



PARLAMENTO EUROPEO

2009 – 2014

---

*Documento legislativo consolidato*

---

12.3.2014

EP-PE\_TC1-COD(2013)0186

**\*\*\*I**

## **POSIZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO**

definita in prima lettura il 12 marzo 2014 in vista dell'adozione del regolamento (UE) n. .../2014 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione) (EP-PE\_TC1-COD(2013)0186)

PE 514.528

**IT**

*Unita nella diversità*

**IT**

## **POSIZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO**

**definita in prima lettura il 12 marzo 2014**

**in vista dell'adozione del regolamento (UE) n. .../2014 del Parlamento europeo e del Consiglio  
relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione)**

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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2 ,

vista la proposta della Commissione europea<sup>1</sup>,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>2</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>3</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> GU C 103 E del 30.4.2002, pag. 1.

<sup>2</sup> GU C 241 del 7.10.2002, pag. 24.

<sup>3</sup> GU C 278 del 14.11.2002, pag. 13.

<sup>4</sup> Posizione del Parlamento europeo del 12 marzo 2014.

considerando quando segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 549/2004, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro")<sup>1</sup>, il regolamento (CE) n. 550/2004, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi")<sup>2</sup>, il regolamento (CE) n. 551/2004, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo")<sup>3</sup> e il regolamento (CE) n. 552/2004, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità")<sup>4</sup> sono stati sostanzialmente modificati. Poiché essi devono essere nuovamente modificati, è opportuno provvedere, per ragioni di chiarezza, alla loro rifusione.
- ~~(2) L'attuazione della politica comune dei trasporti richiede un sistema di trasporto aereo efficace, che consenta l'esercizio in condizioni di sicurezza e regolarità dei servizi di trasporto aereo, agevolando così la libera circolazione delle merci, delle persone e dei servizi. [Em. 1]~~

---

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

<sup>2</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

<sup>3</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

<sup>4</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

- (3) L'adozione da parte del Parlamento europeo e del Consiglio del primo pacchetto sul cielo unico europeo, ossia del regolamento (CE) n. 549/2004, del regolamento (CE) n. 550/2004, del regolamento (CE) n. 551/2004 e del regolamento (CE) n. 552/2004, ha creato una solida base legislativa per un sistema di gestione del traffico aereo (ATM) privo di discontinuità, interoperabile e sicuro. L'adozione del secondo pacchetto, ovvero il regolamento (CE) n. 1070/2009, ha ulteriormente rafforzato l'iniziativa del cielo unico europeo grazie all'introduzione dei concetti di sistema di prestazioni e gestore della rete per migliorare ulteriormente le prestazioni del sistema europeo di gestione del traffico aereo.
- (4) Nell'articolo 1 della convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944, gli Stati contraenti riconoscono che ciascuno Stato ha sovranità completa ed esclusiva sullo spazio aereo sovrastante il suo territorio. È nell'ambito di detta sovranità che gli Stati membri dell'Unione esercitano, nel rispetto delle convenzioni internazionali applicabili, i poteri di un'autorità pubblica allorché controllano il traffico aereo.
- (5) L'attuazione della politica comune dei trasporti richiede un sistema di trasporto aereo efficace, che consenta l'esercizio in condizioni di sicurezza, regolarità e sostenibilità dei servizi di trasporto aereo, ottimizzando la capacità e agevolando la libera circolazione delle merci, delle persone e dei servizi.

- (5 bis) *Onde evitare che il previsto aumento del traffico aereo generi o accentui la congestione dello spazio aereo europeo, con tutti i costi che ne conseguono a livello economico, ambientale e di sicurezza, è opportuno porre fine alla frammentazione dello spazio aereo e dunque attuare quanto prima il presente regolamento. [Em. 2]*
- (5 ter) *L'attuazione del cielo unico europeo dovrebbe avere un ruolo positivo per la crescita, l'occupazione e la competitività in Europa, in particolare stimolando la domanda di posti di lavoro altamente qualificati. [Em. 3]*
- (6) Il perseguimento parallelo degli obiettivi del potenziamento delle norme sulla sicurezza del traffico aereo e del miglioramento dell'efficienza globale della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale in Europa impone di tener conto del fattore umano. È quindi opportuno che ~~gli Stati membri valutino l'~~ **oltre all'introduzione dei principi della "cultura di equità", il sistema di prestazioni del cielo unico europeo contenga degli indicatori di prestazione pertinenti. [Em. 4]**
- (7) Gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione generale sulle questioni militari connesse con il cielo unico europeo<sup>1</sup>. Conformemente a tale dichiarazione, gli Stati membri dovrebbero, in particolare, rafforzare la cooperazione civile/militare e, se e nella misura ritenuta necessaria da tutti gli Stati membri interessati, facilitare la cooperazione tra le rispettive forze armate in tutte le questioni inerenti alla gestione del traffico aereo **al fine di agevolare un uso flessibile dello spazio aereo. [Em. 5]**

---

<sup>1</sup> Cfr. pagina 9 della presente Gazzetta ufficiale.

- (8) Le decisioni che incidono sul contenuto, sulla portata o sull'esecuzione delle operazioni e dell'addestramento militari esulano dalla sfera di competenze dell'Unione ai sensi dell'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
- (9) Gli Stati membri hanno proceduto a una ristrutturazione riguardante, a livelli diversi, i loro fornitori nazionali di servizi di navigazione aerea aumentandone il livello di autonomia e libertà nella fornitura dei servizi. È necessario garantire l'esistenza di un mercato comune funzionante per i servizi che possono essere forniti a condizioni di mercato e il rispetto di determinati requisiti minimi di interesse pubblico per i servizi considerati monopoli naturali nelle attuali condizioni tecnologiche.
- (10) Per assicurare un controllo coerente ed affidabile *e indipendente* della fornitura di servizi in Europa, è opportuno garantire alle autorità *aeronautiche* nazionali ~~di vigilanza un grado sufficiente di indipendenza e~~ *le risorse sufficienti necessarie, sia sul piano finanziario che su quello del personale*. Tale indipendenza non dovrebbe impedire a tali autorità di esercitare le loro funzioni nell'ambito di un quadro amministrativo. [Em. 6]

- (11) Le autorità nazionali di vigilanza *aeronautiche* hanno un ruolo fondamentale nella realizzazione del cielo unico europeo. e La Commissione ~~dovrebbe~~ *e l'Agenzia dell'Unione europea per l'aviazione (EAA) dovrebbero* pertanto agevolare la cooperazione tra di esse ai fini dello scambio di migliori prassi e lo sviluppo di un approccio comune, anche attraverso una maggiore cooperazione a livello regionale, *predisponendo una piattaforma per tali scambi*. Tale cooperazione dovrebbe avvenire periodicamente. [Em. 7]
- (12) *Ai fini dell'attuazione del cielo unico europeo*, è opportuno che le parti sociali siano ~~migliore~~ informate e consultate su qualsiasi provvedimento che abbia importanti ripercussioni sociali. A livello di Unione, è inoltre opportuno consultare il comitato del dialogo sociale, istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione<sup>1</sup>. [Em. 8]
- (13) La fornitura di servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, nonché di servizi di informazione meteorologica, *configurazione dello spazio aereo* e aeronautica, ~~dovrebbe~~ *unitamente ai servizi di formattazione e fornitura di dati al traffico aereo generale, potrebbe* essere organizzata secondo condizioni di mercato, tenendo conto delle speciali caratteristiche di tali servizi e ~~mantenendo~~, *assicurando* un livello elevato di sicurezza e *riducendo l'impatto climatico*. [Em. 9]
- (14) Non ci dovrebbero essere discriminazioni tra gli utenti dello spazio aereo nella fornitura di servizi di navigazione aerea equivalenti.

---

<sup>1</sup> GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.

- (15) Il concetto di progetti comuni volti ad assistere gli utenti dello spazio aereo e/o i fornitori 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, in particolare i progetti che potrebbero essere necessari per l'attuazione del piano generale ATM, quale approvato con decisione 2009/320/CE<sup>1</sup> del Consiglio conformemente all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, non dovrebbe pregiudicare i progetti preesistenti, messi a punto da uno o più Stati membri con obiettivi analoghi. Le disposizioni sul finanziamento della realizzazione dei progetti comuni non dovrebbero pregiudicare le modalità secondo cui detti progetti ~~vengono~~ **sono** organizzati. La Commissione può proporre che i finanziamenti, quali ~~i fondi delle reti transeuropee~~ **il Meccanismo per collegare l'Europa, l'Orizzonte 2020** o della Banca europea per gli investimenti siano utilizzati a sostegno di progetti comuni, in particolare per accelerare la realizzazione del programma SESAR, nell'ambito del quadro finanziario pluriennale. Fatto salvo l'accesso a tali finanziamenti, gli Stati membri dovrebbero essere liberi di decidere in merito all'utilizzo dei proventi della vendita all'asta delle quote del settore dell'aviazione ai sensi del Sistema di scambio di quote di emissione e di esaminare, in questo contesto, se una quota di tali proventi possa essere utilizzata per finanziare progetti comuni a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. ***Ove possibile, i progetti comuni mirano a garantire che un insieme di capacità interoperabili di base esistano in tutti gli Stati membri.***
- [Em. 10]

---

<sup>1</sup> GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41.



- (15 bis) A meno che non siano istituiti meccanismi specifici, i progetti di investimento aerei e terrestri relativi al piano generale ATM possono svolgersi in modo non coordinato, il che potrebbe rallentare l'effettiva applicazione delle tecnologie SESAR. [Em. 11]*
- (16) Il concetto di gestore della rete riveste un'importanza centrale per migliorare le prestazioni della gestione del traffico aereo a livello di rete, centralizzando la fornitura di determinati servizi che possono essere realizzati meglio a tale livello. In caso di crisi nel settore dell'aviazione è opportuno che il coordinamento ~~della situazione~~ *delle misure da adottare per prevenire e reagire a tali situazioni* sia affidato al gestore della rete. *In tale contesto, spetta alla Commissione garantire che non sorgano conflitti d'interesse tra la fornitura di servizi centralizzati e il ruolo dell'organo di valutazione delle prestazioni. [Em. 12]*
- (17) La Commissione è persuasa che l'utilizzo sicuro ed efficiente dello spazio aereo può essere conseguito soltanto grazie alla stretta cooperazione degli utenti civili e militari dello spazio stesso, basandosi principalmente sul concetto di uso flessibile dello spazio aereo e su un efficace coordinamento civile-militare quale stabilito dall'ICAO e sottolinea l'importanza di migliorare la cooperazione tra utenti civili e militari dello spazio aereo *al fine di agevolare un uso flessibile dello spazio aereo. [Em. 13]*

- (18) L'accuratezza delle informazioni sulla condizione dello spazio aereo e su specifiche situazioni di traffico aereo, oltre alla loro tempestiva comunicazione ai controllori di volo civili e militari, ha un impatto diretto sulla sicurezza ed efficienza delle operazioni *e dovrebbe migliorarne la prevedibilità*. L'accesso tempestivo ad informazioni aggiornate sulla condizione dello spazio aereo è un requisito essenziale per tutti i soggetti interessati che desiderano avvalersi delle strutture di spazio aereo rese disponibili al momento della compilazione o modifica dei loro piani di volo. **[Em. 14]**
- (19) La fornitura di informazioni aeronautiche moderne, complete, di elevata qualità e disponibili in tempo utile ha un impatto significativo sulla sicurezza e sull'agevolazione dell'accesso allo spazio aereo dell'Unione e della stessa libertà di movimento all'interno di quest'ultimo. Tenuto conto del piano generale ATM, l'Unione dovrebbe prendere l'iniziativa di modernizzare questo settore in cooperazione con il gestore della rete e garantire che gli utenti abbiano accesso a tali dati tramite un punto d'accesso pubblico unico che fornisca informazioni integrate moderne, facili da utilizzare e convalidate.

- (20) Al fine di tenere conto dei cambiamenti introdotti nei regolamenti (CE) n. 1108/2009 e (CE) n. 1070/2009, conformemente all'articolo 65 bis del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea<sup>1</sup> è necessario allineare il contenuto del presente regolamento a quello del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (21) Inoltre, è necessario aggiornare i dettagli tecnici dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004, decisi nel 2004 e 2009, e inserire le correzioni tecniche effettuate per tenere conto dei progressi intervenuti.
- ~~(22) È opportuno modificare la portata geografica del regolamento per quanto riguarda la regione NAT dell'ICAO per tenere conto degli accordi di fornitura di servizi esistenti e pianificati e della necessità di garantire la coerenza nell'applicazione della normativa ai fornitori di servizi di navigazione aerea e agli utenti dello spazio aereo operanti in tale zona. [Em. 15]~~
- (23) In linea con il suo ruolo di organismo operativo, e alla luce del continuo processo di riforma di Eurocontrol, è opportuno sviluppare ulteriormente la funzione del gestore della rete verso un partenariato guidato dal settore aeronautico.

---

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

(24) Il concetto di blocchi funzionali di spazio aereo, finalizzato a migliorare la cooperazione tra fornitori di servizi di navigazione aerea, costituisce uno strumento importante per migliorare le prestazioni del sistema ATM europeo. Per svilupparlo ulteriormente è opportuno che i blocchi funzionali di spazio aereo siano maggiormente orientati alle prestazioni sulla base di un partenariato settoriale, lasciando al settore aeronautico un margine di manovra maggiore per modificare tali blocchi allo scopo di conseguire e, se possibile, superare gli obiettivi prestazionali *completarlo, i fornitori di servizi di navigazione aerea possono aderire liberamente a partenariati settoriali basati sulle prestazioni che possono sovrapporsi ai blocchi funzionali di spazio aereo stabiliti.*

**[Em. 16]**

(25) I blocchi funzionali di spazio aereo dovrebbero funzionare in modo flessibile così da riunire fornitori di servizi in tutta l'Europa e consentire loro di avvalersi dei rispettivi punti di forza. Grazie a tale flessibilità si dovrebbero perseguire sinergie tra fornitori di servizi, a prescindere dalla loro ubicazione geografica o nazionalità, ammettendo formati variabili di prestazione dei servizi finalizzati a migliorare le prestazioni.

(26) Per migliorare l'orientamento al cliente dei fornitori di servizi di navigazione aerea e per consentire agli utenti dello spazio aereo di influire maggiormente sulle decisioni che li riguardano, è opportuno rendere più efficace la ~~partecipazione~~ *consultazione* dei soggetti interessati alle principali decisioni operative dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

**[Em. 17]**

- (27) Poiché il sistema di prestazioni costituisce lo strumento fondamentale per la regolamentazione economica dell'ATM, è opportuno mantenere e, se possibile, migliorare la qualità e l'indipendenza delle sue decisioni.
- (28) ~~Allo scopo~~ **Al fine** di tenere conto degli sviluppi tecnici o operativi, in particolare modificando gli allegati o integrando le disposizioni relative al gestore della rete e al sistema di prestazioni, **selezionando il soggetto responsabile per l'attuazione del piano generale ATM (gestore della realizzazione) e definendone le responsabilità**, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Il contenuto e la portata di ogni delega sono stabiliti in dettaglio nei pertinenti articoli. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati è necessario che la Commissione provveda alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio. **[Em. 18]**
- (29) Se decide di ampliare la gamma di servizi del gestore della rete, è necessario che la Commissione si consulti adeguatamente con **i soggetti interessati** e le parti ~~interessate~~ **sociali** del settore aeronautico. **[Em. 19]**

- (30) Al fine di assicurare condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda i seguenti aspetti: l'esercizio delle competenze delle autorità *aeronautiche* nazionali di vigilanza, la fornitura di servizi su base esclusiva da parte di un prestatore o raggruppamenti di fornitori di servizi, le misure correttive necessarie per assicurare il conseguimento di obiettivi prestazionali a livello di Unione e locale, la revisione della conformità in relazione al sistema di tariffazione, la governance e l'adozione di progetti comuni per le funzioni relative alla rete, i blocchi funzionali di spazio aereo, le modalità di partecipazione dei soggetti interessati alle decisioni operative dei fornitori di servizi di navigazione aerea, l'accesso ai dati e la loro protezione, le informazioni aeronautiche in formato elettronico e lo sviluppo tecnologico e l'interoperabilità della gestione del traffico aereo, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze devono essere esercitate in conformità al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione<sup>1</sup>. **[Em. 20]**
- (31) Conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011, per gli atti di esecuzione adottati nell'ambito del presente regolamento è opportuno servirsi della procedura di esame utilizzata per l'adozione di atti di esecuzione di portata generale.

---

<sup>1</sup> GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

- (32) Per l'adozione di atti di esecuzione di portata individuale è opportuno, invece, utilizzare la procedura consultiva.
- (33) Le sanzioni previste per le violazioni del presente regolamento dovrebbero essere efficaci, proporzionate e dissuasive, e non ridurre la sicurezza.
- (34) ***Ove opportuno***, l'appalto di servizi di assistenza dovrebbe avvenire, se pertinente, in conformità alla direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi<sup>1</sup> e alla direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali<sup>2</sup>. Se del caso, è opportuno tenere conto inoltre degli orientamenti di cui alla comunicazione interpretativa della Commissione (2006/C179/02) relativa al diritto comunitario applicabile alle aggiudicazioni di appalti non o solo parzialmente disciplinate dalle direttive appalti pubblici<sup>3</sup>. **[Em. 21]**

---

<sup>1</sup> GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114.

<sup>2</sup> GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1.

<sup>3</sup> GU C 179 dell'1.8.2006, pag. 2.

- (35) ~~La dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra, concordata a Cordova il 18 settembre 2006 durante la prima riunione ministeriale del forum di dialogo su Gibilterra ("la dichiarazione ministeriale"), sostituirà la **Il 2 dicembre 1987 a Londra il Regno di Spagna e il Regno Unito hanno convenuto con una** dichiarazione comune su detto aeroporto adottata a Londra il 2 dicembre 1987, e il pieno rispetto della dichiarazione ministeriale equivarrà al rispetto della dichiarazione del 1987 **dei rispettivi ministri degli Affari esteri, accordi intesi a rafforzare la cooperazione sull'utilizzo dell'aeroporto di Gibilterra. Tali accordi non sono stati ancora applicati.** [Em. 22]~~
- (36) ~~Il presente regolamento si applica pienamente all'aeroporto di Gibilterra nel contesto e in virtù della dichiarazione ministeriale. Fatta salva la dichiarazione ministeriale, l'applicazione all'aeroporto di Gibilterra e tutte le misure connesse alla sua attuazione rispettano pienamente la dichiarazione e tutte le disposizioni in essa contenute.~~ [Em. 23]



(37) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire l'attuazione del cielo unico europeo, non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri, a motivo della dimensione transnazionale dell'intervento stesso, e può dunque essere realizzato meglio a livello dell'Unione, l'Unione può adottare misure in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. In ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo, il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tale obiettivo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I  
DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento fissa le norme per l'istituzione e l'adeguato funzionamento del cielo unico europeo allo scopo di garantire l'attuale livello di sicurezza del traffico aereo, di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo, ***ad esempio riducendone l'impatto climatico***, e di migliorare l'efficienza globale della gestione del traffico aereo (ATM) e dei servizi di navigazione aerea (ANS) per il traffico aereo generale in Europa, al fine di rispondere alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo. Il cielo unico europeo prevede una rete ~~pan-europea~~ coerente di rotte ***paneuropea e comprendente tramite accordi specifici con paesi limitrofi anche paesi terzi***, uno spazio aereo che operi in modo integrato, e una gestione della rete e del traffico aereo basata unicamente su considerazioni tecniche, di sicurezza, di efficienza e di interoperabilità, a beneficio di tutti utenti dello spazio aereo. **[Em. 24]**

2. L'applicazione del presente regolamento lascia impregiudicate la sovranità degli Stati membri sul proprio spazio aereo e le esigenze degli stessi per quanto attiene all'ordine pubblico e alla sicurezza nazionale e in materia di difesa di cui all'articolo 38. Il presente regolamento non contempla operazioni e addestramento militari.
3. L'applicazione del presente regolamento lascia impregiudicati i diritti e i doveri degli Stati membri derivanti dalla convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 ("la convenzione di Chicago"). In questo contesto, il presente regolamento mira a coadiuvare, nei settori che disciplina, gli Stati membri nell'adempimento degli obblighi ai quali sono soggetti ai sensi della convenzione di Chicago, fornendo una base per un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della medesima, nonché assicurando che di dette disposizioni sia tenuto debito conto nel presente regolamento e nelle regole adottate per la sua attuazione.
4. Il presente regolamento si applica allo spazio aereo nell'ambito delle regioni EUR, ~~e~~ AFI e ~~NAT~~ dell'ICAO, per il quale gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo, ai sensi del presente regolamento. Gli Stati membri possono altresì applicare il presente regolamento allo spazio aereo di loro responsabilità nell'ambito di altre regioni dell'ICAO, a condizione che essi ne informino la Commissione e gli altri Stati membri. **[Em. 25]**

5. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito ~~per quanto riguarda~~ ~~la~~ ***in merito alla*** controversia relativa alla sovranità sul territorio ~~in cui~~ ***nel quale detto*** ***aeroporto*** è situato ~~tale aeroporto~~. [Em. 26]

***5 bis. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra è sospesa fino alla data in cui gli accordi definiti nella dichiarazione comune resa dai ministri degli Affari esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito il 2 dicembre 1987 cominciano ad esercitare i loro effetti. I governi della Spagna e del Regno Unito comunicheranno al Consiglio tale data.*** [Em. 27]

## Articolo 2

### Definizioni

Ai fini del presente regolamento, s'intendono per:

- 1) "servizio di controllo del traffico aereo": un servizio fornito al fine di:
  - a) prevenire collisioni;

- tra aeromobili, e
  - nell'area di manovra tra aeromobili e ostacoli; e
- b) accelerare il flusso di traffico aereo e mantenerlo ordinato;
- 2) "servizi di controllo dell'aerodromo": i servizi di controllo del traffico aereo per il traffico dell'aerodromo;
  - 3) "servizio di informazioni aeronautiche": un servizio, istituito nell'ambito dell'area definita di copertura, incaricato di fornire informazioni e dati aeronautici necessari per la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea;
  - 4) "servizi di navigazione aerea": i servizi di traffico aereo, i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, i servizi meteorologici per la navigazione aerea e i servizi di informazione aeronautica;
  - 5) "fornitori di servizi di navigazione aerea": qualsiasi soggetto, pubblico o privato, che fornisce servizi di navigazione per il traffico aereo generale;
  - 6) "blocco di spazio aereo": uno spazio aereo di dimensioni definite, nello spazio e nel tempo, all'interno del quale sono forniti i servizi di navigazione aerea;

- 7) "gestione dello spazio aereo": un servizio di pianificazione con l'obiettivo primario di massimizzare l'utilizzo dello spazio aereo disponibile mediante una ripartizione temporale dinamica (time-sharing) e, talvolta, la segregazione dello spazio aereo tra varie categorie di utenti dello spazio aereo in funzione di esigenze a breve termine *e una funzione strategica legata alla progettazione dello spazio aereo*; [Em. 28]
- 8) "utenti dello spazio aereo": gli operatori degli aeromobili che operano quale traffico aereo generale;
- 9) "gestione del flusso di traffico aereo": un servizio istituito con l'obiettivo di contribuire al flusso sicuro, ordinato e veloce del traffico aereo garantendo la massima utilizzazione possibile della capacità di controllo del traffico aereo e la compatibilità del volume di traffico con le capacità dichiarate dai pertinenti fornitori di servizi di traffico aereo;
- 10) "gestione del traffico aereo (ATM)": il complesso dei servizi aerei e terrestri (servizi di traffico aereo, gestione dello spazio aereo e gestione del flusso di traffico aereo) richiesti per garantire il movimento sicuro ed efficace degli aeromobili durante tutte le fasi delle operazioni;

- 11) "servizi di traffico aereo": i vari servizi di informazione di volo, i servizi di allarme, i servizi consultivi sul traffico aereo e i servizi di controllo del traffico aereo (compresi servizi di controllo di area, dell'avvicinamento e dell'aerodromo);
- 12) "servizio di controllo di area": il servizio di controllo del traffico aereo per voli controllati **in una zona di controllo; [Em. 29]**
- 13) "servizio di controllo di avvicinamento": il servizio di controllo del traffico aereo per i voli controllati in arrivo o in partenza;
- 14) "piano generale ATM": il piano approvato dalla decisione 2009/320/CE del Consiglio<sup>1</sup>, conformemente all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)<sup>2</sup>;
- 15) "crisi nel settore dell'aviazione": circostanze in cui la capacità dello spazio aereo è notevolmente ridotta a seguito di condizioni climatiche particolarmente sfavorevoli o dell'indisponibilità di ampie porzioni dello spazio aereo per motivi naturali, **sanitari, legati alla sicurezza militare** o politici; **[Em. 30]**

---

<sup>1</sup> GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41.

<sup>2</sup> GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1.

- 16) "pacchetto di servizi": due o più servizi di navigazione aerea *forniti dallo stesso soggetto*; **[Em. 31]**
- 17) "certificato": un documento rilasciato *dall'Agenzia europea per l'aviazione (EAA) o da un'autorità aeronautica nazionale di vigilanza* nella forma prevista dalla legislazione nazionale *dal diritto pertinente* che certifica l'idoneità di un fornitore di servizi di navigazione aerea a fornire un servizio specifico *un'attività specifica*; **[Em. 32]**
- 18) "servizi di comunicazione": i servizi aeronautici fissi e mobili che consentono comunicazioni terra/terra, aria/terra e aria/aria a fini di controllo del traffico aereo;
- 18 bis) "rete europea di gestione del traffico aereo": una rete paneuropea di sistemi e costituenti, nonché una tabella di marcia per le modifiche operative e tecnologiche essenziali esposte nel piano generale ATM, tale da consentire la fornitura di servizi di navigazione aerea integralmente interoperativi, tra cui interfacce alle frontiere con paesi terzi, al fine di conseguire gli obiettivi di efficienza stabiliti nel presente regolamento;* **[Em. 33]**



- 19) "costituenti": gli oggetti tangibili come hardware e gli oggetti intangibili come software dai quali dipende l'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo;
- 19 bis) "gestore della realizzazione": un gruppo di soggetti operativi interessati selezionati dalla Commissione mediante un invito a presentare proposte responsabile per il livello gestionale della governance della realizzazione del piano generale ATM; [Em. 35]**
- 20) "dichiarazione": ai fini degli ATM/ANS, qualsiasi dichiarazione scritta:
- sulla conformità o idoneità d'uso di sistemi e costituenti rilasciata da un'organizzazione attiva nella progettazione, costruzione e manutenzione dei sistemi e costituenti ATM/ANS;
  - sulla conformità ai requisiti applicabili di un servizio o sistema che deve essere immesso in servizio, rilasciata da un prestatore dei servizi;
  - sulla capacità e i mezzi di assolvere le responsabilità connesse con determinati servizi di informazione di volo;

- 21) "uso flessibile dello spazio aereo": un concetto di gestione dello spazio aereo applicato nella zona della Conferenza europea dell'aviazione civile, sulla base del manuale di Eurocontrol "Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace" pubblicato dall'"Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol)"<sup>1</sup>;
- 22) "servizio informazioni volo": un servizio di fornitura di consulenza e informazioni utili per una condotta dei voli sicura ed efficiente;
- 23) "servizio di allarme": un servizio di fornitura di informazioni alle competenti organizzazioni riguardo agli aeromobili che necessitano di servizi di ricerca e salvataggio e, se necessario, di assistenza a tali organizzazioni;
- 24) "blocco funzionale di spazio aereo": un blocco di spazio aereo ~~basato su requisiti operativi~~ e istituito indipendentemente dai confini tra Stati, nel quale la fornitura dei servizi di navigazione aerea e le funzioni correlate sono orientate alle prestazioni e ottimizzate ~~in vista dell'introduzione, in ciascun blocco funzionale di spazio aereo, di~~ *tramite* una cooperazione rafforzata tra fornitori di servizi di navigazione aerea o, se del caso, un fornitore integrato; **[Em. 36]**

---

<sup>1</sup> Eurocontrol è stata istituita dalla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea, del 13 dicembre 1960, quale modificata dal protocollo del 12 febbraio 1981 e rivista dal protocollo del 27 giugno 1997.

- 25) "traffico aereo generale": l'insieme dei movimenti di aeromobili civili, nonché l'insieme dei movimenti di aeromobili statali (compresi gli aeromobili della difesa, dei servizi doganali e della polizia) quando questi movimenti sono svolti secondo le procedure dell' Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), istituita dalla Convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 ;
- 25 bis) *"fattore umano": le condizioni sociali, culturali e di personale nel settore ATM;*  
**[Em. 37]**
- 26) "interoperabilità": una serie di proprietà funzionali, tecniche ed operative richieste ai sistemi e ai costituenti della rete europea di gestione del traffico aereo e alle sue procedure operative, in modo da consentirne il funzionamento sicuro, ininterrotto ed efficiente. L'interoperabilità si realizza rendendo i sistemi ed i costituenti conformi ai requisiti essenziali;
- 27) "servizi meteorologici": le apparecchiature e i servizi che forniscono agli aeromobili le previsioni meteorologiche, note e osservazioni nonché tutti gli altri informazioni ed i dati forniti dagli Stati per uso aeronautico;
- 28) "servizi di navigazione": gli impianti e i servizi che forniscono agli aeromobili informazioni di posizionamento e datazione;

- 29) "dati operativi": informazioni riguardo a tutte le fasi di volo necessarie affinché i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, gli operatori aeroportuali e gli altri soggetti interessati possano prendere decisioni operative;
- 30) "messa in servizio": la prima utilizzazione dopo l'installazione iniziale o il potenziamento di un sistema;
- 31) "rete di rotte": una rete di rotte specificate per incanalare il flusso di traffico aereo generale come necessario per la fornitura *più efficiente* di servizi di controllo del traffico aereo; **[Em. 38]**
- 32) "servizi di sorveglianza": gli impianti e i servizi utilizzati per determinare le rispettive posizioni degli aeromobili per consentirne la sicura separazione;
- 33) "sistema": i costituenti terrestri e/o aerei ~~nonché~~ *e/o* l'attrezzatura spaziale, che fornisce un supporto ai servizi di navigazione aerea in tutte le fasi di volo; **[Em. 39]**
- 34) "potenziamento": qualsiasi modifica che muta le caratteristiche operative di un sistema;

- 35) "servizi transfrontalieri": tutte le situazioni in cui i servizi di navigazione aerea sono forniti in uno Stato membro da un fornitore di servizi certificato in un altro Stato membro ;
- 36) "autorità *aeronautica* nazionale di vigilanza": l'organismo ~~o gli organismi nazionali~~ **con *accreditamento dell'EAA*** cui lo Stato membro ha affidato compiti di vigilanza a norma del presente regolamento ~~e le autorità nazionali competenti responsabili delle mansioni previste dall'articolo 8 ter~~ e del regolamento (CE) n. 216/2008; **[Em. 40]**
- 37) "servizi di assistenza": servizi ~~di~~ ***CNS (comunicazione, navigazione aerea diversi dai servizi di traffico aereo e sorveglianza), MET (meteorologici) e AIS (informazioni aeronautiche)***, come pure altri servizi e attività collegati alla fornitura di servizi di navigazione aerea o prestati a supporto degli stessi; **[Em. 41]**
- 38) "obiettivi prestazionali locali": obiettivi prestazionali fissati dagli Stati membri a livello locale, in particolare i blocchi funzionali di spazio aereo, a livello nazionale, di zona di tariffazione o di aeroporto;

38 bis) *"partenariato settoriale": accordi di cooperazione nel contesto di un contratto stipulato con la finalità di migliorare la gestione del traffico tra diversi fornitori di servizi di navigazione aerea, tra cui il gestore di rete, gli utenti dello spazio aereo, gli aeroporti e gli altri operatori economici comparabili; [Em. 42]*

38 ter) *"spazio aereo operativo integrato": lo spazio aereo controllato di dimensioni definite comprendente lo spazio aereo europeo e, in virtù di adeguati accordi, di paesi terzi limitrofi in cui sono applicate una struttura dinamica di assegnazione e ripartizione temporale, risorse di controllo ottimizzate in termini di efficienza, servizi di navigazione aerea integralmente interoperabili e soluzioni combinate ai fini di un uso ottimale, prevedibile e sicuro dello spazio aereo nell'ottica di completare il cielo unico europeo; [Em. 43]*

38 quater) *"piani locali di miglioramento delle prestazioni": piani elaborati da una o più autorità aeronautiche nazionali a livello locale, segnatamente a livello di blocchi funzionali di spazio aereo, regionale o nazionale; [Em. 44]*

38 quinquies) *"organizzazione riconosciuta": un organismo cui possono essere assegnati specifici compiti di certificazione o sorveglianza da parte, e sotto il controllo e la responsabilità, dell'Agenzia o di un'autorità aeronautica nazionale. [Em. 45]*

## CAPO II

### AUTORITÀ NAZIONALI

#### Articolo 3

##### Autorità *aeronautiche* nazionali ~~di vigilanza~~ [Em. 46]

1. Gli Stati membri, congiuntamente o singolarmente, designano o istituiscono in qualità di autorità *aeronautica* nazionale ~~di vigilanza uno o più enti~~ *un ente* che ~~assuma~~ *assuma* le funzioni assegnate a detta autorità dal presente regolamento *e dal regolamento (CE) n. 216/2008*. [Em. 47]
2. Le autorità *aeronautiche* nazionali ~~di vigilanza~~ sono giuridicamente distinte e indipendenti, in particolare per quanto riguarda l'organizzazione, la gerarchia e il processo decisionale, *comprese dotazioni distinte nel bilancio annuale*, da qualsiasi *impresa, organizzazione*, ~~prestatore di servizi di navigazione aerea o da qualsiasi~~ soggetto pubblico o privato *o personale rientranti nell'ambito delle proprie attività a norma della articolo 1 del regolamento (CE) n. 216/2008* o che abbia un interesse nelle attività di tali ~~fornitori~~ *soggetti*. [Em. 48]

3. Fatto salvo il paragrafo 2, le autorità *aeronautiche* nazionali di vigilanza possono essere accorpate a livello organizzativo con altri organismi di regolamentazione e/o autorità preposte alla sicurezza. **[Em. 49]**
4. Le autorità *aeronautiche* nazionali di vigilanza ~~che non sono giuridicamente distinte da fornitori di servizi di navigazione aerea o da soggetti pubblici o privati che hanno un interesse nelle attività di tali fornitori, come stabilito al paragrafo 2,~~ **provvedono all'osservanza delle disposizioni di cui al presente articolo** alla data di entrata in vigore del presente regolamento, ~~sono tenute al rispetto di tale requisito~~ **oppure** entro il 1° gennaio ~~2020~~ **2017**. **[Em. 50]**
5. Le autorità *aeronautiche* nazionali di vigilanza esercitano i propri poteri con imparzialità, indipendenza e trasparenza. In particolare dispongono di personale idoneo e sono organizzate, gestite e finanziate in modo da esercitare tali poteri con le modalità descritte. **[Em. 51]**
6. Il personale delle autorità *aeronautiche* nazionali di vigilanza: **[Em. 52]**
  - a) è assunto sulla base di norme ~~chiare~~ **e criteri chiari** e trasparenti che ne garantiscono l'indipendenza e, ~~per quanto riguarda le figure chiamate ad adottare decisioni strategiche, è nominato dal governo o da un'altra autorità pubblica che non controlla direttamente fornitori di servizi di navigazione aerea, né trae beneficio dagli stessi;~~ **[Em. 53]**



- b) è selezionato mediante una procedura trasparente sulla base delle sue qualifiche specifiche, comprese le competenze adeguate e un'esperienza ~~maturata, tra l'altro,~~ negli ambiti dell'audit e dei sistemi e servizi di navigazione aerea *pertinente*; [Em. 54]

*b bis) non siano distaccati da fornitori di servizi di navigazione aerea o da società controllate da fornitori di servizi di navigazione aerea; [Em. 55]*

- c) opera con indipendenza, ~~in particolare non ha interessi relativi ai fornitori di servizi di navigazione aerea e,~~ nello svolgimento dei compiti dell'autorità *aeronautica nazionale di vigilanza*, non chiede o prende istruzioni dall'amministrazione statale o da qualsiasi organismo pubblico o privato, *fatta salva una stretta cooperazione con altre autorità nazionali competenti*; [Em. 56]
- d) le persone chiamate ad adottare decisioni strategiche rilasciano ogni anno una dichiarazione di impegno e una dichiarazione di interessi in cui sono indicati tutti gli interessi diretti o indiretti che possono essere ritenuti pregiudizievoli per la loro indipendenza e che possono influenzare l'espletamento dei loro compiti; e

e) le persone chiamate ad adottare decisioni strategiche e a svolgere audit o altre funzioni direttamente collegate a obiettivi di vigilanza o prestazionali dei fornitori di servizi di navigazione aerea, per un periodo ~~di almeno un anno~~ **superiore a sei mesi** dopo la fine del loro mandato presso l'autorità **aeronautica** nazionale ~~di vigilanza~~ non possono rivestire alcuna posizione o responsabilità professionale presso fornitori di servizi di navigazione aerea **per un periodo pari a:** [Em. 57]

i) **almeno 12 mesi per il personale con compiti direttivi;** [Em. 58]

ii) **almeno sei mesi per il personale con compiti non direttivi.** [Em. 59]

**e bis) gli alti dirigenti dell'autorità sono nominati per un periodo determinato da tre a sette anni, rinnovabile una sola volta, e possono essere sollevati dall'incarico durante il loro mandato solo se non soddisfano più le condizioni previste dal presente articolo o se sono colpevoli di condotta scorretta ai sensi della normativa nazionale.** [Em. 60]

7. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità **aeronautiche** nazionali ~~di vigilanza~~ dispongano delle risorse e capacità necessarie per svolgere i compiti loro assegnati dal presente regolamento in modo efficiente e tempestivo. Le autorità **aeronautiche** nazionali ~~di vigilanza~~ hanno piena autorità in materia di assunzione e gestione del personale sulla base dei loro stanziamenti che provengono, tra l'altro, dalle tariffe di rotta fissate in proporzione ai compiti che l'autorità è chiamata a svolgere in conformità all'articolo 4. [Em. 61]

8. Gli Stati membri notificano alla Commissione i nomi e gli indirizzi delle autorità *aeronautiche* nazionali di vigilanza, nonché gli eventuali cambiamenti, e la informano delle misure adottate per garantire l'osservanza del presente articolo. **[Em. 62]**
9. La Commissione definisce norme di esecuzione per stabilire le modalità delle procedure di selezione e assunzione ai fini del paragrafo 6, lettere a) e b). Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la *in conformità alla* procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3, e precisano: **[Em. 63]**
- a) *il livello di separazione richiesto dall'autorità di nomina per qualsiasi impresa, organizzazione, soggetto pubblico o privato o personale rientranti nell'ambito delle attività dell'autorità a norma della articolo 1 del regolamento (CE) n. 216/2008 o per un soggetto che abbia un interesse nelle attività di detti soggetti, al fine di salvaguardare l'equilibrio tra la prevenzione dei conflitti di interesse e l'efficienza amministrativa;* **[Em. 64]**
- b) *le pertinenti qualifiche tecniche richieste per il personale che svolge gli audit.* **[Em. 65]**

#### Articolo 4

##### Compiti delle autorità *aeronautiche* nazionali di vigilanza [Em. 66]

1. Alle autorità *aeronautiche* nazionali di vigilanza di cui all'articolo 3 sono *sono* affidati in particolare i seguenti compiti: [Em. 67]
  - a) garantire un'adeguata vigilanza dell'applicazione del presente regolamento *e del regolamento (CE) n. 216/2008*, con particolare riguardo all'efficienza e alla sicurezza delle operazioni dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi relativi allo spazio aereo di responsabilità dello Stato membro che ha designato o ha istituito l'autorità in questione; [Em. 68]
  - b) ~~rilasciare certificati ai fornitori di servizi di navigazione aerea in conformità all'articolo~~ *l'esecuzione o la delega, in tutto o in parte, dei compiti di cui agli articoli 8 ter, 8 quater e 10 del regolamento (CE) n. 216/2008 e vigilare sul rispetto delle condizioni che ne hanno determinato il rilascio* *l'esecuzione del compito di provvedere alla supervisione dell'applicazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda lo svolgimento sicuro ed efficiente delle attività dei prestatori di servizi di navigazione aerea collegati allo spazio aereo di competenza degli Stati membri;* [Em. 69]

- e) ~~rilasciare licenze, abilitazioni, specializzazioni e certificati ai controllori del traffico aereo in conformità all'articolo 8 quater del regolamento (CE) n. 216/2008 e vigilare sul rispetto delle condizioni che ne hanno determinato il rilascio;~~ **[Em. 70]**
  - d) redigere piani prestazionali e monitorarne l'attuazione in conformità all'articolo 11;
  - e) monitorare l'attuazione del sistema di tariffazione in conformità agli articoli 12 e 13, ***comprese le disposizioni sulle sovvenzioni trasversali di cui all'articolo 13, paragrafo 7;*** **[Em. 71]**
  - f) approvare le condizioni di accesso ai dati operativi in conformità all'articolo 22; e
  - g) verificare le dichiarazioni e la messa in servizio dei sistemi.
- g bis) presentare annualmente una relazione sull'attività svolta e sull'esecuzione dei suoi compiti alle autorità competenti degli Stati membri, all'EAA e alla Commissione. Tali relazioni descrivono le iniziative prese e i risultati ottenuti in ordine a ciascuno dei compiti indicati nel presente articolo;*** **[Em. 72]**

2. Ogni autorità *aeronautica* nazionale ~~di vigilanza~~ svolge le opportune ispezioni e indagini per verificare l'osservanza delle norme del presente regolamento. Il fornitore del servizio di navigazione aerea interessato facilita tali operazioni *e il pertinente Stato membro offre tutta l'assistenza necessaria per garantire l'efficacia del monitoraggio della conformità.*  
[Em. 73]

#### Articolo 5

Cooperazione tra *le* autorità *aeronautiche* nazionali ~~di vigilanza~~ [Em. 74]

1. Le autorità nazionali ~~di vigilanza~~ si scambiano informazioni sul rispettivo operato, sui loro principi, le pratiche e le procedure decisionali e sull'attuazione del diritto dell'Unione europea. Esse cooperano al fine di coordinare i loro processi decisionali all'interno dell'Unione. Le autorità *aeronautiche* nazionali ~~di vigilanza~~ partecipano e collaborano in seno a una rete che si riunisce a intervalli periodici *e almeno una volta all'anno*. ~~La Commissione e l'Agenzia dell'Unione europea per l'aviazione (di seguito "EAA") sono membri di tale rete e ne coordinano e sostengono l'operato, oltre a formulare eventuali raccomandazioni.~~ La Commissione e l'EAA facilitano la cooperazione attiva delle autorità *aeronautiche* nazionali ~~di vigilanza~~ e gli scambi e l'utilizzo di personale tra le stesse autorità sulla base ~~di un pool di esperti che deve essere istituito dall'EAA in conformità all'articolo 17, paragrafo 2, lettera f), del regolamento (CE) n. 216/2008.~~

*La rete può, tra l'altro:*

- a) elaborare e divulgare metodologie e orientamenti semplificati per la realizzazione dei compiti dell'autorità di cui all'articolo 4;*
- b) fornire assistenza alle singole autorità aeronautiche nazionali su questioni normative;*
- c) formulare pareri alla Commissione e all'EAA in merito al processo normativo e alla certificazione;*
- d) formulare pareri, orientamenti e raccomandazioni su come agevolare la fornitura transfrontaliera di servizi;*
- e) elaborare soluzioni comuni da attuare a livello di uno o più Stati al fine di conseguire gli obiettivi del piano generale ATM o della convenzione di Chicago.*

**[Em. 75]**

Fatte salve le norme sulla protezione dei dati di cui all'articolo 22 del presente regolamento e al regolamento (CE) n. 45/2001, la Commissione ~~sostiene~~ ***predisporre una piattaforma per*** lo scambio di informazioni, ~~di cui al primo e secondo comma del presente paragrafo,~~ tra i membri della rete, eventualmente mediante strumenti elettronici, nel rispetto della riservatezza dei segreti commerciali ~~dei fornitori di servizi di navigazione aerea~~ ***delle imprese, delle organizzazioni o dei soggetti coinvolti.*** [Em. 76]

2. Le autorità ***aeronautiche*** nazionali ~~di vigilanza~~ cooperano strettamente, anche attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio e svolgimento di indagini e sondaggi. [Em. 77]
3. Per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo ~~che si estendono nello spazio aereo che è di responsabilità di più Stati membri,~~ gli Stati membri interessati concludono accordi sulla vigilanza ~~prevista dal presente~~ ***di cui all'articolo 4*** nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi connessi ai suddetti blocchi. Le autorità ***aeronautiche*** nazionali ~~di vigilanza~~ interessate elaborano un piano in cui specificano le modalità della loro cooperazione allo scopo di concretizzare tale accordo. [Em. 78]



4. Le autorità *aeronautiche* nazionali ~~di vigilanza~~ cooperano strettamente al fine di garantire una vigilanza adeguata dei fornitori di servizi di navigazione aerea, titolari di un certificato valido rilasciato in uno Stato membro, che forniscono altresì servizi nello spazio aereo di responsabilità di un altro Stato membro. Tale cooperazione include accordi per il trattamento di casi che implicano l'inosservanza del presente regolamento e dei requisiti comuni applicabili adottati in conformità all'articolo 8 ter, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008. **[Em. 79]**
5. In caso di fornitura di servizi di navigazione aerea in uno spazio aereo di pertinenza di un altro Stato membro, gli accordi di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 comprendono un accordo relativo al reciproco riconoscimento dei compiti di vigilanza di cui all'articolo 4, paragrafi 1 e 2 e dei risultati degli stessi. Il mutuo riconoscimento si applica anche quando gli accordi di riconoscimento fra le autorità nazionali di vigilanza sono conclusi ai fini del processo di certificazione dei fornitori di servizi. **[Em. 80]**
6. Se consentito ~~dalla legislazione~~ *dal diritto* nazionale, le autorità *aeronautiche* nazionali ~~di vigilanza~~ possono, a fini di cooperazione regionale, concludere anche accordi sulla ripartizione dei compiti in materia di vigilanza. **[Em. 81]**

## Articolo 6

### Organizzazioni riconosciute

1. ***L'EAA e*** le autorità ***aeronautiche*** nazionali ~~di vigilanza~~ possono decidere di delegare interamente o in parte le ispezioni ~~e~~, le indagini ~~di cui all'articolo 4, paragrafo 2,~~ ***e altri compiti assegnati a norma del presente regolamento*** ad organizzazioni riconosciute che soddisfano i requisiti stabiliti nell'allegato I. **[Em. 82]**
2. Tale delega ~~concessa da un'autorità nazionale di vigilanza~~ è valida nell'intera Unione per un periodo di tre anni rinnovabile. ***L'EAA e*** le autorità ***aeronautiche*** nazionali ~~di vigilanza~~ possono incaricare una qualsiasi delle organizzazioni riconosciute, con sede nell'Unione, di effettuare le ispezioni e le indagini. **[Em. 83]**

3. ~~Gli Stati membri~~ ***L'EAA e le autorità aeronautiche nazionali*** notificano alla Commissione, ~~all'EAA~~ e agli altri Stati membri ***e, se del caso, all'EAA***, le organizzazioni riconosciute cui hanno delegato compiti in conformità al paragrafo 1 indicando il settore di competenza di ciascuna organizzazione e i loro numeri di identificazione, nonché eventuali modifiche di tali informazioni. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* l'elenco delle organizzazioni riconosciute, i loro numeri di identificazione e settori di competenza e mantiene aggiornato tale elenco. **[Em. 84]**
4. ~~Gli Stati membri~~ ***L'EAA e le autorità aeronautiche nazionali*** ritirano la delega alle organizzazioni riconosciute che non risultano più conformi ai requisiti di cui all'allegato I e ne informano senza indugio la Commissione, ~~l'EAA~~ e gli altri Stati membri. **[Em. 85]**
5. Gli organismi designati prima dell'entrata in vigore del presente regolamento organismi notificati a norma dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 552/2004 sono considerati organizzazioni riconosciute ai fini del presente articolo.

## Articolo 7

### Consultazione delle parti interessate

1. Le autorità *aeronautiche* nazionali ~~di vigilanza~~ che operano in conformità alle rispettive legislazioni nazionali, istituiscono meccanismi di consultazione per coinvolgere in modo appropriato le parti interessate, inclusi gli enti rappresentativi del personale per l'esercizio delle loro mansioni, nell'attuazione del cielo unico europeo. **[Em. 86]**
2. Le parti interessate possono comprendere:
  - fornitori di servizi di navigazione aerea,
  - operatori aeroportuali,
  - utenti dello spazio aereo pertinenti o gruppi pertinenti rappresentanti tali utenti,
  - autorità militari,
  - industria manifatturiera
  - organismi rappresentativi del personale.

CAPO III  
FORNITURA DI SERVIZI

Articolo 8

Certificazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea

1. La fornitura di tutti i servizi di navigazione aerea all'interno dell'Unione è soggetta alla certificazione da parte delle autorità *aeronautiche* nazionali di vigilanza o dell'EAA o alla dichiarazione alle stesse, in conformità all'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008.  
**[Em. 87]**
2. Il processo di certificazione assicura inoltre che i richiedenti possano dimostrare sufficiente solidità finanziaria e dispongano di copertura assicurativa e della responsabilità, qualora ciò non sia garantito dallo Stato membro interessato.
3. La certificazione stabilisce l'accesso non discriminatorio ai servizi per gli utenti dello spazio aereo, in particolare riguardo alla sicurezza. La certificazione è soggetta alle condizioni di cui all'allegato II.

4. Il rilascio dei certificati conferisce ai fornitori di servizi di navigazione aerea la possibilità di offrire i loro servizi ~~agli Stati membri~~ **a qualsiasi Stato membro**, ad altri fornitori di servizi di navigazione aerea, agli utenti dello spazio aereo e agli aeroporti all'interno dell'Unione **e nei paesi terzi confinanti, inclusi, se del caso, i blocchi funzionali di spazio aereo, soggetti a un accordo reciproco tra le parti interessate**. ~~Per quanto riguarda i servizi di assistenza, tale possibilità è subordinata alla conformità all'articolo 10, paragrafo 2.~~  
**[Em. 88]**

## Articolo 9

### Designazione dei fornitori di servizi aerei

1. Gli Stati membri garantiscono la fornitura di servizi di traffico aereo in regime di esclusiva all'interno di specifici blocchi di spazio aereo per lo spazio aereo posto sotto la loro responsabilità. A tal fine gli Stati membri designano un prestatore di servizi di traffico aereo titolare di un certificato o dichiarazione validi nell'Unione.
2. Per la fornitura di servizi transfrontalieri, gli Stati membri garantiscono che la conformità al presente articolo e all'articolo 18 , paragrafo 3, non sia impedita dalla loro legislazione nazionale che impone che i fornitori di servizi del traffico aereo che forniscono servizi nello spazio aereo sotto la responsabilità dello Stato membro interessato soddisfino una delle seguenti condizioni:

- a) siano detenuti, direttamente o attraverso una partecipazione maggioritaria, da tale Stato membro o dai suoi cittadini;
  - b) abbiano la loro principale sede di attività o la sede legale nel territorio di tale Stato membro;
  - c) utilizzino esclusivamente infrastrutture in detto Stato membro.
3. Gli Stati membri definiscono i diritti e gli obblighi dei fornitori di servizi di traffico aereo designati. Gli obblighi possono comportare condizioni per la comunicazione tempestiva di informazioni rilevanti utili per identificare tutti i movimenti di aeromobili nello spazio aereo di loro responsabilità.
4. Gli Stati membri hanno potere discrezionale sulla scelta di un prestatore di servizi di traffico aereo a condizione che quest'ultimo sia certificato o dichiarato in conformità al regolamento (CE) No 216/2008 .

5. Per i blocchi funzionali di spazio aereo, stabiliti a norma dell'articolo 16, ~~che si estendono nello spazio aereo di responsabilità di più Stati membri,~~ gli Stati membri interessati designano congiuntamente, conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, uno o più fornitori di servizi di traffico aereo, almeno un mese prima dell'istituzione del blocco funzionale di spazio aereo. [Em. 89]
6. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri in merito a qualsiasi decisione adottata nel quadro del presente articolo relativa alla designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo in blocchi specifici di spazio aereo per lo spazio aereo di loro responsabilità.

#### Articolo 10

##### Fornitura di servizi di assistenza

1. In conformità al presente articolo, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che *non vi siano ostacoli legali per* i fornitori di servizi di assistenza ~~possano~~ *che ne pregiudichino la capacità di* competere all'interno dell'Unione per la fornitura di tali servizi sulla base di condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti.

~~Il requisito di cui al presente articolo deve essere soddisfatto entro il 1° gennaio 2020.~~



2. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire ~~che la fornitura~~ ***che i fornitori*** di servizi di ~~traffico aereo sia separata dalla fornitura~~ ***navigazione aerea, all'atto dell'elaborazione dei loro piani aziendali, chiedano offerte a diversi fornitori*** di servizi di assistenza, ***al fine di scegliere il fornitore finanziariamente e qualitativamente più vantaggioso. L'organo di valutazione delle prestazioni previsto a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, nel valutare i piani di miglioramento delle prestazioni, controlla il livello di conformità con le disposizioni del presente paragrafo.*** ~~Ciò implica che i servizi di traffico aereo e i servizi di assistenza devono essere forniti da due imprese distinte.~~
  
3. Nella scelta del prestatore ***esterno*** di servizi di assistenza ***si osservano le disposizioni della direttiva 2004/18/CE.*** ~~Gli enti appaltatori tengono conto, in particolare, dell'~~ ***si attengono a criteri vincolanti di selezione quali l'efficienza in rapporto ai costi e all'energia, della la*** qualità generale, ***l'interoperabilità e della la*** sicurezza dei servizi, ***nonché la trasparenza delle procedure di aggiudicazione.***

4. Un prestatore di servizi di assistenza può essere selezionato per fornire servizi nello spazio aereo di uno Stato membro soltanto se:
- a) è certificato a norma dell'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008;
  - b) la sua sede principale di attività si trova nel territorio di uno Stato membro;
  - c) gli Stati membri e/o i cittadini degli Stati membri detengono oltre il 50% del prestatore di servizi e lo controllano di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo quanto previsto in un accordo con un paese terzo di cui l'Unione è parte contraente; e
  - d) il prestatore di servizi è conforme ai requisiti in materia di difesa e sicurezza nazionale.

5. I servizi di assistenza relativi al funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) possono essere forniti a livello centralizzato dal gestore della rete, aggiungendo tale servizi all'elenco di cui all'articolo 17, paragrafo 2, in conformità all'articolo 17, paragrafo 3. Tali servizi, e in particolare quelli relativi alla infrastrutture ATM, possono anche essere forniti su base esclusiva da un prestatore di servizi di navigazione aerea o da raggruppamenti di tali fornitori. La Commissione precisa le modalità per la selezione dei fornitori o gruppi di fornitori sulla base della capacità professionale e della capacità di fornire servizi in modo imparziale ed efficace sul piano dei costi e predispone una valutazione generale dei costi e benefici stimati della fornitura di servizi di assistenza a livello centralizzato. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. La Commissione designa i fornitori, o raggruppamenti di fornitori, in conformità agli atti di esecuzione citati.
- 5 bis. La Commissione definisce norme dettagliate che chiariscono le modalità di selezione dei servizi di cui al presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.***

**5 ter.** *La Commissione condurrà uno studio complessivo sugli impatti operativi, economici, di sicurezza e sociali dell'introduzione dei principi di mercato alla fornitura di servizi di assistenza e lo presenta al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 1° gennaio 2016. Lo studio tiene in considerazione la realizzazione del piano generale ATM e l'impatto delle tecnologie SESAR sul settore dei servizi di assistenza.* [Em. 90]

#### Articolo 11

##### Sistema di prestazioni

1. È istituito un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e per i servizi di rete al fine di migliorare l'efficienza dei servizi di navigazione aerea e dei servizi di rete nel cielo unico europeo. Il sistema comprende:
  - a) obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e obiettivi associati a livello locale relativi a settori di prestazione essenziali quali la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficacia sotto il profilo dei costi, *conformemente agli obiettivi di alto livello del piano generale ATM fissati per un intero periodo di riferimento*; [Em. 91]

- b) ~~piani nazionali o piani per blocchi funzionali di spazio aereo~~ **locali di miglioramento delle prestazioni**, comprendenti obiettivi prestazionali, a garanzia della conformità agli obiettivi prestazionali dell'Unione e agli obiettivi associati a livello locale; e **[Em. 92]**
- c) riesame periodico, monitoraggio e analisi comparativa delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e dei servizi di rete.

2. La Commissione designa un organismo indipendente, imparziale e competente come "organo di valutazione delle prestazioni" (**OVP**). **L'OVP è istituito come un regolatore economico europeo sotto la sorveglianza della Commissione, con effetto dal 1° luglio 2015.** Il ruolo ~~dell'organo di valutazione delle prestazioni~~ **dell'OVP** consiste nel fornire consulenza alla Commissione, coordinandosi con le autorità **aeronautiche** nazionali di ~~vigilanza,~~ e, ~~nell'assistere su richiesta~~ **e nel monitorarle** nell'attuazione del sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1. ~~All'organo di valutazione delle prestazioni~~ **L'OVP deve essere separato funzionalmente e giuridicamente da qualsiasi fornitore di servizi, a livello nazionale o paneuropeo.** **All'OVP** può essere prestata assistenza tecnica dall'EAA, **dal gestore della rete**, e da Eurocontrol o da un altro organismo competente. **[Em. 93]**

3. I piani ~~nazionali o i piani per i blocchi funzionali di spazio aereo~~ **locali di miglioramento delle prestazioni** di cui al paragrafo 1, lettera b), sono elaborati dalle autorità **aeronautiche** nazionali ~~di vigilanza~~ e adottati dagli Stati membri. Detti piani includono obiettivi locali di carattere vincolante e un adeguato sistema di incentivi quale approvato dagli Stati membri. L'elaborazione dei piani è soggetta a consultazioni con **la Commissione, l'OVP**, i fornitori di servizi di navigazione aerea, con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, qualora opportuno, con gli operatori e i coordinatori aeroportuali. **[Em. 94]**
4. ~~La conformità~~ **La conformità** degli obiettivi ~~dei piani nazionali o di blocco funzionale di spazio aereo~~ **dei piani locali di miglioramento delle prestazioni** e degli obiettivi locali agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione è valutata dalla Commissione in cooperazione con ~~l'organo di valutazione delle prestazioni~~ **OVP**. **[Em. 95]**

Qualora accerti che i piani ~~nazionali o per blocco funzionale di spazio aereo~~ **locali di miglioramento delle prestazioni** o gli obiettivi a livello locale non soddisfano gli obiettivi a livello di Unione, la Commissione, può esigere che gli Stati membri interessati adottino le necessarie misure correttive. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 27, paragrafo 2. **[Em. 96]**

5. Il periodo di riferimento per il sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1 copre da un minimo di tre anni fino a un massimo di cinque. Durante detto periodo e in caso di mancato conseguimento degli obiettivi a livello locale, gli Stati membri interessati definiscono e applicano misure finalizzate a rettificare la situazione. Se la Commissione ritiene che tali misure correttive non siano sufficienti, può decidere che gli Stati membri interessati adottino le necessarie misure correttive o sanzioni. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura consultiva di cui all'articolo 27, paragrafo 2.
6. La Commissione ~~compie~~ *e l'EAA, insieme con l'OVP, compiono* valutazioni periodiche in merito al conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e degli obiettivi prestazionali associati a livello locale. **[Em. 97]**
7. Il sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1 si basa sui seguenti elementi :
  - a) la raccolta, la convalida, l'esame, la valutazione e la diffusione dei dati attinenti relativi alle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e dei servizi di rete forniti da tutte le pertinenti parti interessate, tra le quali i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, gli operatori aeroportuali, *l'EAA*, le autorità *aeronautiche* nazionali ~~di vigilanza~~, gli Stati membri e Eurocontrol; **[Em. 98]**

- b) la selezione di adeguati settori essenziali di prestazione, sulla base del documento n. 9854 dell'ICAO "Global Air Traffic Management Operational Concept", e coerenti con quelli identificati nel quadro delle prestazioni del piano generale ATM, tra i quali la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficacia sotto il profilo dei costi *e il fattore umano*, con gli adattamenti eventualmente necessari per tenere conto delle esigenze specifiche del cielo unico europeo e degli obiettivi specifici di tali settori e definizione di un gruppo limitato di indicatori essenziali per misurare le prestazioni; *occorre prestare particolare attenzione agli indicatori di prestazione in materia di sicurezza*; [Em. 99]
- c) la definizione e revisione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e degli obiettivi prestazionali associati a livello locale tenendo in considerazione i contributi identificati a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo; *gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione sono istituiti al fine di assicurare che ogni blocco funzionale di spazio aereo abbia la flessibilità sufficiente per conseguire i migliori risultati*; [Em. 100]
- d) i criteri a cui le autorità *aeronautiche* nazionali ~~di vigilanza~~ ricorrono per l'elaborazione dei piani ~~nazionali o a livello~~ *locali* di blocchi funzionali di spazio ~~aereo di~~ miglioramento delle prestazioni, compresi gli obiettivi prestazionali a livello locale e il sistema di incentivi. I piani di miglioramento delle prestazioni: [Em. 101]



- i) sono basati sui piani aziendali dei fornitori di servizi di navigazione aerea, *i quali dovrebbero a loro volta tenere conto dell'attuazione del piano generale ATM*; [Em. 1002]
  - ii) coprono tutti gli elementi di costo della base dei costi nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo;
  - iii) comprendono obiettivi prestazionali a livello locale vincolanti, coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione;
- e) la valutazione degli obiettivi prestazionali a livello locale sulla base dei piani ~~nazionali o dei piani per i blocchi funzionali di spazio aereo~~ *locali di miglioramento delle prestazioni*; [Em. 103]
- f) ~~il~~ monitoraggio dei piani ~~nazionali o dei piani per i blocchi funzionali di spazio aereo~~ *locali di miglioramento delle prestazioni*, compresi adeguati meccanismi d'allarme; [Em. 104]
- g) i criteri per imporre sanzioni *e meccanismi di compensazione* nei casi di non conformità agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e agli obiettivi associati a livello locale durante il periodo di riferimento, nonché a sostenere meccanismi di allarme; [Em. 105]

- h) i principi generali a cui gli Stati membri ricorrono per istituire il sistema di incentivi;
- i) principi per l'applicazione di un meccanismo di transizione necessario per l'adeguamento alla messa in opera del sistema di prestazioni, di durata non superiore a dodici mesi a decorrere dall'adozione dell'atto delegato di cui al presente paragrafo;
- j) adeguati periodi e intervalli di riferimento per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi prestazionali e per la fissazione di nuovi obiettivi;
- k) il necessario calendario pertinente;

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 26 al fine di *adottare gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e di* definire modalità di applicazione per il funzionamento adeguato del sistema di prestazioni conformemente ai punti elencati nel presente paragrafo. **[Em. 106]**

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

**8 bis.** *La Commissione conduce uno studio sull'impatto che il comportamento dei soggetti non fornitori di servizi di navigazione aerea nel sistema ATM, per esempio gli operatori aeroportuali, i coordinatori aeroportuali e gli operatori del trasporto aereo, può avere sul funzionamento efficiente della rete ATM europea.*

*L'ambito dello studio deve riguardare, pur senza esservi limitato:*

- a) l'identificazione di soggetti non fornitori di servizi di navigazione aerea nel sistema ATM, in grado di influenzare le prestazioni della rete;*
- b) l'effetto del comportamento di tali soggetti sulle prestazioni ANS relativamente ai settori essenziali di prestazione quali la sicurezza, l'ambiente e la capacità;*
- c) la fattibilità dell'elaborazione di indicatori di prestazione e di indicatori essenziali di prestazione per tali soggetti;*
- d) qualsiasi vantaggio per la rete ATM europea che può derivare dall'applicazione di ulteriori indicatori di prestazione e indicatori essenziali di prestazione e qualsiasi ostacolo per il raggiungimento della migliore prestazione.*

*Lo studio deve essere avviato entro 12 mesi dalla pubblicazione del presente regolamento e completato entro i 12 mesi successivi; le conclusioni dello stesso devono essere prese in esame dalla Commissione e dagli Stati membri al fine di ampliare l'ambito del sistema di prestazioni affinché comprenda ogni ulteriore indicatore di prestazione e indicatore essenziale di prestazione per i prossimi periodi di riferimento, ai sensi delle disposizioni del presente articolo. [Em. 107]*

## Articolo 12

### Disposizioni generali relative al sistema di tariffazione

Conformemente al disposto degli articoli 13 e 14, il sistema di tariffazione per i servizi di navigazione aerea concorre a realizzare una maggiore trasparenza in materia di determinazione, applicazione e riscossione delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo e contribuisce a ottimizzare i costi della fornitura di servizi di navigazione aerea e all'efficienza dei voli, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza ottimale. Il sistema è compatibile con l'articolo 15 della convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 e con il sistema tariffario di Eurocontrol per le tariffe di rotta.

## Articolo 13

### Principi relativi al sistema di tariffazione

1. Il sistema di tariffazione si basa sulla contabilità dei costi dei servizi di navigazione aerea sostenuti dai fornitori di servizi a beneficio degli utenti dello spazio aereo. Il sistema imputa tali costi alle varie categorie di utenti.
2. Nel determinare la base di calcolo delle tariffe, si applicano i principi di cui ai paragrafi da 3 a 8.
3. Il costo da imputare agli utenti dello spazio aereo è costituito dal costo determinato della fornitura di servizi di navigazione aerea, compresi adeguati importi per l'interesse sull'investimento di capitale e per l'ammortamento, nonché dai costi di manutenzione, funzionamento, gestione e amministrazione compresi i costi sostenuti dall'EAA per le pertinenti mansioni dell'autorità. I costi determinati sono i costi fissati dagli Stati membri a livello nazionale o a livello di blocco funzionale di spazio aereo all'inizio del periodo di riferimento per ciascun anno civile del periodo di riferimento di cui all'articolo 11, paragrafo 5, oppure durante il periodo di riferimento, in seguito a opportuni adeguamenti mediante l'applicazione dei meccanismi di allarme previsti all'articolo 11.

4. I costi di cui si deve tenere conto in questo contesto sono quelli valutati in relazione a strutture e servizi previsti e attuati ai sensi dell'ICAO Regional Air Navigation Plan (piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea). Essi includono anche i costi sostenuti dalle autorità *aeronautiche* nazionali di vigilanza e/o da organizzazioni riconosciute, nonché altri costi sostenuti dallo Stato membro e dal fornitore di servizi interessati in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea. I costi non comprendono i costi delle sanzioni imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 33, né o i costi delle eventuali misure correttive o sanzioni a norma dell'articolo 11, paragrafo 5. **[Em. 108]**
5. Gli Stati membri, per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo e in quanto parte dei loro rispettivi accordi quadro, si adoperano nella misura del possibile per concordare i principi comuni di una politica di tariffazione, *al fine di conseguire una tariffa unica in linea con i rispettivi piani di miglioramento delle prestazioni.* **[Em. 109]**
6. I costi dei diversi servizi di navigazione aerea sono individuati separatamente, a norma dell'articolo 21, paragrafo 3.

7. Non sono ammesse sovvenzioni trasversali tra i servizi di rotta e i servizi nei terminali. I costi relativi sia ai servizi presso i terminali che ai servizi di rotta sono ripartiti proporzionalmente tra i servizi di rotta e i servizi nei terminali in base a una metodologia trasparente. Le sovvenzioni trasversali tra servizi diversi di traffico aereo all'interno di una delle due suddette categorie sono ammesse solamente se giustificate da motivi obiettivi e chiaramente individuate; non sono ammesse sovvenzioni trasversali tra i servizi di traffico aereo e i servizi di assistenza.
8. È assicurata la trasparenza della base di calcolo delle tariffe. Sono adottate norme di attuazione per la fornitura di informazioni, da parte dei fornitori di servizi, intese a consentire l'esame delle previsioni, dei costi effettivi e delle entrate dei singoli fornitori. È istituito su basi periodiche uno scambio di informazioni tra le autorità nazionali di vigilanza, i fornitori di servizi, gli utenti dello spazio aereo, la Commissione ed Eurocontrol.
9. Nel fissare le tariffe a norma dei paragrafi da 3 a 8 gli Stati membri si attengono ai seguenti principi:

- a) le tariffe per la disponibilità dei servizi di navigazione aerea sono stabilite secondo modalità non discriminatorie. Nel fissare le tariffe non è fatta distinzione tra i singoli utenti dello spazio aereo in relazione alla nazionalità o alla categoria, per l'uso degli stessi servizi;
- b) per taluni utenti, specialmente gli aeromobili leggeri e gli aeromobili di Stato, può essere consentita un'esenzione, a condizione che il costo di una siffatta esenzione non sia trasferito su altri utenti;
- c) le tariffe sono fissate per l'anno civile sulla base dei costi determinati;
- d) i servizi di navigazione aerea possono produrre entrate sufficienti a generare una remunerazione ragionevole delle attività, che concorra ai necessari aumenti del capitale;
- e) le tariffe rispecchiano i costi dei servizi e delle strutture di navigazione aerea messe a disposizione degli utenti dello spazio aereo, compresi i costi sostenuti dall'EAA per le pertinenti mansioni dell'autorità, tenuto conto delle capacità produttive relative dei vari tipi di aeromobile interessati;



f) le tariffe promuovono la fornitura sicura, efficiente, efficace e sostenibile dei servizi di navigazione aerea, si prefiggono il raggiungimento di un alto livello di sicurezza e dell'efficacia sotto il profilo dei costi nonché il conseguimento degli obiettivi di prestazione e incentivano la fornitura di servizi integrati, riducendo al contempo l'impatto ambientale dell'aviazione. Ai fini della ~~lettera f)~~ **presente lettera** e in relazione ai piani ~~nazionali o a livello~~ **locali** di ~~blocchi funzionali di spazio aereo di~~ miglioramento delle prestazioni, le autorità **aeronautiche** nazionali ~~di vigilanza~~ possono istituire meccanismi, tra cui incentivi consistenti in vantaggi e svantaggi finanziari, per incoraggiare i fornitori di servizi di navigazione aerea e/o gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti della fornitura di servizi di navigazione aerea, quali una maggiore capacità, minori ritardi e uno sviluppo sostenibile, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza ottimale. [Em. 110]

10. La Commissione adotta modalità di applicazione relative alla procedura da seguire per l'applicazione dei paragrafi da 1 a 9. **La Commissione può proporre meccanismi finanziari per migliorare la sincronizzazione delle spese in conto capitale aeree e terrestri relative all'applicazione delle tecnologie SESAR.** Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. [Em. 111]

## Articolo 14

### Esame della conformità agli articoli 12 e 13

1. La Commissione provvede all'esame permanente della conformità delle tariffe ai principi e alle norme di cui agli articoli 12 e 13, in cooperazione degli Stati membri. La Commissione si adopera per instaurare i meccanismi necessari per utilizzare le competenze di Eurocontrol e condivide i risultati del riesame con gli Stati membri, con Eurocontrol e con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.
2. Su richiesta di uno o più Stati membri, oppure di propria iniziativa, la Commissione esamina le misure specifiche adottate dalle autorità nazionali in relazione all'applicazione degli articoli 12 e 13 per quanto riguarda la determinazione dei costi e delle tariffe. Fatto salvo l'articolo 32, paragrafo 1, la Commissione condivide i risultati dell'indagine con gli Stati membri, con Eurocontrol e con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo. Entro due mesi dal ricevimento di una richiesta, dopo aver sentito lo Stato membro interessato, la Commissione decide se gli articoli 12 e 13 sono stati rispettati e se la misura può quindi continuare ad essere applicata. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura consultiva di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

*Articolo 14 bis*

*Attuazione del piano generale ATM*

*L'attuazione del piano generale ATM è coordinata dalla Commissione. Il gestore della rete, l'OVP e il gestore della realizzazione contribuiscono all'attuazione del piano generale ATM a norma delle disposizioni del presente regolamento. [Em. 112]*

*Articolo 14 ter*

*La Commissione adotta misure che definiscono la governance dell'attuazione del piano generale ATM comprese la definizione e la selezione del responsabile per il livello di gestione (gestore della realizzazione). Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. [Em. 113]*

*Articolo 14 quater*

*Il gestore della realizzazione raccomanda alla Commissione termini vincolanti per la realizzazione e per le azioni correttive opportune relative ai ritardi di attuazione. [Em. 114]*

## Articolo 15

### Progetti comuni

1. L'attuazione del piano generale ATM può essere coadiuvata da progetti comuni. Tali progetti devono sostenere gli obiettivi del presente regolamento ovvero migliorare l'efficienza del sistema aeronautico europeo in settori essenziali come la capacità, l'efficacia delle operazioni di volo e la redditività, nonché la sostenibilità ambientale, nel rispetto degli obiettivi imperativi di sicurezza. I progetti comuni mirano a rendere operative **le funzionalità ATM** in modo tempestivo, coordinato e sincronizzato ~~le funzionalità ATM per realizzare~~, **al fine di conseguire** i cambiamenti operativi essenziali identificati dal piano generale ATM, **inclusa l'identificazione della dimensione geografica, dell'architettura del progetto orientata alle prestazioni e dell'approccio alla fornitura di servizi più appropriati da attuare da parte del gestore della realizzazione. Ove possibile, la progettazione e l'esecuzione dei progetti comuni mira a garantire che un insieme di capacità interoperabili di base esistano in tutti gli Stati membri.** [Em. 115]

2. La Commissione può adottare misure per definire la governance di progetti comuni e individuare incentivi per la loro realizzazione. ***L'organismo che gestisce l'attuazione dei progetti comuni è lo stesso che è incaricato dell'attuazione della linea di base del piano generale ATM.*** Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura di esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. Tali misure ~~non interferiscono con i~~ ***sono complementari rispetto ai*** meccanismi per lo sviluppo dei progetti relativi a blocchi funzionali di spazio aereo concordati dalle parti dei blocchi stessi. **[Em. 116]**

3. La Commissione può adottare progetti comuni per funzioni legate alla rete di particolare rilevanza ai fini del miglioramento dell'efficacia globale della gestione del trasporto aereo e dei servizi di navigazione aerea in Europa, individuando le funzionalità ATM pronte ad essere dispiegate, unitamente al relativo calendario e portata geografica. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. I progetti comuni possono essere considerati ammissibili al finanziamento dell'Unione all'interno del quadro finanziario pluriennale. A tal fine e fatta salva la competenza degli Stati membri di decidere sull'impiego delle loro risorse finanziarie, la Commissione procede ad un'analisi indipendente dei costi/benefici e a consultazioni con gli Stati membri e gli operatori interessati a norma dell'articolo 28, esplorando tutti gli strumenti appropriati per finanziarne lo sviluppo. I costi ammissibili di sviluppo di progetti comuni sono coperti in conformità dei principi della trasparenza e della non discriminazione.

***3 bis. I progetti comuni sono il mezzo per attuare in modo coordinato e tempestivo i miglioramenti operativi sviluppati dal progetto SESAR. Essi offrono pertanto un contributo decisivo al raggiungimento degli obiettivi dell'Unione. [Em. 117]***

## Articolo 16

### Blocchi funzionali di spazio aereo

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire ~~establishment and~~ **la preparazione e** l'attuazione di blocchi funzionali **operativi** di spazio aereo sulla base della fornitura integrata di servizi di ~~traffico aereo~~ **navigazione aerea**, allo scopo di conseguire la prescritta capacità ed efficienza della rete di gestione del traffico aereo nell'ambito del cielo unico europeo, per mantenere un elevato livello di sicurezza e contribuire all'efficienza complessiva del sistema di trasporto aereo e a una riduzione dell'impatto ambientale. **[Em. 118]**
- ~~2. Laddove possibile, i blocchi funzionali di spazio aereo sono costituiti sulla base di un partenariato settoriale cooperativo tra fornitori di servizi di navigazione aerea, in particolare per quanto concerne la fornitura di servizi di assistenza in conformità all'articolo 10. Il partenariato settoriale può fornire supporto a uno o più blocchi funzionali di spazio aereo, o parte degli stessi, al fine di massimizzarne l'efficienza. [Em. 119]~~

3. Gli Stati membri, ~~come pure~~ *le autorità aeronautiche nazionali e* i fornitori di servizi di ~~traffico aereo~~ *navigazione aerea* cooperano per quanto possibile per conformarsi al presente articolo. Laddove pertinente la cooperazione può prevedere la partecipazione ai blocchi funzionali di spazio aereo *di autorità aeronautiche nazionali e* di fornitori di servizi di ~~traffico aereo~~ *navigazione aerea* di paesi terzi. **[Em. 120]**
4. I blocchi funzionali di spazio aereo, tra l'altro:
- a) sono sostenuti da un'analisi dei valori di sicurezza connessi;
  - b) sono designati in modo tale da perseguire le massime sinergie ottenibili grazie al partenariato settoriale allo scopo di conseguire ~~e, se possibile, superare~~ gli obiettivi prestazionali fissati in conformità all'articolo 11; **[Em. 121]**
  - c) consentono l'uso ottimale *e flessibile* dello spazio aereo, tenendo conto dei flussi di traffico aereo; **[Em. 122]**
  - d) assicurano la coerenza con la rete europea delle rotte istituita in virtù dell'articolo 17;



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

***i bis) consolidano gli appalti per l'infrastruttura ATM e mirano ad aumentare l'interoperabilità delle attrezzature esistenti; [Em. 123]***

***i ter) facilitano la rispondenza con gli obiettivi di prestazione a livello di Unione. [Em. 124]***

I requisiti di cui al paragrafo 4, lettere c), d) e g), sono soddisfatti in conformità al progetto di ottimizzazione dello spazio aereo elaborato dal gestore della rete, come specificato all'articolo 17.

5. I requisiti di cui al presente articolo possono essere soddisfatti mediante la partecipazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea a uno o più blocchi funzionali di spazio aereo.
6. Un blocco funzionale *operativo* di spazio aereo ~~che si copre lo spazio aereo soggetto alla responsabilità di più di uno Stato membro viene~~ è istituito con decisione congiunta ~~di tutti gli~~ *degli* Stati membri e, se del caso, ~~di tutti i dei~~ paesi terzi che hanno responsabilità di qualsiasi porzione dello spazio aereo inclusa nel blocco funzionale di spazio aereo.

**[Em. 126]**

La designazione congiunta alla base dell'istituzione del blocco funzionale di spazio aereo contiene le necessarie disposizioni – comprese le pertinenti disposizioni transitorie – relative alle modalità con cui il blocco di spazio aereo può essere modificato e le modalità con cui uno Stato membro o, se del caso, un paese terzo, può ritirarsi dal blocco .

7. Gli Stati membri notificano alla Commissione la costituzione di blocchi funzionali di spazio aereo. Prima di notificare alla Commissione la costituzione di un blocco funzionale di spazio aereo, gli Stati membri interessati forniscono alla Commissione, agli altri Stati membri e alle altre parti interessate informazioni adeguate e danno loro la possibilità di formulare osservazioni.
8. In caso di controversia tra due o più Stati membri in merito a un blocco funzionale di spazio aereo transfrontaliero, che concerne lo spazio aereo di loro responsabilità, gli Stati membri interessati possono congiuntamente deferire la questione al comitato per il cielo unico affinché formuli un parere. Il parere è comunicato agli Stati membri interessati. Fatto salvo il paragrafo 6, gli Stati membri tengono conto di tale parere per giungere alla composizione della controversia.

9. Una volta ricevute da parte degli Stati membri le notifiche di cui ai paragrafi 6 e 7 la Commissione accerta per ogni blocco funzionale di spazio aereo la rispondenza ai requisiti di cui al paragrafo 4 e sottopone all'esame degli Stati membri i risultati di tale valutazione. Se la Commissione ritiene che uno o più blocchi funzionali di spazio aereo non rispondano ai requisiti previsti, avvia un dialogo con gli Stati membri interessati al fine di pervenire a un consenso sulle necessarie misure di rettifica.
10. La Commissione può adottare modalità di applicazione relative alla designazione congiunta dei fornitori di servizi di traffico aereo di cui al paragrafo 6, specificando le modalità di selezione dei fornitori di servizi, il periodo di designazione, le disposizioni relative alla vigilanza, la disponibilità dei servizi da fornire e gli accordi in materia di responsabilità. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura di esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

11. La Commissione può adottare misure relative alle informazioni, di cui al paragrafo 6, che gli Stati membri sono tenuti a fornire. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura di cui all'articolo 27, *paragrafo 3. Le disposizioni del presente paragrafo non pregiudicano eventuali accordi relativi ai blocchi funzionali di spazio aereo esistenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento, nella misura in cui tali accordi conseguono e, ove possibile, superano gli obiettivi di prestazione stabiliti a norma dell'articolo 11.* [Em. 127]

*Articolo 16 bis*

*Partenariati settoriali*

1. *I fornitori di servizi di navigazione aerea possono cooperare per creare partenariati settoriali, in particolare relativamente alla fornitura di servizi di assistenza ai sensi dell'articolo 10. Il partenariato settoriale può fornire supporto a uno o più blocchi funzionali di spazio aereo, o parte degli stessi, al fine di massimizzarne l'efficienza.*
2. *La Commissione e gli Stati membri compiono ogni sforzo per assicurare che qualsiasi ostacolo ai partenariati tra fornitori di servizi di navigazione aerea sia eliminato, tenendo in particolare considerazione le questioni relative alla responsabilità, i modelli di tariffazione e gli ostacoli all'interoperabilità.* [Em. 128]

## Articolo 17

### Gestione e progettazione della rete

1. I servizi della rete di gestione del traffico aereo (ATM) permettono l'uso ottimale *e flessibile* dello spazio aereo e assicurano che gli utenti dello spazio aereo possano operare sulle traiettorie preferite, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea. Tali servizi di rete sono finalizzate a sostenere iniziative a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo e sono svolte in modo tale da non pregiudicare la separazione delle mansioni normative da quelle operative.  
**[Em. 129]**
2. Per conseguire gli obiettivi di cui al paragrafo 1 e fatte salve le competenze degli Stati membri in materia di rotte nazionali e strutture dello spazio aereo, la Commissione provvede affinché siano ~~garantiti sotto la responsabilità di~~ *coordinati da* un gestore di rete i seguenti servizi *e le seguenti funzioni*: **[Em. 130]**
  - a) progettazione della rete europea delle rotte;

- b) coordinamento delle limitate risorse nelle bande di frequenza aeronautiche utilizzate dal traffico aereo generale, in particolare delle frequenze radio, nonché coordinamento dei codici dei transponder radar;
- c) funzione centrale per la gestione dei flussi di traffico aereo;
- d) creazione di un portale di informazione aeronautica in conformità all'articolo 23;
- e) ottimizzazione della progettazione dello spazio aereo, ***compresi i settori e le strutture dello spazio aereo nelle aree "en-route" e terminali***, in cooperazione con i fornitori di servizi di navigazione aerea e dei blocchi funzionali di spazio aereo, di cui all'articolo 16; **[Em. 131]**
- f) funzione centrale per il coordinamento delle crisi nel settore dell'aviazione.

I servizi ***e le funzioni*** di cui al presente paragrafo non implicano l'adozione di misure vincolanti di portata generale o l'esercizio di un potere discrezionale. Esse tengono conto delle proposte formulate a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Esse sono eseguite in coordinamento con le autorità militari secondo procedure concordate in materia di uso flessibile dello spazio aereo. **[Em. 132]**

La Commissione ha la facoltà, conformemente alle norme di attuazione di cui al paragrafo 4, di designare Eurocontrol, o un altro organo imparziale e competente, per lo svolgimento dei compiti di gestore della rete. Tali compiti sono eseguiti in modo imparziale ed efficiente sotto il profilo dei costi ed effettuati per conto *dell'Unione*, degli Stati membri e delle parti interessate. Essi sono sottoposti ad un sistema di governo appropriato che riconosce le responsabilità separate per la prestazione di servizi e la regolamentazione, tenuto conto delle esigenze dell'intera rete ATM e con la piena partecipazione degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi di navigazione aerea. Entro il 1° gennaio ~~2020~~ **2016** la Commissione designa il gestore della rete come prestatore di servizi autonomo e, se possibile, nell'ambito di un partenariato settoriale. **[Em. 133]**

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 26 per aggiungere ulteriori servizi all'elenco di cui al paragrafo 2 al fine di adeguarlo al progresso tecnico e operativo per quanto concerne la fornitura di servizi di assistenza in modo centralizzato.



4. La Commissione adotta modalità di attuazione relative ai seguenti aspetti:
- a) il coordinamento e l'armonizzazione dei processi e delle procedure atti a migliorare l'efficienza della gestione delle frequenze aeronautiche, compresa l'elaborazione di principi e criteri;
  - b) la funzione centrale per coordinare l'individuazione tempestiva e la risoluzione dei fabbisogni di frequenza nell'ambito delle bande assegnate al traffico aereo generale europeo a sostegno della concezione e gestione della rete del trasporto aereo europeo;
  - c) i servizi di rete supplementari quali definiti nel piano generale ATM;
  - d) le modalità dettagliate relative un processo decisionale improntato alla cooperazione tra gli Stati membri, i fornitori di servizi di navigazione aerea e la funzione di gestione della rete per i compiti di cui al paragrafo 2;
  - e) modalità dettagliate relative alla governance del gestore della rete con la partecipazione di tutti i soggetti operativi interessati;
  - f) le modalità di consultazione delle parti interessate nell'ambito del processo decisionale tanto a livello nazionale quanto a livello europeo; nonché

- g) nell'ambito dello spettro radio assegnato al traffico aereo generale dall'Unione internazionale delle telecomunicazioni, una divisione dei compiti e delle competenze tra la funzione di gestione della rete e i gestori nazionali delle frequenze, garantendo che i servizi di gestione delle frequenze nazionali continuino ad effettuare le assegnazioni di frequenza che non hanno un impatto sulla rete. Per quei casi che hanno un impatto sulla rete, i gestori nazionali delle frequenze collaborano con i responsabili della funzione di gestione della rete ai fini dell'ottimizzazione dell'uso delle frequenze.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

5. Aspetti della configurazione dello spazio aereo diversi rispetto a quelli di cui ai paragrafi 2 e 4, lettera c) sono affrontati al livello nazionale o al livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Questo processo di configurazione tiene conto della crescita e della complessità del traffico, ~~dei blocchi nazionali o funzionali di spazio aereo~~ e ***dei piani locali di miglioramento delle prestazioni e*** prevede la piena consultazione degli utenti dello spazio aereo interessati o dei gruppi interessati che rappresentano gli utenti dello spazio aereo e le autorità militari, a seconda dei casi. **[Em. 134]**

## Articolo 18

### Rapporti tra fornitori di servizi

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea possono avvalersi dei servizi di altri fornitori di servizi che sono stati certificati o dichiarati nell'Unione .
2. I fornitori di servizi di navigazione aerea formalizzano i loro rapporti di lavoro mediante accordi scritti o intese giuridiche equivalenti che stabiliscano in dettaglio i compiti e le funzioni assunti da ciascun fornitore e che permettano lo scambio di dati operativi tra tutti i fornitori di servizi per quanto concerne il traffico aereo generale. Tali intese sono notificate all 'autorità nazionale di vigilanza interessata.
3. Nei casi che comportano la fornitura di servizi di traffico aereo è richiesta l'approvazione degli Stati membri interessati.

## Articolo 19

### Relazioni con le parti interessate

I fornitori di servizi di navigazione aerea mettono a punto meccanismi per consultarsi con i pertinenti gruppi di utenti dello spazio aereo e gli operatori aeroportuali su tutti gli aspetti principali inerenti ai servizi forniti, ***ai piani di investimento strategico, specialmente per quanto riguarda aspetti che esigono sincronizzazione dell'impiego delle attrezzature di aria e di terra*** o a modifiche alle configurazioni dello spazio aereo. ~~Gli utenti dello spazio aereo vengono inoltre coinvolti nel processo di approvazione dei piani strategici d'investimento.~~ La Commissione adotta misure per definire le modalità della consultazione e della partecipazione degli utenti dello spazio aereo al processo di ~~approvazione~~ ***elaborazione*** dei piani d'investimento ***per assicurare coerenza con il piano generale ATM e con i progetti comuni di cui all'articolo 15.*** Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. **[Em. 135]**

*Fatto salvo il ruolo del comitato per il cielo unico, la Commissione istituisce un gruppo consultivo di esperti sul fattore umano, al quale devono partecipare le parti sociali dell'ATM europeo e altri esperti degli enti rappresentativi del personale. Il ruolo di tale gruppo deve essere quello di fornire consulenza alla Commissione sull'interazione tra le operazioni e il fattore umano nel settore ATM. [Em. 136]*

articolo 20

Rapporti con le autorità militari

Nel contesto della politica comune dei trasporti gli Stati membri prendono le iniziative necessarie per garantire che tra le competenti autorità civili e quelle militari si concludano o rinnovino accordi scritti o intese giuridiche equivalenti per quanto riguarda la gestione di specifici blocchi di spazio aereo.

## Articolo 21

### Trasparenza della contabilità

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

***Gli Stati membri adottano le misure necessarie al fine di provvedere a che i fornitori di servizi di navigazione aerea si conformino al presente articolo entro il 1° luglio 2017.***

**[Em. 137]**

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

3. Se sono forniti gruppi di servizi, i fornitori di servizi di navigazione aerea individuano ed espongono le entrate e le spese derivanti dai servizi di navigazione aerea, ripartite in conformità del sistema di tariffazione di cui all'articolo 12 e, se del caso, tengono conti consolidati per servizi diversi dai servizi di navigazione aerea, come sarebbero tenuti a fare se i servizi in questione fossero forniti da imprese distinte.
4. Gli Stati membri designano le autorità competenti che hanno diritto di accesso ai conti dei fornitori di servizi che forniscono servizi nello spazio aereo di loro responsabilità.
5. ~~Gli Stati membri possono applicare ai fornitori di servizi di navigazione aerea che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002, relativo all'applicazione di principi contabili internazionali<sup>†</sup>, le disposizioni transitorie dell'articolo 9 di detto regolamento. [Em. 138]~~

---

<sup>†</sup> ~~GU L 243 dell'11.9.2002, pag. 1.~~

## Articolo 22

### Accesso ai dati e protezione dei dati

1. Per quanto concerne il traffico aereo generale, i pertinenti dati operativi sono scambiati in tempo reale tra tutti i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo e gli aeroporti per facilitare il soddisfacimento delle esigenze operative delle varie parti. I dati sono utilizzati soltanto per fini operativi.
2. L'accesso ai pertinenti dati operativi è consentito alle autorità interessate, ai fornitori di servizi di navigazione aerea certificati o dichiarati, agli utenti dello spazio aereo e agli aeroporti su base non discriminatoria.
3. I fornitori di servizi certificati o dichiarati, gli utenti dello spazio aereo e gli aeroporti stabiliscono le modalità generali di accesso ai rispettivi dati operativi pertinenti diversi da quelli di cui al paragrafo 1. Le autorità nazionali di vigilanza approvano tali modalità. La Commissione può adottare misure relative alle procedure da seguire per lo scambio di dati e alla tipologia di dati per tali condizioni di accesso e la loro approvazione. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura di esame di cui all'articolo 27 paragrafo 3.



CAPO IV  
SPAZIO AEREO

Articolo 23

Informazioni aeronautiche in formato elettronico

1. Fatta salva la pubblicazione da parte degli Stati membri di informazioni aeronautiche e coerentemente con tale pubblicazione, la Commissione, in cooperazione con il gestore della rete , assicura la disponibilità di informazioni aeronautiche in formato elettronico di elevata qualità, presentate in modo armonizzato e rispondenti alle esigenze di tutti gli utilizzatori pertinenti in termini di qualità e tempestività.
2. Ai fini del paragrafo 1, la Commissione garantisce l'elaborazione di un'infrastruttura di informazioni aeronautiche a livello dell'Unione, sotto forma di un portale elettronico di informazioni integrate liberamente accessibile alle parti interessate. Tale infrastruttura integra l'accesso e la fornitura di dati necessari che comprendono, tra l'altro, le informazioni aeronautiche, le informazioni dell'ufficio di pista dei servizi della circolazione aerea (ARO), le informazioni meteorologiche e le informazioni sulla gestione del flusso di traffico aereo.

3. La Commissione adotta misure relative alla definizione e realizzazione di un portale elettronico di informazioni integrate. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura di esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

#### Articolo 24

##### Sviluppo tecnologico e interoperabilità della gestione del traffico aereo

1. La Commissione adotta norme di attuazione relative alla promozione dello sviluppo tecnologico e dell'interoperabilità della gestione del traffico aereo e connesse con lo sviluppo e l'attuazione del piano generale ATM. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.
2. In relazione alle norme di cui al paragrafo 1 si applica l'articolo 17, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 216/2008. Se del caso la Commissione chiede all'EAA di inserire tali norme nel programma di lavoro annuale di cui all'articolo 56 del citato regolamento.

## CAPO V

### DISPOSIZIONI FINALI

#### Articolo 25

##### Adeguamento degli allegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 26 al fine di integrare o modificare i requisiti relativi alle organizzazioni riconosciute di cui all'allegato I e le condizioni relative ai certificati da rilasciare ai fornitori di servizi di navigazione aerea di cui all'allegato II, allo scopo di tenere conto dell'esperienza acquisita dalle autorità nazionali di vigilanza nell'applicazione di tali requisiti e condizioni o dell'evoluzione dei sistemi di gestione del traffico aereo in termini di interoperabilità e fornitura integrata di servizi di navigazione aerea.

#### Articolo 26

##### Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. La delega di poteri di cui all'articolo 11, paragrafo 7, all'articolo 17, paragrafo 3, e all'articolo 25 è conferita alla Commissione per un periodo di tempo ~~indeterminato~~ **di sette anni**.

***La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sette anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo. [Em. 139]***

3. La delega di poteri di cui all'articolo 11, paragrafo 7, all'articolo 17, paragrafo 3, e all'articolo 25 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. Una decisione di revoca pone fine alla delega di poteri specificata nella decisione. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 11, paragrafo 7, 17, paragrafo 3 e 25 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

#### Articolo 27

##### Procedura di Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per il cielo unico, in seguito denominato "comitato". Il comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

## Articolo 28

### Consultazione delle parti interessate da parte della Commissione

1. La Commissione istituisce un meccanismo di consultazione a livello dell'Unione per effettuare, se del caso, consultazioni relative all'attuazione del presente regolamento. A tali consultazioni partecipa anche il comitato specifico del dialogo settoriale istituito con decisione 98/500/CE della Commissione.
2. Le parti interessate possono comprendere:
  - fornitori di servizi di navigazione aerea,
  - operatori aeroportuali,
  - utenti dello spazio aereo pertinenti o gruppi pertinenti rappresentanti tali utenti,
  - autorità militari,
  - industria manifatturiera, e
  - organismi rappresentativi del personale.

## Articolo 29

### Organo consultivo di settore

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

## Articolo 30

### Relazioni con i paesi terzi

L'Unione e i suoi Stati membri si prefiggono e sostengono l'obiettivo di estendere il cielo unico europeo ai paesi che non sono membri dell'Unione europea. A tal fine, nel quadro degli accordi conclusi con i paesi terzi vicini, o nell'ambito di designazioni congiunte di blocchi funzionali di spazio aereo o accordi sulle funzioni di rete essi operano al fine di estendere gli obiettivi del presente regolamento ai suddetti paesi.

## Articolo 31

### Sostegno da parte di organismi esterni

La Commissione può chiedere il sostegno di un organismo esterno per l'adempimento degli obblighi che le incombono in virtù del presente regolamento.

## Articolo 32

### Riservatezza

1. Le autorità *aeronautiche* nazionali ~~di vigilanza~~, in conformità delle rispettive legislazioni nazionali, nonché la Commissione, si astengono dal divulgare informazioni aventi carattere riservato e, in particolare, informazioni sui fornitori di servizi di navigazione aerea, sulle loro relazioni d'affari o sulle loro componenti di costo. **[Em. 140]**
2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicata la facoltà di divulgazione delle informazioni da parte delle autorità *aeronautiche* nazionali ~~di vigilanza~~ o della Commissione ove ciò sia indispensabile per l'espletamento dei loro compiti; in tal caso la divulgazione è proporzionata e tiene conto del legittimo interesse dei fornitori di servizi di navigazione aerea, degli utenti dello spazio aereo, degli aeroporti o degli altri soggetti interessati alla tutela dei loro segreti commerciali. **[Em. 141]**



3. Le informazioni e i dati forniti in conformità del sistema di tariffazione di cui all'articolo 12 sono resi pubblici.

#### Articolo 33

##### Sanzioni

Gli Stati Membri istituiscono norme in materia di sanzioni *e meccanismi di compensazione* applicabili in caso di violazioni del presente regolamento, in particolare da parte degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi e adottano tutte le misure necessarie ad assicurarne l'applicazione. Tali sanzioni sono efficaci, proporzionate e dissuasive. **[Em. 142]**

#### Articolo 34

##### Riesame e metodi di valutazione degli impatti

1. La Commissione riesamina periodicamente l'applicazione del presente regolamento e riferisce al Parlamento europeo ed al Consiglio alla fine di ciascun periodo di riferimento di cui all'articolo 11, paragrafo 5, lettera d). Qualora giustificato per tale scopo, la Commissione può chiedere agli Stati membri informazioni pertinenti relative all'applicazione del presente regolamento .

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

#### Articolo 35

#### Salvaguardie

Il presente regolamento non osta a che gli Stati membri applichino misure di cui essi ravvisino la necessità per salvaguardare interessi essenziali di sicurezza e difesa. Tali misure sono in particolare quelle che si rivelano indispensabili:

- a) ai fini della sorveglianza dello spazio aereo che è di loro responsabilità, conformemente agli accordi dell'ICAO sulla navigazione aerea regionale, compresa la capacità di scoprire, identificare e valutare tutti gli aeromobili che utilizzano tale spazio aereo, al fine di cercare di salvaguardare la sicurezza dei voli e di adottare disposizioni volte a garantire il rispetto delle esigenze in materia di sicurezza e di difesa,

- b) in caso di gravi disordini interni che compromettano il mantenimento dell'ordine pubblico,
- c) in caso di conflitto armato o di gravi tensioni internazionali che costituiscono una minaccia di conflitto armato,
- d) per adempiere gli obblighi internazionali che incombono agli Stati membri in relazione al mantenimento della pace e della sicurezza internazionale,
- e) per condurre operazioni militari e di addestramento militare, comprese le possibilità necessarie per le esercitazioni.

#### Articolo 36

##### Agenzia dell'Unione europea per l'aviazione (EAA)

Nell'attuare il presente regolamento gli Stati membri e la Commissione, conformemente ai rispettivi ruoli previsti dal presente regolamento si coordinano, se del caso, con l'EAA.

Articolo 37  
Abrogazione

I regolamenti (CE) n. 549/2004, n. 550/2004, n. 551/2004 e n. 552/2004 sono abrogati.

I riferimenti ai regolamenti abrogati si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato III.

Articolo 38  
Entrata in vigore

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

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

Fatto a ...,

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

## ALLEGATO I

### 1 REQUISITI DELLE ORGANIZZAZIONI RICONOSCIUTE

1. Le organizzazioni riconosciute devono:
  - poter documentare un'ampia esperienza nella valutazione di entità pubbliche e private nei settori del trasporto aereo, in particolare fornitori di servizi di navigazione aerea, e in altri settori simili, in uno o più campi coperti dal presente regolamento;
  - avere regole e regolamenti approfonditi per l'esame periodico delle entità sopra menzionate, pubblicati e continuamente aggiornati e migliorati attraverso programmi di ricerca e sviluppo;
  - non essere controllata da fornitori di servizi di navigazione aerea, da enti di gestione aeroportuali o da altri soggetti attivi commercialmente nella fornitura di servizi di navigazione aerea o di servizi di trasporto aereo;
  - disporre ampiamente di personale tecnico, dirigente, di supporto e di ricerca proporzionato ai compiti da svolgere.

- avere un'assicurazione di responsabilità civile, tranne se la responsabilità è assunta dallo Stato membro conformemente al diritto nazionale, o lo Stato membro stesso è direttamente responsabile delle ispezioni.

L'organizzazione riconosciuta, il suo direttore e il personale preposto ai controlli non possono partecipare, direttamente o in veste di rappresentanti autorizzati, alla progettazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione di componenti o sottosistemi o al loro uso. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra il fabbricante o il costruttore.

L'organizzazione riconosciuta deve svolgere i controlli con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica possibili e deve essere esente da qualsiasi pressione e incentivo, in particolare di tipo finanziario, che possa influenzare il suo giudizio o i risultati della sua ispezione, in particolare da parte di persone o gruppi di persone interessate ai risultati dei controlli.

4. Il personale dell'organizzazione riconosciuta deve avere:
- una solida formazione tecnica e professionale,
  - soddisfacenti conoscenze dei requisiti delle ispezioni che esegue e un'adeguata esperienza delle relative operazioni,
  - la capacità di redigere le dichiarazioni, le registrazioni e le relazioni per dimostrare che le ispezioni sono state effettuate.
  - la garanzia di imparzialità. La retribuzione del suo personale non deve dipendere dal numero di ispezioni effettuate né dai risultati delle stesse.

ALLEGATO II  
CONDIZIONI DA COLLEGARE AI CERTIFICATI

1. I certificati specificano:
  - a) l'autorità *aeronautica* nazionale di ~~vigilanza~~ che rilascia il certificato; **[Em. 143]**
  - b) il richiedente (nome e indirizzo);
  - c) i servizi certificati;
  - d) una dichiarazione di conformità del richiedente ai requisiti comuni di cui all'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008 ;
  - e) la data di rilascio e il periodo di validità del certificato.
  
2. Le condizioni supplementari collegate ai certificati possono eventualmente riguardare:
  - a) l'accesso non discriminatorio ai servizi per gli utenti dello spazio aereo e il livello richiesto di efficienza di tali servizi, compresi i livelli di sicurezza e interoperabilità;



- b) le specifiche operative per il particolare servizio;
- c) i termini temporali entro cui i servizi dovrebbero essere forniti;
- d) i vari apparati operativi da usare per ogni particolare servizio;
- e) vincoli o restrizioni di prestazioni di servizio/i diverse da quelle concernenti la fornitura di servizi di navigazione aerea;
- f) i contratti, accordi o altre intese tra il fornitore dei servizi e un terzo, che riguardano i servizi;
- g) la comunicazione di informazioni ragionevolmente necessarie per verificare l'ottemperanza dei servizi ai requisiti comuni, inclusi piani, dati finanziari e operativi, nonché modifiche di rilievo del tipo e/o della portata dei servizi di navigazione aerea forniti;
- h) ogni altra condizione legale non specifica dei servizi di navigazione aerea, come le condizioni relative alla sospensione o alla revoca del certificato.

ALLEGATO III  
TAVOLA DI CONCORDANZA

Regolamento 549/2004	Regolamento 550/2004	Regolamento 551/2004	Regolamento 552/2004	Presente regolamento
Articolo 1, paragrafi da 1 a 3				Articolo 1, paragrafi da 1 a 3
		Articolo 1, paragrafo 3		Articolo 1, paragrafo 4
Articolo 1, paragrafo 4				Articolo 1, paragrafo 5
	Articolo 1			-----
		Articolo 1, paragrafi 1, 2 e 4		-----
			Articolo 1	-----
Articolo 2 nn. da (1) a (35)				Articolo 2 nn. da (1) a (35)

				Articolo 2 nn. da (36) a (38)
Articolo 2 nn. 17, 18, 23, 24, 32, 35, 36				-----
Articolo 3				-----
Articolo 4, paragrafi 1 e 2				Articolo 3, paragrafi 1 e 2
				Articolo 3, paragrafi 3 e 4
Articolo 4, paragrafo 3				Articolo 3, paragrafo 5
				Articolo 3(6)
Articolo 3, paragrafi 4 e 5				Articolo 3, paragrafi 7 e 8
				Articolo 3(9)

	Articolo 2, paragrafo 1			Articolo 4, paragrafo 1, lettera a)
				Articolo 4, paragrafo 1, lettere da b) a g)
	Articolo 2, paragrafo 2			Articolo 4, paragrafo 2
				Articolo 5, paragrafi 1 e 2
	Articolo 2, paragrafi da 3 a 6			Articolo 5, paragrafi da 3a 6
	Articolo 3, paragrafi 1 e 2			Articolo 6, paragrafi 1 e 2
			Articolo 8, paragrafi da 1 a 3	Articolo 6, paragrafi 3 e 4
				Articolo 6, paragrafo 5
			Articolo 8, paragrafi 2 e 4	-----

	Articolo 6			-----
Articolo 10, paragrafo 1				Articolo 7, paragrafo 1
				Articolo 7, paragrafo 2
	Articolo 7, paragrafo 1			Articolo 8, paragrafo 1
				Articolo 8, paragrafo 2
	Articolo 7, paragrafi 4 e 6			Articolo 8, paragrafi 3 e 4
	Articolo 7, paragrafi 2, 3, 5 e da 7 a 9			-----
	Articolo 8			Articolo 9
				Articolo 10
	Articolo 9			-----
Articolo 11				Articolo 11

	Articolo 14			Articolo 12
	Articolo 15			Articolo 13
	Articolo 16			Articolo 14
	Articolo 15 bis			Articolo 15
	Articolo 9 bis, paragrafo 1			Articolo 16, paragrafi 1 e 3
				Articolo 16, paragrafo 2
	Articolo 9 bis, paragrafo 2, lettera i)			-----
	Articolo 9 bis, paragrafo 2,			Articolo 16, paragrafo 4
				Articolo 16, paragrafo 5
	Articolo 9 bis, paragrafi da 3 a 9			Articolo 16, paragrafi da 6 a 12

	Articolo 9 ter			-----
		Articolo 6, paragrafi 1 e 2, lettera b)		Articolo 17, paragrafi 1 e 2, lettera b)
				Articolo 17, paragrafo 2, lettere da c) a e)
		Articolo 6, paragrafi 3 e 4, lettera d)		Articolo 17, paragrafi 3 e 4, lettera d)
				Articolo 17, paragrafo 4, lettera e)
		Articolo 6, paragrafo 4, lettere e) e f)		Articolo 17, paragrafo 4, lettere f) e g)
		Articolo 6, paragrafi 5 e 7		Articolo 17, paragrafi 5 e 6
		Articolo 6, paragrafi 8 e 9		-----
	Articolo 10			Articolo 18

				Articolo 19
	Articolo 11			Articolo 20
	Articolo 12			Articolo 21
	Articolo 13			Articolo 22
		Articolo 3		-----
		Articolo 3 <i>bis</i>		Articolo 23
		Articolo 4		-----
		Articolo 7		-----
		Articolo 8		-----
				Articolo 24, paragrafi 1 e 2
			Articolo 3, paragrafo 3	-----
			Articoli 2 e 3, paragrafo 2	-----



			Articoli da 3, paragrafo 4, a 7	-----
	Articolo 17, paragrafo 1			Articolo 25
				Articolo 26
Articolo 5, paragrafi da 1 a 3				Articolo 27, paragrafi da 1 a 3
Articolo 5, paragrafi 4 e 5				-----
Articolo 10, paragrafi 2 e 3				Articolo 28, paragrafi 1 e 2
Articolo 6				Articolo 29
Articolo 7				Articolo 30
Articolo 8				Articolo 31
	Articolo 4			-----

			Articolo 9	-----
	Articolo 18			Articolo 32
Articolo 9				Articolo 33
Articolo 12, paragrafi da 2 a 4				Articolo 34, paragrafi da 1 a 3
Articolo 12, paragrafo 1				-----
	Articolo 18 <i>bis</i>			-----
		Articolo 10		-----
Articolo 13				Articolo 35
Articolo 13 bis				Articolo 36
			Articolo 10	-----
			Articolo 11	Articolo 37

	Articolo 19, paragrafo 1			Articolo 38
	Articolo 19, paragrafo 2			-----
	Allegato I		Allegato V	Allegato I
			Allegato I	-----
	Allegato II			Allegato II
			Allegato II	-----
				Allegato III
			Allegato III	-----
			Allegato IV	-----