



Strasburgo, 11.6.2013
COM(2013) 409 final

2013/0187 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**recante modifica del regolamento (CE) N. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti,
gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

Lo sviluppo del quadro normativo dell’Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA)¹, stabilito in particolare nel regolamento (CE) n. 216/2008, è strettamente connesso allo sviluppo dell’iniziativa per il cielo unico europeo. L’iniziativa “cielo unico europeo” (SES) mira a migliorare l’efficienza complessiva del modo in cui lo spazio aereo europeo è organizzato e gestito attraverso una riforma del settore che fornisce servizi di navigazione aerea (ANS). Il suo sviluppo ha comportato due ampi pacchetti legislativi — SES I e SES II, costituiti da quattro regolamenti, vale a dire i regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004², e comprende inoltre un progetto globale per modernizzare attrezzature e sistemi per servizi di navigazione aerea denominato SESAR³.

Nel 2009, il regolamento (CE) n. 1108/2009 ha esteso le competenze dell’EASA per includere la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea (ATM/ANS). Mentre questo comportava anche l’inserimento di vari elementi del regolamento tecnico ATM/ANS nel campo di applicazione dell’EASA, le modifiche corrispondenti ai quattro regolamenti sul cielo unico europeo non sono state completate simultaneamente. Infatti il Parlamento europeo e il Consiglio hanno preferito lasciare immutate le corrispondenti competenze esistenti nei quattro suddetti regolamenti sul cielo unico europeo per evitare che si producessero lacune nel passaggio dal vecchio al nuovo quadro giuridico e anche per rafforzare l’idea che il nuovo quadro normativo basato sull’EASA dovesse essere costruito sugli attuali principi del cielo unico europeo.

I legislatori hanno affrontato questa sovrapposizione nei regolamenti inserendo un nuovo articolo 65 bis nel regolamento (CE) n. 216/2008. Tale articolo prevede che la Commissione proponga delle modifiche ai quattro regolamenti sul cielo unico europeo per tenere conto dei requisiti del regolamento (CE) n. 216/2008.

In secondo luogo, vi è un più generale sfasamento tra l’approccio utilizzato per tutti gli altri settori dell’aviazione (navigabilità, rilascio di licenze agli equipaggi, operazioni di volo, ecc.) nel quadro dell’EASA e della gestione del traffico aereo (ATM/ANS). In generale l’approccio seguito è che tutti i regolamenti tecnici si concentrano nel campo di applicazione dell’EASA per realizzare gli obiettivi di cui all’articolo 2 del regolamento (CE) n. 216/2008 mentre la regolamentazione economica è elaborata dalla Commissione. Tuttavia, nel settore ATM/ANS (cioè il cielo unico europeo) la situazione è più eterogenea, con regolamenti tecnici che

¹ Mentre la Tabella di marcia della Commissione sull’attuazione della dichiarazione congiunta del Parlamento europeo, del Consiglio dell’UE e della Commissione europea sulle agenzie decentralizzate, del luglio 2012, prevede la standardizzazione dei nomi di tutte le Agenzie UE per conformarsi ad uno stesso formato, per ragioni di chiarezza, la presente relazione utilizza il nome attualmente esistente dell’Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) in tutto il testo. Il testo della stessa proposta legislativa è stato adattato in conformità alla nuova Dichiarazione congiunta e alla Tabella di marcia.

² Il regolamento quadro ((CE) n. 549/2004) — che stabilisce i principi generali per l’istituzione del cielo unico europeo; il regolamento sulla fornitura di servizi ((CE) n. 550/2004) — sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo; il regolamento sullo spazio aereo ((CE) n. 551/2004) — sull’organizzazione e l’uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo; il regolamento sull’interoperabilità ((CE) n. 552/2004) — sull’interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo

³ Regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio; SESAR (programma di ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo) è un pilastro tecnico del SES — un programma di miglioramento della gestione del traffico aereo (ATM) che coinvolge tutti gli aspetti dell’aviazione

derivano da fonti diverse⁴. Sarebbe pertanto utile garantire un approccio armonizzato a questa importante area di regolamentazione, in modo che tutte le consultazioni siano condotte con la stessa accuratezza, tutte le norme rientrino nella stessa struttura e perseguano gli stessi obiettivi, facilitando il compito ai responsabili dell'applicazione delle norme e, infine, per assicurare che l'imminente complesso di innovazioni tecnologiche in arrivo, derivanti dall'iniziativa SESAR, possa essere attuato in maniera coordinata sia per quanto riguarda l'attrezzatura di bordo e di terra che le procedure.

L'iniziativa sul piano normativo mira a soddisfare il requisito di cui all'articolo 65 bis, eliminando le sovrapposizioni tra i regolamenti SES (cielo unico europeo) e EASA, nonché a semplificare e chiarire la linea di demarcazione tra i quadri normativi EASA e SES. Nel far questo, l'emendamento sostiene anche l'obiettivo politico di assicurare la chiarezza nella divisione dei compiti tra la Commissione, l'EASA e l'organizzazione Eurocontrol in modo che l'EASA si concentri sulla redazione e la supervisione della regolamentazione tecnica, la Commissione sulla regolamentazione economica, mentre Eurocontrol si concentrerà sui compiti operativi, organizzati in particolare in base al concetto di gestore della rete⁵.

Oltre alla soppressione di determinate disposizioni sul cielo unico europeo nell'ambito della rifusione del SES, sono inoltre necessarie alcune lievi modifiche al regolamento (CE) n. 216/2008, in quanto in precedenza il testo di tale regolamento si basava sulla terminologia di alcune norme SES, in particolare nell'area dell'interoperabilità, di conseguenza, è necessario introdurre la stessa terminologia nel regolamento (CE) n. 216/2008, ora che essa viene rimossa dai quattro regolamenti sul cielo unico europeo.

2. ESITO DELLA CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

La DG MOVE ha preparato una valutazione dell'impatto (VI) per sostenere proposte legislative dirette a migliorare l'efficacia, la sicurezza e la competitività del cielo unico europeo. Le modifiche al regolamento (CE) n. 216/2008 contenute in questo pacchetto sono dirette tuttavia ad affrontare questioni che erano rimaste escluse da una precedente modifica del regolamento (CE) n. 1108/2009, in particolare l'articolo 65 bis. Tali modifiche sono state oggetto della valutazione di impatto del 2008 che ha portato all'approvazione del regolamento (CE) n. 1108/2009.

Anche se non c'è stata una consultazione specifica sulle modifiche relative all'EASA, tra settembre e dicembre 2012 sul sito Internet della DG MOVE, si è svolta una consultazione pubblica durata tre mesi relativa alle modifiche del SES. Inoltre, sono stati organizzati due eventi di alto livello — una conferenza a Limassol e un'audizione a Bruxelles, mentre si sono svolte numerose riunioni bilaterali con tutte le parti interessate. Nel corso di tali eventi è stata anche affrontata la questione del ruolo dell'EASA e le parti interessate hanno manifestato l'esigenza di assicurare una redazione più coordinata delle norme tecniche.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1. Campo d'applicazione (Articolo 1 del regolamento (CE) n. 216/2008)

Mentre nel passato l'Unione ha sempre avuto competenze molto limitate nelle questioni militari, la linea di demarcazione per quanto riguarda il SES tradizionalmente è stata che, se

⁴ Attualmente le norme tecniche sono redatte oltre che dall'EASA, anche da Eurocontrol e da vari organismi di standardizzazione come EUROCAE.

⁵ Cfr. articolo 19 della proposta di rifusione del SES.

un fornitore di servizi in un aeroporto o durante la rotta serve principalmente (vale a dire più del 50%) il traffico civile, tale fornitore di servizi è tenuto a rispettare le stesse norme che si applicano ad altri fornitori di servizi. Gli utenti militari dello spazio aereo, d'altro canto, hanno avuto la possibilità di scegliere fra volare in conformità alle norme ICAO o a quelle del cielo unico europeo (definite norme del traffico aereo generale (GAT)). Essi potrebbero anche scegliere di uscire da tali norme per fini operativi dichiarando che l'operazione in questione viene effettuata in quanto traffico aereo operativo (OAT), nel qual caso le norme sul cielo unico europeo non si applicano a tali utilizzatori. Quindi tale divisione garantisce la sicurezza del traffico civile, ma mantiene la possibilità per i militari di operare secondo le proprie necessità di missione. L'adozione del regolamento (CE) n. 1108/2009, ha comportato una differenza tra le norme SES e quelle EASA, che ha portato ad esempio ad una situazione nella quale lo stesso fornitore di servizi e i suoi controllori del traffico aereo secondo le norme SES dovevano essere certificati mentre secondo le norme EASA tale certificazione non era necessaria. La presente modifica armonizza i campi di applicazione del regolamento di base dell'EASA ((CE) n. 216/2008) e dei regolamenti sul cielo unico europeo ((CE) nn. 549-552/2004) al fine di evitare tali incoerenze, ripristinando l'applicazione delle norme secondo il concetto voluto, in base al quale il fornitore di servizi rientra nella normativa europea, se più del 50% del traffico da lui servito vola secondo le norme GAT.

3.2. Obiettivi (Articolo 2)

L'elaborazione e l'attuazione del piano generale ATM (SESAR⁶) richiede l'adozione di provvedimenti normativi in un vasto ambito di questioni attinenti all'aviazione. In precedenza il coordinamento e l'allineamento delle norme (tra gestione del traffico aereo e aeronavigabilità ad esempio) hanno creato dei problemi in quanto non esisteva un coordinatore centrale che assicurasse la coerenza tra i progetti preparati dai diversi contributori. Tale problema non esiste nei settori diversi dall'ATM/ANS in quanto l'EASA prepara e coordina l'intera gamma di norme tecniche, mentre il settore dell'ATM/ANS è ancora suddiviso in due quadri normativi. La modifica all'articolo 2 sottolinea che il settore ATM/ANS deve essere trattato esattamente come gli altri settori. Più specificamente, nell'assistere la Commissione nell'elaborazione di norme tecniche, l'EASA dovrebbe adottare un approccio equilibrato nel regolamentare le diverse attività sulla base delle loro caratteristiche specifiche, di livelli di sicurezza accettabili e di una gerarchia dei rischi individuati per gli utenti al fine di garantire un ampio e coordinato sviluppo dell'aviazione.

3.3. Dichiarazioni (dall'articolo 3 in poi in tutto il regolamento)

Il regolamento (CE) n. 1108/2009 ha introdotto la possibilità di autocertificazione in luogo della certificazione, per alcuni servizi di informazione di volo. Il testo del regolamento (CE) n. 216/2008 è stato corretto per tener conto di tale possibilità nei vari punti nei quali si fa riferimento alla certificazione.

3.4. Definizioni (Articolo 3)

Allo scopo di riprendere quanto è stato rimosso nei quattro regolamenti sul cielo unico europeo (regolamenti (CE) nn. 549-552/2004) come spiegato sopra, allineare i due quadri normativi e chiarire il testo nel regolamento (CE) n. 216/2008, le definizioni di "ente qualificato" e "ATM/ANS" sono state modificate. Inoltre le definizioni di «piano generale ATM» e «traffico aereo generale» sono state copiate dai regolamenti sul cielo unico europeo nel presente regolamento.

⁶ Programma di ricerca ATM sul cielo unico europeo. Cfr. <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/>

3.5. ATM/ANS (articolo 8 ter)

L'articolo 8 ter è stato modificato per allineare il testo alla proposta di abrogare il regolamento (CE) N. 552/2004, garantendo in tal modo che rimangano i principi e i concetti vigenti del regolamento sull'interoperabilità (CE) N. 552/2004.

3.6. Requisiti essenziali (allegato V ter)

Si è proceduto a correggere un errore nella parte 2, lettera c), punto iv), per allineare il testo alle disposizioni dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO), nonché alle norme in vigore nell'UE. Si è trattato di un errore involontario al momento della redazione del regolamento (CE) n. 1108/2009. Esso ha comportato un requisito impossibile per i controllori del traffico aereo, cioè dover comunicare agli aeromobili la separazione dagli ostacoli anche quando questi si trovavano al di fuori dell'area di manovra dell'aeroporto.

In secondo luogo, nelle parti 2, lettera g), e 2, lettera h), nonché nella parte 3, è stato inserito un testo preso dal regolamento (CE) n. 552/2004 per evidenziare il fatto che l'approccio utilizzato per regolamentare tali questioni non sarà modificato senza motivo rispetto a quello attuale. Tali aggiunte non modificano il campo di applicazione, ma allineano ulteriormente i quadri normativi SES e EASA.

3.7. Varie

È stato apportato un certo numero di piccole correzioni tipografiche (all'articolo 7, per esempio) e sono state introdotte alcune piccole modifiche redazionali al testo delle norme (all'articolo 9, 19 e 33), quando quest'ultimo non rifletteva la situazione effettiva dopo le modifiche apportate in precedenza al regolamento. Inoltre sono state apportate alcune piccole modifiche in tutto il testo (ad esempio agli articoli 52, 59 e all'allegato V ter) al fine di evitare modifiche non volute ai principi stabiliti nel SES a partire dal 2004.

Il regolamento è stato inoltre allineato al regime istituito dagli articoli 290 e 291 del TFUE e al regolamento (CE) n. 182/2011, che disciplina l'uso di atti di esecuzione e atti delegati. Oltre a ciò sono stati inseriti gli elementi fondamentali delle disposizioni standard convenute per gli atti istitutivi delle agenzie, secondo la tabella di marcia della Commissione sull'attuazione della dichiarazione congiunta del Parlamento europeo, del Consiglio dell'Unione europea e della Commissione europea sulle le agenzie decentrate, del luglio 2012. Quest'ultima include anche la standardizzazione dei nomi delle Agenzie UE, in modo che il nome dell'EASA verrà modificato in "Agenzia dell'Unione europea per l'aviazione (EAA)".

4. ELEMENTI FACOLTATIVI

Dato che è stata redatta una relazione separata destinata ad accompagnare la proposta di rifusione dei quattro regolamenti nn. 549-552/2004 sul cielo unico europeo (SES), il presente documento contiene principalmente le modifiche che è necessario apportare al regolamento 216/2008 per garantire la continuità dell'attuale approccio SES dopo l'allineamento dei quattro regolamenti sul cielo unico europeo, a norma dell'articolo 65 bis del regolamento (CE) n. 216/2008.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**recante modifica del regolamento (CE) N. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti,
gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea**

(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,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁷,

visto il parere del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di tener conto dei cambiamenti introdotti dal regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE⁸ e dal regolamento (CE) n. 1070/2009 che modifica i regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo⁹, è necessario adeguare il contenuto 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, al regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo (il regolamento quadro)¹⁰, il regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo (il regolamento sulla fornitura di servizi)¹¹, il regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo (il regolamento sullo spazio aereo)¹² e del regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del

⁷ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁸ GU L 309 del 24.11.2009, pag. 51.

⁹ GU L 300 del 14.11.2009, pag. 34.

¹⁰ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

¹¹ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

¹² GU L 96 del 31.03.2004, pag. 20.

10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (il regolamento sull'interoperabilità)¹³.

- (2) L'elaborazione e l'attuazione del piano generale ATM richiede interventi normativi in un ampio ambito di questioni attinenti all'aviazione. È necessario che l'Agenzia, nell'assistere la Commissione nell'elaborazione di norme tecniche, adotti un approccio equilibrato nel regolamentare le diverse attività sulla base delle loro caratteristiche specifiche, di livelli di sicurezza accettabili e di una gerarchia dei rischi individuati per gli utenti al fine di garantire un ampio e coordinato sviluppo dell'aviazione.
- (3) Al fine di tenere conto di esigenze tecniche, scientifiche, operative o di sicurezza, modificando o integrando le disposizioni in materia di aeronavigabilità, protezione ambientale, piloti, operazioni di volo, aeroporti, ATM/ANS, controllori del traffico aereo, operatori di paesi terzi, sorveglianza e rispetto della normativa, disposizioni sulla flessibilità, multe e sanzioni pecuniarie periodiche, nonché diritti e tasse, è necessario delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. In sede di preparazione e redazione di atti delegati, è opportuno che la Commissione garantisca la simultanea, tempestiva e appropriata trasmissione dei pertinenti documenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (4) Al fine di garantire condizioni di esecuzione uniformi del presente regolamento, è necessario attribuire 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.
- (5) È opportuno che la Commissione adotti atti di esecuzione immediatamente applicabili quando, in casi debitamente giustificati relativi a deroghe aeroportuali e decisioni di non consentire l'applicazione delle disposizioni in materia di flessibilità, lo richiedano motivi imperativi di urgenza.
- (6) È necessario adattare determinati principi riguardanti la governance e il funzionamento dell'Agenzia alla dichiarazione congiunta sulle agenzie UE decentrate approvata dal Parlamento europeo, dal Consiglio e dalla Commissione nel luglio 2012.
- (7) Occorre quindi modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 216/2008,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

- (1) L'articolo 1 è così modificato:
 - (a) il paragrafo 2 è così modificato:
 - i) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

¹³ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

“b) agli aeroporti o parti di aeroporti, equipaggiamenti, personale e organizzazioni di cui al paragrafo 1, lettere c) e d), che sono sotto il controllo e la gestione militari, quando il traffico servito è prevalentemente diverso dal traffico aereo generale;”

ii) alla lettera c), la prima frase è sostituita dalla seguente:

“agli ATM/ANS, inclusi sistemi e componenti, personale e organizzazioni di cui al paragrafo 1, lettere e) e f), che sono forniti o messi a disposizione dai militari, principalmente per movimenti di aeromobili diversi dal traffico aereo generale.”

(b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

“Fatto salvo il disposto del paragrafo 2, gli Stati membri garantiscono che le strutture militari, aperte al traffico aereo generale e i servizi forniti dal personale militare al traffico aereo generale, che non rientrano nell’ambito di applicazione del paragrafo 1, offrano un livello di sicurezza efficace almeno quanto il livello previsto dai requisiti essenziali definiti negli allegati V *bis* e V *ter*.”

(2) L’articolo 2 è così modificato:

(a) Al paragrafo 2, sono aggiunte le seguenti lettere g) e h):

“g) sostenere lo sviluppo e l’attuazione del piano generale ATM;

h) regolamentare l’aviazione civile in modo da promuoverne meglio sviluppo, prestazioni, interoperabilità e sicurezza in modo proporzionato alla natura di ciascuna attività particolare.”

(b) Al paragrafo 3, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

“c) costituzione di un’Agenzia dell’Unione europea per l’aviazione indipendente (di seguito denominata “l’Agenzia”);”

(3) L’articolo 3 è così modificato:

(a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

“sorveglianza continua”, i compiti da svolgere per verificare che le condizioni in base alle quali è stato emesso un certificato o alle quali fa riferimento una dichiarazione continuino ad essere soddisfatte durante tutto il periodo di validità di tale certificato o dichiarazione, nonché l’adozione di qualsiasi misura di salvaguardia. “

(b) la lettera d *bis*) è sostituita dalla seguente:

“d *bis* “componenti ATM/ANS”, ogni costituente definito all’articolo 2, punto 18, del regolamento (UE) n. [inserire il numero del regolamento SES rifiuto] sull’attuazione del cielo unico europeo;”

(c) è inserita la seguente lettera e *bis*):

“e *bis*) “dichiarazione”, ai fini degli ATM/ANS, qualsiasi dichiarazione scritta:

– sulla conformità o l’idoneità all’impiego di sistemi e componenti rilasciata da un’organizzazione impegnata nella progettazione, fabbricazione e manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS;

- sulla conformità ai requisiti applicabili di un servizio o di un sistema da immettere in servizio rilasciata da un fornitore di servizi;
 - sulla capacità e i mezzi per espletare le responsabilità associate a determinati servizi di informazioni di volo.
- (d) la lettera f) è sostituita dalla seguente:
- “f) “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;”
- (e) le lettere q) e r) sono sostituite dalle seguenti:
- “q) “ATM/ANS”, i servizi di gestione del traffico aereo definiti all’articolo 2, paragrafo 10, del regolamento (CE) n. [inserire il numero del regolamento SES rifiuto], i servizi di navigazione aerea definiti all’articolo 2, paragrafo 4, dello stesso regolamento, inclusi i servizi di gestione della rete di cui all’articolo 17 dello stesso regolamento e i servizi di produzione, trattamento, formattazione e fornitura al traffico aereo generale di dati critici ai fini della sicurezza della navigazione aerea;
- r) “sistema ATM/ANS”, ogni combinazione di equipaggiamenti e di sistemi definiti all’articolo 2, paragrafo 33, del regolamento (UE) n. [inserire il numero del regolamento SES rifiuto];”
- (f) sono aggiunte le seguenti lettere t) e u):
- “t) “traffico aereo generale”, l’insieme dei movimenti di aeromobili civili, nonché l’insieme dei movimenti di aeromobili di Stato (compresi gli aeromobili della difesa, dei servizi doganali e della polizia), quando questi movimenti avvengono secondo le procedure dell’ICAO;
- u) “Piano generale ATM”, il piano approvato dalla decisione 2009/320/CE del Consiglio¹⁴, in conformità all’articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio¹⁵.”
- (4) L’articolo 4 è così modificato:
- (a) il paragrafo 3 *ter* è sostituito dal seguente:
- “In deroga al paragrafo 3 *bis*, gli Stati membri possono decidere di esentare dalle disposizioni del presente regolamento un aeroporto che:
- non gestisce più di 10 000 passeggeri all’anno, e
 - non gestisce più di 850 movimenti relativi a operazioni cargo all’anno,
- a condizione che l’esenzione sia conforme agli obiettivi generali di sicurezza del presente regolamento o di un’altra norma del diritto dell’Unione.
- La Commissione valuta se la condizione di cui al primo comma è stata soddisfatta e, ove reputi che ciò non sia avvenuto, adotta una decisione in tal senso. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all’articolo 65, paragrafo 2. Per imperativi motivi di urgenza debitamente

¹⁴ GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41.

¹⁵ GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1.

giustificati e connessi a rischi gravi, la Commissione adotta atti di esecuzione immediatamente applicabili secondo la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 4.

Lo Stato membro interessato revoca l'esenzione dalla notifica della decisione della Commissione di cui al secondo comma.”

(b) al paragrafo 3 *quater*, la prima frase è sostituita dalla seguente:

“3 *quater*. I servizi di ATM/ANS forniti nello spazio aereo del territorio a cui si applicano le disposizioni del trattato, nonché in ogni spazio aereo a cui gli Stati membri applicano il regolamento (UE) n. [inserire il numero del regolamento SES rifiuto] in conformità all'articolo 1, paragrafo 4, di tale regolamento, devono soddisfare il presente regolamento.”

(5) L'articolo 5 è così modificato:

(a) al paragrafo 2, lettera d), la prima frase è sostituita dal testo seguente: “Le organizzazioni responsabili della manutenzione e della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità di prodotti, parti e pertinenze, devono dimostrare di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai loro privilegi.”

(b) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

“Per quanto riguarda l'aeronavigabilità degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a), b) e c), alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 65 *ter* per definire norme dettagliate per quanto riguarda:

a) le condizioni per stabilire e notificare a un richiedente la base di certificazione del tipo applicabile a un prodotto;

b) le condizioni per stabilire e notificare a un richiedente le apposite specifiche di aeronavigabilità applicabili alle parti e alle pertinenze;

c) le condizioni per stabilire e notificare a un richiedente le apposite specifiche di aeronavigabilità applicabili agli aeromobili che possono ottenere un certificato ristretto di aeronavigabilità;

d) le condizioni per rilasciare e diffondere informazioni obbligatorie al fine di assicurare il mantenimento dell'aeronavigabilità dei prodotti e le condizioni di approvazione di metodi alternativi di rispondenza alle suddette informazioni obbligatorie;

e) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o revoca di certificati di omologazione del tipo, di certificati ristretti di omologazione del tipo, dell'approvazione di modifica dei certificati di omologazione del tipo, di certificati di omologazione del tipo supplementari, dell'approvazione di progetti di riparazione, di certificati individuali di aeronavigabilità, di certificati ristretti di aeronavigabilità, di permessi di volo e di certificati per prodotti, parti o pertinenze, comprese:

i) le condizioni per la durata di detti certificati e le condizioni per il rinnovo degli stessi quando è stabilita una durata limitata;

ii) le limitazioni applicabili per il rilascio di permessi di volo. Tali limitazioni dovrebbero, in particolare, riguardare i seguenti elementi:

- scopo del volo,
- spazio aereo utilizzato per il volo,
- qualificazioni dell'equipaggio di condotta,
- trasporto di persone diverse dall'equipaggio;
 - iii) gli aeromobili che possono ottenere certificati ristretti di aeronavigabilità, e limitazioni connesse;
 - iv) i dati di idoneità operativa, comprendenti:
 - il programma minimo di formazione per l'abilitazione al tipo del personale di certificazione della manutenzione per garantire la conformità alle disposizioni di cui al paragrafo 2, lettera f);
 - il programma minimo di formazione per l'abilitazione al tipo dei piloti e i dati di riferimento dei simulatori associati per garantire la conformità all'articolo 7;
 - la lista di riferimento degli equipaggiamenti minimi;
 - i dati relativi al tipo di aeromobile rilevanti per l'equipaggio di cabina;
 - nonché specifiche aggiuntive di aeronavigabilità per un determinato tipo di operazione per sostenere l'aeronavigabilità continua e i miglioramenti alla sicurezza degli aeromobili;
- f) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione e revoca dell'approvazione delle organizzazioni, richiesta a norma del paragrafo 2, lettere d), e) e g), e le condizioni in presenza delle quali non è necessario richiedere tale approvazione;
- g) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione e revoca dei certificati per il personale richiesti a norma del paragrafo 2, lettera f);
- h) le responsabilità dei detentori di certificati;
- i) la conformità degli aeromobili di cui al paragrafo 1 che non rientrano nei paragrafi 2 o 4, nonché degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), ai requisiti essenziali;
- j) le condizioni per la manutenzione e la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità di prodotti, parti e pertinenze;

Per quanto riguarda l'aeronavigabilità degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a), b) e c), alla Commissione è conferito il potere, mediante atti delegati in conformità all'articolo 65 *ter*, di modificare o integrare l'allegato I, se necessario, per motivi connessi agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici o per motivi di sicurezza in materia di aeronavigabilità, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 2.”

(6) All'articolo 6, i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

“2. Alla Commissione è conferito il potere di modificare, mediante atti delegati in conformità all'articolo 65 *ter*, i requisiti di cui al paragrafo 1, al fine di allinearli alle eventuali modifiche della convenzione di Chicago e relativi annessi, che entrassero in vigore successivamente all'adozione del presente regolamento e diventassero applicabili in tutti gli Stati membri.

3. Ove necessario, al fine di garantire un livello elevato ed uniforme di tutela dell'ambiente e sulla base del contenuto delle appendici dell'allegato 16 di cui al paragrafo 1, se del caso, la Commissione può stabilire, mediante atti delegati in conformità dell'articolo 65 *ter*, norme dettagliate volte a integrare i requisiti di cui al paragrafo 1.”

(7) L'articolo 7 è così modificato:

(a) il paragrafo 2, quarto comma, è sostituito dal testo seguente:

“Nonostante le disposizioni di cui al terzo comma, nel caso di una licenza di pilota privato, un medico generico che abbia sufficiente conoscenza dettagliata della storia clinica del richiedente può, se consentito dalla legislazione nazionale, esercitare la funzione di esaminatore aeromedico. La Commissione adotta norme dettagliate per l'uso di un medico generico, anziché di un esaminatore aeromedico, garantendo in particolare il mantenimento del livello di sicurezza. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 3.”

(b) al paragrafo 2, il sesto comma è sostituito dal seguente:

“Per quanto riguarda gli equipaggi di condotta che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b) o c), i requisiti di cui al secondo e terzo comma possono essere soddisfatti tramite il riconoscimento di licenze e certificati medici rilasciati da o per conto di un paese terzo.”

(c) al paragrafo 6, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

“Per quanto riguarda i piloti che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), nonché i dispositivi di simulazione per addestramento, le persone e le organizzazioni che partecipano alla formazione, ai test, ai controlli o agli esami medici dei suddetti equipaggi, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 65 *ter* per definire norme dettagliate per quanto riguarda:

(d) al paragrafo 6, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

“d) le condizioni per la conversione delle licenze nazionali di pilotaggio esistenti e delle licenze nazionali di ingegneri di volo in licenze di pilotaggio, nonché le condizioni per la conversione dei certificati medici nazionali;”

(e) al paragrafo 6, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

“ f) la rispondenza dei piloti di cui all'allegato II, lettere a), punto ii), d) e h), se utilizzati per il trasporto aereo commerciale, ai requisiti essenziali pertinenti dell'allegato III.”

(f) alla fine del paragrafo 6 è aggiunto il seguente nuovo comma:

“Per quanto riguarda i piloti che partecipano alle operazioni di volo di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), nonché i dispositivi di simulazione per addestramento, le persone e le organizzazioni che partecipano alla formazione, ai test, ai controlli o agli esami medici dei suddetti equipaggi, alla Commissione è conferito il potere, mediante atti delegati in conformità all'articolo 65 *ter*, di modificare o integrare l'allegato III, se necessario, per ragioni di sviluppi tecnici, operativi o scientifici o per motivi di sicurezza

relativi alle licenze di pilotaggio, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 2.”

(8) L'articolo 8 è così modificato:

(a) al paragrafo 5, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

“Per quanto l'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 65 *ter* per definire norme dettagliate per quanto riguarda:”

(b) al paragrafo 5, la lettera g) è sostituita dalla seguente:

“g) la rispondenza dell'esercizio degli aeromobili di cui all'allegato II, lettera a), punto ii), e lettere d) e h), se utilizzati per il trasporto aereo commerciale, ai pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato IV e, se applicabile, all'allegato V *ter*.”

(c) al paragrafo 5 sono aggiunte le seguenti lettere h) e i):

“h) le condizioni e le procedure in base alle quali le operazioni specializzate sono soggette ad autorizzazione;

i) le condizioni in base alle quali le operazioni sono vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni ai fini della sicurezza a norma dell'articolo 22, paragrafo 1.”

(d) alla fine del paragrafo 5 è aggiunto il seguente nuovo comma:

“Per quanto riguarda l'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), alla Commissione è conferito il potere, mediante atti delegati in conformità all'articolo 65 *ter*, di modificare o integrare l'allegato IV e, se applicabile, l'allegato V *ter*, ove necessario per motivi connessi agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici o per motivi di sicurezza connessi alle operazioni di volo, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 2.”

(9) L'articolo 8 *bis* è così modificato:

(a) al paragrafo 5, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

“Per quanto riguarda gli aeroporti, le attrezzature aeroportuali e le operazioni aeroportuali, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 65 *ter* per stabilire le modalità di applicazione per quanto riguarda:”

(b) al paragrafo 5, dopo la lettera j) sono aggiunte le seguenti lettere:

“k) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca di certificati di fornitori di servizi di gestione del piazzale;

l) le condizioni per rilasciare e diffondere informazioni obbligatorie al fine di assicurare la sicurezza delle operazioni e degli equipaggiamenti aeroportuali;

m) le responsabilità dei fornitori di servizi di cui al paragrafo 2, lettera e);

n) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca delle approvazioni e le condizioni per la sorveglianza delle

organizzazioni che partecipano alla progettazione, fabbricazione e manutenzione di equipaggiamenti aeroportuali fondamentali per la sicurezza;

o) le responsabilità delle organizzazioni che partecipano alla progettazione, fabbricazione e manutenzione di equipaggiamenti aeroportuali fondamentali per la sicurezza.”

(c) alla fine del paragrafo 5 è aggiunto il seguente nuovo comma:

“Per quanto riguarda gli aeroporti, gli equipaggiamenti e le operazioni aeroportuali, alla Commissione è conferito il potere, mediante atti delegati in conformità all’articolo 65 *ter*, di modificare o integrare l’allegato V *bis* e, se applicabile, l’allegato V *ter*, ove necessario per motivi connessi agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici o per motivi di sicurezza connessi agli aeroporti, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi fissati all’articolo 2.”

(10) L’articolo 8 *ter* è così modificato:

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

“4. Le misure di cui al paragrafo 6 possono prescrivere l’obbligo del possesso di un certificato o di una dichiarazione per le organizzazioni che partecipano alla progettazione, alla fabbricazione e alla manutenzione di sistemi e componenti degli ATM/ANS da cui dipendono la sicurezza e l’interoperabilità. Il certificato è rilasciato se le organizzazioni dimostrano di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità inerenti ai loro privilegi. Il certificato precisa i privilegi riconosciuti.

5. Le misure di cui al paragrafo 6 possono prescrivere l’obbligo della certificazione, oppure la convalida o la dichiarazione del fornitore di ATM/ANS o dell’organizzazione che partecipa alla progettazione, alla fabbricazione e alla manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS, per quanto riguarda sistemi e componenti ATM/ANS, dai quali dipendono la sicurezza o l’interoperabilità. Il certificato o la dichiarazione per detti sistemi e componenti è rilasciato, o la convalida è emessa, se il richiedente dimostra che i sistemi e i componenti sono conformi alle specifiche dettagliate definite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1.”

(b) il paragrafo 6 è così modificato:

i) la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

“Per quanto la fornitura di ATM/ANS, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all’articolo 65 *ter* per stabilire le modalità di applicazione per quanto riguarda:”

ii) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

“le condizioni e le procedure per la dichiarazione, e per la sorveglianza di fornitori di servizi e organizzazioni che partecipano alla progettazione, fabbricazione e manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS di cui ai paragrafi da 3 a 5;”

iii) sono aggiunte le seguenti lettere g), h) e i):

“g) le condizioni per emettere e diffondere informazioni obbligatorie al fine di garantire la sicurezza nella fornitura degli ATM/ANS;

h) le condizioni per la convalida e la dichiarazione di cui al paragrafo 5 e per la sorveglianza della conformità a tali condizioni;

i) regole operative e componenti ATM/ANS richiesti per l'utilizzo dello spazio aereo.”

iv) alla fine del paragrafo, è aggiunto il seguente nuovo comma:

“Per quanto la fornitura di ATM/ANS, alla Commissione è conferito il potere, mediante atti delegati in conformità all'articolo 65 *ter*, di modificare o integrare l'allegato V *bis*, ove necessario per motivi connessi agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici o per motivi di sicurezza connessi agli ATM/ANS, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 2.”

(c) al paragrafo 7, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

“a) rispecchiano lo stato dell'arte e le migliori pratiche nel settore degli ATM/ANS, in particolare in conformità al piano generale ATM e in stretta collaborazione con l'ICAO”.

(11) L'articolo 8 *quater* è così modificato:

(a) al paragrafo 10, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

“Per quanto riguarda i controllori del traffico aereo, nonché le persone e le organizzazioni che partecipano alla formazione, ai test, ai controlli o agli esami medici dei controllori del traffico aereo, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 65 *ter* per stabilire norme dettagliate per quanto riguarda:”

(b) al paragrafo 10, sono aggiunte le seguenti lettere e), f) e g):

“e) fatte salve le disposizioni degli accordi bilaterali conclusi in conformità all'articolo 12, le condizioni per il riconoscimento delle licenze di paesi terzi;

f) le condizioni in base alle quali la formazione sul lavoro (*on-the-job*) è vietata, limitata o subordinata a determinate condizioni a fini di sicurezza.

g) le condizioni per emettere e diffondere informazioni obbligatorie al fine di assicurare la sicurezza nella formazione sul lavoro (*on-the-job*);”

(c) alla fine del paragrafo 10 è aggiunto il seguente nuovo comma:

“Per quanto riguarda i controllori del traffico aereo, nonché le persone e le organizzazioni che partecipano alla formazione, ai test, ai controlli o agli esami medici dei controllori del traffico aereo, alla Commissione è conferito il potere, tramite atti delegati in conformità all'articolo 65 *ter*, di modificare o integrare l'allegato V *ter*, ove necessario per motivi connessi a sviluppi tecnici, operativi o scientifici o per motivi di sicurezza connessi alle organizzazioni di formazione e ai controllori del traffico aereo, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 2.”

(12) L'articolo 9 è così modificato:

(a) al paragrafo 4, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

“Per quanto gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), nonché il relativo equipaggio e le loro operazioni, alla Commissione è conferito il potere

di adottare atti delegati in conformità all'articolo 65 *ter* per definire norme dettagliate per quanto riguarda:"

(b) al paragrafo 4, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

“a) l'autorizzazione di aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), o dell'equipaggio, che non siano in possesso di un certificato standard di aeronavigabilità dell'ICAO o di una licenza, ad operare in entrata, all'interno o in uscita dall'Unione europea;

(c) al paragrafo 4, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

“e) le condizioni per la dichiarazione da parte degli operatori di cui al paragrafo 3 e la sorveglianza degli stessi;”

(d) al paragrafo 4 è aggiunta la seguente lettera g):

“g) condizioni alternative per i casi in cui la conformità alle norme e ai requisiti di cui al paragrafo 1 non sia possibile o comporti difficoltà sproporzionate, che assicurino il rispetto dell'obiettivo delle norme e dei requisiti in questione.”

(e) al paragrafo 5, lettera e), è soppresso il termine “sicurezza”.

(13) L'articolo 10 è così modificato:

(a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

“2. Ai fini dell'attuazione del paragrafo 1, gli Stati membri, oltre ad assicurare la sorveglianza dei certificati che hanno emesso, o delle dichiarazioni che hanno ricevuto, svolgono indagini, comprese ispezioni a terra, e prendono ogni provvedimento, fra cui il fermo operativo di un aeromobile, atto a impedire il perdurare di una violazione.”

(b) al paragrafo 5, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

“Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 65 *ter* per stabilire norme dettagliate che definiscono le condizioni per la cooperazione di cui al paragrafo 1, in particolare: “

(c) al paragrafo 5, sono aggiunte le seguenti lettere d) ed e):

“d) le condizioni per le qualifiche degli ispettori che conducono le ispezioni a terra e delle organizzazioni che partecipano alla formazione di tali ispettori

e) le condizioni per l'amministrazione e l'applicazione della sorveglianza e del rispetto delle norme, inclusi sistemi di gestione della sicurezza”

(14) L'articolo 11 è così modificato:

(a) i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

“1. Gli Stati membri riconoscono, senza ulteriori requisiti o valutazioni di natura tecnica, i certificati rilasciati a norma del presente regolamento nonché i relativi atti delegati e atti di esecuzione. Se il riconoscimento iniziale riguarda uno o più scopi particolari, i riconoscimenti successivi coprono soltanto questo o questi scopi.

2. La Commissione, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro o dell'Agenzia, stabilisce se un certificato di cui al paragrafo 1 sia effettivamente conforme al presente regolamento nonché ai relativi atti delegati e atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui

all'articolo 65, paragrafo 2. Per imperativi motivi di urgenza debitamente giustificati e connessi a rischi gravi, la Commissione adotta atti di esecuzione immediatamente applicabili secondo la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 4”.

(15) All'articolo 12, paragrafo 2, lettera b), l'ultimo comma è sostituito dal seguente:

“essa può invitare lo Stato membro interessato a modificare l'accordo, a sospenderne l'applicazione o a denunciarlo, a norma dell'articolo 351 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 2.”

(16) L'articolo 13 è sostituito dal seguente:

“Articolo 13

Organizzazioni riconosciute

“Nell'assegnazione di uno specifico compito di certificazione ad un'organizzazione riconosciuta, l'Agenzia o l'autorità aeronautica nazionale interessata deve accertarsi che la suddetta organizzazione rispetti i criteri fissati nell'allegato V.

Le organizzazioni riconosciute non rilasciano certificati o autorizzazioni, né ricevono dichiarazioni.”

(17) L'articolo 14 è così modificato:

(a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

“1. Le disposizioni del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione non ostano a che uno Stato membro reagisca immediatamente nel caso di un problema di sicurezza che riguardi un prodotto, un sistema, una persona o un'organizzazione, a condizione che tale intervento immediato sia necessario per garantire la sicurezza e che non sia possibile risolvere adeguatamente il problema nel rispetto del presente regolamento e dei relativi atti delegati e di esecuzione.”

(b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

La Commissione valuta se le condizioni di cui al primo comma siano state rispettate e, ove reputi che ciò non sia avvenuto, adotta una decisione a questo riguardo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 2. Per imperativi motivi di urgenza debitamente giustificati e connessi a rischi gravi, la Commissione adotta atti di esecuzione immediatamente applicabili secondo la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 4.

Lo Stato membro interessato revoca il provvedimento adottato ai sensi del paragrafo 1 dalla notifica della decisione di cui al primo comma del presente paragrafo.

Se necessario, a seguito dell'individuazione di un problema immediato di sicurezza di cui al paragrafo 1, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 65 *quater* al fine di modificare o integrare il presente regolamento.”

(c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

“4. Uno Stato membro può concedere deroghe ai requisiti sostanziali specificati nel presente regolamento e nei relativi atti delegati e di esecuzione

in presenza di circostanze operative o di esigenze operative urgenti e imprevedute di durata limitata, purché tali deroghe non pregiudichino il livello di sicurezza. L’Agenzia, la Commissione e gli altri Stati membri sono informati di dette deroghe se sono concesse ripetutamente o per periodi di durata superiore a due mesi.”

- (d) al paragrafo 5, il secondo comma è sostituito dal seguente:

“La Commissione valuta se la deroga è conforme alle condizioni di cui al paragrafo 4 e, ove ne reputi la necessità, adotta una decisione a questo riguardo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all’articolo 65, paragrafo 2. Per imperativi motivi di urgenza debitamente giustificati e connessi a rischi gravi, la Commissione adotta atti di esecuzione immediatamente applicabili secondo la procedura di cui all’articolo 65, paragrafo 4.

Lo Stato membro interessato revoca l’esonero dalla notifica della decisione della Commissione di cui al secondo comma.”

- (e) al paragrafo 6, il primo comma è sostituito dal seguente:

“6. Quando è possibile raggiungere con altri mezzi un livello di protezione equivalente a quello conseguito mediante l’applicazione degli atti delegati e degli atti di esecuzione adottati sulla base del presente regolamento, gli Stati membri possono concedere un’approvazione, in deroga a tali atti delegati o atti di esecuzione, senza discriminazioni basate sulla nazionalità, in conformità alla procedura stabilita al secondo comma e al paragrafo 7”.

- (f) al paragrafo 7 è aggiunto il seguente comma:

“Se la Commissione ritiene, tenendo conto della raccomandazione di cui al primo comma, che siano rispettate le condizioni di cui al paragrafo 6, concede la deroga senza indugio modificando di conseguenza i pertinenti atti delegati o atti di esecuzione adottati sulla base del presente regolamento.”

- (18) All’articolo 15, paragrafo 2, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

“2. Fatto salvo il diritto del pubblico di avere accesso ai documenti della Commissione, come stabilito dal regolamento (CE) n. 1049/2001, la Commissione adotta di propria iniziativa regole dettagliate per la diffusione alle parti interessate delle informazioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all’articolo 65, paragrafo 3. Tali misure tengono conto della necessità di:”

- (19) Il titolo del Capo III è sostituito dal seguente:

“AGENZIA DELL’UNIONE EUROPEA PER L’AVIAZIONE”

- (20) L’articolo 17 è così modificato:

- (a) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

“Ai fini dell’attuazione del presente regolamento è istituita l’Agenzia europea per l’aviazione.

- (b) al paragrafo 2, la prima frase è sostituita dalla seguente:

“Per garantire il buon funzionamento e lo sviluppo della sicurezza dell’aviazione, l’Agenzia:”

- (c) al paragrafo 2 è aggiunta la seguente lettera f):
- “f) assiste le autorità competenti degli Stati membri nello svolgimento dei loro compiti, fornendo una sede per lo scambio di informazioni e di esperti.
- (21) All’articolo 19, paragrafo 2, il secondo comma è sostituito dal seguente:
- “Detti documenti rispecchiano lo stato dell’arte e le migliori pratiche nei settori in questione e sono aggiornati per tener conto delle esperienze mondiali nel settore aeronautico, e del progresso scientifico e tecnico.”
- (22) All’articolo 21, paragrafo 2, lettera b), il punto i) è sostituito dal seguente:
- “i) dei dispositivi di simulazione per addestramento di volo operati dalle organizzazioni di addestramento certificate dall’Agenzia;”
- (23) L’articolo 22 è così modificato:
- (a) al paragrafo 2, lettera c), “un mese” è sostituito da “tre mesi”
- (b) al paragrafo 2, la lettera e) è sostituita dalla seguente:
- “e) qualora uno Stato membro dissenta sulle conclusioni dell’Agenzia relative a uno schema individuale, l’Agenzia rinvia la questione alla Commissione. La Commissione decide se lo schema individuale risponde agli obiettivi di sicurezza del presente regolamento. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all’articolo 65, paragrafo 2;”
- (24) All’articolo 22 *bis*; è inserita la seguente lettera *c bis*):
- “*c bis*) rilascia e rinnova i certificati o accetta le dichiarazioni di conformità o idoneità all’uso e di conformità ai sensi dell’articolo 8 ter, paragrafi 4 e 5, di organizzazioni che forniscono servizi o sistemi paneuropei e, se richiesto dallo Stato membro interessato, anche di altri fornitori di servizi e organizzazioni che partecipano alla progettazione, fabbricazione e manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS;”
- (25) All’articolo 24, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:
- “5. Tenendo conto dei principi stabiliti agli articoli 52 e 53, la Commissione adotta norme dettagliate concernenti i metodi di lavoro dell’Agenzia per lo svolgimento dei compiti di cui ai paragrafi 1, 3 e 4. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all’articolo 65, paragrafo 2.”
- (26) L’articolo 25 è così modificato:
- (a) al paragrafo 3, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:
- “Sulla base dei paragrafi 1 e 2, la Commissione, mediante atti delegati in conformità all’articolo 65 *ter*, stabilisce:”
- (b) al paragrafo 3, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- “b) norme dettagliate relative a inchieste, misure associate e attività di comunicazione, nonché al processo decisionale, incluse le disposizioni sul diritto di difesa, l’accesso al fascicolo, la rappresentanza legale, la riservatezza e le disposizioni temporali, nonché la quantificazione e la riscossione di ammende e sanzioni finanziarie periodiche.”
- (27) All’articolo 29, il paragrafo 2 è soppresso.

- (28) L'articolo 30 è sostituito dal seguente:
- “All’Agenzia e al suo personale si applica il protocollo sui privilegi e sulle immunità dell’Unione europea.”
- (29) L'articolo 33 è così modificato:
- (a) al paragrafo 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- “a) nomina il direttore esecutivo, e i vice direttori esecutivi, a norma degli articoli 39 *bis* e 39 *ter*;”
- (b) al paragrafo 2, la lettera c) è sostituita dal seguente:
- “c) entro il 30 novembre di ogni anno e dopo aver ricevuto il parere della Commissione, adotta il programma di lavoro annuale e pluriennale dell’Agenzia per gli anni successivi; tale programma di lavoro è adottato nel rispetto della procedura annuale di bilancio e del programma legislativo dell’Unione europea nei settori pertinenti della sicurezza aerea; il parere della Commissione è accluso ai programmi di lavoro;”
- (c) al paragrafo 2, la lettera h) è sostituita dalla seguente:
- “h) esercita l’autorità disciplinare sul direttore esecutivo, nonché sui vice direttori esecutivi di concerto con il direttore esecutivo;”
- (d) al paragrafo 2, sono aggiunte le seguenti lettere n), o), p) e q):
- “n) ai sensi del paragrafo 6, esercita, nei confronti del personale dell’Agenzia, i poteri conferiti dallo Statuto all’autorità che ha il potere di nomina e dal regime applicabile agli altri agenti all’autorità abilitata a concludere i contratti di assunzione¹⁶ (“poteri dell’autorità che ha il potere di nomina”);
- o) assicura un seguito adeguato alle osservazioni e alle raccomandazioni derivanti dalle relazioni di audit e valutazioni interne ed esterne e dalle indagini dell’Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF);
- p) adotta modalità adeguate per garantire l’attuazione dello Statuto e del regime applicabile agli altri agenti a norma dell’articolo 110 dello Statuto.”
- q) adotta criteri per la prevenzione e la gestione dei conflitti di interesse in relazione ai suoi membri, nonché ai membri della commissione di ricorso;
- (e) è aggiunto il seguente paragrafo 6:
- “6. Il consiglio di amministrazione adotta, in conformità all’articolo 110 dello Statuto, una decisione basata sull’articolo 2, paragrafo 1, dello Statuto e sull’articolo 6 del regime applicabile agli altri agenti, con cui delega al direttore esecutivo i poteri pertinenti all’autorità che ha il potere di nomina e definisce le condizioni di sospensione della delega di tali poteri. Il direttore esecutivo è autorizzato a subdelegare tali poteri.
- Qualora circostanze eccezionali lo richiedano, il consiglio di amministrazione può, mediante decisione, sospendere temporaneamente i poteri di autorità che

¹⁶ Regolamento (CEE, Euratom, CECA) n. 259/68 del Consiglio, del 29 febbraio 1968, che definisce lo statuto dei funzionari delle Comunità europee nonché il regime applicabile agli altri agenti di tali Comunità, ed istituisce speciali misure applicabili temporaneamente ai funzionari della Commissione (GU L 56 del 4.3.1968, pag. 1).

ha il potere di nomina delegati al direttore esecutivo e quelli subdelegati da quest'ultimo, ed esercitarli esso stesso o delegarli a uno dei suoi membri o a un membro del personale diverso dal direttore esecutivo.”

(30) L'articolo 34 è così modificato:

- (a) al paragrafo 1, i termini “un rappresentante della Commissione” sono sostituiti da “due rappresentanti della Commissione, ciascuno con diritto di voto”.
- (b) al paragrafo 1, secondo comma, i termini “un suo rappresentante e supplente” sono sostituiti da “i suoi rappresentanti e i loro supplenti”
- (c) al paragrafo 1, secondo comma, il termine “cinque” è sostituito da “quattro”
- (d) alla fine del paragrafo 1 è aggiunto il seguente nuovo comma:

“I membri del consiglio di amministrazione e i loro supplenti sono nominati in base alla loro conoscenza del settore dell'aviazione, tenendo conto delle competenze manageriali, amministrative e di bilancio pertinenti. Tutte le parti rappresentate nel consiglio di amministrazione si sforzano di limitare l'avvicendamento dei loro rappresentanti, in modo da assicurare la continuità dei lavori. Nel consiglio di amministrazione tutte le parti mirano a realizzare una rappresentanza equilibrata di uomini e donne.”

(31) All'articolo 37, paragrafo 1, sono introdotte le seguenti modifiche:

- i termini “maggioranza di due terzi” sono sostituiti da “maggioranza semplice”.
- è inserita la seguente seconda frase:

“Tuttavia la maggioranza di due terzi dei membri del consiglio di amministrazione è necessaria per le decisioni relative all'adozione dei programmi di lavoro, al bilancio annuale, alla nomina, e alla proroga del mandato o alla revoca del direttore esecutivo.”

(32) È aggiunto l'articolo 37 *bis* seguente:

“Articolo 37 bis

Comitato esecutivo

1. Il consiglio di amministrazione è assistito da un comitato esecutivo.

2. Il comitato esecutivo:

- a) prepara le decisioni che dovranno essere adottate dal consiglio di amministrazione
- b) assicura, assieme al consiglio di amministrazione, un seguito adeguato alle osservazioni e alle raccomandazioni derivanti dalle relazioni di audit e valutazioni interne ed esterne e dalle indagini dell'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF);
- c) fatte salve le responsabilità del direttore esecutivo, definite nell'articolo 38, assiste e consiglia il direttore esecutivo nell'attuazione delle decisioni del consiglio di amministrazione, al fine di rafforzare il controllo della gestione amministrativa e di bilancio.

3. Se necessario, per motivi di urgenza, il comitato esecutivo può prendere determinate decisioni provvisorie a nome del consiglio di amministrazione, in

particolare su questioni di gestione amministrativa, tra cui la sospensione della delega dei poteri di autorità che ha il potere di nomina e su questioni in materia di bilancio.

4. Il comitato esecutivo è composto dal presidente del consiglio di amministrazione, da un rappresentante della Commissione nel consiglio di amministrazione e da altri tre membri nominati dal consiglio di amministrazione tra i suoi membri aventi diritto di voto. Il presidente del consiglio di amministrazione è anche presidente del comitato esecutivo. Il direttore esecutivo partecipa alle riunioni del comitato esecutivo senza diritto di voto.

5. La durata del mandato dei membri del comitato esecutivo coincide con la durata del mandato dei membri del consiglio di amministrazione. La durata del mandato dei membri del comitato esecutivo coincide con la durata del loro mandato come membri del consiglio di amministrazione.

6. Il comitato esecutivo tiene una riunione ordinaria almeno una volta ogni tre mesi. Si riunisce inoltre su iniziativa del presidente o su richiesta dei suoi membri.

7. Il consiglio di amministrazione stabilisce il regolamento interno del comitato esecutivo.”

(33) L'articolo 38 è così modificato:

(a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

“1. L'Agenzia è diretta dal suo direttore esecutivo che è completamente indipendente nell'espletamento delle sue funzioni. Fatte salve le competenze della Commissione, del consiglio di amministrazione o del comitato esecutivo, il direttore esecutivo non sollecita né accetta istruzioni da alcun governo o altro organismo.”

(b) al paragrafo 3, la lettera g) è soppressa.

(c) al paragrafo 3, la lettera i) è sostituita dalla seguente:

“i) delega i suoi poteri ad altri membri del personale dell'Agenzia. La Commissione definisce le modalità di tale delega. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 2;”

(d) al paragrafo 3, la lettera k) è sostituita dalla seguente:

“k) prepara i programmi di lavoro annuali e pluriennali e li sottopone al consiglio di amministrazione dopo aver consultato la Commissione;”

(e) al paragrafo 3, sono aggiunte le seguenti lettere m), n), o) e p):

“m) attua i programmi di lavoro annuali e pluriennali e ne riferisce al consiglio di amministrazione;”

n) prepara un piano di azione a seguito delle conclusioni delle relazioni di audit e valutazioni interne ed esterne e dalle indagini dell'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e riferisce sui progressi compiuti ogni sei mesi alla Commissione e periodicamente al consiglio di amministrazione e al comitato esecutivo.

o) tutela gli interessi finanziari dell'Unione mediante l'applicazione di misure di prevenzione contro le frodi, la corruzione e qualsiasi altra attività illecita,

attraverso controlli effettivi e, nel caso in cui siano riscontrate irregolarità, recupera le somme indebitamente corrisposte nonché, se del caso, inasprando l'applicazione di sanzioni amministrative e finanziarie effettive, proporzionate e dissuasive;

p) elabora una strategia antifrode dell'Agenzia e la presenta al consiglio di amministrazione per approvazione;

(34) L'articolo 39 è soppresso.

(35) Sono aggiunti i seguenti articoli 39 *bis* e 39 *ter*:

“Articolo 39 *bis*

Nomina del direttore esecutivo

1. Il direttore esecutivo è assunto come agente temporaneo dell'Agenzia ai sensi dell'articolo 2, lettera a), del regime applicabile agli altri agenti.

2. Il direttore esecutivo è nominato dal consiglio di amministrazione in base al merito, alle competenze professionali documentate nonché all'esperienza pertinente in materia di aviazione civile, sulla base di un elenco di candidati proposto dalla Commissione, a seguito di una procedura di selezione aperta e trasparente.

Per la conclusione del contratto con il direttore esecutivo, l'Agenzia è rappresentata dal presidente del consiglio di amministrazione.

Prima della nomina, il candidato prescelto dal consiglio di amministrazione può essere invitato a rendere una dichiarazione dinanzi alla commissione competente del Parlamento europeo e a rispondere alle domande dei membri di tale commissione.

3. La durata del mandato del direttore esecutivo è di cinque anni. Entro la fine di tale periodo, la Commissione effettua una valutazione che tiene conto dei risultati ottenuti dal direttore esecutivo, nonché dei compiti e delle sfide futuri dell'Agenzia.

4. Agendo su proposta della Commissione, la quale tiene conto della valutazione di cui al paragrafo 3, il consiglio di amministrazione può prorogare il mandato del direttore esecutivo per non più di cinque anni.

5. Il consiglio di amministrazione informa il Parlamento europeo dell'intenzione di prorogare il mandato del direttore esecutivo. Entro il mese precedente a tale proroga, il direttore esecutivo può essere invitato a rendere una dichiarazione dinanzi alla commissione competente del Parlamento europeo e a rispondere alle domande dei membri di tale commissione.

6. Il direttore esecutivo il cui mandato sia stato prorogato non può partecipare a un'altra procedura di selezione per lo stesso posto alla fine del periodo complessivo.

7. Il direttore esecutivo può essere rimosso dal suo incarico solo su decisione del consiglio di amministrazione presa su proposta della Commissione.

8. Il consiglio di amministrazione adotta le decisioni riguardanti la nomina del direttore esecutivo e/o del o dei vicedirettori esecutivi, la proroga del loro mandato e la loro rimozione dall'incarico a maggioranza di due terzi dei suoi membri aventi diritto di voto.

Articolo 39 *ter*

Nomina dei vice direttori esecutivi

1. Uno o più vice direttori esecutivi possono assistere il direttore esecutivo.

2. Il vicedirettore esecutivo o vicedirettori esecutivi sono nominati, prorogati nel mandato o rimossi dalla carica, come prevede l'articolo 39 bis, previa consultazione del direttore esecutivo e, se del caso, del direttore esecutivo designato.”

(36) All'articolo 40, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

“3. La commissione o le commissioni di ricorso si riuniscono quando sia necessario. La Commissione stabilisce il numero delle commissioni e la relativa ripartizione del lavoro. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 2.”

(37) All'articolo 41, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

“5. La Commissione determina le qualifiche richieste per i membri di ciascuna commissione, i poteri di ciascun membro nella fase preparatoria delle decisioni e le modalità di voto. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 3.”

(38) All'articolo 52, paragrafo 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

“b) ogniqualvolta sia necessario fanno partecipare esperti del ramo delle parti interessate, o attingono alle competenze dei competenti organi di standardizzazione europei, di Eurocontrol o di altre organismi specializzati;”

(39) L'articolo 56 è sostituito dal seguente:

“Programmi di lavoro annuali e pluriennali

1. Entro il 30 novembre di ogni anno, in conformità all'articolo 33, paragrafo 2, lettera c), il consiglio di amministrazione adotta un documento di programmazione contenente una programmazione pluriennale ed annuale, basato su un progetto presentato dal direttore esecutivo, che tiene conto del parere della Commissione. Lo trasmette al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione.

Il documento di programmazione diventa definitivo dopo l'approvazione definitiva del bilancio generale e, se necessario, è adeguato di conseguenza.

I programmi di lavoro annuali e pluriennali mirano a promuovere il costante miglioramento della sicurezza aerea europea e a conformarsi agli obiettivi, ai mandati e ai compiti dell'Agenzia, illustrati nel presente regolamento.

2. Il programma di lavoro annuale comprende gli obiettivi dettagliati e i risultati attesi, compresi gli indicatori di risultato. Contiene inoltre una descrizione delle azioni da finanziare e l'indicazione delle risorse finanziarie e umane stanziare per ogni azione, conformemente ai principi di formazione del bilancio per attività e gestione per attività. Il programma di lavoro annuale è coerente con il programma di lavoro pluriennale di cui al paragrafo 4. Indica chiaramente i compiti aggiunti, modificati o soppressi rispetto all'esercizio finanziario precedente.

Comprende la strategia per le relazioni con paesi terzi o organizzazioni internazionali, di cui all'articolo 27, paragrafo 2, e le azioni connesse a tale strategia.

3. Quando all'Agenzia viene affidato un nuovo compito, il consiglio di amministrazione modifica il programma di lavoro annuale adottato.

Le modifiche sostanziali del programma di lavoro annuale sono adottate con la stessa procedura del programma di lavoro annuale iniziale. Il consiglio di amministrazione può delegare al direttore esecutivo il potere di presentare modifiche non sostanziali del programma di lavoro annuale.

4. Il programma di lavoro pluriennale definisce la programmazione strategica complessiva compresi gli obiettivi, i risultati attesi e gli indicatori di risultato. Esso definisce inoltre la programmazione delle risorse compresi il bilancio pluriennale e il personale.

La programmazione delle risorse sarà aggiornata su base annuale. La programmazione strategica viene aggiornata ove opportuno e, in particolare, per affrontare i risultati della valutazione di cui all'articolo 62.”

(40) All'articolo 57, il primo comma è sostituito dal seguente:

“La relazione generale annuale illustra il modo in cui l’Agenzia ha attuato il suo programma di lavoro annuale. Indica chiaramente quali mandati e compiti dell’Agenzia sono stati aggiunti, modificati o soppressi rispetto all’anno precedente.”

(41) All'articolo 59, paragrafo 1, è aggiunta la seguente lettera f):

“f) i diritti versati a norma dell'articolo 13 del regolamento (UE) n. [regolamento SES] per i relativi compiti dell'autorità ATM/ANS.”

(42) L'articolo 62 è così modificato:

(a) al paragrafo 1, “consiglio di amministrazione” è sostituito da “Commissione”

(b) è aggiunto il seguente paragrafo 4:

“4. Ogni due valutazioni, viene stilato anche un bilancio dei risultati ottenuti dall’Agenzia in relazione ai suoi obiettivi, al suo mandato e ai suoi compiti. Se la Commissione ritiene che non si giustifichi più la prosecuzione delle attività dell’Agenzia per quanto riguarda gli obiettivi, il mandato e i compiti ad essa assegnati, può proporre che il presente regolamento venga modificato di conseguenza o abrogato.”

(43) L'articolo 64 è così modificato:

(a) *Questa modifica non riguarda la versione italiana* [il termine “regolamento” nel titolo è soppresso].

(b) il paragrafo 1 è sostituito da “Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 65 *ter* per definire, sulla base dei paragrafi 3, 4 e 5, le modalità di applicazione relative a diritti e commissioni.

(c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

Le misure di cui al paragrafo 1, fissano in particolare le prestazioni per le quali sono dovuti diritti e commissioni a norma dell'articolo 59, paragrafo 1, lettere c), e d), l'importo degli stessi e le relative modalità di riscossione.”

(d) Il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

“5. L'importo dei diritti e delle commissioni è determinato ad un livello che assicuri entrate di massima sufficienti a coprire l'intero costo dei servizi forniti. Tutte le spese dell’Agenzia attribuite a personale impegnato in attività di cui al paragrafo 3, compresi i contributi pensionistici del datore di lavoro, concorrono in modo specifico alla formazione di tale costo. I diritti e le commissioni, compresi quelli riscossi nel 2007, sono entrate assegnate all’Agenzia.”

(44) L'articolo 65 è sostituito dal seguente:

“Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Tale 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.
4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 182/2011, in combinato disposto con l'articolo 4 del medesimo.”

(45) L'allegato 65 bis è soppresso.

(46) Sono aggiunti i seguenti articoli 65 *bis* e 65 *ter*:

“Articolo 65 *ter*

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 5, all'articolo 6, paragrafo 2, all'articolo 6, paragrafo 3, all'articolo 7, paragrafo 6, all'articolo 8, paragrafo 5, all'articolo 8 *bis*, paragrafo 5, all'articolo 8 *ter*, paragrafo 6, all'articolo 8 *quater*, paragrafo 10, all'articolo 9, paragrafo 4, all'articolo 10, paragrafo 5, all'articolo 14, paragrafo 3, all'articolo 14, paragrafo 7, all'articolo 25, paragrafo 3 e all'articolo 64, paragrafo 1, può essere conferita alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato.
3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 5, all'articolo 6, paragrafo 2, all'articolo 6, paragrafo 3, all'articolo 7, paragrafo 6, all'articolo 8, paragrafo 5, all'articolo 8 *bis*, paragrafo 5, all'articolo 8 *ter*, paragrafo 6, all'articolo 8 *quater*, paragrafo 10, all'articolo 9, paragrafo 4, all'articolo 10, paragrafo 5, all'articolo 14, paragrafo 3, all'articolo 14, paragrafo 7, all'articolo 25, paragrafo 3 e all'articolo 64, paragrafo 1, 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. Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, dell'articolo 6, paragrafo 2, dell'articolo 6, paragrafo 3, dell'articolo 7, paragrafo 6, dell'articolo 8, paragrafo 5, dell'articolo 8 *bis*, paragrafo 5, dell'articolo 8 *ter*, paragrafo 6, dell'articolo 8 *quater*, paragrafo 10, dell'articolo 9, paragrafo 4, dell'articolo 10, paragrafo 5, dell'articolo 14, paragrafo 3, dell'articolo 14, paragrafo 7, dell'articolo 25, paragrafo 3 e dell'articolo 64, paragrafo 1, entra in vigore solo se il Parlamento europeo o il Consiglio non hanno sollevato obiezioni entro un termine di

due mesi a decorrere dalla notifica del predetto atto al Parlamento europeo e al Consiglio o se, prima della scadenza del predetto termine, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione della loro intenzione di non sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di 2 mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 65 quater

Procedura d'urgenza

1. Gli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo entrano in vigore immediatamente e si applicano finché non siano sollevate obiezioni conformemente al paragrafo 2. La notifica di un atto delegato al Parlamento europeo e al Consiglio illustra i motivi del ricorso alla procedura d'urgenza.

2. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono sollevare obiezioni nei confronti di un atto delegato secondo la procedura di cui all'articolo 65 *ter*, paragrafo 5. In tal caso, la Commissione abroga l'atto immediatamente a seguito della notifica della decisione del Parlamento europeo o del Consiglio di sollevare obiezioni.”

(47) È aggiunto il seguente articolo 66 *bis*:

“Articolo 66 bis

Accordo di sede e condizioni operative

1. Le necessarie disposizioni relative all'insediamento dell'Agenzia nello Stato membro ospitante e alle strutture che quest'ultimo deve mettere a disposizione nonché le norme specifiche applicabili in tale Stato membro al direttore esecutivo, ai membri del consiglio d'amministrazione, al personale dell'Agenzia e ai membri delle rispettive famiglie sono fissate in un accordo di sede concluso, previa approvazione del consiglio d'amministrazione ed entro due anni dall'entrata in vigore del regolamento (UE) n. [], tra l'Agenzia e lo Stato membro in cui si trova la sede.

2. Tale Stato membro garantisce le migliori condizioni possibili per il buon funzionamento dell'Agenzia, tra cui una scolarizzazione multilingue e a orientamento europeo, e sistemi di trasporto adeguati.”

(48) È aggiunto il seguente articolo 66 *ter*:

“Articolo 66 ter

Norme di sicurezza per la protezione di informazioni classificate e informazioni sensibili non classificate

L'Agenzia applica i principi di sicurezza contenuti nelle norme di sicurezza della Commissione per la protezione delle informazioni classificate UE (ICUE) e delle informazioni sensibili non classificate, stabilite nell'allegato della decisione 2001/844/CE, CECA, Euratom. L'applicazione dei principi di sicurezza comprende, tra l'altro, le disposizioni per lo scambio, il trattamento e la conservazione di tali informazioni.”

(49) All'allegato V, i punti 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

“2. L'organizzazione e il personale preposto a compiti di certificazione e verifica devono svolgere le loro mansioni con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica e non devono subire pressioni e sollecitazioni, in particolare di carattere finanziario, atte a influenzare il loro giudizio o i risultati del

loro controllo, in particolare quelle provenienti da persone o associazioni di persone interessate ai risultati dei compiti di certificazione o verifica.

3. L'organizzazione deve disporre del personale e dei mezzi necessari per espletare in modo adeguato i compiti tecnici e amministrativi legati all'esecuzione del processo di certificazione e verifica; dovrebbe inoltre avere accesso alle apparecchiature necessarie per controlli eccezionali.”

(50) L'allegato V *ter* è così modificato:

(a) il paragrafo 2, lettera c), punto iv), è sostituito dal seguente:

“I servizi di controllo del traffico aereo e le relative procedure prevedono un'adeguata separazione tra gli aeromobili e, nell'area di manovra dell'aeroporto, prevengono collisioni tra ostacoli e aeromobili in tale area e, ove opportuno, assistono nella protezione da altri pericoli aerei e assicurano un coordinamento rapido e tempestivo con tutti gli utenti interessati e con i volumi di spazio aereo adiacenti.”

(b) al paragrafo 2, lettera g), alla fine della frase è aggiunto il testo seguente:

“La gestione del flusso deve essere effettuata allo scopo di ottimizzare la capacità disponibile nell'uso dello spazio aereo e migliorare i processi di gestione del flusso di traffico aereo. Essa deve basarsi sulla trasparenza e l'efficacia garantendo che la capacità sia fornita maniera flessibile e tempestiva, coerentemente con le raccomandazioni del piano di navigazione aerea regionale dell'ICAO, regione europea.

Le misure di cui all'articolo 8 *ter*, paragrafo 6, concernenti la gestione dei flussi di traffico aereo sono alla base delle decisioni operative di fornitori di servizi di navigazione aerea, operatori aeroportuali e utenti dello spazio aereo e riguardano i seguenti settori:

a) pianificazione del volo;

b) uso della capacità disponibile dello spazio aereo durante tutte le fasi del volo, compresa l'assegnazione delle bande orarie; e

c) uso delle rotte da parte del traffico aereo generale, comprendente:

– la realizzazione di un'unica pubblicazione per l'orientamento delle rotte e del traffico,

– opzioni per deviare il traffico aereo generale da zone congestionate, e

– regole di priorità nell'accesso allo spazio aereo per il traffico aereo generale, particolarmente durante periodi di congestione e crisi,

d) tener conto della coerenza tra i piani di volo e le bande orarie presso gli aeroporti e il necessario coordinamento con le regioni adiacenti.”

(c) al paragrafo 2, lettera h), alla fine della frase è aggiunto il testo seguente:

“Tenendo conto dell'organizzazione degli aspetti militari sotto la responsabilità degli Stati membri, la gestione dello spazio aereo sostiene inoltre l'applicazione uniforme del concetto di uso flessibile dello spazio aereo come

descritto dall'ICAO e attuato a norma del regolamento (CE) n. 551/2004, al fine di agevolare la gestione dello spazio aereo e la gestione del traffico aereo nel contesto della politica comune dei trasporti.

Gli Stati membri riferiscono annualmente all'Agenzia in merito all'applicazione, nell'ambito della politica comune dei trasporti, del concetto di uso flessibile dello spazio aereo per quanto attiene allo spazio aereo di cui sono responsabili.

(d) al paragrafo 3, lettera a), alla fine della frase è aggiunto il testo seguente:

“I sistemi comprendono in particolare:

1. Sistemi e procedure per la gestione dello spazio aereo.
2. Sistemi e procedure per la gestione del flusso del traffico aereo.
3. Sistemi e procedure per i servizi del traffico aereo, in particolare sistemi di trattamento dei dati di volo, sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza e sistemi di interfaccia uomo-macchina.
4. Sistemi e procedure di comunicazione per comunicazioni terra-terra, aria-terra e aria-aria.
5. Sistemi e procedure di navigazione.
6. Sistemi e procedure di sorveglianza.
7. Sistemi e procedure per i servizi di informazione aeronautica.
8. Sistemi e procedure per l'utilizzo di informazioni meteorologiche.”

(e) Al paragrafo 3, lettera b), alla fine della frase è aggiunto il testo seguente:

“I sistemi ATM/ANS e i loro componenti devono essere progettati, costruiti, mantenuti e gestiti, avvalendosi delle appropriate procedure validate, in maniera tale da garantire l'operatività senza discontinuità della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) in qualsiasi momento e durante tutte le fasi del volo. L'operatività senza discontinuità significa in particolare scambio di informazioni, tra cui le informazioni pertinenti sulla situazione operativa, comprensione comune delle informazioni, prestazioni di trattamento comparabili e relative procedure, che consentono prestazioni operative comuni concordate per l'intera rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) o parti di essa.

La EATMN, i suoi sistemi e i loro componenti supportano, su base coordinata, nuovi concetti di operatività concordati e validati che migliorano la qualità, la sostenibilità e l'efficienza dei servizi di navigazione aerea, in particolare sotto il profilo della sicurezza e delle capacità.

La EATMN, i suoi sistemi e i loro componenti supportano la progressiva attuazione del coordinamento civile/militare nella misura necessaria per una gestione efficiente dello spazio aereo e del flusso del traffico aereo, ed un uso efficiente e sicuro dello spazio aereo da parte di tutti gli utenti, applicando il concetto di “uso flessibile dello spazio aereo”.

Per conseguire tali obiettivi, la EATMN, i suoi sistemi e i loro componenti supportano lo scambio in tempo utile di informazioni corrette e coerenti che coprono tutte le fasi del volo tra parti civili e militari.”

Articolo 2

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 Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente