

**REGOLAMENTO (CE) N. 2096/2005 DELLA COMMISSIONE****del 20 dicembre 2005****che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto 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 («regolamento sulla fornitura di servizi») <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4 e l'articolo 6,

considerando quanto segue:

- (1) A norma del regolamento (CE) n. 550/2004, la Commissione è tenuta a stabilire requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea su tutto il territorio della Comunità. Lo strumento legislativo più idoneo a tale scopo è il regolamento, perché direttamente applicabile negli Stati membri.
- (2) La fornitura di servizi di navigazione aerea all'interno della Comunità è soggetta alla certificazione da parte degli Stati membri. I fornitori di servizi di navigazione aerea che soddisfanno i requisiti comuni ricevono un certificato a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 550/2004. I fornitori di servizi di navigazione aerea che possono operare senza certificato devono adoperarsi per assicurare la massima conformità ai requisiti comuni consentita dal loro status giuridico.
- (3) I requisiti comuni stabiliti a norma dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 550/2004 sono osservati senza pregiudizio della sovranità degli Stati membri sul loro spazio aereo né dell'applicazione delle misure di cui gli Stati membri ravvisino la necessità per i motivi di ordine pubblico, sicurezza e difesa contemplati all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») <sup>(2)</sup>. I requisiti comuni non sono da applicare alle operazioni e all'addestramento militari di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004.
- (4) La definizione dei requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea tiene debito conto dello status giuridico dei fornitori di servizi di navigazione aerea negli Stati membri. Inoltre, quando un organismo svolge attività diverse dalla fornitura di servizi di navigazione aerea, i requisiti comuni stabiliti a norma dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 550/2004 non si applicano, salvo disposizione contraria, alle altre attività né alle risorse destinate ad attività diverse dalla fornitura di servizi di navigazione aerea.
- (5) L'applicazione dei requisiti comuni ai fornitori di servizi di navigazione aerea deve essere proporzionata ai rischi connessi con le specificità di ciascun servizio, ad esempio il numero/la natura e le caratteristiche dei movimenti trattati. Qualora alcuni fornitori di servizi di navigazione aerea decidessero di non avvalersi della possibilità di fornire servizi transfrontalieri e rinunciassero pertanto al diritto di reciproco riconoscimento all'interno del cielo unico europeo, l'autorità nazionale di vigilanza dovrebbe avere facoltà di autorizzarli a conformarsi, in modo proporzionato, rispettivamente a determinati requisiti generali, relativi alla fornitura di servizi di navigazione aerea e a determinati requisiti specifici, relativi alla fornitura di servizi di traffico aereo. Le condizioni connesse al rilascio dei certificati devono pertanto rispecchiare la natura e la portata della deroga.
- (6) Per garantire il corretto funzionamento del sistema di certificazione, gli Stati membri devono fornire alla Commissione tutte le informazioni pertinenti sulle deroghe accordate dalla rispettiva autorità nazionale di vigilanza in occasione della loro relazione annuale.
- (7) I diversi tipi di servizi di navigazione aerea non sono necessariamente soggetti ai medesimi requisiti. Occorre pertanto adeguare i requisiti comuni alle caratteristiche specifiche di ciascun tipo di servizio.
- (8) Deve incombere ai fornitori di servizi di navigazione aerea l'onere di provare la loro conformità ai requisiti durante il periodo di validità del certificato e con riferimento a tutti i servizi interessati.

<sup>(1)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

<sup>(2)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

- (9) Per garantire la corretta applicazione dei requisiti comuni, occorre istituire un sistema di controllo e di ispezioni periodiche della conformità ai requisiti comuni ed alle condizioni precisate nel certificato. L'autorità nazionale di vigilanza deve verificare l'idoneità di un fornitore di servizi prima di rilasciare un certificato a suo nome ed accertare su base annua che i fornitori di servizi di navigazione aerea ai quali ha già rilasciato un certificato continuano a soddisfare i requisiti comuni. Detta autorità deve pertanto fissare e aggiornare annualmente un programma indicativo di ispezioni di tutti i fornitori di servizi titolari di certificato, basato su una valutazione del rischio. Il programma deve permettere di ispezionare in tempi ragionevoli tutte le componenti principali del servizio di navigazione aerea. Nel verificare il rispetto dei fornitori designati di servizi di traffico aereo e di servizi meteorologici, l'autorità nazionale di vigilanza dovrebbe poter controllare i pertinenti requisiti che lo Stato membro è tenuto a soddisfare in forza di obblighi internazionali.
- (10) Le valutazioni paritarie effettuate dalle autorità nazionali di vigilanza devono promuovere un'impostazione comune della vigilanza dei fornitori di servizi aerei in tutto il territorio comunitario. È opportuno che la Commissione, in collaborazione con gli Stati membri, organizzi dette valutazioni paritarie, che dovrebbero essere coordinate con le attività intraprese nell'ambito del programma di sostegno e di monitoraggio dell'attuazione delle norme ESARR di Eurocontrol (ESIMS) e del programma USOAP (*Universal Safety Oversight Audit Programme*) condotto dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO). Tale coordinamento è inteso ad evitare la duplicazione dei lavori. Affinché la valutazione paritarie possa tradursi in uno scambio di esperienze e di buone pratiche, gli esperti nazionali dovrebbero preferibilmente far parte di un'autorità nazionale di vigilanza o di un organismo autorizzato.
- (11) Eurocontrol ha elaborato norme di sicurezza (*Safety Regulatory Requirements — ESARR*) della massima importanza per la sicurezza dei servizi del traffico aereo. A norma del regolamento (CE) n. 550/2004, la Commissione individua e adotta le disposizioni dell'ESARR 3 relative all'utilizzo di sistemi di gestione della sicurezza da parte di fornitori di servizi di gestione del traffico aereo (ATM), dell'ESARR 4 sulla valutazione e la riduzione del rischio nella gestione del traffico aereo e dell'ESARR 5 relativa al personale di servizio addetto alla gestione del traffico aereo e alle norme applicabili al personale ingegneristico e tecnico che svolge mansioni attinenti alla sicurezza operativa. A norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 550/2004, la Commissione ha presentato una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo<sup>(1)</sup> che riprende le disposizioni dell'ESARR 5 per i controllori del traffico aereo. Non risulta pertanto opportuno ripetere dette disposizioni nel presente regolamento. Tuttavia, le disposizioni stabiliscono che un'autorità nazionale di vigilanza debba controllare, all'occorrenza, se il personale di un fornitore di servizi aereo, ed in particolare i controllori del traffico aereo, è debitamente abilitato alle mansioni che svolge.
- (12) Non è neppure opportuno riprodurre, nel presente regolamento, le disposizioni di ESARR 2 sulla notifica e la valutazione dei fatti rilevanti per la sicurezza ATM di cui alla direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile<sup>(2)</sup>, e alla direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile<sup>(3)</sup>. Tuttavia, nuove disposizioni relative ai fatti rilevanti per la sicurezza devono essere adottate per imporre all'autorità di vigilanza nazionale di controllare se i fornitori di servizi di traffico aereo e anche i fornitori di servizi di comunicazione, di navigazione e di sorveglianza soddisfino i requisiti previsti ai fini della notifica e della valutazione dei fatti in questione. Le pertinenti disposizioni dell'ESARR 1 sul controllo della sicurezza ATM e dell'ESARR 6 sui software dei sistemi ATM devono essere individuate e adottate mediante distinti atti comunitari.
- (13) In particolare, occorre riconoscere che, innanzitutto, la gestione della sicurezza è quella funzione della fornitura di servizi di traffico aereo che garantisce che tutti i rischi attinenti alla sicurezza sono stati individuati, valutati e limitati in misura soddisfacente, e, in secondo luogo, che un approccio formale e sistematico della gestione della sicurezza permetterà di rendere massimi i vantaggi sul piano della sicurezza in modo visibile e tracciabile. È opportuno che la Commissione aggiorni e definisca con maggiore precisione i requisiti di sicurezza applicabili ai servizi di navigazione aerea, per garantire il massimo livello possibile di sicurezza senza pregiudizio del ruolo dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea in questo settore che potrà essere definito in futuro.
- (14) I fornitori di servizi di navigazione aerea sono tenuti ad operare conformemente alle relative norme ICAO. Al fine di facilitare la fornitura transfrontaliera dei servizi, gli Stati membri e la Commissione, in stretta cooperazione con Eurocontrol, devono adoperarsi per ridurre al massimo le differenze tra gli Stati membri per quanto riguarda l'applicazione delle norme ICAO nel settore dei servizi di navigazione aerea in modo da pervenire ad un insieme, comune tra i diversi Stati membri, di principi applicabili al cielo unico europeo, in particolare allo scopo di elaborare norme comuni per la navigazione aerea.

<sup>(1)</sup> COM(2004) 473, non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

<sup>(2)</sup> GU L 319 del 12.12.1994, pag. 14.

<sup>(3)</sup> GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23.

- (15) Le differenze tra i regimi di responsabilità civile degli Stati membri non devono impedire ai fornitori di servizi di navigazione aerea di concludere accordi per la fornitura transfrontaliera di servizi una volta che abbiano preso le misure necessarie per la copertura dei danni ad essi imputabili in forza del diritto applicabile. Il metodo utilizzato deve essere conforme alle disposizioni del diritto nazionale. Gli Stati membri che, conformemente al regolamento (CE) n. 550/2004, autorizzano la fornitura di servizi di navigazione aerea senza certificazione nell'insieme o in una parte dello spazio aereo che rientra nella loro giurisdizione devono farsi carico della responsabilità civile dei fornitori interessati.
- (16) Benché la norma ESARR 4 definisca la probabilità massima tollerabile per gli incidenti nel settore ATM nella regione dell'ECAC (*European Civil Aviation Conference*), le probabilità massime tollerabili per tutte le categorie di gravità non sono ancora state determinate. Gli Stati membri e la Commissione, di concerto con Eurocontrol, devono completare e aggiornare dette probabilità nonché elaborare meccanismi che consentano di applicarle in diversi contesti tecnici.
- (17) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato per il cielo unico, istituito dall'articolo 5 del regolamento (CE) n. 549/2004,
- b) la norma ESARR 4 relativa alla valutazione e alla riduzione del rischio nella gestione del traffico aereo, pubblicata il 5 aprile 2001;
- c) la norma ESARR 5 relativa al personale dei servizi di gestione del traffico aereo e ai requisiti applicabili al personale ingegneristico e tecnico con compiti operativi connessi alla sicurezza, pubblicata l'11 aprile 2002.

## Articolo 2

### Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui al regolamento (CE) n. 549/2004.
2. In aggiunta alle definizioni di cui al paragrafo 1, si applicano le seguenti definizioni:
  - a) «lavoro aereo»: l'operazione di un aeromobile utilizzato per servizi specialistici, quali ad esempio servizi connessi con l'agricoltura, la costruzione, la fotografia, i rilevamenti topografici, le ricognizioni nonché le attività di pattugliamento, ricerca e salvataggio, o servizi di pubblicità aerea;
  - b) «trasporto aereo commerciale»: qualsiasi operazione di un aeromobile che comporta il trasporto di passeggeri, merci e posta effettuata dietro compenso o mediante noleggio;
  - c) «sistema funzionale»: la combinazione di sistemi, procedure e risorse umane organizzate per svolgere una funzione nel contesto della gestione del traffico aereo;
  - d) «aviazione generale»: tutte le operazioni di un aeromobile nel settore dell'aviazione civile diverse dal trasporto aereo commerciale e dal lavoro aereo;
  - e) «autorità nazionale di vigilanza»: l'organismo o gli organismi designati o istituiti dagli Stati membri in qualità di autorità nazionale ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 549/2004;
  - f) «pericolo»: qualsiasi condizione, evento o circostanza che possa indurre un incidente;
  - g) «organizzazione operativa»: un organismo incaricato di fornire servizi ingegneristici e tecnici di sostegno ai servizi di traffico aereo, comunicazione, navigazione o vigilanza;

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## Articolo 1

### Oggetto e ambito di applicazione

Il presente regolamento stabilisce i requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea. Tuttavia, tali requisiti comuni non si applicano, salva disposizione contraria degli allegati I e II:

- a) alle attività diverse dalla fornitura di servizi di navigazione aerea svolte da un fornitore di servizi;
- b) alle risorse destinate alle attività diverse dalla fornitura di servizi di navigazione aerea.

Il presente regolamento individua e stabilisce le disposizioni imperative delle seguenti norme di sicurezza di Eurocontrol (ESARR), pertinenti per la certificazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea:

- a) la norma ESARR 3 relativa all'utilizzo di sistemi di gestione della sicurezza da parte dei fornitori di servizi, pubblicata il 17 luglio 2000;

- h) «rischio»: la combinazione della probabilità generale o della frequenza del verificarsi di un effetto nocivo indotto da un pericolo e la gravità di tale effetto;
- i) «garanzia di sicurezza»: tutte le azioni programmate e sistematiche necessarie per garantire in modo adeguato che un prodotto, organismo o sistema funzionale ha raggiunto un grado accettabile o tollerabile di sicurezza;
- j) «obiettivo di sicurezza»: dichiarazione qualitativa e quantitativa che definisce la frequenza o probabilità massima alla quale può essere collegato il verificarsi di un pericolo;
- k) «requisito di sicurezza»: un dispositivo atto a ridurre il rischio, definito dalla strategia di riduzione del rischio per il conseguimento di un determinato obiettivo di sicurezza, compresi i requisiti organizzativi, operativi, procedurali, funzionali, di rendimento e interoperabilità o le caratteristiche del contesto ambientale;
- l) «servizi»: un servizio o un pacchetto di servizi di navigazione aerea.

3. L'espressione «fornitore di servizi di navigazione aerea» include gli organismi che abbiano presentato domanda di certificazione al fine di fornire detti servizi.

### Articolo 3

#### Certificazione

1. Ai fini della certificazione necessaria per fornire servizi di navigazione aerea, e fatto salvo l'articolo 7, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 550/2004, i fornitori di servizi di navigazione aerea soddisfano i requisiti comuni stabiliti negli allegati da II a V del presente regolamento, a seconda del tipo di servizio offerto, salve le deroghe di cui all'articolo 4.

2. L'autorità nazionale di vigilanza, prima di rilasciare il certificato ad un fornitore di servizi ne verifica la conformità ai requisiti comuni.

3. Il fornitore di servizi di navigazione aerea si conforma ai requisiti comuni entro la data del rilascio del certificato a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 550/2004.

### Articolo 4

#### Deroghe

1. In deroga alle disposizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1, alcuni fornitori di servizi di navigazione aerea possono scegliere di non avvalersi della possibilità di fornire servizi transfrontalieri e rinunciare al diritto di riconoscimento reciproco all'interno del cielo unico europeo.

In tal caso possono chiedere un certificato limitato allo spazio aereo che rientra nella giurisdizione dello Stato membro di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 550/2004.

Possono presentare domanda di certificazione limitata i fornitori di servizi di traffico aereo che forniscano o progettino di fornire servizi con esclusivo riferimento ad una o più delle categorie seguenti:

- a) aviazione generale;
- b) lavoro aereo;
- c) trasporto aereo commerciale con aeromobili di massa massima al decollo inferiore a 10 tonnellate o con meno di 20 posti a sedere;
- d) trasporto aereo commerciale che comporta meno di 10 000 movimenti all'anno, indipendentemente dalla massa massima al decollo e dal numero di posti per passeggeri. Il numero di movimenti, intesi come la somma dei decolli e degli atterraggi, è calcolato come la media su base annua del triennio precedente.

Possono presentare domanda di certificazione limitata i fornitori di servizi di navigazione, diversi dai fornitori di servizi di traffico aereo, con un fatturato annuo lordo fino a 1 000 000 EUR, per i servizi che forniscono o progettino di fornire.

Se, per ragioni pratiche oggettive, un fornitore di servizi di navigazione aerea non è in grado di dimostrare la conformità ai requisiti suddetti, l'autorità di vigilanza nazionale può accettare cifre o previsioni analoghe con riferimento ai massimali di cui al terzo e quarto comma.

All'atto della presentazione della domanda, il fornitore di servizi di navigazione aerea trasmette simultaneamente all'autorità di vigilanza nazionale i documenti che attestano la conformità ai requisiti.

2. L'autorità di vigilanza nazionale può accordare deroghe specifiche ai richiedenti che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 1 in modo proporzionato al loro contributo alla gestione del traffico aereo nello spazio aereo che rientra nella giurisdizione dello Stato membro.

Tali deroghe possono vertere soltanto sui requisiti di cui all'allegato I, ad eccezione dei punti seguenti:

- a) punto 1, competenza e capacità tecniche e operative;
- b) punto 3.1, gestione della sicurezza;
- c) punto 5, risorse umane;
- d) punto 8.1, fornitura dei servizi in modo aperto e trasparente.

3. Oltre alle deroghe di cui al paragrafo 2, l'autorità nazionale di vigilanza può concedere deroghe ai richiedenti che forniscono servizi di informazioni di volo per aerodromi, gestendo regolarmente non più di una posizione di lavoro in qualsiasi aerodromo. L'autorità concede deroghe in modo proporzionato al contributo del richiedente alla gestione del traffico aereo, nello spazio aereo che rientra nella giurisdizione dello Stato membro.

Tali deroghe possono vertere soltanto sui requisiti di cui all'allegato II, punto 3:

- a) responsabilità della gestione di sicurezza e servizi e approvigionamenti esterni (punto 3.1.2);
- b) controlli di sicurezza (punto 3.1.3);
- c) requisiti di sicurezza per la valutazione e la riduzione del rischio con riferimento alle modifiche (punto 3.2).

4. Non sono ammesse deroghe ai requisiti di cui agli allegati III, IV o V.

5. In conformità con l'allegato II del regolamento (CE) n. 550/2004, l'autorità nazionale di vigilanza:

- a) precisa la natura e la portata delle deroghe nelle condizioni collegate al certificato, specificandone il fondamento giuridico;

b) limita la validità temporale del certificato; e

c) controlla che i fornitori di servizi di navigazione aerea continuino a soddisfare i requisiti per la deroga.

#### Articolo 5

#### **Dimostrazione della conformità**

1. Su richiesta dell'autorità di vigilanza nazionale, il fornitore di servizi di navigazione aerea fornisce tutti gli elementi atti a comprovare che soddisfa i requisiti comuni applicabili. Il fornitore di servizi di navigazione aerea può avvalersi pienamente di dati esistenti.

2. Il fornitore di servizi di navigazione aerea titolare di certificato notifica all'autorità di vigilanza nazionale qualsiasi modifica alla prevista fornitura dei suoi servizi che possa avere ripercussioni sul rispetto dei requisiti comuni applicabili o delle condizioni collegate al rilascio del certificato.

3. Il fornitore di servizi di traffico aereo titolare di certificato notifica all'autorità nazionale di vigilanza le previste modifiche connesse alla sicurezza nella fornitura di servizi di traffico aereo.

4. Quando un fornitore di servizi di navigazione aerea, titolare di certificato, non soddisfa più i requisiti comuni o le condizioni collegate al rilascio del certificato, l'autorità nazionale di vigilanza competente adotta una decisione nel periodo massimo di un mese. Con tale decisione l'autorità nazionale di vigilanza obbliga il fornitore di servizi di navigazione aerea ad adottare misure correttive.

La decisione è notificata immediatamente al fornitore di servizi di navigazione aerea interessato.

L'autorità nazionale di vigilanza verifica se la misura correttiva è stata attuata prima di notificare il suo accordo al fornitore di servizi di navigazione aerea interessato. Ove ritenga che detta misura non sia stata attuata correttamente entro il termine convenuto, l'autorità nazionale di vigilanza applica sanzioni proporzionate ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 550/2004 e dell'articolo 9 del regolamento (CE) n. 549/2004, tenendo nel contempo conto della necessità di garantire la continuità dei servizi.

*Articolo 6***Facilitazione del controllo della conformità**

A norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 550/2004, il fornitore di servizi di navigazione aerea è tenuto a facilitare le ispezioni e le indagini svolte dall'autorità nazionale di vigilanza o da un organismo riconosciuto che agisce per conto di quest'ultima, ivi comprese le visite in loco e le visite senza preavviso.

Le persone autorizzate sono abilitate a:

- a) esaminare i fascicoli, i dati, le procedure e qualsiasi altro documento attinente alla fornitura dei servizi di navigazione aerea;
- b) fare copie — in tutto o in parte — di detti fascicoli, dati, procedure ed altri documenti;
- c) chiedere spiegazioni orali in loco;
- d) avere accesso a qualsiasi locale, terreno o mezzo di trasporto interessati.

Tali ispezioni e indagini sono effettuate nel rispetto delle disposizioni legali in vigore nello Stato membro nel quale devono essere condotte.

*Articolo 7***Continuità della conformità**

L'autorità nazionale di vigilanza, sulla base degli elementi di cui dispone, controlla annualmente la continuità della conformità ai requisiti dei fornitori di servizi di navigazione aerea che ha certificato.

A tal fine, l'autorità stabilisce e tiene aggiornato un programma indicativo annuale di ispezioni per tutti i fornitori di servizi che ha certificato, basato sulla valutazione dei rischi associati alle diverse operazioni costitutive dei servizi. L'autorità nazionale di vigilanza consulta il fornitore di servizi di navigazione aerea interessato, nonché qualsiasi altra autorità nazionale di vigilanza interessata prima di predisporre tale programma.

Il programma indica la frequenza prevista delle ispezioni nei vari siti.

*Articolo 8***Norme di sicurezza applicabili al personale ingegneristico e tecnico**

Per quanto riguarda la fornitura di servizi di traffico aereo, di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza, l'autorità nazionale di vigilanza o qualsiasi altra autorità designata a tale scopo da uno Stato membro:

- a) pubblica le norme di sicurezza applicabili al personale ingegneristico e tecnico con compiti operativi connessi alla sicurezza;
- b) garantisce un adeguato e appropriato controllo in materia di sicurezza del personale ingegneristico e tecnico incaricato dall'organizzazione operativa di svolgere compiti connessi alla sicurezza;
- c) per motivi ragionevoli e previa debita indagine, adotta le misure idonee nei confronti dell'organizzazione operativa e/o del suo personale ingegneristico e tecnico che non si conformi alle disposizioni dell'allegato II, punto 3.3;
- d) verifica che siano adottati metodi idonei a garantire che i terzi incaricati di compiti connessi alla sicurezza si conformino alle disposizioni dell'allegato II, punto 3.3.

*Articolo 9***Procedura di valutazione paritaria**

1. La Commissione organizza, in cooperazione con gli Stati membri, esercizi di valutazione paritaria delle autorità di vigilanza nazionali secondo le modalità enunciate ai paragrafi da 2 a 6.

2. Le valutazioni paritarie sono effettuate da gruppi di esperti nazionali. Ciascun gruppo è composto da esperti provenienti da almeno tre Stati membri. Gli esperti non partecipano a valutazioni nello Stato membro nel quale lavorano. La Commissione redige e tiene aggiornato un elenco di riserva di esperti nazionali designati dagli Stati membri, le cui competenze si estendono a tutti gli aspetti dei requisiti comuni enumerati all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 550/2004.

3. La Commissione informa con almeno tre mesi di anticipo gli Stati membri e l'autorità di vigilanza interessata della valutazione paritaria, indicando la data alla quale sarà svolta e l'identità degli esperti che vi parteciperanno.

Lo Stato membro la cui autorità nazionale di vigilanza è oggetto della valutazione deve approvare il gruppo di esperti affinché possa espletare la sua funzione.

4. Nei tre mesi successivi alla valutazione, il gruppo di esperti redige, in via consensuale, una relazione che può contenere raccomandazioni. La Commissione convoca una riunione con gli esperti e l'autorità nazionale di vigilanza per discutere la relazione.

5. La Commissione trasmette la relazione allo Stato membro interessato. Entro i tre mesi successivi alla ricezione della relazione, lo Stato membro interessato può presentare le sue osser-

vazioni ed indicare, se del caso, le misure che ha adottato o intende adottare a seguito della valutazione entro un termine determinato.

Salvo sia diversamente convenuto con lo Stato membro interessato, la relazione di valutazione e i documenti successivi non sono resi pubblici.

6. La Commissione comunica ogni anno agli Stati membri, attraverso il comitato per il cielo unico, i principali risultati delle valutazioni paritarie.

#### *Articolo 10*

#### **Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il terzo 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 Bruxelles, il 20 dicembre 2005.

*Per la Commissione*  
Jacques BARROT  
*Vicepresidente*

---

## ALLEGATO I

**REQUISITI GENERALI PER LA FORNITURA DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA****1. COMPETENZA E CAPACITÀ TECNICHE ED OPERATIVE**

Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve essere in grado di offrire i suoi servizi in modo sicuro, efficace, continuativo e sostenibile equivalente al livello ragionevolmente richiesto per la domanda generale di tali servizi in un determinato spazio aereo. A questo scopo, deve mantenere un adeguato livello di capacità e competenza sotto l'aspetto tecnico ed operativo.

**2. STRUTTURA ORGANIZZATIVA E GESTIONE****2.1. Struttura organizzativa**

Il fornitore di servizi di navigazione aerea stabilisce e gestisce la propria organizzazione avvalendosi di una struttura che garantisca la sicura, efficace e continua fornitura di servizi.

La struttura organizzativa definisce:

- a) i poteri, i compiti e le responsabilità del personale designato, in particolare del personale direttivo con funzioni attinenti alla sicurezza operativa, alla qualità, alla protezione, alle finanze ed alle risorse umane;
- b) i rapporti funzionali e gerarchici tra le varie componenti e le procedure dell'organizzazione.

**2.2. Gestione organizzativa**

Il fornitore di servizi di navigazione aerea elabora un piano economico-finanziario che ricopre un periodo di almeno cinque anni. Il piano economico-finanziario:

- a) stabilisce le finalità e gli obiettivi generali del fornitore di servizi e definisce la sua strategia per il conseguimento degli stessi in accordo con altri suoi eventuali piani generali a più lungo termine e con i requisiti comunitari applicabili allo sviluppo di infrastrutture o altre tecnologie;
- b) contiene adeguati obiettivi di rendimento in termini di qualità e di livello dei servizi, di sicurezza, e di efficienza economica.

Il fornitore di servizi di navigazione aerea elabora un piano annuale per l'esercizio successivo che precisa maggiormente le componenti del piano economico-finanziario e descrive le modifiche apportatevi.

Il piano annuale deve contenere le seguenti disposizioni sul livello e sulla qualità dei servizi, quali il previsto livello di capacità, sicurezza e ritardi sui voli, così come disposizioni finanziarie:

- a) informazioni sull'attuazione delle nuove infrastrutture o altri sviluppi e una dichiarazione che descriva in che modo essi contribuiranno al miglioramento del livello e della qualità dei servizi;
- b) indicatori di rendimento in base ai quali il livello e la qualità dei servizi possano essere ragionevolmente valutati;
- c) la previsione della situazione finanziaria a breve termine del fornitore di servizi e le eventuali modifiche o ripercussioni sul piano economico-finanziario.

**3. GESTIONE DELLA SICUREZZA E DELLA QUALITÀ****3.1. Gestione della sicurezza**

Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve gestire la sicurezza tecnica di tutti i suoi servizi. A questo scopo, deve stabilire formali collegamenti con tutte le parti interessate che possono incidere direttamente sulla sicurezza dei suoi servizi.

**3.2. Sistema di gestione della qualità**

Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve aver costituito almeno due anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento un sistema di gestione della qualità per tutti i servizi di navigazione aerea che fornisce, sulla base dei principi indicati di seguito. Il fornitore di servizi:

- a) definisce la politica in materia di qualità in vista di soddisfare al massimo le necessità dei diversi utenti;



- b) stabilisce un programma di garanzia della qualità che contenga procedure atte a verificare che tutte le operazioni siano condotte secondo i requisiti, le norme e le procedure applicabili;
- c) dimostra il funzionamento del sistema di qualità tramite manuali e documenti di monitoraggio;
- d) nomina, tra i dirigenti, responsabili incaricati di controllare la conformità e l'adeguatezza delle procedure per garantire la sicurezza e l'efficacia delle pratiche operative;
- e) effettua controlli del sistema di qualità in loco ed adotta le misure correttive che si rendano necessarie.

Un certificato EN ISO 9001, rilasciato da un organismo debitamente accreditato, concernente tutti i servizi di navigazione aerea del fornitore di servizi è ritenuto sufficiente ad attestare la conformità del sistema di qualità. Il fornitore di servizi di navigazione aerea acconsente a rendere nota all'autorità nazionale di vigilanza la documentazione relativa alla certificazione su richiesta della medesima.

### 3.3. Manuali operativi

Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve fornire e tenere aggiornati manuali operativi concernenti i servizi prestati, ad uso e guida del personale operativo. Egli provvede a che:

- a) i manuali operativi contengano le istruzioni e le informazioni necessarie al personale operativo per l'esecuzione dei compiti assegnati;
- b) il personale abbia accesso alle parti dei manuali operativi che lo riguardano;
- c) il personale addetto alle operazioni sia rapidamente informato delle modifiche apportate al manuale operativo concernente i suoi compiti e della relativa entrata in vigore.

## 4. SICUREZZA

Il fornitore di servizi di navigazione aerea stabilisce un sistema di gestione della sicurezza per garantire:

- a) la sicurezza dei suoi impianti e del suo personale in modo da prevenire qualsiasi indebita interferenza nella fornitura dei servizi;
- b) la sicurezza dei dati operativi che riceve, produce o utilizza, di modo che il loro accesso sia riservato alle sole persone autorizzate.

Il sistema di gestione della sicurezza definisce:

- a) le procedure relative alla valutazione ed alla riduzione del rischio nel settore della sicurezza, al controllo ed al miglioramento della sicurezza, alle valutazioni della sicurezza ed alla diffusione degli insegnamenti tratti;
- b) gli strumenti intesi ad individuare le infrazioni alle disposizioni di sicurezza e allertare il personale con idonei segnali di avvertimento;
- c) i mezzi per contenere gli effetti delle infrazioni alla sicurezza ed individuare le misure di ristabilimento del livello di sicurezza e le procedure per minimizzare tali eventi in modo da prevenirne il ripetersi.

Il fornitore di servizi di navigazione aerea provvede, all'occorrenza, a che il suo personale sia dotato di nullasto di sicurezza e si coordina con le competenti autorità civili e militari per garantire la sicurezza dei suoi impianti, del suo personale e dei suoi dati.

## 5. RISORSE UMANE

Il fornitore di servizi di navigazione aerea si avvale di personale adeguatamente qualificato in modo da garantire la fornitura sicura, efficace, continua e sostenibile dei suoi servizi. In questo contesto, definisce le politiche per l'assunzione e l'addestramento del personale.

## 6. SOLIDITÀ FINANZIARIA

### 6.1. Capacità economica e finanziaria

Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve essere in grado di adempiere i suoi obblighi finanziari, ad esempio con riferimento ai costi di esercizio fissi e variabili o i costi di investimento in conto capitale. Deve utilizzare un idoneo sistema contabile. Il fornitore di servizi dimostra la propria capacità tramite il piano annuale di cui alla parte 2.2 del presente allegato e i bilanci finanziari e conti di gestione compatibilmente con il suo status giuridico.

## 6.2. Revisione contabile

Ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 550/2004, il fornitore di servizi di navigazione aerea deve dimostrare che si sottopone periodicamente ad una revisione contabile.

## 7. RESPONSABILITÀ E COPERTURA DEI RISCHI

Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve avere adottato disposizioni per coprire la responsabilità civile che gli incombe a norma del diritto applicabile.

Il metodo utilizzato per assicurare la copertura deve essere adeguato alle perdite e ai danni potenziali in causa, tenuto conto dello status giuridico del fornitore di servizi di navigazione aerea e del livello di copertura dell'assicurazione commerciale disponibile.

Il fornitore di servizi di navigazione aerea che si avvale dei servizi di un altro fornitore di servizi di navigazione aerea deve assicurarsi che gli accordi contemplino la ripartizione delle responsabilità tra le parti.

## 8. QUALITÀ DEI SERVIZI

### 8.1. Apertura e trasparenza nella fornitura dei servizi

Il fornitore di servizi di navigazione aerea fornisce i suoi servizi in modo aperto e trasparente. Pubblica le condizioni di accesso ai suoi servizi e stabilisce una procedura formale di consultazione periodica con la sua utenza, su base individuale o collettiva, almeno una volta all'anno.

Il fornitore di servizi di navigazione aerea non opera discriminazioni sulla base della nazionalità o dell'identità dei suoi utenti o della classe di utenti, a norma del diritto comunitario applicabile.

### 8.2. Piani di emergenza

Entro un anno dal rilascio della certificazione, il fornitore di servizi di navigazione aerea deve adottare piani di emergenza atti a preservare la continuità di tutti i suoi servizi nel caso di eventi che comportino un significativo deterioramento o un'interruzione dei suoi servizi.

## 9. REQUISITI IN MATERIA DI RELAZIONI

Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve essere in grado di presentare una relazione annuale delle sue attività all'autorità nazionale di vigilanza competente. La relazione illustra, fatto salvo l'articolo 12 del regolamento (CE) n. 550/2004, i risultati finanziari del fornitore di servizi, il suo rendimento operativo e ogni altra attività o sviluppo significativo, in particolare nel settore della sicurezza.

La relazione annuale include, come minimo:

- una valutazione del livello e della qualità dei servizi prodotti ed il livello di sicurezza fornito,
- i risultati del fornitore di servizi di navigazione aerea rispetto agli obiettivi stabiliti nel piano economico-finanziario, per valutare i risultati ottenuti rispetto agli obiettivi stabiliti nel piano annuale,
- gli sviluppi nelle operazioni e nelle infrastrutture,
- i risultati finanziari, a meno che non siano oggetto di una pubblicazione separata ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 550/2004,
- informazioni sulla procedura di consultazione formale degli utenti dei servizi,
- informazioni sulla politica delle risorse umane.

Il fornitore di servizi di navigazione aerea rende pubblico il contenuto della relazione annuale alle condizioni stabilite dall'autorità nazionale di vigilanza conformemente alla legislazione nazionale.

---

## ALLEGATO II

## REQUISITI SPECIFICI PER LA FORNITURA DI SERVIZI DI TRAFFICO AEREO

## 1. PROPRIETÀ

Il fornitore di servizi di traffico aereo deve dichiarare all'autorità nazionale di vigilanza di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 550/2004:

- il suo status giuridico, la struttura del suo capitale e qualsiasi accordo che possa avere un'incidenza significativa sul controllo del suo capitale,
- gli eventuali collegamenti con organizzazioni che non operano nel settore della fornitura di servizi di navigazione aerea — comprese le attività commerciali alle quali partecipa direttamente o attraverso imprese collegate — che rappresentano più dell'1 % delle sue previsioni di entrate. Inoltre, esso notifica le modifiche di qualsiasi singola partecipazione azionaria pari o superiore al 10 % del totale.

Il fornitore di servizi di traffico aereo deve adottare le misure necessarie per prevenire qualsiasi situazione di conflitto di interessi che potrebbe compromettere l'imparzialità e oggettiva fornitura dei suoi servizi.

## 2. APERTURA E TRASPARENZA NELLA FORNITURA DEI SERVIZI

In aggiunta alla disposizione di cui all'allegato I, parte 8.1, e nel caso in cui uno Stato membro decida di organizzare la fornitura di specifici servizi di traffico aereo in un ambiente competitivo, uno Stato membro può adottare tutte le misure appropriate al fine di assicurarsi che i fornitori degli specifici servizi non adottino un comportamento che abbia per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare la concorrenza, né un comportamento equivalente allo sfruttamento abusivo di posizione dominante ai sensi del vigente diritto nazionale e comunitario.

## 3. SICUREZZA DEI SERVIZI

## 3.1. Sistema di gestione della sicurezza

## 3.1.1. Requisiti generali di sicurezza

Come parte integrante della gestione dei suoi servizi, il fornitore di servizi di traffico aereo realizza un sistema di gestione della sicurezza tecnica (*Safety Management System* — SMS), il quale:

- assicura un approccio formale, esplicito e proattivo della sistematica gestione della sicurezza, che gli consenta di assolvere ai suoi obblighi in materia di sicurezza nell'ambito della fornitura dei suoi servizi; comprende tutti i suoi servizi e le attività di sostegno che rientrano nella sua gestione; include, come base, una dichiarazione sulla politica in materia di sicurezza che definisce l'approccio fondamentale dell'organizzazione nel settore della gestione della sicurezza (gestione della sicurezza),
- assicura che ciascun partecipante coinvolto negli aspetti relativi alla sicurezza della fornitura di servizi di traffico aereo assuma la responsabilità individuale delle proprie azioni, che i dirigenti siano responsabili dei risultati conseguiti dalla rispettiva divisione o dipartimento in materia di sicurezza e che l'alta dirigenza del fornitore di servizi assuma la responsabilità generale in materia di sicurezza generale (responsabilità della sicurezza),
- accorda la massima priorità al conseguimento di un livello di sicurezza adeguato nel settore dei servizi di traffico aereo (priorità di sicurezza),
- garantisce che, nell'ambito della fornitura dei servizi di traffico aereo, l'obiettivo principale di sicurezza consiste nel minimizzare, per quanto ragionevolmente possibile, il contributo di detti servizi al rischio di un incidente aereo (obiettivo di sicurezza).

## 3.1.2. Requisiti relativi al conseguimento dell'idoneo livello di sicurezza

Nell'ambito dell'esercizio dell'SMS, il fornitore di servizi di traffico aereo:

- assicura che il suo personale sia formato in modo adeguato e disponga della competenza per svolgere i compiti che gli sono affidati, che sia debitamente abilitato e soddisfi i requisiti di idoneità sanitaria (competenza),

- provvede ad individuare una funzione di gestione della sicurezza con specifica competenza a sviluppare e mantenere il sistema di gestione della sicurezza; assicura che tale funzione sia indipendente dalla dirigenza e renda conto direttamente al livello più elevato dell'organizzazione. Tuttavia, nel caso di piccole organizzazioni nelle quali il cumulo delle competenze potrebbe nuocere all'indipendenza della citata funzione, le disposizioni adottate in materia di garanzia della sicurezza devono essere integrate da dispositivi supplementari indipendenti; provvede a che l'alta dirigenza del fornitore di servizi sia fattivamente coinvolta nella responsabilità di garantire la sicurezza (responsabilità della gestione della sicurezza),
- assicura che, quando possibile, siano stabiliti e mantenuti livelli di sicurezza quantitativi per tutti i sistemi funzionali (livelli quantitativi di sicurezza),
- provvede a tenere sistematicamente aggiornata una documentazione relativa all'SMS che permetta di stabilire un collegamento evidente con la politica di sicurezza dell'organizzazione (documentazione SMS),
- assicura un'adeguata giustificazione del livello di sicurezza dei servizi e degli approvvigionamenti provenienti da fornitori esterni, tenendo debito conto dell'importanza che tali servizi esterni possono rivestire ai fini della sicurezza nella fornitura dei suoi servizi (servizi e approvvigionamenti esterni),
- provvede a che siano condotti studi di valutazione e riduzione del rischio e che sia data la debita considerazione a tutti gli aspetti dei servizi ATM (valutazione e riduzione del rischio). Per quanto attiene alle modifiche al sistema funzionale ATM, trovano applicazione le disposizioni della parte 3.2 del presente allegato,
- provvede a indagare immediatamente su tutti i fatti di carattere tecnico o operativo in campo ATM che potrebbero avere implicazioni significative sul piano della sicurezza, e ad adottare tutte le misure correttive necessarie (fatti rilevanti per la sicurezza). Egli dimostra di avere attuato i requisiti in materia di notifica e valutazione dei fatti rilevanti per la sicurezza conformemente alle vigenti disposizioni del diritto nazionale e comunitario.

### 3.1.3. *Requisiti intesi a garantire la sicurezza*

Nella gestione SMS, il fornitore di servizi di traffico aereo:

- procede a periodici controlli di sicurezza, per raccomandare eventuali miglioramenti, garantire ai responsabili la sicurezza delle attività di loro competenza e confermare il rispetto di tutte le pertinenti parti dell'SMS (controlli di sicurezza),
- provvede ad applicare meccanismi atti a individuare qualsiasi evoluzione nei sistemi funzionali o nelle operazioni che possa suggerire che un determinato elemento stia per raggiungere un punto nel quale non sarà più possibile rispettare accettabili criteri di sicurezza, ed affinché siano adottate idonee misure correttive (monitoraggio della sicurezza),
- assicura che siano effettuate e tiene aggiornate le registrazioni di tutte le operazioni attinenti all'SMS, al fine di fornire elementi di garanzia della sicurezza a tutte le persone connesse, responsabili o destinatari dei servizi forniti, nonché all'autorità nazionale di vigilanza (registrazioni concernenti la sicurezza).

### 3.1.4. *Requisiti relativi alla promozione della sicurezza*

Nella gestione SMS, il fornitore di servizi di traffico aereo:

- assicura che tutti i membri del personale siano consapevoli dei potenziali pericoli per la sicurezza impliciti nei rispettivi compiti (consapevolezza della sicurezza),
- provvede affinché gli insegnamenti tratti dalle indagini sui fatti rilevanti per la sicurezza e dalle altre attività connesse con la sicurezza siano diffusi all'interno dell'organizzazione, a livello dirigenziale e operativo (diffusione degli insegnamenti),
- tutti i membri del personale siano attivamente incoraggiati a proporre soluzioni per individuare i pericoli e, all'occorrenza, siano introdotte modifiche per migliorare la sicurezza (miglioramento della sicurezza).

### 3.2. Requisiti di sicurezza per la valutazione e la riduzione del rischio con riferimento alle modifiche

#### 3.2.1. Sezione 1

Nella gestione SMS, il fornitore di servizi di traffico aereo provvede a che siano individuati i pericoli e sia sistematicamente condotta la valutazione e la riduzione dei rischi nei confronti di qualsiasi modifica delle componenti del sistema funzionale ATM e delle attività di sostegno che rientrano nella sua gestione, in modo tale che sia tenuto conto:

- a) dell'intero ciclo di vita delle componenti del sistema funzionale ATM in questione, delle fasi iniziali di pianificazione e di definizione delle operazioni successive alla sua realizzazione, compresa la manutenzione e lo smantellamento finale,
- b) delle componenti aeree, terrestri e, eventualmente, spaziali del sistema funzionale ATM, attraverso la cooperazione con gli organi competenti, e
- c) dell'equipaggiamento, delle procedure e delle risorse umane del sistema funzionale ATM, delle interazioni tra tali elementi così come tra le componenti in questione e il resto del sistema funzionale ATM.

#### 3.2.2. Sezione 2

L'individuazione dei pericoli e la valutazione e la riduzione dei rischi includono:

- a) la determinazione della portata, dei limiti e delle interfacce della componente in questione, l'individuazione delle funzioni che tale componente deve svolgere e la descrizione dell'ambiente operativo nel quale deve funzionare;
- b) la determinazione degli obiettivi di sicurezza associati alla componente considerata, che comprende:
  - l'individuazione dei plausibili pericoli e condizioni di avaria associati al sistema ATM, nonché i loro effetti combinati,
  - la valutazione delle ripercussioni che i citati elementi possono avere sulla sicurezza degli aeromobili, così come la valutazione della gravità di tali ripercussioni, utilizzando lo schema di classificazione di gravità illustrata nella sezione 4,
  - la determinazione della tolleranza dei citati elementi, espressa in termini di probabilità massima del verificarsi di un pericolo e determinata sulla base della gravità e della probabilità massima degli effetti del pericolo, in modo conforme alla sezione 4;
- c) la conseguente elaborazione, se del caso, di una idonea strategia di riduzione dei rischi, la quale:
  - precisi le misure da adottare per la protezione dai pericoli che possono generare il verificarsi di un rischio,
  - includa, eventualmente, l'elaborazione di requisiti di sicurezza che possano potenzialmente avere conseguenze sulla componente in questione, su altre parti del sistema funzionale ATM, o sull'ambiente operativo, e
  - comporti la garanzia della sua fattibilità e della sua efficacia;
- d) la verifica che tutti gli obiettivi e i requisiti di sicurezza individuati sono stati raggiunti e rispettati:
  - prima dell'attuazione della modifica,
  - durante tutte le fasi di transizione verso la messa in servizio operativo,
  - durante tutto il ciclo di vita operativo, e
  - durante tutte le fasi di transizione, fino allo smantellamento finale.

## 3.2.3. Sezione 3

I risultati, le motivazioni connesse e le prove dei processi di valutazione e di riduzione dei rischi, compresa l'individuazione dei pericoli, devono essere raccolti e documentati in modo da permettere:

- la formulazione di un'argomentazione completa atta a dimostrare che la componente in questione, così come l'intero sistema funzionale ATM, offre e continuerà ad offrire un livello di sicurezza tollerabile e soddisfa gli obiettivi e i requisiti di sicurezza stabiliti. L'argomentazione comprenderà, all'occorrenza, le specifiche delle tecniche di previsione, monitoraggio o controllo eventualmente utilizzate,
- la tracciabilità dei requisiti di sicurezza relativi all'attuazione di una modifica rispetto alle operazioni/funzionamento previsti.

## 3.2.4. Sezione 4

## Individuazione dei pericoli e valutazione della loro gravità

I pericoli devono essere sistematicamente individuati. La gravità delle ripercussioni dei pericoli in un determinato ambiente operativo deve essere determinata sulla base dello schema di classificazione presentato di seguito; la classificazione della gravità deve basarsi argomentazioni specifiche che dimostrano gli effetti più probabili dei pericoli nel contesto dello scenario più grave.

| Classe di gravità      | Effetto sulle operazioni  |
|------------------------|---|
| 1<br>(gravità massima) | Incidente <sup>(1)</sup>  |
| 2                      | Inconveniente grave <sup>(1)</sup>  |
| 3                      | Inconveniente molto rilevante connesso all'esercizio di un aeromobile, nel quale avrebbe potuto essere compromessa la sicurezza dell'aeromobile, giacché è stata sfiorata la collisione con un altro aeromobile, con il suolo o con ostacoli.                           |
| 4                      | Incidente significativo le cui circostanze indicano che un incidente, un inconveniente grave o molto rilevante avrebbero potuto verificarsi se il rischio non fosse stato gestito entro margini di sicurezza o se un altro aeromobile si fosse trovato nelle vicinanze. |
| 5<br>(gravità minima)  | Nessun effetto immediato sulla sicurezza  |

<sup>(1)</sup> Come definito nella direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile (GU L 319 del 12.12.1994, pag. 14).

Per dedurre l'effetto di un pericolo sulle operazioni e per determinarne la gravità, l'approccio/la procedura sistematica deve includere gli effetti dei pericoli sui diversi elementi costitutivi del sistema funzionale ATM, quali il personale di bordo, i controllori del traffico aereo, le capacità funzionali degli aeromobili, le capacità funzionali delle componenti a terra del sistema funzionale ATM nonché la capacità di fornire servizi di gestione del traffico aereo in condizioni di sicurezza.

## Schema di classificazione dei rischi

Devono essere stabiliti obiettivi di sicurezza, basati sul rischio, in termini di probabilità massima del verificarsi del pericolo, calcolata in funzione della gravità dei suoi effetti, e della probabilità massima degli effetti di tale pericolo.

A necessario complemento della dimostrazione che gli obiettivi quantitativi stabiliti sono raggiunti, devono essere applicate ulteriori considerazioni di gestione della sicurezza per potenziare la sicurezza del sistema funzionale ATM nella misura ragionevolmente possibile.

### 3.3. **Requisiti di sicurezza applicabili al personale ingegneristico e tecnico con compiti operativi connessi alla sicurezza**

Il fornitore di servizi di traffico aereo deve assicurare che il personale ingegneristico e tecnico, compreso il personale delle organizzazioni operative subcontraenti, che utilizza e effettua la manutenzione di attrezzature ATM omologate per il loro utilizzo operativo possieda e mantenga adeguate conoscenze che gli consentano di avere un'appropriata comprensione dei servizi per i quali opera così come degli effetti reali e potenziali della sua azione sulla sicurezza di tali servizi, nonché una comprensione sufficiente degli appropriati limiti operativi.

Con riferimento al personale che svolge mansioni connesse alla sicurezza, compreso il personale delle organizzazioni operative subcontraenti, il fornitore di servizi di traffico aereo deve documentare l'adeguatezza del livello di competenza del personale, il sistema di turnazione del personale per garantire una capacità sufficiente e la continuità del servizio, la politica ed i programmi di qualificazione del personale, la politica di formazione del personale, i piani di addestramento e le informazioni sull'addestramento svolto nonché le disposizioni relative alla supervisione del personale non qualificato. Devono essere previste le procedure applicabili ai casi di dubbi circa la salute mentale o fisica del personale.

Il fornitore di servizi di traffico aereo tiene un registro delle informazioni concernenti il numero, lo status e la ripartizione del suo personale che svolge mansioni connesse alla sicurezza. Il registro:

- a) individua i manager responsabili delle funzioni connesse alla sicurezza;
- b) registra le qualifiche pertinenti del personale tecnico e operativo rispetto alle capacità e alle competenze richieste;
- c) precisa l'ubicazione e i compiti assegnati al personale tecnico e operativo, con indicazione dell'eventuale metodo di turnazione.

### 4. **METODI DI LAVORO E PROCEDURE OPERATIVE**

Il fornitore di servizi di traffico aereo deve dimostrare che i suoi metodi di lavoro e le sue procedure operative sono conformi alle norme contenute nei seguenti allegati della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, nella misura in cui siano rilevanti per la fornitura di servizi di traffico aereo nello spazio aereo interessato:

- allegato 2 relativo al regolamento aereo (10<sup>a</sup> edizione, luglio 2005),
- allegato 10 relativo alle telecomunicazioni aeronautiche, volume 2 sulle procedure di comunicazione (6<sup>a</sup> edizione, ottobre 2001, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 79),
- allegato 11 relativo ai servizi per il traffico aereo (13<sup>a</sup> edizione, luglio 2001, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 43).

## ALLEGATO III

**REQUISITI SPECIFICI PER LA FORNITURA DI SERVIZI METEOROLOGICI****1. COMPETENZA E CAPACITÀ TECNICHE E OPERATIVE**

Il fornitore di servizi meteorologici deve provvedere a che le informazioni meteorologiche necessarie all'espletamento delle rispettive funzioni siano rese disponibili, in forma idonea, ai seguenti operatori:

- agli operatori ed ai membri del personale di volo per la pianificazione prima del volo e durante il volo,
- ai fornitori di servizi di traffico aereo e di servizi di informazione di volo,
- alle unità di servizi di ricerca e salvataggio, e
- agli aeroporti.

Il fornitore di servizi meteorologici conferma il grado di accuratezza che le informazioni comunicate per le operazioni possono raggiungere, in particolare indicando la fonte dell'informazione e assicurando al contempo che tali informazioni siano diffuse tempestivamente e aggiornate ogniqualvolta sia necessario.

**2. METODI DI LAVORO E PROCEDURE OPERATIVE**

Il fornitore di servizi meteorologici deve dimostrare che i suoi metodi di lavoro e le sue procedure operative sono conformi alle norme contenute nei seguenti allegati della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, nella misura in cui siano rilevanti per la fornitura di servizi meteorologici nello spazio aereo interessato:

- allegato 3 relativo al servizio meteorologico per la navigazione aerea internazionale (15<sup>a</sup> edizione, luglio 2004),
  - allegato 11 relativo ai servizi per il traffico aereo (13<sup>a</sup> edizione, luglio 2001, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 43),
  - allegato 14 relativo agli aeroporti (volume I: 4<sup>a</sup> edizione, luglio 2004; volume II, 2<sup>a</sup> edizione, luglio 1995, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 3).
-



## ALLEGATO IV

**REQUISITI SPECIFICI PER LA FORNITURA DI SERVIZI D'INFORMAZIONE AERONAUTICA**

## 1. COMPETENZA ED ATTITUDINE TECNICHE ED OPERATIVE

Il fornitore di servizi d'informazione aeronautica deve provvedere a che le informazioni e i dati operativi siano resi disponibili, in forma idonea, ai seguenti operatori:

- personale operativo di volo, compreso l'equipaggio di bordo, e personale addetto alla pianificazione del volo, ai sistemi di gestione del volo e ai simulatori di volo, e
- fornitori di servizi di traffico aereo responsabili di servizi d'informazione di volo, di servizi di informazioni di volo per gli aeroporti e delle informazioni necessarie alla preparazione dei voli.

Il fornitore di servizi d'informazione aeronautica deve garantire l'integrità dei dati e confermare il grado di accuratezza delle informazioni comunicate a fini operativi, in particolare la fonte delle informazioni, prima di diffonderle.

## 2. METODI DI LAVORO E PROCEDURE OPERATIVE

Il fornitore di servizi d'informazione aeronautica deve dimostrare che i suoi metodi di lavoro e le sue procedure operative sono conformi alle norme contenute nei seguenti allegati della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, nella misura in cui siano rilevanti per la fornitura di servizi di informazioni aeronautiche nello spazio aereo interessato:

- allegato 3 relativo al servizio meteorologico per la navigazione aerea internazionale (15<sup>a</sup> edizione, luglio 2004),
  - allegato 4 relativo alle carte aeronautiche (10<sup>a</sup> edizione, luglio 2001, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 53),
  - allegato 15 relativo ai servizi di informazioni aeronautiche (12<sup>a</sup> edizione, luglio 2004).
-

## ALLEGATO V

**REQUISITI SPECIFICI PER LA FORNITURA DI SERVIZI DI COMUNICAZIONE, DI NAVIGAZIONE O DI SORVEGLIANZA****1. COMPETENZA E CAPACITÀ TECNICHE E OPERATIVE**

Il fornitore di servizi di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza deve garantire la disponibilità, la continuità, l'accuratezza e l'integrità dei suoi servizi.

Il fornitore di servizi di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza deve confermare il livello di qualità dei servizi che fornisce e deve dimostrare che il suo equipaggiamento è sottoposto a periodica manutenzione e, all'occorrenza, a calibrazione.

**2. SICUREZZA DEI SERVIZI**

Il fornitore di servizi di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza deve conformarsi ai requisiti dell'allegato II, parte 3, relativo ai servizi di sicurezza.

**3. METODI DI LAVORO E PROCEDURE OPERATIVE**

Il fornitore di servizi di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza deve dimostrare che i suoi metodi di lavoro e le sue procedure operative sono conformi alle norme contenute nell'allegato 10 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale (volume I: 5ª edizione, luglio 1996; volume II: 6ª edizione, ottobre 2001; volume III: 1ª edizione, luglio 1995; volume IV: 3ª edizione, luglio 2002; volume V: 2ª edizione, luglio 2001, compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 79), nella misura in cui siano rilevanti per la fornitura di servizi di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza nello spazio aereo interessato.

---