

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/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

(1) Nella sua comunicazione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 15 novembre 2005, dal titolo «L'ampliamento dei compiti dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea — Un'agenda per il 2010», la Commissione ha annunciato la sua intenzione di estendere gradualmente i compiti dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (l'Agenzia), in vista di un «approccio sistemico globale» agli aeroporti, alla sicurezza e all'interoperabilità aeroportuale, ai servizi di navigazione aerea (Air Navigation Services — «ANS») e alla gestione del traffico aereo (Air Traffic Management — «ATM»).

(2) La continua crescita dell'aviazione in Europa pone molti problemi, in particolare per quanto riguarda i fattori chiave di sicurezza degli aeroporti e dell'ATM/ANS. Pertanto, occorre adottare le necessarie misure di attenuazione dei rischi per garantire la sicurezza attraverso un approccio regolamentare armonizzato e olistico in tutti gli Stati membri.

⁽¹⁾ GU C 182 del 4.8.2009, pag. 50.

⁽²⁾ GU C 120 del 28.5.2009, pag. 52.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 25 marzo 2009 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 7 settembre 2009.

(3) I risultati conseguiti con l'iniziativa sul cielo unico europeo devono essere integrati da elementi di sicurezza armonizzati da applicare agli aeroporti e agli ATM/ANS. A tal fine, è opportuno sviluppare un quadro regolamentare appropriato in materia di sicurezza per quanto riguarda la diffusione di nuove tecnologie in tale campo.

(4) In linea con gli standard fissati e le prassi raccomandate dalla convenzione internazionale sull'aviazione civile, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 (la «convenzione di Chicago»), la Comunità dovrebbe stabilire requisiti essenziali applicabili ai prodotti aeronautici, parti e pertinenze, agli aeroporti e alla fornitura di ATM/ANS, i requisiti essenziali applicabili alle persone e alle organizzazioni partecipanti alla gestione degli aeroporti e alla fornitura di ATM/ANS, e i requisiti essenziali applicabili alle persone che si occupano dell'addestramento e degli esami medici dei controllori del traffico aereo e ai relativi prodotti. La Commissione dovrebbe avere il potere di elaborare le necessarie misure di esecuzione in materia.

(5) Tenendo presente che i servizi di produzione, trattamento, formattazione e fornitura di dati ai fini della navigazione aerea sono differenti dai servizi ANS, quali definiti nel regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo (regolamento quadro) ⁽⁴⁾, la Commissione dovrebbe sviluppare requisiti specifici adattati a tali servizi.

(6) Non sarebbe opportuno assoggettare tutti gli aeroporti a norme comuni. In particolare, sotto il controllo normativo degli Stati membri dovrebbero restare solo gli aeroporti non aperti al pubblico e gli aeroporti utilizzati principalmente per voli da diporto o che offrono servizi di trasporto aereo commerciale diversi dai voli effettuati secondo le procedure del volo strumentale e che possiedono piste pavimentate la cui lunghezza è inferiore a 800 metri, senza che il presente regolamento comporti per gli altri Stati membri l'obbligo di riconoscere i relativi regimi nazionali. Gli Stati membri dovrebbero, tuttavia, adottare misure proporzionate per aumentare il livello generale di sicurezza dell'aviazione da diporto o sportiva e di tutto il trasporto aereo commerciale. La Commissione riesaminerà a tempo debito la questione, e procederà ad estendere l'ambito di applicazione agli aeroporti attualmente esclusi in maniera modulare e tenendo pienamente conto dell'impatto che tale estensione potrebbe avere su detti aeroporti.

⁽⁴⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

- (7) Tenendo presenti la grande varietà di aeroporti e l'alto grado di specificità delle loro infrastrutture e dei loro ambienti, le norme comuni di sicurezza degli aeroporti dovrebbero offrire la flessibilità necessaria per definirne la conformità, mediante un equilibrio adeguato tra le misure di esecuzione, le specifiche di certificazione e i metodi accettabili di rispondenza. Tali norme dovrebbero essere proporzionate alle dimensioni, al traffico, alla categoria e alla complessità dell'aeroporto, nonché alla natura e al volume delle operazioni che vi sono effettuate, evitando così oneri amministrativi e finanziari superflui, in particolare per gli aeroporti più piccoli in cui si registra soltanto un traffico passeggeri molto limitato.
- (8) L'infrastruttura dell'aeroporto e le relative operazioni dovrebbero essere certificate mediante l'emissione di un unico certificato. Tuttavia, gli Stati membri possono certificare l'infrastruttura dell'aeroporto e le relative operazioni separatamente. In tal caso, i certificati dovrebbero essere rilasciati dalla stessa autorità. I gestori di più aeroporti, che abbiano introdotto adeguate funzioni centralizzate, possono richiedere un unico certificato relativo all'esercizio e alla gestione di tutti gli aeroporti di cui sono responsabili.
- (9) I prodotti aeronautici, le parti e le pertinenze, gli aeroporti e i loro equipaggiamenti, gli operatori del trasporto aereo commerciale e i gestori degli aeroporti, i sistemi ATM/ANS e i relativi fornitori, nonché i piloti e i controllori del traffico aereo, le persone, i prodotti e le organizzazioni che si occupano del loro addestramento e dei loro esami medici dovrebbero essere certificati una volta accertata la loro conformità ai requisiti essenziali stabiliti dalla Comunità in linea con le norme fissate e le prassi raccomandate dalla convenzione di Chicago. La Commissione dovrebbe avere il potere di elaborare le misure di esecuzione necessarie per stabilire le condizioni di rilascio del certificato o le condizioni della sua sostituzione con una dichiarazione di capacità, tenendo conto dei rischi associati ai differenti tipi di operazioni o di servizi.
- (10) Le misure di esecuzione relative alla certificazione della progettazione, della fabbricazione e della manutenzione di sistemi e componenti ATM/ANS, nonché delle organizzazioni che partecipano alla progettazione, alla fabbricazione e alla manutenzione dovrebbero essere previste soltanto se riguardano questioni critiche in materia di sicurezza individuate grazie ad uno studio particolareggiato della valutazione del loro impatto.
- (11) La Commissione intende iniziare a lavorare, a tempo debito, su un esame della fattibilità e della necessità di introdurre organismi accreditati per la certificazione dei sistemi ATM/ANS e su una valutazione di tutte le opzioni e ripercussioni possibili. La Commissione potrebbe presentare, se del caso, una proposta di nuova revisione del presente regolamento basata su una valutazione d'impatto completa.
- (12) Nel sistema istituzionale comunitario, l'applicazione del diritto comunitario compete primariamente agli Stati membri. Occorre pertanto dare esecuzione a livello nazionale ai compiti di certificazione imposti dal presente regolamento e dalle relative misure di esecuzione. In taluni casi ben definiti, tuttavia, anche l'Agenzia dovrebbe essere autorizzata a svolgere i compiti di certificazione previsti dal presente regolamento. Per la stessa ragione, è opportuno che l'Agenzia sia autorizzata ad adottare le misure necessarie nelle materie disciplinate dal presente regolamento, ove ciò rappresenti il mezzo migliore per garantire l'uniformità e agevolare il funzionamento del mercato interno.
- (13) Le misure di esecuzione che dovranno essere elaborate dall'Agenzia in materia di ATM/ANS dovrebbero essere definite in conformità dei risultati del processo di consultazione dell'Agenzia su una base che dovrebbe essere adeguata alle nuove parti interessate e dovrebbero essere fondate sulle disposizioni del regolamento (CE) n. 549/2004, del regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi») ⁽¹⁾, del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo») ⁽²⁾, del regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sull'interoperabilità») ⁽³⁾ e, in particolare, sulle norme di sicurezza di Eurocontrol (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements) recepite. Tali misure di esecuzione dovrebbero essere adottate dalla Commissione conformemente alla procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 549/2004. A questo scopo, dovrebbero essere precostituiti meccanismi transitori per assicurare la continuità delle approvazioni già concesse, conformemente ai predetti regolamenti.
- (14) I regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 prevedono disposizioni concernenti diverse funzioni di regolamentazione in materia di ATM, quali l'interoperabilità e la gestione dei flussi di traffico aereo e dello spazio aereo, ma non si limitano a tali settori. Tutti questi settori comportano aspetti relativi alla sicurezza che devono essere correttamente trattati. Pertanto, nel disciplinare tali materie, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero garantire una copertura adeguata di tali aspetti della sicurezza attraverso un adeguato coordinamento con l'Agenzia.
- (15) È obiettivo generale che il trasferimento all'Agenzia di funzioni e compiti dagli Stati membri, compresi quelli derivanti dalla loro cooperazione attraverso la commissione di regolamentazione della sicurezza di Eurocontrol, sia realizzato in modo efficace, senza compromettere gli attuali livelli di sicurezza e senza impatti negativi sulle procedure di certificazione. Dovrebbero essere adottate idonee misure transitorie. L'Agenzia dovrebbe disporre di risorse sufficienti per i suoi nuovi compiti e la tempistica dell'assegnazione di queste risorse dovrebbe essere basata su esigenze specifiche e su un programma per l'adozione e la rispettiva applicabilità delle relative misure di esecuzione.

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

⁽²⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

⁽³⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

- (16) Il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ istituisce un quadro di riferimento adeguato ed esaustivo per la definizione e per l'attuazione di requisiti tecnici e di procedure amministrative comuni nel settore dell'aviazione civile. La direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2006, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo ⁽²⁾ dovrebbe pertanto essere abrogata, senza pregiudizio per la certificazione e il rilascio di licenze a prodotti, persone e organizzazioni conformemente a tale direttiva.
- (17) Per quanto attiene alla regolamentazione delle professioni non coperte dal presente regolamento, gli Stati membri dovrebbero rimanere competenti per quanto riguarda l'istituzione o il mantenimento, a loro discrezione, tra gli altri, dei requisiti concernenti la certificazione o il rilascio di licenze per il personale.
- (18) Le misure di esecuzione che dovranno essere elaborate dall'Agenzia in materia di ATM/ANS dovrebbero essere stabilite nel quadro di una revisione globale dei requisiti in materia di sicurezza della legislazione sul cielo unico europeo, vale a dire i regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004. Al fine di evitare, da un lato, la duplicazione dei requisiti in materia di sicurezza applicabili ai servizi ATM/ANS e, dall'altro, un vuoto giuridico dovuto alla mancanza di requisiti applicabili in materia di sicurezza, la data di entrata in vigore degli emendamenti alla legislazione sul cielo unico europeo dovrebbe essere in linea con quelle delle nuove misure di sicurezza adottate nel quadro del presente regolamento.
- (19) Le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽³⁾.
- (20) In particolare, la Commissione, dovrebbe avere il potere di adottare anche le misure di esecuzione in materia di certificazione dei controllori del traffico aereo e le relative approvazioni, di aeroporti e di operazioni aeroportuali, di gestione del traffico aereo e di servizi di navigazione area e le relative certificazioni, di supervisione e di controllo dell'osservanza della normativa, nonché il potere di adottare un regolamento sulle tariffe e i costi dell'Agenzia. Tali misure di portata generale intese a modificare elementi non essenziali del regolamento (CE) n. 216/2008, anche completandolo con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (21) Fatte salve le competenze degli Stati membri, la Commissione, se del caso, potrebbe rivolgere raccomandazioni al

Consiglio per istituire un quadro di coordinamento tra la Comunità e l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) sui controlli in materia di sicurezza, al fine di evitare le duplicazioni e a beneficio di un uso efficiente delle risorse.

- (22) L'agenzia dovrebbe garantire la partecipazione di tutte le parti interessate all'elaborazione delle norme in materia di sicurezza. I pareri in materia di regolamentazione si basano su un'ampia consultazione di tutti i soggetti interessati, inclusi gli operatori della piccola industria, nonché su un'adeguata valutazione del loro impatto potenziale nei settori pertinenti. Ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008, l'organo consultivo delle parti interessate dovrebbe essere consultato dall'Agenzia prima dell'adozione delle decisioni,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

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

«Articolo 1

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica:
- alla progettazione, produzione, manutenzione e alle operazioni di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché al personale e alle organizzazioni che partecipano alla progettazione, alla produzione e alla manutenzione di detti prodotti, parti e pertinenze;
 - al personale e alle organizzazioni che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili;
 - alla progettazione, manutenzione e gestione degli aeroporti, nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano e, fatta salva la legislazione comunitaria e nazionale in materia di ambiente e di pianificazione dell'uso del suolo, alla protezione delle aree limitrofe agli aeroporti;
 - alla progettazione, produzione e manutenzione degli equipaggiamenti aeroportuali, nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano;
 - alla progettazione, produzione e manutenzione di sistemi e componenti, per la gestione del traffico aereo e per i servizi di navigazione aerea (ATM/ANS), nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano;
 - agli ATM/ANS, nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano.

⁽¹⁾ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 114 del 27.4.2006, pag. 22.

⁽³⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

2. Il presente regolamento non si applica:

- a) a prodotti, parti e pertinenze, personale e organizzazioni di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), impegnati in operazioni militari, doganali di polizia, di ricerca e salvataggio, di lotta agli incendi, di guardia costiera o in servizi analoghi. Gli Stati membri assicurano che, per quanto possibile, tali attività o servizi tengano nella dovuta considerazione gli obiettivi del presente regolamento;
- 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;
- c) 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. Gli Stati membri si impegnano ad assicurare che gli aeromobili di cui alla lettera a) del presente paragrafo, se del caso, siano separati dagli altri aeromobili.

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

2) l'articolo 3 è così modificato:

a) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

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

b) è inserita la seguente lettera:

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

(*) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.»;

c) la lettera h) è sostituita dalla seguente:

«h) “operatore”, qualsiasi persona fisica o giuridica che gestisca o intenda gestire uno o più aeromobili o aeroporti;»

d) si aggiungono le seguenti lettere:

«m) “aeroporto”, ogni area definita (inclusi edifici, impianti e equipaggiamenti) su terra o acqua o su una struttura fissa, offshore fissa o galleggiante, destinata a essere utilizzata totalmente o in parte per l'arrivo, la partenza e gli spostamenti di terra degli aeromobili;

n) “equipaggiamenti aeroportuali”, ogni attrezzatura, apparato, annesso, software o accessorio utilizzato o previsto per essere utilizzato per contribuire alle operazioni degli aeromobili in un aeroporto;

o) “piazzale (apron)”, area predefinita per la sosta degli aeromobili, per l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, il carico o lo scarico della posta o delle merci, il rifornimento di combustibili, il parcheggio o la manutenzione;

p) “servizio di gestione del piazzale”, servizio fornito per gestire le attività e il movimento di aeromobili e veicoli su un piazzale;

q) “ATM/ANS”, le funzioni di gestione del traffico aereo definite all'articolo 2, punto 10, del regolamento (CE) n. 549/2004, i servizi di navigazione aerea definiti all'articolo 2, punto 4, dello stesso regolamento e i servizi di produzione, trattamento, formattazione e fornitura di dati al traffico aereo generale critici ai fini della sicurezza della navigazione aerea;

r) “sistema ATM/ANS”, ogni combinazione di equipaggiamenti e di sistemi correlati ad aspetti di sicurezza definiti all'articolo 2, punto 39, del regolamento (CE) n. 549/2004;

s) “servizio di informazione di volo”, servizio di fornitura di avvisi e informazioni utili per una condotta dei voli sicura ed efficiente.»;

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

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

a) hanno una pista asfaltata di almeno 800 metri; o

b) servono unicamente il traffico di elicotteri,

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

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

— non gestisce più di 10 000 passeggeri all'anno, e

— non gestisce più di 850 movimenti relativi a operazioni cargo all'anno.

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

3 *quater*. 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 (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo") (*) conformemente all'articolo 1, paragrafo 3, di tale regolamento, devono soddisfare il presente regolamento. Sistemi e componenti, personale e organizzazioni che partecipano alla fornitura degli ATM/ANS devono soddisfare il presente regolamento.

(*) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.»

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

«b) Le misure di cui al paragrafo 5 possono prevedere un obbligo di certificazione per le parti e le pertinenze. I certificati per le parti e le pertinenze sono rilasciati se il richiedente dimostra che le parti e le pertinenze soddisfano dettagliate specifiche di aeronavigabilità stabilite per assicurare la rispondenza ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1.

c) Non possono essere utilizzati gli aeromobili che siano sprovvisti di un certificato di aeronavigabilità in corso

di validità. Il certificato è rilasciato se il richiedente dimostra che l'aeromobile è conforme al progetto del tipo approvato nel suo certificato di omologazione del tipo e che la pertinente documentazione, le ispezioni e le prove dimostrano che l'aeromobile è in condizioni di condurre in sicurezza le operazioni di volo. Tale certificato di aeronavigabilità resta valido fino alla data di sospensione, revoca o scadenza e finché l'aeromobile è sottoposto a manutenzione conformemente ai requisiti essenziali in materia di aeronavigabilità continua di cui al punto 1.d dell'allegato I e alle misure di cui al paragrafo 5.»;

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

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

6) l'articolo 8 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

b) il paragrafo 5 è così modificato:

i) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) le condizioni di esercizio degli aeromobili in conformità dei requisiti essenziali di cui all'allegato IV e, se applicabile, nell'allegato V *ter*.»

ii) la lettera g) è sostituita dalla seguente:

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

c) al paragrafo 6 è aggiunto il seguente trattino:

«— tengono conto degli aspetti di sicurezza relativi agli ATM/ANS.»;

7) sono inseriti i seguenti articoli:

«Articolo 8 bis

Aeroporti

1. Gli aeroporti, gli equipaggiamenti aeroportuali e le operazioni aeroportuali devono soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato V *bis* e, se applicabile, all'allegato V *ter*.

2. La conformità degli aeroporti, degli equipaggiamenti aeroportuali e delle operazioni aeroportuali ai requisiti essenziali è stabilita conformemente alle seguenti disposizioni:

a) ogni aeroporto deve essere in possesso di un certificato. Il certificato e l'approvazione delle modifiche al certificato sono rilasciati se il richiedente dimostra che l'aeroporto è conforme alla base di certificazione di cui alla lettera b), e che l'aeroporto non presenta particolarità o caratteristiche che compromettano la sicurezza delle operazioni. Il certificato riguarda l'aeroporto, le relative operazioni e i relativi equipaggiamenti afferenti alla sicurezza;

b) la base per la certificazione di un aeroporto è costituita dai seguenti elementi:

i) le specifiche di certificazione relative al tipo di aeroporto;

ii) le disposizioni per le quali è stato accettato un livello di sicurezza equivalente; e

iii) le specifiche tecniche dettagliate necessarie quando le caratteristiche di progettazione dell'aeroporto o l'esperienza in servizio rendono una delle specifiche di cui al punto i) inadeguata o inappropriata ad assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato V *bis*;

c) le misure di cui al paragrafo 5 possono prescrivere l'obbligo di certificazione per gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza. Il certificato per tali equipaggiamenti è rilasciato se il richiedente dimostra che gli equipaggiamenti sono conformi alle specifiche dettagliate definite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1;

d) le organizzazioni responsabili delle operazioni aeroportuali dimostrano di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità inerenti alle loro attribuzioni. Le capacità e i mezzi sono attestati tramite il rilascio del

certificato di cui alla lettera a). Le capacità e i mezzi possono altresì essere riconosciuti mediante il rilascio di un certificato separato qualora così decida lo Stato membro in cui è ubicato l'aeroporto. Le attribuzioni riconosciute all'organizzazione certificata e la portata del certificato, compresa una lista degli aeroporti in gestione, sono specificate nel certificato stesso;

e) in deroga alla lettera d), gli Stati membri possono decidere che i fornitori di servizi di gestione dell'area di stazionamento sono autorizzati a dichiarare di possedere le capacità e i mezzi necessari per assumersi le responsabilità associate ai servizi forniti.

3. Gli Stati membri assicurano che siano in vigore le disposizioni necessarie per salvaguardare gli aeroporti da attività e sviluppi nei loro dintorni che possano comportare rischi inaccettabili per gli aeromobili che utilizzano l'aeroporto.

4. I gestori degli aeroporti vigilano sulle attività e sugli sviluppi che possono comportare rischi inaccettabili per la sicurezza aerea nei dintorni dell'aeroporto e adottano, nei limiti delle loro competenze, adeguate misure di mitigazione.

5. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 4.

Tali misure specificano in particolare:

a) le condizioni per stabilire e notificare al richiedente la base per la certificazione applicabile all'aeroporto;

b) le condizioni per stabilire e notificare al richiedente le specifiche dettagliate applicabili agli equipaggiamenti aeroportuali;

c) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca del certificato per l'aeroporto e del certificato per gli equipaggiamenti aeroportuali, compresi i limiti operativi legati alle specificità dell'aeroporto;

d) le condizioni di esercizio degli aeroporti in conformità ai requisiti essenziali fissati nell'allegato V *bis* e, se applicabile, nell'allegato V *ter*;

e) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca dei certificati di cui al paragrafo 2, lettera d);

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

6. Le misure di cui al paragrafo 5:

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

Articolo 8 *ter*

ATM/ANS

1. La fornitura di ATM/ANS è conforme ai requisiti essenziali di cui all'allegato V *ter* e, nella misura del possibile, all'allegato V *bis*.

2. I fornitori di ATM/ANS devono essere in possesso di un certificato. Il certificato è rilasciato se il fornitore dimo-

stra di avere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità inerenti ai privilegi di un fornitore. Il certificato precisa le attribuzioni riconosciute e la portata dei servizi forniti.

3. In deroga al paragrafo 2, gli Stati membri possono decidere che i fornitori di servizi di informazione di volo sono autorizzati a dichiarare di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità associate ai servizi forniti.

4. Le misure di cui al paragrafo 6 possono prescrivere l'obbligo del possesso di certificati per le organizzazioni che partecipano alla progettazione, alla fabbricazione e alla manutenzione di sistemi e componenti degli ATM/ANS critici per la sicurezza. 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 da parte del fornitore di ATM/ANS, per sistemi componenti degli ATM/ANS critici per la sicurezza. Il certificato per detti sistemi componenti è rilasciato, o la convalida è emessa, se il richiedente dimostra che i sistemi e i componenti sono conformi alle dettagliate specifiche definite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 1.

6. Le misure necessarie per l'esecuzione del presente articolo sono adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 549/2004.

Tali misure specificano in particolare:

- a) le condizioni per la fornitura degli ATM/ANS conformemente ai requisiti essenziali di cui all'allegato V *ter* e, se applicabile, all'allegato V *bis*;
- b) le condizioni per stabilire e notificare al richiedente le specifiche dettagliate applicabili ai sistemi e ai componenti ATM/ANS;
- c) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la sospensione o la revoca dei certificati di cui ai paragrafi 2 e 4;
- d) le responsabilità dei titolari dei certificati;

- e) le condizioni e le procedure per la dichiarazione dei fornitori di servizi di cui al paragrafo 3 e per la loro vigilanza;
- f) le condizioni in base alle quali le operazioni sono vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni a fini di sicurezza.
7. Le misure di cui al paragrafo 6:
- a) rispecchiano lo stato dell'arte e le migliori prassi nel settore degli ATM/ANS;
- b) sono proporzionate al tipo e alla complessità dei servizi forniti;
- c) tengono conto delle esperienze in materia di ATM/ANS a livello internazionale, nonché del progresso scientifico e tecnico;
- d) sono elaborate utilizzando, per quanto possibile, le pertinenti disposizioni del regolamento (CE) n. 549/2004, del regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi") (*), del regolamento (CE) n. 551/2004 e del regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità") (**) e prevedono meccanismi transitori per assicurare la continuità dei certificati già concessi ai sensi dei predetti regolamenti; tali misure inizialmente comprendono le disposizioni in materia di sicurezza di tali regolamenti e, ove opportuno, in caso di future modifiche, tengono conto dei più recenti progressi scientifici e tecnici;
- e) consentono di far fronte immediatamente alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi.

Articolo 8 quater

Controllori del traffico aereo

1. I controllori del traffico aereo, al pari delle persone e delle organizzazioni che partecipano alla formazione, ai test, ai controlli o agli esami medici dei controllori del traffico aereo, soddisfano i pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato V *ter*.
2. I controllori del traffico aereo devono essere in possesso di una licenza e di un certificato medico corrispondenti al servizio prestato.

3. La licenza di cui al paragrafo 2 è rilasciata soltanto se il richiedente dimostra di soddisfare le norme stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali relativi alle conoscenze teoriche, alle capacità pratiche, alle conoscenze linguistiche e all'esperienza fissati nell'allegato V *ter*.

4. Il certificato medico di cui al paragrafo 2 è rilasciato soltanto se il controllore del traffico aereo soddisfa le norme stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali relativi all'idoneità medica fissati nell'allegato V *ter*. Il certificato medico può essere rilasciato da esaminatori o centri aeromedici.

5. La licenza e il certificato medico rilasciati al controllore del traffico aereo precisano le attribuzioni che gli sono riconosciute e la portata della licenza e del certificato.

6. La capacità delle organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo, degli esaminatori aeromedici e dei centri aeromedici di assumersi le responsabilità inerenti alle loro attribuzioni in materia di rilascio di licenze e certificati medici è riconosciuta tramite il rilascio di un certificato.

7. Un certificato è rilasciato ai centri di addestramento, agli esaminatori aeromedici e ai centri aeromedici per i controllori del traffico aereo che abbiano dimostrato di rispettare le norme stabilite per assicurare la conformità ai pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato V *ter*. Il certificato specifica le attribuzioni riconosciute.

8. Le persone incaricate di impartire l'addestramento pratico o di valutare le capacità dei controllori del traffico aereo sono in possesso di un certificato. Il certificato è rilasciato se la persona interessata dimostra di rispettare le norme stabilite per assicurare la conformità ai pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato V *ter*. Il certificato specifica le attribuzioni riconosciute.

9. I dispositivi di simulazione per addestramento sono conformi ai requisiti essenziali applicabili di cui all'allegato V *ter*.

10. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 4.

Tali misure specificano in particolare:

- a) le varie abilitazioni e specializzazioni per le licenze dei controllori del traffico aereo;

- b) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca delle licenze, delle abilitazioni e delle specializzazioni per le licenze, i certificati medici, le approvazioni e i certificati, e i casi in cui i certificati e le approvazioni possono non essere richiesti, prevedendo al contempo meccanismi transitori che assicurino la continuità delle approvazioni e dei certificati già concessi;
- c) le attribuzioni e le responsabilità dei titolari delle licenze, delle abilitazioni e delle specializzazioni per le licenze, dei certificati medici, delle approvazioni e dei certificati;
- d) le condizioni per l'accettazione e la conversione delle licenze dei controllori del traffico aereo, nonché le condizioni per l'accettazione e la conversione dei certificati medici nazionali in certificati medici riconosciuti a livello comunitario.
11. Le misure di cui al paragrafo 10 riflettono lo stato dell'arte, ivi compresi le migliori prassi e i progressi scientifici e tecnici, nel settore dell'addestramento dei controllori del traffico aereo. Inizialmente esse sono elaborate in base alle disposizioni della direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2006, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo (**).
- (*) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.
 (**) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.
 (***) GU L 114 del 27.4.2006, pag. 22.»;
- 8) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:
- a) il paragrafo 1 è così modificato:
- «1. Gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), nonché il relativo equipaggio e le loro operazioni soddisfano le norme dell'ICAO applicabili. In mancanza di tali norme, i suddetti aeromobili e le relative operazioni soddisfano i requisiti di cui agli allegati I, III e IV e, se applicabile, all'allegato V *ter*, purché tali requisiti non contrastino con i diritti di paesi terzi previsti dalle convenzioni internazionali.»;
- b) al paragrafo 5 è aggiunta la seguente lettera:
- «e) si tenga conto degli aspetti di sicurezza relativi agli ATM/ANS.»;
- 9) all'articolo 10, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
- «1. Gli Stati membri, la Commissione e l'Agenzia cooperano al fine di assicurare il rispetto del presente regolamento e delle relative misure di esecuzione.»;
- 10) l'articolo 11 è così modificato:
- a) i paragrafi 4 e 5 sono sostituiti dai seguenti:
- «4. Nelle more dell'entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 5, paragrafo 5, all'articolo 7, paragrafo 6, e all'articolo 9, paragrafo 4, e della scadenza dei periodi transitori previsti in dette misure, fatto salvo l'articolo 69, paragrafo 4, i certificati che non possono essere rilasciati a norma del presente regolamento possono essere rilasciati sulla base delle normative nazionali applicabili.
5. Nelle more dell'entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 8, paragrafo 5, e della scadenza dei periodi transitori previsti in tali misure, fatto salvo l'articolo 69, paragrafo 4, i certificati che non possono essere rilasciati a norma del presente regolamento possono essere rilasciati sulla base delle normative nazionali applicabili.»;
- b) sono inseriti i seguenti paragrafi:
- «5 bis. Nelle more dell'entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 5, e all'articolo 8 *quater*, paragrafo 10, e della scadenza dei periodi transitori previsti in dette misure, fatto salvo l'articolo 69, paragrafo 4, i certificati che non possono essere rilasciati a norma del presente regolamento possono essere rilasciati sulla base delle normative nazionali applicabili.
- 5 ter. Nelle more dell'entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 8 *ter*, paragrafo 6, e della scadenza dei periodi transitori previsti in dette misure, fatto salvo l'articolo 69, paragrafo 4, i certificati che non possono essere rilasciati a norma del presente regolamento possono essere rilasciati sulla base delle normative nazionali applicabili oppure, se applicabile, sulla base dei pertinenti requisiti del regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione, del 20 dicembre 2005, che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea (*).
- (*) GU L 335 del 21.12.2005, pag. 13.»;
- 11) all'articolo 13 è aggiunto il seguente comma:
- «Gli enti qualificati non rilasciano certificati.»;
- 12) all'articolo 18, le lettere c) e d) sono sostituite dalle seguenti:
- «c) emana specifiche di certificazione e metodi accettabili di rispondenza e ogni materiale esplicativo per l'applicazione del presente regolamento e delle relative misure di esecuzione;
- d) emana specifiche di certificazione e metodi accettabili di rispondenza e ogni materiale esplicativo per l'applicazione del presente regolamento e delle relative misure di esecuzione.»;

- d) prende le opportune decisioni per l'applicazione degli articoli da 20 a 23 e degli articoli 54 e 55, compresa la concessione, ai titolari dei certificati che ha rilasciato, di deroghe ai requisiti sostanziali previsti dal presente regolamento e alle sue misure di esecuzione, in caso di impreviste e urgenti circostanze operative o di esigenze operative di breve durata, a condizione che il livello di sicurezza non sia compromesso, che siano concesse per un periodo non superiore a due mesi, che siano notificate alla Commissione e che non siano rinnovate;»
- 13) all'articolo 19, paragrafo 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) specifiche di certificazione e metodi accettabili di rispondenza; e»;
- 14) sono inseriti i seguenti articoli:
- «Articolo 22 bis
- ATM/ANS**
- Per quanto riguarda gli ATM/ANS di cui all'articolo 4, paragrafo 3 *quater*, l'Agenzia:
- a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, ispezioni e controlli delle organizzazioni che certifica;
- b) rilascia e rinnova i certificati delle organizzazioni situate fuori del territorio soggetto alle disposizioni del trattato, responsabili della fornitura di servizi nello spazio aereo del territorio soggetto alle disposizioni del trattato;
- c) rilascia e rinnova i certificati per le organizzazioni che forniscono servizi paneuropei;
- d) modifica, sospende o revoca il relativo certificato qualora le condizioni in base alle quali era stato rilasciato non siano più soddisfatte o qualora il titolare del certificato non adempia agli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative misure di esecuzione.
- Articolo 22 ter
- Certificazione dei controllori del traffico aereo**
- Per quanto riguarda le persone e le organizzazioni di cui all'articolo 8 *ter*, paragrafo 1, l'Agenzia:
- a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, ispezioni e controlli delle organizzazioni che certifica e, se del caso, del relativo personale;
- b) rilascia e rinnova i certificati delle organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo situate al di fuori del territorio degli Stati membri e, se del caso, del relativo personale;
- c) modifica, sospende o revoca il relativo certificato qualora le condizioni in base a cui era stato rilasciato non siano più soddisfatte o se la persona fisica o giuridica titolare del certificato non adempie agli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative misure di esecuzione.»;
- 15) all'articolo 33, paragrafo 2, lettera c), la data «30 settembre» è sostituita da «30 novembre»;
- 16) all'articolo 44, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
- «1. È ammesso il ricorso contro le decisioni prese dall'Agenzia in applicazione degli articoli 20, 21, 22, 22 bis, 22 *ter*, 23, dell'articolo 55 e dell'articolo 64.»;
- 17) all'articolo 50, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
- «2. I ricorsi diretti all'annullamento delle decisioni prese dall'Agenzia in applicazione degli articoli 20, 21, 22, 22 bis, 22 *ter*, 23, dell'articolo 55 o dell'articolo 64 possono essere proposti dinanzi alla Corte di giustizia delle Comunità europee solo dopo che siano state esperite tutte le possibili procedure di ricorso all'interno dell'Agenzia.»;
- 18) l'articolo 52 è così modificato:
- a) al paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:
- «Dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, il consiglio di amministrazione stabilisce senza indugio procedure trasparenti per l'emanazione dei pareri, delle specifiche di certificazione, dei metodi accettabili di rispondenza e del materiale esplicativo di cui all'articolo 18, lettere a) e c).»;
- b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
- «2. Quando elabora, a norma dell'articolo 19, pareri, specifiche di certificazione, mezzi accettabili di rispondenza e materiale esplicativo che gli Stati membri devono applicare, l'Agenzia stabilisce una procedura di consultazione degli Stati membri. A tal fine essa può creare un gruppo di lavoro per il quale ciascuno Stato membro ha diritto di designare un esperto.»;

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

«L'Agenzia può, direttamente o attraverso le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, effettuare tutte le indagini necessarie concernenti imprese in applicazione dell'articolo 7, degli articoli 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23 e dell'articolo 24, paragrafo 2.»;

20) è inserito il seguente articolo:

«Articolo 65 bis

Modifiche

In conformità delle disposizioni del trattato, la Commissione propone di modificare i regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 tenendo conto delle prescrizioni del presente regolamento.»;

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

«Criteri per gli enti qualificati di cui all'articolo 13 (ente qualificato o ente)»;

22) nell'allegato del presente regolamento sono inseriti gli allegati V bis e V ter.

Articolo 2

La direttiva 2006/23/CE è abrogata.

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

Articolo 3

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

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

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

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

Fatto a Strasburgo, addì 21 ottobre 2009.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

J. BUZEK

Per il Consiglio

La presidente

C. MALMSTRÖM

ALLEGATO

«ALLEGATO V bis

REQUISITI ESSENZIALI RELATIVI AGLI AEROPORTI**A — Caratteristiche fisiche, infrastrutture ed equipaggiamenti**1. *Area di movimento*

- a) Un aeroporto ha un'area destinata all'atterraggio e al decollo degli aeromobili, che soddisfa le seguenti condizioni:
- i) l'area di atterraggio e di decollo ha dimensioni e caratteristiche idonee per gli aeromobili destinati a utilizzare la struttura;
 - ii) l'area di atterraggio e di decollo ha, ove possibile, una capacità portante sufficiente a sostenere l'impiego ripetitivo delle operazioni degli aeromobili interessati. Le aree non destinate a impieghi ripetitivi devono soltanto essere in grado di sostenere gli aeromobili;
 - iii) l'area di atterraggio e di decollo, ove possibile, è progettata in modo da garantire il drenaggio dell'acqua, al fine di evitare che l'acqua stagnante diventi un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili;
 - iv) l'inclinazione e le variazioni d'inclinazione dell'area di atterraggio e di decollo non creano rischi inaccettabili per le operazioni degli aeromobili;
 - v) le caratteristiche della superficie dell'area di atterraggio e di decollo sono adeguate agli aeromobili che intendono farne uso; e
 - vi) l'area di atterraggio e di decollo è sgombra da oggetti che potrebbero costituire un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
- b) Ove vi siano diverse aree preposte all'atterraggio e al decollo, queste non creano in alcun modo un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
- c) L'area preposta all'atterraggio e al decollo è circondata da aree predefinite. Tali aree sono destinate a proteggere gli aeromobili che le sorvolano durante le manovre di decollo o di atterraggio o ad attenuare le conseguenze di un atterraggio corto, della deviazione laterale oppure dell'uscita fuoripista rispetto all'area di decollo e atterraggio, e soddisfano le seguenti condizioni:
- i) queste aree hanno dimensioni appropriate per le previste operazioni degli aeromobili;
 - ii) l'inclinazione e le variazioni di inclinazione di queste aree non creano un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili;
 - iii) queste aree sono sgombre da oggetti che potrebbero costituire un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili. Ciò non deve impedire il posizionamento in tali aree di equipaggiamenti frangibili, ove necessario per assistere le operazioni degli aeromobili; e
 - iv) ciascuna di queste aree ha una capacità portante sufficiente ad assolvere alla propria funzione.
- d) Le aree di un aeroporto e le loro immediate vicinanze destinate al rullaggio o al parcheggio degli aeromobili sono progettate in modo da consentire il funzionamento sicuro degli aeromobili che utilizzeranno questa struttura in tutte le condizioni previste, e soddisfano le seguenti condizioni:
- i) queste aree hanno una capacità portante sufficiente a sostenere le operazioni ripetitive degli aeromobili interessati, fatta eccezione per le aree destinate ad un uso meramente occasionale, che devono soltanto essere in grado di sostenere gli aeromobili;
 - ii) queste aree sono progettate per garantire il drenaggio dell'acqua e per evitare che l'acqua stagnante diventi un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili;

- iii) l'inclinazione e le variazioni d'inclinazione di queste aree non creano un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili;
 - iv) le caratteristiche di superficie di queste aree sono adeguate all'uso da parte degli aeromobili interessati; e
 - v) queste aree sono sgombre da oggetti che potrebbero costituire un rischio inaccettabile per gli aeromobili. Ciò non deve tuttavia impedire che gli equipaggiamenti richiesti per tali aree siano parcheggiati in posizioni o zone appositamente contrassegnate.
- e) Le altre infrastrutture destinate a essere usate dagli aeromobili sono progettate in modo tale che il loro utilizzo non crei un rischio inaccettabile per gli aeromobili che ne fanno uso.
- f) Costruzioni, edifici, equipaggiamenti o aree di immagazzinamento sono posizionati e progettati in modo da non costituire un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili.
- g) Occorre predisporre mezzi idonei per impedire l'accesso all'area di movimento a persone non autorizzate, a veicoli non autorizzati o animali che, a causa delle loro dimensioni, possano costituire un rischio inaccettabile per le operazioni degli aeromobili, fatte salve le disposizioni nazionali e internazionali in materia di protezione degli animali.
2. *Margine di sicurezza sugli ostacoli*
- a) Per proteggere gli aeromobili nella fase di avvicinamento verso un aeroporto per l'atterraggio o la loro partenza, sono definite apposite rotte o aree di arrivo e partenza. Tali rotte o aree garantiscono agli aeromobili la separazione necessaria dagli ostacoli situati nell'area circostante l'aeroporto, tenendo debito conto delle caratteristiche fisiche locali.
 - b) Il margine rispetto agli ostacoli è appropriato alla fase del volo e al tipo di operazione in corso. Si tiene conto degli equipaggiamenti utilizzati per la determinazione della posizione degli aeromobili.
3. *Aiuti visivi e non visivi ed equipaggiamenti aeroportuali*
- a) Gli aiuti sono idonei allo scopo, riconoscibili e in grado di fornire informazioni prive di ambiguità agli utenti nell'ambito di tutte le condizioni operative previste.
 - b) Gli equipaggiamenti aeroportuali funzionano nelle condizioni operative previste. In condizioni di funzionamento o in caso di malfunzionamento, gli equipaggiamenti aeroportuali non provocano un rischio inaccettabile per la sicurezza aerea.
 - c) Gli aiuti e il loro sistema di alimentazione elettrica sono progettati in maniera tale da evitare che i malfunzionamenti siano causa di informazioni inadeguate, fuorvianti o insufficienti, o che possano provocare l'interruzione di un servizio essenziale.
 - d) Occorre fornire mezzi adeguati di protezione onde evitare danni o disturbi a tali aiuti.
 - e) Le fonti di radiazioni o la presenza di oggetti in movimento o fermi non interferiscono o hanno effetti negativi sulle comunicazioni aeronautiche, sui sistemi di navigazione e sorveglianza.
 - f) Sono messe a disposizione informazioni sul funzionamento e sull'utilizzo degli equipaggiamenti dell'aeroporto al relativo personale, oltre a chiare indicazioni sulle condizioni che possono provocare rischi inaccettabili per la sicurezza aerea.
4. *Dati aeroportuali*
- a) I dati relativi all'aeroporto e ai servizi disponibili sono elaborati e tenuti aggiornati.
 - b) Tali dati sono accurati, leggibili, completi e privi di ambiguità. Sono mantenuti livelli appropriati di integrità.
 - c) I dati sono messi a disposizione degli utenti e dei fornitori di ANS interessati in maniera tempestiva, usando un metodo sufficientemente sicuro e rapido di comunicazione.

B — Operazioni e gestione

1. *L'operatore dell'aeroporto è responsabile del funzionamento dell'aeroporto. Le sue responsabilità sono le seguenti:*

- a) il gestore dell'aeroporto dispone, direttamente o mediante appositi contratti, di tutti i mezzi necessari per garantire il sicuro funzionamento degli aeromobili nell'aeroporto. Vi rientrano, a titolo esemplificativo, strutture, personale, equipaggiamenti e materiale, documentazione dei compiti, delle responsabilità e delle procedure, accesso alle informazioni pertinenti e archiviazione dei documenti;

- b) il gestore dell'aeroporto verifica che i requisiti della sezione A siano soddisfatti in ogni momento o adotta misure appropriate per attenuare i rischi associati alla mancata osservanza. Si stabiliscono e applicano le procedure necessarie per informare tutti gli utenti di tali misure in maniera tempestiva;
- c) il gestore dell'aeroporto stabilisce e attua un programma appropriato di gestione dei rischi connessi con la presenza di fauna selvatica nell'aeroporto;
- d) il gestore dell'aeroporto garantisce che i movimenti di veicoli e di persone nell'area di movimento e in altre aree operative siano coordinati con i movimenti degli aeromobili, onde evitare collisioni e danni agli stessi;
- e) il gestore dell'aeroporto garantisce che siano state stabilite e che siano attuate procedure volte ad attenuare i rischi collegati con le operazioni dell'aeroporto durante la gestione invernale, di visibilità ridotta o di notte, ove applicabile;
- f) il gestore dell'aeroporto stipula accordi con altre organizzazioni competenti, al fine di garantire una costante conformità con questi requisiti essenziali per gli aeroporti. Tali organizzazioni comprendono, a titolo esemplificativo, operatori degli aeromobili, fornitori di servizi di navigazione aerea, fornitori di servizi di assistenza a terra e altre organizzazioni le cui attività o i cui prodotti possono influire sulla sicurezza degli aeromobili;
- g) il gestore dell'aeroporto garantisce, autonomamente o per mezzo di contratti con terzi, che esistono procedure per fornire agli aeromobili carburante non contaminato e conforme alle specifiche;
- h) sono disponibili manuali per la manutenzione degli equipaggiamenti dell'aeroporto, il contenuto dei quali è messo in pratica e comprende le istruzioni di manutenzione e riparazione, le informazioni sull'assistenza, gli interventi correttivi e le procedure di ispezione;
- i) il gestore dell'aeroporto stabilisce e attua un piano di emergenza per l'aeroporto, comprendente gli scenari di emergenza che possono verificarsi nell'aeroporto o nelle sue vicinanze. Questo piano è coordinato, ove opportuno, con il piano d'emergenza delle comunità locali;
- j) il gestore dell'aeroporto garantisce che siano disponibili nell'aeroporto servizi adeguati di salvataggio e antincendio. Tali servizi sono in grado di reagire ad un incidente anche grave con la dovuta rapidità e comprendono almeno gli equipaggiamenti, le sostanze estinguenti e personale sufficiente;
- k) il gestore dell'aeroporto utilizza, per il funzionamento e la manutenzione dell'aeroporto, soltanto personale addestrato e qualificato e attua continuamente programmi di addestramento e di verifica per assicurare l'aggiornamento continuo di tutto il personale interessato;
- l) il gestore dell'aeroporto garantisce che chiunque sia autorizzato ad accedere non accompagnato all'area di movimento o ad altre aree operative sia adeguatamente formato e qualificato per tale accesso;
- m) il personale addetto al servizio di salvataggio e antincendio è adeguatamente formato e qualificato per operare nell'ambiente aeroportuale. Il gestore dell'aeroporto organizza continuamente programmi di addestramento e di verifica per l'aggiornamento continuo di detto personale; e
- n) tutto il personale addetto ai servizi di salvataggio e antincendio incaricato di intervenire in situazioni di emergenza aerea dimostra periodicamente di possedere l'idoneità fisica necessaria per eseguire in maniera soddisfacente le proprie funzioni, tenendo conto del tipo di attività. In questo contesto, per idoneità fisica (intesa come idoneità fisica e mentale) s'intende l'assenza di malattie o disabilità che potrebbero impedire a detto personale di:
 - i) eseguire i compiti necessari per operare in situazioni di emergenza aerea;
 - ii) svolgere in ogni circostanza i compiti assegnati; o
 - iii) percepire correttamente l'ambiente circostante.

2. Sistemi di gestione

- a) Il gestore dell'aeroporto attua e garantisce nel tempo un sistema di gestione per assicurare la conformità con questi requisiti essenziali per gli aeroporti e finalizzato al continuo miglioramento proattivo della sicurezza. Il sistema di gestione comprende strutture organizzative, responsabilità, competenze, politiche e procedure.

- b) Il sistema di gestione include inoltre un programma di prevenzione degli inconvenienti e degli incidenti, comprendente uno schema di segnalazione e analisi degli eventi. All'analisi partecipano, se necessario, le parti elencate nel punto 1, lettera f).
- c) Il gestore dell'aeroporto stila un manuale dell'aeroporto e agisce in conformità a tale manuale. Il manuale contiene tutte le istruzioni, informazioni e procedure necessarie per l'aeroporto, il sistema di gestione e il personale operativo, affinché possa svolgere le proprie mansioni.

C — Aree limitrofe all'aeroporto

1. Lo spazio aereo circostante le aree di movimento degli aeroporti è mantenuto sgombro da ostacoli, in modo da permettere che le previste manovre degli aeromobili negli aeroporti siano eseguite senza creare rischi inaccettabili dovuti all'insorgere di ostacoli attorno all'aeroporto. Occorre sviluppare, realizzare e tenere costantemente sotto controllo le superfici di monitoraggio degli ostacoli per rilevare simili violazioni.
 - a) Quando si verifica una violazione di dette superfici occorre procedere ad una valutazione intesa a stabilire se l'oggetto interessato costituisca o meno un rischio inaccettabile. Qualsiasi oggetto che costituisca un rischio inaccettabile è eliminato o è effettuato un idoneo intervento di attenuazione per proteggere gli aeromobili che utilizzano l'aeroporto.
 - b) Qualsiasi rimanente ostacolo è reso noto e, in caso di bisogno, contrassegnato e, laddove necessario, reso visibile mediante sistemi di illuminazione.
2. I pericoli correlati alle attività umane e all'uso del territorio, tra cui le voci del seguente elenco, che ha carattere esemplificativo, sono monitorati. I rischi provocati da tali pericoli sono opportunamente valutati e attenuati:
 - a) qualunque sviluppo o variazione nell'uso del territorio nell'area dell'aeroporto;
 - b) la possibilità di turbolenze indotte da ostacoli;
 - c) l'utilizzo di luci pericolose, ambigue o fuorvianti;
 - d) l'abbagliamento provocato da ampie superfici ad alto potenziale riflettente;
 - e) la creazione di aree che potrebbero attirare fauna selvatica nelle vicinanze dell'area di movimento degli aeroporti;
 - f) le fonti di radiazioni non visibili o la presenza di oggetti in movimento o fermi che possono interferire o avere effetti negativi sulle comunicazioni aeronautiche e sui sistemi di navigazione e sorveglianza.
3. Occorre istituire un piano di emergenza delle comunità locali per le situazioni d'emergenza aerea che si verificano nell'area locale degli aeroporti.

D — Altre disposizioni

Ad eccezione degli aeromobili in situazione di emergenza, quando indirizzati sull'aeroporto quale alternato, o in altre condizioni dettagliate caso per caso, un aeroporto o parti dello stesso non sono usati da aeromobili, le cui caratteristiche non siano conformi ai suoi dati di progetto e alle sue procedure operative senza il consenso del gestore dell'aeroporto.

ALLEGATO V ter

REQUISITI ESSENZIALI PER GLI ATM/ANS E I CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO

1. Utilizzo dello spazio aereo

- a) Tutti gli aeromobili, ad esclusione di quelli impegnati nelle attività di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera a), in ogni fase del volo o nell'area di movimento di un aeroporto, sono operati nel rispetto di regole operative comuni di carattere generale e di eventuali procedure applicabili previste per l'utilizzo dello spazio aereo in questione.
- b) Tutti gli aeromobili, ad esclusione di quelli impegnati nelle attività di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera a), sono dotati dei componenti prescritti e operati in conformità. Quando sono utilizzati nei sistemi ATM/ANS, i componenti rispettano anche i requisiti di cui al punto 3.

2. Servizi

- a) Informazioni aeronautiche e dati per gli utenti dello spazio aereo per scopi di navigazione aerea
- i) I dati utilizzati come fonte di informazioni aeronautiche sono di sufficiente qualità, completi, aggiornati e sono forniti tempestivamente.
 - ii) Le informazioni aeronautiche sono precise, complete, aggiornate, chiare, della dovuta integrità e presentate in un formato adatto agli utenti.
 - iii) La trasmissione delle suddette informazioni aeronautiche agli utenti dello spazio aereo avviene tempestivamente e attraverso mezzi di comunicazione sufficientemente affidabili e rapidi, dotati delle necessarie protezioni da interferenze e corruzioni.
- b) Informazioni meteorologiche
- i) I dati utilizzati come fonte per informazioni meteorologiche destinate all'aeronautica sono di sufficiente qualità, completi e aggiornati.
 - ii) Per quanto possibile, le informazioni meteorologiche aeronautiche sono precise, complete, aggiornate, della dovuta integrità e chiare, per soddisfare le necessità degli utenti dello spazio aereo.
 - iii) La trasmissione di tali informazioni meteorologiche aeronautiche agli utenti dello spazio aereo avviene tempestivamente e attraverso mezzi di comunicazione sufficientemente affidabili e rapidi, dotati delle necessarie protezioni da interferenze e corruzioni.
- c) Servizi di traffico aereo
- i) I dati utilizzati come fonte per la fornitura dei servizi del traffico aereo sono corretti, completi e aggiornati.
 - ii) I servizi del traffico aereo sono sufficientemente precisi, completi, aggiornati e privi di ambiguità, per soddisfare le necessità di sicurezza degli utenti dello spazio aereo.
 - iii) Gli strumenti automatici che forniscono informazioni o consulenza agli utenti sono adeguatamente progettati, costruiti e sottoposti a manutenzione per assicurare che siano idonei al loro scopo.
 - iv) I servizi di controllo del traffico aereo e le relative procedure prevedono un'adeguata separazione tra gli aeromobili e, ove opportuno, assistono nella protezione dagli ostacoli e altri pericoli aerei e assicurano un coordinamento rapido e tempestivo con tutti gli utenti interessati e con i volumi di spazio aereo adiacenti.
 - v) La comunicazione tra i servizi del traffico aereo e gli aeromobili, e tra le unità dei servizi del traffico aereo interessate è puntuale, chiara, corretta e priva di ambiguità, protetta da interferenze e generalmente compresa e, se applicabile, confermata da tutte le parti.
 - vi) Sono approntati mezzi idonei ad individuare possibili situazioni di emergenza e, se necessario, ad avviare interventi efficaci di ricerca e soccorso. Tali mezzi includono, come minimo, idonei meccanismi di allarme, misure e procedure di coordinamento, nonché mezzi e personale in modo da coprire efficacemente l'area di responsabilità.
- d) Servizi di comunicazione
- I servizi di comunicazione raggiungono e mantengono prestazioni adeguate, sotto il profilo della loro disponibilità, integrità, continuità e puntualità. Essi sono sicuri e protetti da corruzioni.
- e) Servizi di navigazione
- I servizi di navigazione raggiungono e mantengono un livello adeguato di prestazioni in relazione alle informazioni di guida, di posizionamento e, ove necessario, di tempo. I criteri di prestazione comprendono la precisione, l'integrità, la disponibilità e la continuità del servizio.
- f) Servizi di sorveglianza
- I servizi di sorveglianza determinano la rispettiva posizione dell'aeromobile in volo e di altri aeromobili e dei veicoli a terra presenti sulla superficie dell'aeroporto, e lo fa con un livello adeguato di prestazioni, sotto il profilo dell'accuratezza, integrità, continuità e probabilità di rilevamento.

g) Gestione dei flussi di traffico aereo

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

h) Gestione dello spazio aereo

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

i) Struttura dello spazio aereo

Le strutture dello spazio aereo e le procedure di volo devono essere progettate in modo adeguato, controllate e convalidate prima di essere attivate e utilizzate da parte dagli aeromobili.

3. Sistemi e componenti

a) Considerazioni generali

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

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

L'integrità e le prestazioni in termini di sicurezza dei sistemi e componenti, sia su un aeromobile, sia a terra, sia nello spazio, sono idonee al loro scopo. Sistemi e componenti rispettano il livello di prestazioni operative prescritto per tutte le condizioni operative prevedibili e per tutta la loro vita operativa.

c) Progettazione di sistemi e componenti

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

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

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

iv) Sistemi e componenti sono progettati in modo tale da assicurarne la protezione da interazioni pericolose e impreviste con elementi esterni.

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

d) Continuità del livello di servizio

I livelli di sicurezza di sistemi e componenti sono mantenuti durante il servizio e durante eventuali interventi di modifica a quest'ultimo.

4. Qualificazione dei controllori del traffico aereo

a) Considerazioni generali

Una persona cui viene impartito l'addestramento di controllore del traffico aereo o come allievo controllore possiede un adeguato grado di istruzione e deve essere sufficientemente matura sul piano fisico e mentale da poter acquisire, conservare e dimostrare le conoscenze teoriche e capacità pratiche necessarie.

b) Conoscenze teoriche

- i) Il controllore del traffico aereo acquisisce e conserva un livello di conoscenze idoneo alle funzioni da esercitare e proporzionato ai rischi associati al tipo di servizio.
- ii) L'acquisizione e il mantenimento delle conoscenze teoriche sono dimostrati tramite valutazione continua durante l'addestramento o mediante esami adeguati.
- iii) Occorre mantenere un livello adeguato di conoscenze teoriche. La rispondenza a tale requisito è dimostrata tramite valutazioni periodiche o esami. La frequenza degli esami è proporzionata al livello di rischio associato al tipo di servizio.

c) Capacità pratiche

- i) Il controllore del traffico aereo acquisisce e mantiene nel tempo capacità pratiche adeguate per esercitare le sue funzioni. Tali capacità sono proporzionate ai rischi associati al tipo di attività e comprendono, a seconda delle funzioni esercitate, quanto segue:
 - i. procedure operative;
 - ii. compiti specifici della funzione;
 - iii. situazioni anomale e di emergenza; e
 - iv. fattore umano.
- ii) Il controllore del traffico aereo dimostra di possedere la capacità di eseguire le procedure e i compiti relativi con un livello di competenza adeguato alle funzioni esercitate.
- iii) Occorre mantenere un livello adeguato di capacità pratiche. La rispondenza di tale requisito è verificata tramite valutazioni periodiche. La frequenza delle valutazioni è proporzionata alla complessità e al livello di rischio associato al tipo di servizio e alle funzioni svolte.

d) Competenze linguistiche

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

e) Dispositivi di simulazione per addestramento (synthetic training devices STD)

Quando un dispositivo di simulazione per addestramento è utilizzato per impartire l'addestramento pratico sulla conoscenza delle situazioni operative e sul fattore umano, o per dimostrare l'acquisizione o il mantenimento di capacità, esso ha un livello di prestazione tale da consentire una simulazione dell'ambiente di lavoro e delle situazioni operative adeguata per l'addestramento impartito.

f) Corsi di addestramento

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

g) Istruttori

- i) La formazione teorica è impartita da istruttori adeguatamente qualificati. Essi:
 - i. hanno una conoscenza adeguata della materia oggetto dell'addestramento;

- ii. hanno dimostrato di possedere le capacità necessarie per utilizzare gli appropriati strumenti didattici.
 - ii) L'addestramento pratico è impartito da istruttori adeguatamente qualificati, i quali:
 - i. soddisfano i requisiti in materia di conoscenze teoriche e di esperienza pratica idonei all'insegnamento da impartire;
 - ii. hanno dimostrato di possedere le capacità necessarie per istruire e utilizzare gli appropriati strumenti didattici;
 - iii. possiedono un'esperienza sull'utilizzo degli strumenti didattici in relazione alle procedure sulle quali si prevede di impartire un determinato insegnamento; e
 - iv. frequentano regolarmente corsi di aggiornamento, per garantire il mantenimento nel tempo delle competenze didattiche.
 - iii) Gli istruttori responsabili dell'addestramento pratico sono anche, o sono stati, abilitati a esercitare le funzioni di controllore del traffico aereo.
- h) Valutatori
- i) Le persone responsabili della valutazione delle capacità dei controllori del traffico aereo devono:
 - i. aver dimostrato di possedere la capacità di valutare le prestazioni dei controllori del traffico aereo e di sottoporli a test e controlli; e
 - ii. frequentare regolarmente corsi di aggiornamento, per garantire il mantenimento nel tempo degli standard di valutazione.
 - ii) I valutatori delle capacità pratiche sono anche, o sono stati, abilitati a esercitare le funzioni di controllore del traffico aereo relativamente agli ambiti in cui la valutazione deve essere svolta.
- i) Idoneità medica dei controllori del traffico aereo
- i) Criteri medici
 - i. Tutti i controllori del traffico aereo dimostrano periodicamente l'idoneità medica a esercitare le loro funzioni in modo soddisfacente. La conformità con questo requisito è dimostrata tramite adeguata valutazione che tenga conto del possibile degrado fisico e mentale dovuto all'età.
 - ii. Per comprovare l'idoneità medica, intesa come buona salute fisica e mentale, è obbligatorio dimostrare l'assenza di malattie o disabilità che renderebbero la persona che fornisce un servizio di controllo aereo (ATC) incapace di:
 - svolgere adeguatamente i compiti necessari per fornire un servizio ATC, o
 - svolgere in ogni circostanza le funzioni assegnate, o
 - percepire correttamente l'ambiente circostante.
 - ii) Qualora l'idoneità medica non possa essere completamente comprovata, si possono introdurre misure correttive che garantiscano un livello di sicurezza equivalente.

5. Fornitori di servizi e centri di addestramento

- a) La fornitura di servizi non ha luogo se non sono soddisfatte le seguenti condizioni:
 - i) il fornitore di servizi dispone direttamente, o indirettamente tramite contratti, dei mezzi necessari per le dimensioni e la tipologia del servizio. Tali mezzi comprendono, tra l'altro, sistemi, infrastrutture (compresa la fornitura elettrica), struttura di gestione, personale, equipaggiamenti e loro manutenzione, documentazione relativa alle mansioni, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e archiviazione dei documenti;

- ii) il fornitore di servizi elabora e tiene aggiornati manuali di gestione delle operazioni relativi alla fornitura dei servizi e opera nel loro rispetto. I manuali contengono tutte le necessarie istruzioni, le informazioni e le procedure operative per il sistema di gestione e per il personale operativo, affinché possa assolvere i propri compiti;
 - iii) il fornitore di servizi attua e mantiene un sistema di gestione basato sui rischi, per garantire l'osservanza dei requisiti essenziali di cui al presente allegato e provvedere a un continuo miglioramento del sistema;
 - iv) il fornitore di servizi si avvale unicamente di personale adeguatamente qualificato e addestrato e attua e mantiene programmi di addestramento e di valutazione del personale;
 - v) il fornitore di servizi crea interfacce ufficiali con tutti gli altri soggetti che partecipano alla fornitura dei servizi, in modo da assicurare il rispetto dei requisiti essenziali;
 - vi) il fornitore di servizi elabora e attua un piano di emergenza per le situazioni anomale e di emergenza che possono verificarsi in relazione ai servizi da esso forniti;
 - vii) il fornitore di servizi elabora e mantiene un programma di prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti e un programma di sicurezza, ivi compreso un programma di segnalazione e di valutazione degli eventi, che è utilizzato dal sistema di gestione per contribuire all'obiettivo di migliorare continuamente la sicurezza; e
 - viii) il fornitore di servizi adotta le disposizioni necessarie per verificare che i requisiti di sicurezza dei sistemi e dei componenti da esso utilizzati siano rispettati in ogni momento.
- b) La fornitura di servizi ATC non ha luogo se non sono soddisfatte le seguenti condizioni:
- i) si evitano situazioni di affaticamento del personale addetto ai servizi ATC tramite un sistema di turni. Detto sistema prevede turni di lavoro, orari di servizio e periodi di riposo adeguati. Le limitazioni previste nell'ambito del sistema di turni tengono conto di tutti i fattori pertinenti che sono causa di affaticamento tra cui, in particolare, la privazione di sonno, il turbamento dei cicli circadiani, i turni di notte, i turni di servizio accumulati in determinati periodi, nonché la suddivisione dei compiti assegnati tra diverso personale;
 - ii) si evita che il personale addetto ai servizi ATC sia soggetto a stress tramite appositi programmi di informazione e prevenzione;
 - iii) il fornitore di servizi ATC utilizza procedure idonee a verificare che la capacità di giudizio del personale addetto ai servizi ATC non sia compromessa o che la loro idoneità medica non venga meno;
 - iv) il fornitore di servizi ATC tiene conto, nella pianificazione e nello svolgimento delle proprie attività, dei vincoli tecnici e operativi nonché dei principi legati al fattore umano.
- c) La fornitura di servizi di comunicazione, navigazione e/o sorveglianza non ha luogo se non è rispettata la seguente condizione:
- il fornitore di servizi informa tempestivamente tutti gli utenti del relativo spazio aereo e le unità ATS sullo stato operativo dei loro servizi (e relativi cambiamenti) forniti per scopi ATS.
- d) Organizzazioni di addestramento
- Le organizzazioni di addestramento che provvedono all'addestramento del personale che fornisce servizi ATC soddisfano i seguenti requisiti:
- i) dispongono di tutti i mezzi necessari per adempiere alle responsabilità associate alla loro attività. Tali mezzi comprendono, tra l'altro, strutture, personale, attrezzature, metodologia, documentazione relativa alle mansioni, alle responsabilità e alle procedure, accesso alle informazioni pertinenti e archiviazione dei documenti;
 - ii) realizzano e mantengono un sistema di gestione relativo alla sicurezza e al livello di addestramento, e cercano di migliorare costantemente tale sistema; e
 - iii) concludono con altre pertinenti organizzazioni gli accordi necessari a garantire il permanere della conformità ai presenti requisiti essenziali.»
-