttivi e le procedure di ispezione.
- i) L'operatore dell'aeroporto deve stabilire e attuare un piano di emergenza per l'aeroporto, comprendente gli scenari di emergenza che possono verificarsi nell'aeroporto o nelle sue vicinanze. Questo piano deve essere coordinato, **ove opportuno**, con il piano d'emergenza delle comunità locali.
- j) L'operatore dell'aeroporto deve **garantire** che sono disponibili nell'aeroporto servizi **adeguati** di salvataggio e antincendio. ■ Tali servizi devono essere in grado di reagire ad un incidente anche grave con la dovuta rapidità e devono comprendere almeno le attrezzature, le sostanze estinguenti e un numero sufficiente di membri del personale.
- k) L'operatore dell'aeroporto deve utilizzare, per il funzionamento e la manutenzione dell'aeroporto, soltanto personale addestrato e qualificato e deve attuare continuamente programmi di addestramento e di verifica per assicurare l'aggiornamento continuo di tutto il personale interessato.
- l) L'operatore dell'aeroporto deve **garantire** che chiunque sia autorizzato ad accedere non accompagnato all'area di movimento o ad altre aree operative sia adeguatamente formato e qualificato per tale accesso.
- m) Il personale addetto al servizio di salvataggio e antincendio deve essere adeguatamente formato e qualificato per operare nell'ambiente aeroportuale.

L'operatore dell'aeroporto deve organizzare continuamente programmi di addestramento e di verifica per l'aggiornamento continuo di detto personale.

- n) Tutto il personale addetto ai servizi di salvataggio e antincendio incaricato di intervenire in situazioni di emergenza aerea deve dimostrare periodicamente di possedere l'idoneità fisica necessaria per eseguire in maniera soddisfacente le proprie funzioni, tenendo conto del tipo di attività. In questo contesto, per idoneità fisica (intesa come idoneità fisica e mentale) s'intende l'assenza di malattie o disabilità che potrebbero impedire a detto personale di:
- i) eseguire i compiti necessari per operare in situazioni di emergenza aerea;
 - ii) svolgere in ogni circostanza i compiti assegnati;
 - iii) percepire correttamente l'ambiente circostante.



2) Sistemi di gestione

- a) L'operatore dell'aeroporto deve attuare e garantire nel tempo un sistema di gestione per sostenere la conformità con questi requisiti essenziali per gli aeroporti e finalizzato al continuo miglioramento proattivo della sicurezza ■. Il sistema di gestione deve comprendere strutture organizzative, responsabilità, competenze, politiche e procedure.
- b) Il sistema di gestione deve includere inoltre un programma di prevenzione degli inconvenienti e degli incidenti, comprendente uno schema di segnalazione e analisi degli eventi. All'analisi devono partecipare, se necessario, le parti elencate nel punto 1, lettera f).
- c) L'operatore dell'aeroporto deve stilare un manuale dell'aeroporto e agire in conformità a tale manuale. Il manuale deve contenere tutte le istruzioni, informazioni e procedure necessarie per l'aeroporto, il sistema di gestione e il personale operativo, affinché possa svolgere le proprie mansioni.

C – Vicinanze dell'aeroporto

- 1) Lo spazio aereo circostante le aree di movimento degli aeroporti deve essere mantenuto sgombro da ostacoli, in modo da permettere che le previste manovre degli aeromobili negli aeroporti siano eseguite senza creare rischi inaccettabili dovuti all'insorgere di ostacoli attorno all'aeroporto. Occorre sviluppare, realizzare e monitorare costantemente le superfici di monitoraggio degli ostacoli per rilevare simili violazioni.
 - a) Quando si verifica una violazione di dette superfici occorre procedere ad una valutazione volta a stabilire se l'oggetto interessato costituisca o no un rischio inaccettabile. Qualsiasi rischio inaccettabile deve essere eliminato o ***deve essere effettuato un idoneo intervento di attenuazione per proteggere gli aeromobili che utilizzano l'aeroporto.***
 - b) Qualsiasi rimanente ostacolo deve essere reso noto e, se necessario, contrassegnato e dotato di sistemi di illuminazione.

- 2) I pericoli correlati alle attività umane e all'uso del suolo, tra cui le voci del seguente elenco, che ha carattere esemplificativo, devono essere monitorati ■. I rischi provocati da tali pericoli devono essere opportunamente valutati e attenuati:
- a) qualunque sviluppo o variazione nell'uso del suolo nell'area dell'aeroporto;
 - b) la possibilità di turbolenze indotte *da ostacoli*;
 - c) l'utilizzo di luci pericolose, ambigue o fuorvianti;
 - d) l'abbagliamento provocato da grandi superfici che riflettono molto i raggi;
 - e) la creazione di aree che potrebbero attirare animali selvatici nelle vicinanze dell'area di movimento degli aeroporti;
 - f) le fonti di radiazioni non visibili o la presenza di oggetti in movimento o fermi che possono interferire o avere effetti negativi sulle comunicazioni aeronautiche e sui sistemi di navigazione e sorveglianza.
- 3) Occorre istituire un piano d'emergenza delle comunità locali per le situazioni d'emergenza aerea che si verificano nell'area locale degli aeroporti.

■

D - Altre disposizioni

Ad eccezione degli aeromobili in situazione di emergenza, che sono deviati verso un aeroporto alternativo, o in altre condizioni specifiche dettagliate caso per caso, un aeroporto o parti dello stesso non devono essere usati da aeromobili non conformi alla sua progettazione e alle sue procedure operative senza il consenso dell'operatore dell'aeroporto.

Requisiti essenziali per la gestione del traffico aereo e per i servizi di navigazione aerea

1) Utilizzo dello spazio aereo

- a) Tutti gli aeromobili, **ad esclusione di quelli impegnati nelle attività di cui all'articolo 1, paragrafo 3**, in ogni fase del volo o nell'area di movimento di un aeroporto, devono essere operati nel rispetto di regole operative comuni di carattere generale e di eventuali procedure **applicabili** previste per l'utilizzo dello spazio aereo in questione ■ .
- b) *Tutti* gli aeromobili, **ad esclusione di quelli impegnati nelle attività di cui all'articolo 1, paragrafo 3**, devono essere dotati **dei costituenti prescritti** e operati in conformità. Quando vengono **utilizzati** nei sistemi ATN/ANS, **i componenti** devono anche rispettare i requisiti di cui al punto 3.

2) Servizi

- a) Informazioni aereonautiche e dati per gli utenti dello spazio aereo per scopi di navigazione aerea
 - i) I dati utilizzati come fonte di informazioni aeronautiche devono essere di buona qualità, completi, attuali e devono essere trasmessi tempestivamente.
 - ii) Le informazioni aeronautiche devono essere precise, complete, *attuali*, chiare, **della dovuta integrità** e presentate in un formato adatto agli utenti.
 - iii) La trasmissione delle suddette informazioni aeronautiche agli utenti dello spazio aereo deve avvenire tempestivamente ■ e attraverso mezzi di comunicazione sufficientemente **affidabili e** rapidi, dotati delle necessarie protezioni da interferenze e alterazioni.
- b) Informazioni meteorologiche
 - i) I dati utilizzati come fonte per informazioni meteorologiche destinate all'aeronautica devono essere di buona qualità, completi e attuali.
 - ii) **Per quanto possibile**, le informazioni meteorologiche aeronautiche ■ devono essere precise, complete, attuali, **della dovuta integrità** e chiare, per soddisfare le necessità degli utenti dello spazio aereo.
 - iii) La trasmissione di tali informazioni meteorologiche informazioni aeronautiche agli utenti dello spazio aereo deve avvenire tempestivamente ■ e attraverso mezzi di comunicazione sufficientemente **affidabili e** rapidi, dotati delle necessarie protezioni da interferenze e alterazioni.
- c) Servizi di traffico aereo
 - i) I dati utilizzati come fonte per la fornitura dei servizi del traffico aereo devono essere corretti, completi e attuali.

- ii) I servizi del traffico aereo ■ devono essere sufficientemente precisi, completi, attuali e privi di ambiguità, per soddisfare le necessità *di sicurezza* degli utenti dello spazio aereo.
- iii) Gli strumenti automatici che forniscono informazioni o consulenza agli utenti devono essere adeguatamente progettati, costruiti e sottoposti a manutenzione per assicurare che siano idonei al loro scopo.
- iv) I servizi di controllo del traffico aereo e le relative procedure devono prevedere un distanziamento adeguato tra gli aeromobili *e, ove opportuno, assistere nella protezione dagli* ostacoli e altri pericoli aerei e devono assicurare un coordinamento rapido e tempestivo con tutti gli utenti interessati e con i volumi di spazio aereo adiacenti.
- v) La comunicazione tra *i servizi* del traffico aereo e gli aeromobili, e tra le unità *dei servizi* del traffico aereo interessate deve essere puntuale, chiara, corretta e priva di ambiguità, protetta da interferenze e generalmente compresa e, *ove opportuno*, riconosciuta da tutte le parti.
- vi) Devono essere approntati mezzi idonei ad individuare possibili situazioni di emergenza e, se necessario, avviare interventi efficaci di ricerca e soccorso. Tali mezzi devono includere, come minimo, idonei meccanismi di allarme, misure e procedure di coordinamento, nonché mezzi e personale in modo da coprire efficacemente l'area di responsabilità.

d) Servizi di comunicazione

Le comunicazioni devono raggiungere e mantenere prestazioni adeguate, sotto il profilo della disponibilità, dell'integrità, della continuità e della puntualità del servizio. Esse devono essere sicure e protette da alterazioni ■ .

e) Servizi di navigazione

Il servizio di navigazione deve raggiungere e mantenere un livello adeguato di prestazioni in relazione alle informazioni di guida, di posizionamento e, ove necessario, di tempo. I criteri di prestazione comprendono la precisione, l'integrità, la disponibilità e la continuità.

f) Servizi di sorveglianza

I servizi di sorveglianza devono determinare la posizione rispettiva dell'aeromobile in volo e di altri aeromobili e dei veicoli a terra presenti sulla superficie dell'aeroporto, e deve farlo con un livello adeguato di prestazioni, sotto il profilo, tra l'altro, dell'accuratezza, integrità, continuità e probabilità di rilevamento.

g) Gestione dei flussi di traffico aereo

La gestione tattica dei flussi di traffico aereo a livello comunitario utilizza e fornisce informazioni sufficientemente precise e attuali sul volume e sulla natura del traffico aereo pianificato che può influire sulla fornitura dei servizi e coordina e negozia le deviazioni di rotta o i ritardi nel traffico aereo per *ridurre il rischio di* situazioni di sovraccarico nello spazio aereo o negli aeroporti.

h) Gestione dello spazio aereo

La designazione di specifici volumi di spazio aereo destinati a un determinato uso viene monitorata, coordinata e resa nota tempestivamente, in modo da **ridurre il rischio** che venga meno la distanza di sicurezza tra gli aeromobili in qualsiasi circostanza.

i) **Struttura dello spazio aereo**

Le strutture dello spazio aereo e le procedure di volo devono essere idoneamente concepite, controllate e convalidate prima di essere impiegate ed utilizzate da parte dagli aeromobili.

3) Sistemi e costituenti

a) Considerazioni generali

I sistemi e i costituenti **ATM/ANS** che permettono la trasmissione **delle relative** informazioni da e verso gli aeromobili e a terra devono essere adeguatamente progettati, prodotti, installati, utilizzati e sottoposti a manutenzione, per assicurare che siano idonei al loro scopo.

b) Integrità, prestazioni e affidabilità dei sistemi e dei costituenti

■ L'integrità e le prestazioni in termini di sicurezza dei sistemi e costituenti, ■ sia su un aeromobile, sia a terra, sia in volo, **sono idonee al loro scopo**. Sistemi e costituenti devono rispettare il **necessario** livello di prestazioni **operative** per tutte le condizioni operative prevedibili e per tutta la loro durata operativa.

c) Progettazione di sistemi e costituenti

i) Sistemi e costituenti **sono progettati per soddisfare i requisiti di sicurezza applicabili**.

ii) Sistemi e costituenti, considerati collettivamente, singolarmente e in relazione gli uni con gli altri, devono essere progettati in modo tale da garantire relazione inversa tra la probabilità che un'avaria possa causare il collasso ■ totale del sistema e la gravità dei suoi effetti **sulla sicurezza dei servizi**.

iii) Sistemi e costituenti, considerati singolarmente e in combinazione gli uni con gli altri, devono essere progettati tenendo conto dei limiti inerenti alle capacità e alle prestazioni umane.

iv) Sistemi e costituenti devono essere progettati in modo tale da assicurarne la protezione da interazioni pericolose impreviste con elementi esterni.

v) Le informazioni necessarie per la produzione, l'installazione, il funzionamento e la manutenzione dei sistemi e dei costituenti, nonché le informazioni riguardanti condizioni non sicure devono essere fornite al personale in maniera chiara, coerente e priva di ambiguità.

d) Continuità del livello di servizio

I livelli di sicurezza di sistemi e costituenti *devono essere mantenuti durante il servizio e durante eventuali interventi di modifica a quest'ultimo.*

█

4) Qualificazione dei controllori del traffico aereo

a) Considerazioni generali

Una persona che segue l'addestramento di controllore del traffico aereo **o come aspirante tale possiede** un adeguato grado di istruzione ed deve essere sufficientemente matura sul piano fisico e mentale da poter acquisire, conservare e dimostrare le conoscenze teoriche e capacità pratiche necessarie.

b) Conoscenze teoriche

- i) il controllore del traffico aereo deve acquisire e conservare un livello di conoscenze idoneo alle funzioni da esercitare e proporzionato ai rischi associati al tipo di servizio.
- ii) L'acquisizione e il mantenimento delle conoscenze teoriche dimostrati tramite valutazione continua durante l'addestramento o mediante esami adeguati.
- iii) Occorre mantenere un livello adeguato di conoscenze teoriche. Il rispetto di *tale* requisito deve essere dimostrato tramite valutazioni o esami periodici. La frequenza degli esami deve essere proporzionata al livello di rischio associato al tipo di servizio.

c) Capacità pratiche

- i) Il controllore del traffico aereo deve acquisire e mantenere nel tempo idonee capacità pratiche per esercitare le sue funzioni. Tali capacità devono essere proporzionate ai rischi associati al tipo di attività e comprendere, a seconda delle funzioni esercitate, quanto segue:
 - i. procedure operative;
 - ii. aspetti specifici della funzione;
 - iii. situazioni anomali e di emergenza;
 - iv. fattori umani;
- ii) Il controllore del traffico aereo deve dimostrare di possedere la capacità di eseguire le procedure e i compiti relativi con un livello di competenza adeguato alle funzioni esercitate.
- iii) Occorre mantenere un livello adeguato di capacità pratiche. Il rispetto di *tale* requisito deve essere **verificato** tramite valutazioni **periodiche**. La frequenza delle valutazioni deve essere proporzionata

█

alla complessità e al livello di rischio associato al tipo di servizio e alle funzioni svolte.

d) Conoscenze linguistiche

- i) Il controllore del traffico aereo deve dimostrare di essere in grado di parlare e comprendere l'inglese a un livello tale da poter comunicare efficacemente nelle situazioni di solo contatto vocale (telefono/radiotelefono) e nelle situazioni di faccia a faccia ■, su argomenti concreti e correlati all'attività lavorativa, anche in situazioni di emergenza.
- ii) Se necessario ai fini della fornitura dei servizi *ATS* in un determinato volume di spazio aereo, **un controllore del traffico aereo** deve anche essere in grado di parlare e comprendere la lingua o le lingue **nazionali**, al livello specificato sopra.

e) Dispositivi di simulazione per addestramento

Quando un dispositivo di simulazione per addestramento viene utilizzato per impartire l'addestramento pratico sulla conoscenza delle situazioni di lavoro e sui fattori umani, o per dimostrare l'acquisizione o il mantenimento di capacità, esso deve avere un livello di prestazione tale da consentire una **simulazione** dell'ambiente di lavoro e delle situazioni operative adeguata per l'addestramento impartito.

f) Corsi di addestramento

- i) L'addestramento deve essere impartito nel quadro di un corso che può comprendere moduli pratici e teorici, ivi compresa, se del caso, l'addestramento con dispositivi di simulazione.
- ii) Un corso deve essere definito e approvato per ogni tipo di addestramento.

g) Istruttori

- i) La formazione teorica è impartita da istruttori adeguatamente qualificati. Essi devono:
 - i. avere una conoscenza adeguata della materia oggetto dell'addestramento;
 - ii. essere in possesso delle capacità necessarie per utilizzare adeguati strumenti didattici.
- ii) L'addestramento pratico deve essere impartito da istruttori adeguatamente qualificati, i quali devono:
 - i. soddisfare i requisiti in materia di conoscenze teoriche e di esperienza pratica idonei all'insegnamento da impartire;
 - ii. aver dimostrato di possedere le capacità necessarie per **istruire** e utilizzare adeguati strumenti didattici;

iii. possedere un'esperienza degli strumenti didattici in relazione alle procedure sulle quali si prevede di impartire un determinato insegnamento;



iv. frequentare regolarmente corsi di aggiornamento, per garantire il mantenimento nel tempo delle competenze didattiche.

iii) Gli istruttori responsabili dell'addestramento pratico devono anche essere, o essere stati, abilitati a esercitare le funzioni di controllore del traffico aereo.

h) Valutatori

i) Le persone responsabili della valutazione delle capacità dei controllori del traffico aereo devono:

i. aver dimostrato di possedere la capacità di valutare le prestazioni dei controllori del traffico aereo e di sottoporli a test e controlli; e

■ ii. frequentare regolarmente corsi di aggiornamento, per garantire il mantenimento nel tempo degli standard di valutazione.

ii) I valutatori delle capacità pratiche devono anche essere, o essere stati, abilitati a esercitare le funzioni di controllore del traffico aereo **relativamente agli ambiti in cui la valutazione deve essere svolta**.

i) Idoneità medica dei controllori del traffico aereo

i) Criteri medici

i. Tutti i controllori del traffico aereo devono dimostrare *periodicamente* l'idoneità medica a esercitare le loro funzioni in modo soddisfacente. La conformità con questo requisito deve essere dimostrata tramite adeguata valutazione che tenga conto del possibile deterioramento fisico e mentale dovuto all'età.

ii. Per comprovare l'idoneità medica, intesa come buona salute fisica e mentale, è obbligatorio dimostrare l'assenza di malattie o disabilità che renderebbero la persona che fornisce un servizio ATC incapace di:

- svolgere adeguatamente i compiti necessari per fornire il servizio di controllo del traffico aereo; o

- svolgere in ogni circostanza le funzioni assegnate; o

- percepire correttamente l'ambiente circostante.

ii) Se l'idoneità medica non può essere completamente comprovata, si possono introdurre misure correttive che garantiscano un livello di sicurezza equivalente.

(5) Fornitori di servizi e centri di addestramento

- a) La fornitura di servizi non può aver luogo se non sono soddisfatte le seguenti condizioni:
- i) il fornitore di servizi dispone direttamente, o indirettamente tramite contratti, dei mezzi necessari per le dimensioni e la tipologia del servizio. Tali mezzi comprendono, tra l'altro, sistemi, infrastrutture (compresa la fornitura elettrica), struttura di gestione, personale, attrezzature e loro manutenzione, documentazione delle mansioni, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e archiviazione dei documenti;
 - ii) il fornitore di servizi deve elaborare e tenere aggiornati manuali di gestione e operativi relativi alla fornitura dei servizi e operare nel rispetto dei manuali. I manuali devono contenere tutte le istruzioni, le informazioni e le procedure necessarie per le operazioni e il sistema di gestione e per il personale operativo, affinché possa assolvere i propri compiti;
 - iii) il fornitore di servizi deve attuare e mantenere un sistema di gestione basato sui rischi, per garantire l'osservanza dei requisiti essenziali di cui al presente allegato e provvedere ad un continuo miglioramento del sistema;
 - iv) il fornitore di servizi deve valersi unicamente di personale adeguatamente qualificato e addestrato e deve attuare e mantenere programmi di addestramento e di valutazione del personale;
 - v) il fornitore di servizi deve creare interfacce ufficiali con tutti gli altri operatori che partecipano alla fornitura dei servizi, in modo da assicurare il rispetto dei requisiti essenziali;
 - vi) il fornitore di servizi deve elaborare e attuare un piano di emergenza per le situazioni anomale e di emergenza che possono verificarsi in relazione ai servizi da esso forniti;
 - vii) il fornitore di servizi deve elaborare e mantenere un programma di prevenzione degli incidenti *e degli inconvenienti* e un programma di sicurezza, ivi compreso un programma di segnalazione e di valutazione degli incidenti, che deve essere utilizzato dal sistema di gestione per contribuire all'obiettivo di migliorare continuamente la sicurezza; e
 - viii) il fornitore di servizi deve adottare le disposizioni necessarie per verificare che i requisiti di sicurezza dei sistemi e dei costituenti da esso utilizzati siano rispettati in ogni momento.
- b) La fornitura di servizi || ATC non può aver luogo se non sono soddisfatte le seguenti condizioni:
- i) si devono impedire situazioni di affaticamento del personale addetto ai servizi ATC tramite un sistema di turni. Detto sistema deve prevedere turni di lavoro, orari di servizio e periodi di riposo adeguati. Le limitazioni previste nell'ambito del sistema di turni devono tenere conto di tutti i fattori pertinenti che sono causa di affaticamento tra cui, in particolare, la privazione di sonno, il turbamento dei cicli circadiani, i turni di notte, i turni di servizio accumulati

per determinati periodi, nonché la condivisione dei compiti assegnati tra membri del personale;

- ii) si deve impedire che il personale addetto ai servizi ATC sia soggetto a stress tramite appositi programmi di informazione e prevenzione;
 - iii) il fornitore di servizi ATC deve utilizzare procedure idonee a verificare che la capacità di giudizio del personale addetto ai servizi ATC non sia compromessa o che la loro idoneità medica non venga meno;
 - iv) il fornitore di servizi ATC deve tener conto, nella pianificazione e nello svolgimento delle proprie attività, dei vincoli tecnici e operativi nonché dei principi legati al fattore umano. ■
- c) La fornitura di servizi di comunicazione, navigazione e/o sorveglianza non può aver luogo se non sono rispettate le seguenti condizioni:

il fornitore di servizi deve informare periodicamente tutti gli utenti del relativo spazio aereo e le unità ATS sullo stato operativo dei loro servizi (e relativi cambiamenti) forniti per scopi ATS.

d) Centri di addestramento

I centri di addestramento che provvedono all'addestramento del personale che fornisce servizi ATC *devono* soddisfare i seguenti requisiti:

- i. disporre di tutti i mezzi necessari per adempiere agli obblighi associati alla *loro* attività. Tali mezzi comprendono, tra l'altro, strutture, personale, attrezzature, metodologia, documentazione delle mansioni, delle responsabilità e delle procedure, accesso alle informazioni pertinenti e archiviazione dei documenti;
- ii. realizzare e mantenere un sistema di gestione relativo alla sicurezza e al livello di addestramento, e cercare di migliorare costantemente tale sistema; e
- iii. concludere con altre pertinenti organizzazioni gli accordi necessari a garantire il permanere della conformità ai presenti requisiti essenziali."