



**PARERE N. 02/2010**

**DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA**

**del 28 maggio 2010**

**concernente il regolamento XXX/2010 della Commissione sui requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea per quanto riguarda i metodi di lavoro e le procedure operative**

**E**

**concernente il regolamento XXX/2010 della Commissione sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea**

## I. Premessa

1. Il regolamento (CE) n. 216/2008<sup>1</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio, come modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009<sup>2</sup> (in prosieguo: il «regolamento di base») richiede alla Commissione di adottare un quadro completo di regole per l'attuazione dei requisiti essenziali previsti per la gestione del traffico aereo (ATM) e per i servizi di navigazione aerea (ANS). In conformità con l'articolo 8 *ter*, paragrafo 7, le norme di attuazione proposte devono essere elaborate utilizzando le disposizioni pertinenti contenute 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 (il «regolamento quadro»), nel regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo (il «regolamento sulla fornitura di servizi»), nel regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo (il «regolamento sullo spazio aereo») e nel 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 (il «regolamento sull'interoperabilità») e le relative norme di attuazione. In particolare, i progetti di regolamenti proposti contenuti in questo parere si basano sui seguenti regolamenti della Commissione:
  - a. regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea<sup>3</sup>; e
  - b. regolamento (CE) n. 1315/2007 della Commissione sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo, che modifica il regolamento (CE) n. 2096/2005<sup>4</sup>.
2. Il campo di applicazione di tale attività legislativa che ha portato alla stesura di questo parere, descritto più dettagliatamente nel seguito, è delineato nei termini di riferimento ATM.001<sup>5</sup> «estensione del mandato AESA in materia di gestione del traffico aereo (ATM) e di servizi di navigazione aerea (ANS) – elaborazione di norme sui requisiti dei fornitori di servizi di navigazione aerea» e ATM.004<sup>6</sup> «estensione del mandato AESA in materia di gestione del traffico aereo (ATM) e di servizi di navigazione aerea (ANS) – elaborazione di norme sulle autorità competenti». Come spiegato al capitolo II del presente parere però, il contenuto e l'iter normativo seguito dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in prosieguo: «l'Agenzia») non è pienamente conforme ai termini di riferimento di cui sopra. Il contenuto dei progetti di regolamenti contenuti in questo parere si attiene alle decisioni prese durante la 33<sup>a</sup> e la 34<sup>a</sup> riunione del comitato per il cielo unico europeo, tenutasi il 3

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.03.2008, pag. 1).

<sup>2</sup> 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 (GU L 309, del 24.11.2009, pag. 51).

<sup>3</sup> 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. 13–30).

<sup>4</sup> Regolamento (CE) n. 1315/2007 della Commissione, dell'8 novembre 2007, sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e recante modifica del regolamento (CE) n. 2096/2005 (GU L 291 de 9.11.2007, pag. 16–22).

<sup>5</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.001.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.001.pdf).

<sup>6</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.004.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.004.pdf).

e il 4 dicembre 2009, e la lettera<sup>7</sup> della Commissione europea indirizzata all'Agenzia in cui si richiede di adottare un procedimento «accelerato» volto ad accelerare la trasposizione della normativa del cielo unico europeo esistente. Il presente parere riguarda quindi, sulla base di queste decisioni, la trasposizione del regolamento (CE) n. 2096/2005 e del regolamento (CE) n. 1315/2007 con l'aggiunta dei necessari aggiornamenti tecnici minimi, attuando in parte quanto disposto dal regolamento di base.

3. Il contenuto di questo parere rappresenta solo la prima fase del processo; si procederà alla completa implementazione del regolamento di base in una seconda fase che seguirà l'adozione della procedura normativa adottata dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia<sup>8</sup>. L'Agenzia dovrebbe modificare i termini di riferimento precedentemente menzionati al fine di rispecchiare meglio tale approccio graduale.
4. Con la presente l'Agenzia sottopone il suo parere alla Commissione, con il proposito di completare la prima fase del procedimento «accelerato» per implementare gli articoli 8 *ter* e 22 *bis* del regolamento di base.
5. Le norme proposte sono state elaborate tenendo conto dei regolamenti dell'Unione europea, parte del quadro normativo del cielo unico europeo e le norme internazionali applicabili e le pratiche raccomandate pubblicate dall'ICAO (vale a dire gli allegati ICAO) sulla base dell'articolo 37 della convenzione di Chicago. Ai sensi dell'articolo 2.2, lettera d) del regolamento di base, l'Agenzia deve assistere gli Stati membri nell'adempimento degli obblighi ai quali questi sono soggetti ai sensi della convenzione di Chicago, fornendo una base per un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della medesima nonché assicurando che di dette disposizioni sia tenuto debito conto nelle regole adottate per la sua attuazione.
6. Il presente parere è stato adottato seguendo parzialmente la procedura specificata dal consiglio di amministrazione dell'AESA<sup>9</sup>, in forza delle disposizioni di cui all'articolo 19 del regolamento di base. Come richiesto dalla Commissione e dal comitato per il cielo unico, le deroghe a tale procedura derivanti dall'utilizzo del procedimento «accelerato», sono state presentate al consiglio di amministrazione dell'Agenzia, che ha confermato il suo sostegno, in linea di principio, all'utilizzo di tale procedura in questo specifico caso, dove esiste già una legislazione, partendo dal presupposto che non vi sia alcun cambiamento significativo nel contenuto rispetto alle norme in vigore.

## II. Consultazione

7. La tempistica limitata imposta dal procedimento «accelerato», richiesto dalla Commissione europea nella sua lettera e confermato dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia e dal comitato per il cielo unico (con la richiesta che le prime norme di attuazione siano adottate entro la fine del 2010 e che l'Agenzia formuli quindi il presente parere entro giugno 2010), non ha permesso all'Agenzia di seguire il regolare processo della procedura normativa, che prevede la formale consultazione delle parti interessate attraverso una consultazione pubblica. Se fosse stata seguita l'intera procedura normativa adottata dal consiglio di amministrazione, l'adozione del presente parere avrebbe richiesto un periodo minimo di 6-7 mesi dalla data di pubblicazione dell'avviso di proposta di modifica (NPA). Pertanto, al fine di rispettare la scadenza stabilita dalle decisioni di cui sopra, non è stato pubblicato sul sito web dell'Agenzia alcun NPA, né è

---

<sup>7</sup> TREN F2/JP/sr D(2009) 74614.

<sup>8</sup> Decisione del consiglio di amministrazione concernente la procedura che l'Agenzia deve applicare per emettere pareri, rilasciare certificazioni e pubblicare specifiche tecniche e materiale di riferimento (procedura normativa). Decisione del consiglio di amministrazione dell'AESA n. 8-2007, del 13.6.2007.

<sup>9</sup> Decisione del consiglio di amministrazione concernente la procedura che l'Agenzia deve applicare per emettere pareri, rilasciare certificazioni e pubblicare specifiche tecniche e materiale di riferimento (procedura normativa). Decisione del consiglio di amministrazione dell'AESA n. 8-2007, del 13.6.2007.

stato elaborato o pubblicato alcun documento di risposta alle osservazioni (CRD). In questo caso specifico, viene rilasciato solamente un parere direttamente alla Commissione europea. Inoltre, poiché la bozza di regolamento proposta è una semplice trasposizione dei regolamenti esistenti del cielo unico europeo, non sarà emessa alcuna decisione dell'Agenzia contenente mezzi accettabili di conformità o materiale di riferimento.

8. Al fine di garantire che tutte le parti interessate siano informate del contenuto del presente parere, l'Agenzia e la Commissione europea terranno seminari dedicati durante i quali spiegheranno dettagliatamente il contenuto e i programmi previsti per la seconda fase che seguirà immediatamente. L'Agenzia fornirà inoltre, se opportuno, separate sessioni informative sui contenuti del presente parere per i seguenti organismi: il comitato per il cielo unico (SSC), l'organo consultivo del settore (ICB), il comitato consultivo dell'AESA (EASAAB), il gruppo consultivo delle autorità nazionali (AGNA) e il comitato consultivo degli standard di sicurezza (SSCC).
9. L'Agenzia fornirà alla Commissione europea conclusioni scritte sui risultati dei seminari e delle sessioni informative e provvederà alla loro pubblicazione (sul sito web dedicato all'ATM & agli aeroporti<sup>10</sup>) in modo che possano essere adeguatamente prese in considerazione dalla Commissione durante l'elaborazione della proposta legislativa.

### III. Contenuto del parere dell'Agenzia

#### a) *Requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea per quanto riguarda i metodi di lavoro e le procedure operative*

10. Attualmente, i regolamenti del cielo unico europeo (SES) non sono ancora stati aggiornati con le disposizioni del regolamento di base, come richiesto dal legislatore europeo (articolo 65 *bis* del regolamento di base). Pertanto, se da un lato i regolamenti del SES contengono ancora alcuni requisiti di sicurezza per l'attuazione del sistema di certificazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea (ANSP), dall'altro non chiariscono la relazione esistente tra questi requisiti di sicurezza e altri requisiti non direttamente legati alla sicurezza. Questo crea una sovrapposizione tra il regolamento di base e i regolamenti del SES. La soluzione ideale sarebbe stata quella di modificare il regolamento del SES come indicato sopra permettendo così all'Agenzia di emanare un'unica norma di attuazione del regolamento di base. Tuttavia, la Commissione europea ha chiesto all'Agenzia di emettere un parere in cui venissero trasposti i regolamenti esistenti, senza modifiche sostanziali e quindi di proporre progetti di regolamenti con una doppia base giuridica. Ciò consentirà il mantenimento di un solo regolamento che definisce i requisiti per i fornitori dei servizi di navigazione aerea e per le autorità, fino a quando tale situazione non sarà debitamente chiarita.
11. Per la trasposizione del regolamento (CE) n. 2096/2005 nelle norme di attuazione del regolamento di base, pur adottando il procedimento «accelerato» richiesto dalla Commissione europea, l'Agenzia ha replicato questo regolamento con l'introduzione delle seguenti modifiche minime necessarie e dei seguenti aggiornamenti tecnici minimi per l'attuazione del regolamento di base:
  - i. l'aggiunta del termine **autorità competente** (nuovo articolo 3 del progetto di regolamento attuativo). Questa modifica è necessaria per l'attuazione degli articoli 8 *ter* e 22 *bis*. Tale termine comprende le seguenti autorità competenti: l'autorità nazionale di vigilanza (NSA) definita nel regolamento (CE) n. 549/2004, come modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009; l'autorità o le autorità competenti, se diverse dalla NSA, designate alla sorveglianza di un blocco funzionale di spazio aereo (FAB), come stabilito dagli Stati membri coinvolti nella disposizione dei FAB; l'Agenzia, come previsto dall'articolo 22 *bis* del regolamento di base per i fornitori di servizi paneuropei e per i fornitori di servizi situati al di fuori del territorio in cui si applica il trattato dell'Unione europea ma che forniscono servizi nello spazio aereo

---

<sup>10</sup> <http://www.easa.europa.eu/atm/>.

del suddetto territorio. Ulteriori dettagli circa l'Agenzia in qualità di autorità competente sono indicati nel punto c).

- ii. La **definizione di servizi paneuropei**. Questa definizione è necessaria per attuare ulteriormente l'articolo 22 *bis*. Lo scopo di questa definizione è quello di aiutare a individuare meglio i servizi paneuropei. Questi sono i servizi che sono sviluppati e che saranno disponibili per gli utenti all'interno della maggior parte o tutti gli Stati membri. Il termine «la maggior parte o tutti gli Stati membri» è necessario per disciplinare i casi in cui il servizio, anche se concepito come paneuropeo, potrebbe non essere disponibile per gli utenti in ciascuno degli Stati membri (per esempio una costellazione di satelliti non fornisce la copertura a tutti gli Stati membri).
- iii. L'aggiunta di **riferimenti al regolamento di base** dove è stata ritenuta necessaria per motivi di certezza giuridica. Le modifiche proposte attuano il regolamento di base e sono il risultato diretto dell'estensione del sistema AESA alla regolamentazione della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea.
- iv. I riferimenti alle **autorità nazionali di vigilanza (NSA)**, come specificato nel regolamento (CE) n. 549/2004 come modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009, sono stati **sostituiti da** riferimenti alle **autorità competenti** laddove è stato ritenuto necessario (ad esempio nel caso delle disposizioni relative alla valutazione paritaria non è stato ritenuto necessario). Alcune delle parti interessate hanno messo in dubbio la base giuridica dell'Agenzia nell'eseguire alcuni compiti in qualità di autorità competente e hanno chiesto di specificare sempre quale sia l'autorità competente designata (NSA o Agenzia). A parere dell'Agenzia, non tutte le disposizioni dei progetti di regolamenti necessitano di tale specificazione, in quanto ciò costituirebbe una ripetizione dei compiti e delle responsabilità già specificate nel regolamento di base. Per esempio, nel caso dell'ex articolo 6 (nuovo articolo 7) «Facilitazione del controllo della conformità», il termine NSA è stato sostituito da autorità competente. Tuttavia, in questo caso, è chiaro che i poteri conferiti agli ispettori dell'Agenzia siano già garantiti dall'applicazione dell'articolo 55 del regolamento di base «Indagini concernenti imprese».
- v. Il termine **organizzazione riconosciuta** è stato **sostituito dal** termine **ente qualificato**. Ciò è richiesto per l'attuazione dell'articolo 13 del regolamento di base. È anche importante sottolineare che l'articolo 3 del regolamento (CE) n. 550/2004 è stato modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009 che sostituisce il termine «organizzazione riconosciuta» con «ente qualificato».
- vi. I **considerando** sono stati aggiornati per rispecchiare meglio la situazione attuale, la nuova base giuridica, la base per la norma di attuazione proposta e le fasi future in materia di regolamentazione del settore.
- vii. L'introduzione di **alcune modifiche nel processo di valutazione paritaria**. Il processo di valutazione paritaria è stato discusso nel corso della 34<sup>a</sup> riunione del comitato per il cielo unico durante la quale alcuni Stati membri hanno richiesto di includere l'Agenzia nel processo di valutazione paritaria. L'Agenzia ha quindi proposto modifiche molto semplici all'ex articolo 9 (nuovo articolo 10). Inoltre, sulla base del parere della Commissione europea, non è ancora stato deciso se le valutazioni paritarie saranno mantenute dopo la fine del 2012, data in cui dovrebbe concludersi la prima fase. Per questo motivo, e sulla base del parere della Commissione europea, si propone di sostituire il termine «organizza» con «può organizzare».

Nonostante il termine «valutazione paritaria» e l'ambito di applicazione e l'oggetto di queste valutazioni paritarie non siano stati definiti nel regolamento (CE) n. 2096/2005, secondo l'Agenzia pratiche simili alle valutazioni paritarie (quali esercizi di insegnamento ed apprendimento, scambio di esperienze di attuazione, conclusioni approvate sulle migliori pratiche operative ecc.) sono già trattate dai cosiddetti «incontri di standardizzazione» che già esistono in altri settori dell'aviazione (ad

esempio nei settori dell'aeronavigabilità, delle operazioni di volo, della certificazione degli equipaggi di condotta). Inoltre, l'Agenzia ha intenzione di estendere tali «incontri di standardizzazione» ai settori di ATM/ANS e agli aeroporti al fine di fornire alle autorità competenti il luogo necessario per discutere eventuali problemi di attuazione, per fornire esercizi di «insegnamento e apprendimento» e anche per discutere di questioni di sicurezza comuni a tutto il sistema dell'aviazione. L'Agenzia ritiene che questo tipo di cooperazione volontaria non abbia bisogno di essere regolamentata.

viii. L'introduzione di **disposizioni transitorie e abrogazioni** delle norme esistenti. Tali disposizioni sono state necessarie per chiarire che:

- tutti i certificati degli ANSP esistenti che sono stati rilasciati ai sensi del regolamento (CE) n. 2096/2005 sono convalidati;
- i richiedenti che avessero presentato domanda all'autorità competente per il rilascio del loro certificato di ANSP prima della data di entrata in vigore del regolamento proposto devono dimostrare di essere conformi ai requisiti applicabili in esso contenuti e sarà pertanto rilasciato loro un certificato di ANSP conforme al regolamento proposto. Secondo l'Agenzia non è necessario alcun periodo di transizione per le domande in corso, dato che le modifiche sopra citate non influiscono sulla dimostrazione di conformità ai requisiti dal punto di vista dei richiedenti. Il paragrafo 2 chiarisce le disposizioni transitorie per i casi in cui l'applicazione della nuova normativa ha previsto un cambio dell'autorità competente atta a svolgere la funzione di sorveglianza della sicurezza;
- qualora l'Agenzia sia nominata autorità competente per gli ANSP (nei casi di fornitori di servizi paneuropei e di fornitori di servizi situati al di fuori dell'Unione europea), si applicano le disposizioni di cui al paragrafo 3. Tali disposizioni sono necessarie per garantire la continuità del processo di certificazione già avviato da parte dell'autorità/delle autorità dello Stato membro/degli Stati membri nonché una transizione regolare per i richiedenti. La proposta dell'Agenzia è quella di consentire la continuazione del processo di certificazione, in collaborazione con l'Agenzia, e di trasferire le attività di sorveglianza a quest'ultima, una volta rilasciato il certificato.
- 20 giorni dopo la pubblicazione della proposta di regolamento, una volta che quest'ultimo è entrato in vigore, coloro che volessero presentare domanda per un certificato di ANSP dovranno attenersi al presente regolamento; e
- **l'abrogazione del regolamento (CE) n. 2096/2005 e del regolamento (CE) n. 668/2008 e dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 482/2008 in quanto tali requisiti sono interamente inclusi nel regolamento proposto.**

12. Per quanto riguarda i **riferimenti agli allegati ICAO**, l'Agenzia è consapevole che a seguito dell'adozione del regolamento (CE) n. 668/2008, gli allegati ICAO sono stati modificati come segue:

- i. **allegato 2**, 10<sup>a</sup> edizione, luglio 2005, compresi gli aggiornamenti fino al **n. 40** è stato modificato con l'aggiornamento **n. 42**;
- ii. **allegato 3**, 16<sup>a</sup> edizione, luglio 2007, compresi gli aggiornamenti fino al n. 74;
- iii. **allegato 4, 10<sup>a</sup> edizione, luglio 2001**, compresi gli aggiornamenti fino al **n. 54** è stato aggiornato con l'**11<sup>a</sup> edizione, luglio 2009**;
- iv. **allegato 10 volume I**, 6<sup>a</sup> edizione, luglio 2006, compresi gli aggiornamenti fino al **n. 82** è stato modificato con l'aggiornamento **n. 84**;
- v. **allegato 10 volume I**, 6<sup>a</sup> edizione, ottobre 2001, compresi gli aggiornamenti fino al **n. 82** è stato modificato con l'aggiornamento **n. 84**;

- vi. **allegato 10 volume III**, 2<sup>a</sup> edizione, luglio 2007, compresi gli aggiornamenti fino al **n. 82** è stato modificato con l'aggiornamento **n. 84**;
  - vii. **allegato 10 volume IV**, 4<sup>a</sup> edizione, luglio 2007, compresi gli aggiornamenti fino al **n. 82** è stato modificato con l'aggiornamento **n. 84**;
  - viii. **allegato 10 volume V**, 2<sup>a</sup> edizione, luglio 2001, compresi gli aggiornamenti fino al **n. 82** è stato modificato con l'aggiornamento **n. 84**;
  - ix. **allegato 11**, 13<sup>a</sup> edizione, luglio 2001, compresi gli aggiornamenti fino al **n. 45** è stato modificato con l'aggiornamento **n. 47-B**;
  - x. **allegato 14**, volume I, **4<sup>a</sup> edizione, luglio 2004**, compresi gli aggiornamenti fino al n. 9 è stato aggiornato con la **5a edizione, luglio 2009**;
  - xi. **allegato 14**, volume II, **2<sup>a</sup> edizione, luglio 1995** compresi gli aggiornamenti fino al n. 3 è stato aggiornato con la **3a edizione, luglio 2009**;
  - xii. **allegato 15**, 12<sup>a</sup> edizione, luglio 2004, compresi gli aggiornamenti fino al **n. 34** è stato modificato con l'aggiornamento **n. 35**
13. L'Agenzia non ha ancora introdotto questi riferimenti aggiornati nel progetto di regolamento. Tuttavia, e al fine di assistere gli Stati membri nell'adempimento dei loro obblighi come previsto dalla convenzione di Chicago (vedi l'articolo 2.2, lettera d), del regolamento di base), l'Agenzia si propone di analizzare le modifiche derivanti dalle ultime versioni degli allegati al fine di valutare l'impatto della loro attuazione, e di emettere un parere alla Commissione concernente tale argomentazione.
- È anche importante sottolineare che la trasposizione delle relative norme ICAO e delle pratiche raccomandate che avrà luogo durante la seconda fase, renderà tali riferimenti non necessari e questi saranno quindi sostituiti da opportuni interventi dell'Unione.
14. È anche importante sottolineare che l'articolo 25 del regolamento della Commissione recentemente adottato, relativo al sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete, richiede una modifica del punto 2.2 e del punto 9 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 2096/2005. Nel presente parere, l'Agenzia propone di abrogare il regolamento (CE) n. 2096/2005 e di sostituirlo con il presente regolamento. Pertanto, la raccomandazione dell'Agenzia è quella di introdurre le modifiche richieste dal regolamento inerenti il sistema di prestazioni nella proposta legislativa della Commissione del presente regolamento.
15. Oltre agli aggiornamenti tecnici minimi di cui sopra e alle argomentazioni che l'Agenzia propone di modificare in base al paragrafo 11, essa, consigliata dagli esperti dei gruppi di regolamentazione ATM.001 e ATM.004, ha individuato le seguenti aree in cui sarebbe necessario apportare un miglioramento. L'Agenzia, insieme agli esperti, ha condotto una valutazione preliminare sull'idoneità e sulla maturità di tali miglioramenti e sulla possibilità che questi vengano considerati come parte del procedimento «accelerato». Tuttavia, in base a quanto deciso nelle riunioni del comitato per il cielo unico di cui sopra e per la mancanza del normale processo di consultazione regolamentare, l'Agenzia non li ha ancora inclusi nella normativa proposta. L'Agenzia ritiene pertanto che le seguenti proposte di miglioramento debbano essere considerate come una delle priorità da affrontare durante la seconda fase del processo di regolamentazione in concomitanza con la trasposizione delle relative norme ICAO e delle pratiche raccomandate:
- i. le disposizioni di **deroga** di cui all'articolo 5 della proposta di regolamento: anche se l'Agenzia ha recepito le disposizioni in vigore nell'ex articolo 4 del regolamento (CE) n. 2096/2005, come richiesto dalla Commissione europea e confermato dal comitato per il cielo unico, l'Agenzia desidera evidenziare che la trasposizione esatta di questo articolo può sollevare alcuni problemi in termini di compatibilità con il regolamento di base. Innanzitutto perché è accertato che il certificato deve essere limitato allo spazio aereo sotto la responsabilità dell'autorità competente che lo ha rilasciato. Questo potrebbe essere interpretato come non conforme

all'articolo 11 del regolamento di base. In secondo luogo, l'Agenzia è del parere che la stesura originale dell'articolo non stabilisce il livello di certezza giuridica che è invece necessario per conseguire l'obiettivo di applicazione uniforme dei requisiti di sicurezza aerea istituito dal regolamento di base. Oltre all'esclusione di alcune disposizioni che non possono essere oggetto di deroga, l'Agenzia si rende conto che non sono indicati i criteri in base ai quali i requisiti dovrebbero essere applicati agli ANSP soggetti a deroghe. Questo potrebbe creare una situazione in cui le diverse autorità competenti potrebbero applicare criteri molto diversi tra loro, andando così a creare situazioni in cui richiedenti analoghi debbano soddisfare requisiti molto diversi. Questo non significa però che l'Agenzia ritiene che non siano applicabili delle misure di flessibilità. È proprio per tale flessibilità che l'articolo 14 del regolamento di base concede agli Stati membri la facoltà di discostarsi dai requisiti in determinate circostanze, ma in modo totalmente trasparente e sotto il controllo della Commissione, assistita dall'Agenzia e dagli altri Stati membri. L'articolo 14, paragrafo 6, del regolamento di base contempla esattamente il tipo di situazione di cui all'articolo 5 del progetto di regolamento, e potrebbe essere utilizzato per regolamentare i casi che presentano chiari vantaggi per la sicurezza e per l'applicazione uniforme dei requisiti.

Inoltre, l'articolo 8 *ter*, paragrafo 3, del regolamento di base prevede che l'Agenzia proponga norme di attuazione che concedano agli Stati membri la possibilità di decidere a quali condizioni i fornitori di servizi di informazione di volo sono autorizzati a dichiarare i servizi che forniscono. A causa del procedimento «accelerato» l'Agenzia non è ancora stata in grado di avanzare tale proposta.

Sulla base di quanto sopra, l'Agenzia valuterà ulteriormente le disposizioni dell'articolo 5 proposto sulle deroghe, al fine di attuare l'articolo 8 *ter*, paragrafo 3, e di garantire la necessaria flessibilità e proporzionalità per gli ANSP oggetto di deroghe. Sulla base di tale valutazione, l'Agenzia apporterà le modifiche necessarie nel corso della seconda fase.

Infine, va aggiunto che l'Agenzia ritiene che alcuni dei requisiti che rendono attualmente possibili alcune deroghe dovrebbero essere riesaminati durante la seconda fase. In particolare, i requisiti di cui al paragrafo 2.1, paragrafo 3.2, lettera b), e paragrafo 3.3 dell'allegato I, sono, secondo l'Agenzia, non solo elementi essenziali di sicurezza ma anche sufficientemente flessibili da consentirne l'attuazione da parte di tutti gli ANSP.

- ii. I cosiddetti «**requisiti non di sicurezza**» (ad esempio i requisiti per gli ANSP di avere un piano economico) per la certificazione degli ANSP, nonché la definizione e l'individuazione di tali disposizioni non di sicurezza. L'argomento è stato discusso a lungo con gli esperti dei gruppi di regolamentazione. Nel corso della 34<sup>a</sup> riunione del comitato per il cielo unico europeo, è stato deciso che la Commissione europea presenterà una proposta al comitato. A seconda dell'esito di questa discussione, la proposta dell'Agenzia potrebbe essere modificata dalla Commissione europea. Come già accennato sopra, l'Agenzia è stata invitata a copiare tali disposizioni e a mantenerne pertanto la duplice base giuridica (il regolamento di base dell'AESA e il regolamento (CE) n. 550/2004).

Per quanto riguarda le responsabilità dell'Agenzia nell'applicazione di tali disposizioni in qualità di autorità competente per i fornitori di servizi paneuropei e per i fornitori di servizi situati al di fuori del territorio dell'Unione europea, l'opinione dell'Agenzia è fornita di seguito nel paragrafo c).

- iii. L'introduzione di **sistemi di gestione** come previsto al capo 5, lettera a), punto (iii) dei requisiti essenziali di cui all'allegato V *ter*. L'intenzione del colegislatore europeo (il Parlamento europeo e il Consiglio europeo) è stata quella di ottimizzare i requisiti dei sistemi di gestione della qualità e della sicurezza, prevedendo un

sistema di gestione integrato. Ciò consentirebbe ai fornitori di servizi e alle organizzazioni in generale, di adattare i loro sistemi di gestione alle loro dimensioni e all'ambito di applicazione e alla complessità dei servizi che forniscono. Un tale approccio avrebbe il vantaggio di richiedere un solo sistema di gestione invece di due (o tre, se si considera anche il sistema di gestione della sicurezza) previsto dal regolamento (CE) n. 2096/2005. Inoltre, questo approccio è anche sostenuto dal manuale di gestione della sicurezza dell'ICAO<sup>11</sup> e faciliterebbe l'integrazione di ATM/ANS in un approccio sistemico globale alla regolamentazione della sicurezza<sup>12</sup>. Ciò avverrebbe a vantaggio degli ANSP, in quanto concederebbe loro una certa flessibilità nell'attuazione dei requisiti, garantendo al tempo stesso l'armonizzazione, in quanto gli elementi del sistema di gestione sarebbero definiti chiaramente. Questo permetterebbe anche l'esistenza di diversi mezzi accettabili di conformità (AMC) e materiale di riferimento (GM) per diverse tipologie di ANSP e per diversi tipi di servizi. Un beneficio aggiuntivo alla sicurezza sarebbe poi dato dall'agevolazione e dalla valutazione delle interfacce degli ANSP con le altre organizzazioni dell'aviazione, quali gli operatori aeroportuali o gli operatori aerei, attraverso l'applicazione della stessa serie di requisiti di sistema di gestione. È chiaro che uno dei rischi per la sicurezza identificati e ben noti nella catena dei trasporti aerei è l'interfaccia tra le diverse organizzazioni che operano nel sistema dell'aviazione e l'identificazione delle responsabilità per la gestione complessiva del rischio.

Sono state studiate dagli esperti e presentate ai membri del gruppo di regolamentazione ATM.001 e alle varie parti interessate diverse proposte per il procedimento «accelerato». Tuttavia, le decisioni prese nella 34<sup>a</sup> riunione del comitato per il cielo unico europeo non hanno consentito all'Agenzia di includere questo cambiamento nel procedimento «accelerato». Pertanto, l'Agenzia può solo metterlo in evidenza come una delle più importanti miglie che dovrebbero aver luogo nella seconda fase.

La sola modifica che si è ritenuto apportare al procedimento «accelerato» è stata quella di aggiungere una frase all'allegato I per chiarire che gli ANSP possono decidere di integrare i sistemi di gestione della qualità e della sicurezza in un unico sistema di gestione. Questa disposizione non vieta agli ANSP di integrare anche altri sistemi di gestione (ad esempio, il sistema di gestione della sicurezza).

- iv. Proposta per migliorare i **requisiti di sicurezza sulla valutazione e la riduzione del rischio** per quanto riguarda le modifiche (ex punto 3.2 dell'allegato II del regolamento n. 2096/2005) e i requisiti per le autorità competenti sulla sorveglianza della sicurezza delle modifiche ai sistemi funzionali (ex articoli 8 e 9 del regolamento (CE) n. 1315/2007):

Sulla base del risultato del lavoro condotto da EUROCONTROL sullo schema di classificazione dei rischi, a seguito dell'attribuzione del mandato dalla Commissione europea e a seguito dell'adozione del regolamento di base che estende il sistema AESA al campo di ATM/ANS, l'Agenzia, insieme ad un gruppo informale di esperti

---

<sup>11</sup> Manuale di gestione della sicurezza dell'ICAO, seconda edizione - 2009 (Documento 9859-AN/474).

<sup>12</sup> Il concetto di «approccio sistemico globale» per la regolamentazione della sicurezza è stato introdotto nell'avviso di proposta di modifica (NPA) dell'Agenzia 2008-22. Questo NPA propone che i cosiddetti requisiti «organizzativi» per le organizzazioni regolamentate dell'aviazione siano inclusi in una singola regola di attuazione applicabile a tutte le organizzazioni regolamentate dell'aviazione (Parte-OR). Allo stesso modo, lo stesso NPA propone che i corrispondenti requisiti per le autorità siano inclusi in una singola regola di attuazione applicabile alle autorità competenti che supervisionano tali organizzazioni (Parte-AR). Tali requisiti organizzativi comuni applicabili a tutte le organizzazioni (ad esempio un sistema di gestione, requisiti generali personali, l'accesso alle strutture e l'archiviazione) sono generalizzati in quello che è stato denominato capitolo OR.GEN. Tali disposizioni specifiche per ogni tipo di organizzazione aeronautica (ad esempio ANSP, centri di addestramento, operatori aerei, operatori di aeroporti) conterranno i requisiti organizzativi aggiuntivi in ulteriori capitoli (ad esempio OR.ATO, OR.OPS).

delle principali NSA e ANSP europee, ha condotto un'analisi delle disposizioni contenute nel regolamento (CE) n. 2096/2005 e nel regolamento (CE) n. 1315/2007 in materia dei requisiti per la valutazione della sicurezza dei cambiamenti e per la sorveglianza della sicurezza di tali modifiche. L'intenzione era quella di avanzare proposte e raccomandazioni ai gruppi di regolamentazione ATM.001 e ATM.004. Le principali conclusioni della revisione sono riassunte di seguito:

- le disposizioni esistenti sono troppo difficili da interpretare e da applicare in alcuni casi. Termini come «componente», «plausibili pericoli associati al sistema» e l'applicazione del metodo quantitativo richiesto e della tabella di classi di severità in caso di modifiche relative al personale e alle procedure non sono facili da interpretare e non sono state applicate uniformemente, se non del tutto, dai diversi Stati membri.
- I criteri forniti alle autorità competenti per decidere se rivedere la modifica proposta da parte dell'organizzazione dovrebbero essere migliorati, in quanto i criteri esistenti, che si basano più sui pericoli che non sui rischi, richiedono che l'autorità competente esamini la quasi totalità delle modifiche.
- L'Agenzia ritiene che si potrebbero avere dei vantaggi significativi utilizzando un approccio maggiormente basato sui risultati per disciplinare la valutazione della sicurezza e per la sorveglianza della sicurezza dei cambiamenti. Semplificando i requisiti e le responsabilità associate alla gestione dei cambiamenti, chiarendo i processi associati alla loro notifica e alla loro revisione al livello delle norme di attuazione, e fornendo le metodologie da utilizzare per i diversi tipi di modifiche da apportate ai diversi tipi di sistemi funzionali in materia dei mezzi accettabili di conformità (AMC) e del materiale di riferimento (GM), i requisiti sarebbero di più facile comprensione e applicazione. L'Agenzia ritiene che i requisiti possono essere applicati in modo uniforme e la sicurezza può essere incrementata solo quando i requisiti sono chiari e facili da interpretare e le responsabilità e le procedure sono chiaramente assegnate.
- La carenza di AMC e GM nel quadro normativo del cielo unico europeo ha reso difficile l'adozione di un tale sistema per il pacchetto normativo iniziale del cielo unico europeo. Il quadro normativo AESA offre questa possibilità. Sulla base dell'esperienza acquisita finora attraverso l'applicazione di AMC e GM in altri settori dell'aviazione (quali, ad esempio, l'aeronavigabilità e la manutenzione) e sulla base delle proposte esistenti in materia di AMC alternativi, sarà garantito il livello desiderato di armonizzazione all'interno dell'Unione europea, specialmente per quanto riguarda lo sviluppo e il funzionamento in sicurezza dei blocchi funzionali di spazio aereo (FAB) e del cielo unico europeo. Questo incoraggerà anche la flessibilità, consentendo approcci standardizzati che meglio si adattano al tipo di modifica e alle operazioni in esame, senza la necessità di modificare il regolamento o richiedere deroghe. Esso fornirà anche gli strumenti per sviluppare e aggiornare tali metodologie con le attuali pratiche migliori.
- Sulla base della valutazione iniziale dell'impatto della regolamentazione condotta dall'Agenzia al fine di valutare le possibili soluzioni atte a migliorare tali disposizioni, l'opzione preferita dall'Agenzia sarebbe stata quella di ottimizzare le norme di attuazione, basandole maggiormente sui risultati. Le norme di attuazione avrebbero contenuto gli obiettivi di sicurezza da essere raggiunti, e sia gli AMC che i GM avrebbero contenuto i dettagli tecnici su come soddisfare tali obiettivi di sicurezza. Questo approccio è già stato adottato per la certificazione di aeronavigabilità degli aeromobili e sarebbe ancora più appropriato nei settori di ATM/ANS che dipendono dalla tecnologia e che si basano sempre più su sistemi molto complessi e su sistemi integrati aria-terra.

Sulla base delle conclusioni di cui sopra e al fine di migliorare il sistema, è stata presentata ai membri dell'ATM.001 e ATM.004 una proposta elaborata da questo gruppo informale di esperti sostenuta dalle prime conclusioni della valutazione dell'impatto della regolamentazione. Anche in questo caso, le decisioni prese durante la 34<sup>a</sup> riunione del comitato del cielo unico europeo non hanno permesso all'Agenzia di integrare tale modifica in questa fase.

- v. Proposta di **integrare i requisiti per le organizzazioni** (in questo caso ANSP) **in un unico regolamento** e i requisiti per le autorità competenti in un altro regolamento. Ciò avrebbe richiesto il trasferimento dei requisiti per le autorità contenute nel regolamento (CE) n. 2096/2005 nello stesso regolamento che disciplina i requisiti per la sorveglianza della sicurezza degli ANSP e delle organizzazioni che forniscono ATFM e ASM. I requisiti per le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 2096/2005 sono quelli previsti per gli Stati membri o per le autorità nazionali di vigilanza, così come i requisiti per la certificazione di ANSP, per la continuità della conformità ed esecuzione, nonché i requisiti per le valutazioni paritarie, tra cui i requisiti per le organizzazioni (ANSP e organizzazioni che forniscono ATFM e ASM) nel regolamento (CE) n. 1315/2007, in altre parole avrebbero dovuto essere trasferiti nel regolamento per le organizzazioni tutti i requisiti che impongono lo sviluppo di procedure per la valutazione della sicurezza delle modifiche ai sistemi funzionali, la notifica delle modifiche di sicurezza ai sistemi funzionali, nonché i requisiti su come gestire i risultati dei controlli rilevati dalle autorità competenti a seguito della loro attività di controllo della conformità. L'Agenzia ritiene che questa proposta avrebbe migliorato la normativa vigente, chiarendo le responsabilità degli ANSP e delle autorità competenti, garantendo la coerenza e facilitandone l'integrazione nella struttura regolamentare volta ad un approccio sistemico globale. Tuttavia, gli ambiti di applicabilità del regolamento (CE) n. 2096/2005 e del regolamento (CE) n. 1315/2007 sono differenti (il regolamento (CE) n. 2096/2005 si applica solo alla certificazione di ANSP, mentre il regolamento (CE) n. 1315/2007 si applica alla sorveglianza della sicurezza degli ANSP e delle organizzazioni che forniscono ATFM e ASM). Pertanto, si è temuto che il trasferimento delle disposizioni tra i due regolamenti avrebbe significato che i requisiti esistenti per le organizzazioni che forniscono ATFM e ASM sarebbero stati sospesi fino a quando non fosse stata completata l'elaborazione di una serie completa di requisiti per tali organizzazioni. Anche se l'Agenzia ritiene che questo problema era di facile risoluzione, ancora una volta le decisioni prese ad alto livello richiedono all'Agenzia di rinviare questo aggiornamento alla seconda fase.
- vi. **Proposta per migliorare i requisiti applicabili al personale ingegneristico e tecnico con compiti connessi alla sicurezza** di cui all'articolo 9 e al paragrafo 3.3 dell'allegato II. L'attuale articolo 9 impone agli Stati membri di emanare norme di sicurezza applicabili al personale ingegneristico e tecnico che svolge compiti operativi connessi alla sicurezza. L'intento dell'Agenzia è quello di stabilire requisiti comuni in questo settore, a seguito di una valutazione sull'idoneità e la coerenza con il quadro normativo elaborato da EUROCONTROL per sviluppare specifiche contenenti i programmi di competenza e di valutazione delle competenze per il personale ingegneristico ATS (ATSEP), tenendo anche conto delle discussioni in corso fra le parti interessate (ANSP e personale ingegneristico e tecnico). A tal fine l'Agenzia, sulla base del contributo fornito da alcuni esperti dei gruppi di regolamentazione, ha proposto una definizione e dei requisiti per gli ANSP, al fine di applicare la procedura per definire i compiti connessi alla sicurezza e stabilire i requisiti per l'addestramento, consistenti nei programmi di competenza e nella valutazione delle competenze del personale ingegneristico. Tuttavia, ancora una volta non è stato possibile per l'Agenzia svolgere tale lavoro durante il procedimento «accelerato», che dovrà quindi essere considerato come una priorità nella seconda fase. Nel frattempo, e fatto salvo il punto 17 del regolamento di base, è importante sottolineare che secondo l'Agenzia l'intenzione del legislatore europeo era quella di trasferire, attraverso il regolamento di base, le competenze per lo

sviluppo di norme di sicurezza per il personale ingegneristico all'Unione europea. L'Agenzia ritiene inoltre che il mantenimento di una tale possibilità potrebbe potenzialmente aumentare la difficoltà del compito dell'Agenzia previsto per la seconda fase, in quanto gli Stati membri potrebbero continuare a sviluppare nuovi requisiti a carattere nazionale, mentre l'Agenzia sta valutando il sistema esistente per proporre norme a carattere europeo. Tuttavia, sulla base del mandato conferito all'Agenzia, è stato deciso di non proporre che sia apportata alcuna modifica a tali disposizioni durante questa prima fase.

- vii. L'Agenzia ritiene che il regolamento (CE) n. 2096/2005 potrebbe essere migliorato relativamente alle **responsabilità degli ANSP** relativamente all'assegnazione di determinate mansioni, quale il mantenimento di alcune attrezzature, alle **organizzazioni contraenti**. Il regolamento (CE) n. 2096/2005 contiene alcuni requisiti relativi al personale ingegneristico che gli ANSP sono richiesti di soddisfare nel momento in cui si avvalgono delle cosiddette «organizzazioni operative subcontraenti». L'Agenzia ritiene che i regolamenti esistenti trarrebbero beneficio da un chiarimento della definizione di «organizzazione operativa» (l'attuale definizione potrebbe essere interpretata come se queste organizzazioni forniscano servizi senza essere certificate) e della definizione di organizzazioni «subcontraenti» e delle responsabilità, ove applicabile, degli ANSP nei confronti di terze parti (organizzazioni incaricate da un'organizzazione a sua volta direttamente incaricata dagli ANSP). Le disposizioni esistenti verranno valutate nel corso della seconda fase.
16. Come già spiegato in precedenza, l'Agenzia considera queste proposte di regolamento come i primi elementi costitutivi per l'attuazione dell'estensione del sistema normativo europeo per la sicurezza aerea al settore degli ATM/ANS. L'Agenzia ritiene che le aree di sviluppo individuate miglioreranno il sistema; tali aree, insieme alla trasposizione delle SARP dell'ICAO rilevanti, devono pertanto essere considerate come una priorità dell'attività normativa prevista per la seconda fase.
17. È anche importante sottolineare che esistono disposizioni di cui all'articolo 8 *ter* del regolamento di base che non sono state attuate con i regolamenti proposti. Tra questi per esempio:
- i. l'applicazione dell'articolo 8 *ter*, paragrafo 3, del regolamento di base, come già spiegato sopra;
  - ii. l'applicazione dell'articolo 8 *ter*, paragrafi 4 e 5 del regolamento di base. Le opzioni per l'attuazione di tali disposizioni saranno valutate nel corso del futuro iter normativo ATM.005;
  - iii. lo sviluppo di misure per le organizzazioni che forniscono servizi di produzione, trattamento, formattazione e fornitura di dati al traffico aereo generale critici ai fini della sicurezza della navigazione aerea. La valutazione delle opzioni per l'attuazione di queste disposizioni sulla base delle procedure esistenti nel sistema AESA (lettere di accettazione), ove opportuno, verrà effettuata durante la seconda fase.
18. Questa seconda fase sarà sviluppata in conformità con le procedure normative dell'Agenzia.

**b) Requisiti sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea**

19. Come spiegato in precedenza, su richiesta della Commissione europea per la trasposizione immediata del regolamento (CE) n. 1315/2007 della Commissione, l'Agenzia ha trasformato il presente regolamento in una norma di attuazione, ai sensi del regolamento di base, con l'introduzione delle modifiche e degli aggiornamenti minimi ritenuti necessari. Le seguenti modifiche sono state considerate necessarie:

- i. L'introduzione del termine **«autorità competente»** nel nuovo articolo 3. Ciò è necessario per l'attuazione degli articoli 8 *ter* e 22 *bis* del regolamento di base. In conformità a tale disposizione, la sorveglianza delle organizzazioni che hanno la loro sede operativa principale in uno Stato membro viene effettuata dall'autorità nazionale di vigilanza dello stesso Stato membro (di cui all'articolo 4 del regolamento quadro, come modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009) o dall'autorità o dalle autorità come stabilito nell'accordo concluso dagli Stati membri coinvolti nelle disposizioni dei FAB, qualora l'accordo preveda che l'autorità competente sia diversa dalla NSA. La sorveglianza delle organizzazioni situate al di fuori del territorio degli Stati membri ma che forniscono servizi nello spazio aereo in cui si applica il trattato dell'Unione europea, deve essere effettuata dall'Agenzia. Ulteriori spiegazioni figurano al paragrafo c) del presente capitolo.
- ii. La **definizione di servizi paneuropei**. Questa definizione è necessaria per l'attuazione dell'articolo 22 *bis*. L'intenzione è quella di chiarire la natura dei servizi paneuropei.
- iii. L'aggiunta di  **riferimenti agli articoli rilevanti del regolamento di base**. Come già spiegato nel paragrafo a), il progetto di regolamento avrà una duplice base giuridica. Pertanto, i riferimenti al regolamento (CE) n. 550/2004 sono stati integrati con i riferimenti agli articoli rilevanti del regolamento di base.
- iv. I riferimenti alle  **autorità nazionali di vigilanza (NSA)** di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 549/2004 sono stati  **sostituiti da** riferimenti alle  **autorità competenti**. Come già indicato in precedenza, alcune delle parti interessate hanno espresso le loro preoccupazioni sulla base giuridica per l'Agenzia di svolgere alcuni compiti in qualità di autorità competente e hanno richiesto che in alcune disposizioni sia specificata l'autorità competente. Secondo l'Agenzia non vi è alcuna necessità di tale specificazione nelle norme di attuazione, in quanto sarebbe una ripetizione dei compiti e delle responsabilità già assegnate dal colegislatore europeo nel regolamento di base. Un esempio può essere rappresentato dalle istruzioni di sicurezza, contenute nell'ex articolo 12 del regolamento (CE) n. 1315/2007 (articolo 13 della proposta di regolamento). In questo caso, il termine NSA è stato semplicemente sostituito da «autorità competente». L'Agenzia ritiene che l'articolo 8 *ter* del regolamento di base autorizza l'Agenzia ad emettere anche tali istruzioni di sicurezza. Infatti, le norme di attuazione di cui all'articolo 8 *ter*, paragrafo 6, lettera f), del regolamento di base garantirebbero alle autorità con funzioni di sorveglianza tutti i poteri necessari per fronteggiare eventuali condizioni suscettibili di compromettere la sicurezza che potrebbero verificarsi durante la fornitura di ATM/ANS. Inoltre, le norme di attuazione dovrebbero essere elaborate tenendo conto, nel limite del possibile, delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1315/2007 della Commissione. L'Agenzia, in quanto autorità competente, deve essere autorizzata da tali regole di attuazione ad utilizzare il meccanismo della direttiva sulla sicurezza in relazione alle organizzazioni/servizi che sovrintende. Pertanto, il regolamento di base garantisce all'Agenzia una base giuridica adeguata per emanare istruzioni di sicurezza, ai sensi dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 1315/2007.
- v. Il termine  **organizzazione riconosciuta** è stato  **sostituito dal** termine  **ente qualificato**, di cui all'articolo 13 del regolamento di base.
- vi. I  **considerando** sono stati aggiornati al fine di rispecchiare meglio la situazione attuale, l'applicazione del regolamento di base, la base per la norma di attuazione proposta e le ulteriori fasi future.
- vii. L'introduzione di  **disposizioni transitorie** per il trasferimento, dopo sei mesi, delle funzioni di sorveglianza della sicurezza dall'autorità competente/dalle autorità competenti all'Agenzia, nei casi in cui l'Agenzia, in conformità all'articolo 22 *bis* del regolamento di base, sia considerata autorità competente (organizzazioni che forniscono servizi nello spazio aereo del territorio a cui si applica il trattato e che

abbiano la sede operativa principale e, eventualmente, la sede legale al di fuori di tale territorio e per le organizzazioni che forniscono servizi paneuropei). L'Agenzia ritiene che sei mesi rappresentano un lasso di tempo sufficiente per prepararsi ad assumere le responsabilità assegnate dal legislatore nel regolamento di base.

- viii. L'introduzione di una **disposizione abrogativa** della regolamentazione esistente in un nuovo articolo 17. Questo articolo abroga il regolamento (CE) n. 1315/2007 della Commissione, dato che tutte le disposizioni sono state interamente trasposte nella norma di attuazione proposta.
20. Le proposte di modifica di cui sopra e gli aggiornamenti tecnici minimali sono considerati parte del campo di applicazione delle istruzioni impartite dalla Commissione europea e approvate dal comitato del cielo unico durante la loro 33<sup>a</sup> e 34<sup>a</sup> riunione. Nel processo di revisione delle disposizioni vigenti, l'Agenzia, consigliata dai membri dei gruppi di regolamentazione ATM.001 e ATM.004, ha individuato alcuni altri settori che dovrebbero essere migliorati. Secondo il parere dell'Agenzia, le seguenti proposte di miglioramento devono essere considerate come priorità assolute nel corso della seconda fase del processo di regolamentazione insieme alla trasposizione delle relative norme ICAO e delle pratiche raccomandate:
- i. applicazione dell'**approccio sistemico globale in materia dei requisiti delle autorità**. «L'approccio sistemico globale» è volto a snellire le procedure di certificazione e sorveglianza e a ridurre l'onere che incombe sulle persone e sulle organizzazioni regolamentate. L'approccio sistemico globale in materia dei requisiti delle autorità mira anche ad armonizzare le procedure di sorveglianza di persone, organizzazioni, prodotti, parti e pertinenze e sistemi e componenti di sistemi. Gli elementi sia di terra che di aria che compongono il sistema dell'aviazione - prodotti, operatori, equipaggi, aeroporti, ATM/ANS - fanno parte di un'unica rete. «L'approccio sistemico globale» si propone di eliminare il rischio di lacune o sovrapposizioni di sicurezza, e cerca di evitare l'esistenza di requisiti contraddittori e confusioni di responsabilità. I regolamenti devono essere interpretati e applicati in modo uniforme e devono consentire l'utilizzo delle migliori pratiche. Le proposte di modifica dei requisiti per le autorità (Parte-AR) in fase di elaborazione, in quanto parte del lavoro dell'Agenzia sulla prima estensione del sistema AESA (estensione del sistema AESA al settore delle operazioni di volo e della certificazione degli equipaggi di condotta), nonché la modifica del capitolo AR.GEN proposto (capitolo della Parte-AR, applicabile a tutte le autorità competenti che sovrintendono tutte le organizzazioni dell'aviazione) dovrebbero, se opportuno, essere sviluppate sulla base delle norme di attuazione del procedimento accelerato. Questo assicurerà una migliore coerenza e la semplificazione del processo di certificazione. Nel corso della seconda fase, tutti i requisiti per le autorità competenti che sono stati inizialmente inclusi nei progetti di regolamenti per la fornitura di servizi di navigazione aerea e per il rilascio delle licenze dei controllori del traffico aereo devono essere integrati nella stessa norma di attuazione (Parte-AR) al fine di armonizzare le procedure di sorveglianza. Essi dovrebbero anche essere adattati ai principi fondamentali dell'Unione europea, in attuazione dei principi enunciati nel regolamento di base sulla sorveglianza, l'applicazione, lo scambio di informazioni tra le autorità competenti e il riconoscimento reciproco dei certificati, come l'Agenzia sta già facendo con la sua proposta contenuta nell'NPA 2008-22.
  - ii. I principi del **programma statale di sicurezza** promosso dall'ICAO dovrebbero essere integrati nei requisiti. L'Agenzia ha già avviato questo lavoro attraverso l'adeguamento delle disposizioni inizialmente proposte nell'NPA 2008-22 e con l'attuazione di un programma europeo per la sicurezza aerea<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/g/doc/COMMS/easanews/EASA-Newsletter-issue-3.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/easanews/EASA-Newsletter-issue-3.pdf).  
[http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/g/doc/About\\_EASA/Manag\\_Board/2009/EASA%20MB%2003-2009%20Summary%20of%20Discussions%20MB%20Special%20Meeting.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/About_EASA/Manag_Board/2009/EASA%20MB%2003-2009%20Summary%20of%20Discussions%20MB%20Special%20Meeting.pdf).

- iii. Le disposizioni di **sorveglianza della sicurezza delle modifiche di sicurezza** dei sistemi funzionali (ex articoli 8 e 9 del regolamento (CE) n. 1315/2007) devono essere snellite come già spiegato nel paragrafo a), e devono essere integrate nel quadro normativo comune.
- iv. I cosiddetti «**requisiti non di sicurezza**» per la certificazione delle organizzazioni che forniscono servizi e la loro identificazione. L'argomento è stato discusso con gli esperti dei gruppi di regolamentazione durante lo svolgimento del loro lavoro e in riunioni specifiche. Durante la 34<sup>a</sup> riunione del comitato del cielo unico, si è deciso che la Commissione europea sottoporrà al comitato del cielo unico una proposta su come trattare i «requisiti non di sicurezza».

La necessità di armonizzare il più possibile la terminologia inerente la denominazione degli atti delle autorità competenti per poter fronteggiare eventuali condizioni suscettibili di compromettere la sicurezza, senza ritardi ingiustificati. Mentre nell'articolo 13 proposto nel progetto di regolamento discusso nel presente parere (ex articolo 12 del regolamento (CE) n. 1315/2007) è utilizzato il termine «istruzioni di sicurezza», nell'NPA dell'AESA 2008-22 è utilizzato il termine ICAO «informazioni di sicurezza obbligatorie». Inoltre, il termine «istruzione di sicurezza» è stato proposto dall'agenzia nell'NPA dell'AESA 2009-0<sup>14</sup> che stabilisce le misure che l'Agenzia è autorizzata a prendere in materia di requisiti operativi retroattivi di aeronavigabilità (migliorando il livello di sicurezza) e per la correzione delle carenze individuate negli elementi che sono parte dei dati di idoneità operativa degli aeromobili. La valutazione dei termini da utilizzare sarà, in ogni caso, condotta durante la seconda fase.

21. Le proposte di cui sopra e la trasposizione delle pertinenti SARP dell'ICAO, come già detto, devono essere le priorità assolute dell'Agenzia nel corso della seconda fase. I regolamenti proposti saranno il punto di partenza per l'Agenzia durante la seconda fase.

**c) *L'Agenzia in qualità di autorità competente, in conformità all'articolo 22 bis del regolamento di base e ulteriori spiegazioni di cui all'articolo 3 della proposta di regolamento***

22. Il principio della separazione della normativa sulla sicurezza dalle funzioni operative (obbligo per gli ANSP di essere certificati e che i certificati siano normalmente rilasciati dalle NSA) è stato mantenuto dal colegislatore europeo nel 2009 al momento dell'adozione del pacchetto del cielo unico europeo II, e dell'estensione del mandato dell'Agenzia all'ATM/ANS. Pertanto, non vi è alcun dubbio che la NSA designata o istituita da uno Stato membro è l'autorità competente per la certificazione e la sorveglianza dell'ANSP la cui sede operativa principale e, eventualmente, la sede legale, è situata nello stesso Stato membro. Ciò è logico anche per ragioni di sussidiarietà e di prossimità. Questo è quanto stabilito dall'articolo 3, lettera a), delle norme di attuazione proposte nel presente parere.
23. Inoltre, il cielo unico europeo I ha introdotto il concetto di blocchi funzionali di spazio aereo (FAB), che comprendono lo spazio aereo su più di uno Stato membro. Per quanto riguarda i FAB che si estendono nello spazio aereo di responsabilità di più di uno Stato membro, il colegislatore europeo ha stabilito che gli Stati membri interessati concludano un accordo sulla vigilanza degli ANSP che forniscono servizi relativi a tale FAB. Tale disposizione è stata confermata di nuovo al momento dell'adozione del cielo unico europeo II. Esistono molte modalità per l'applicazione di questo principio, come quella di nominare un'unica NSA per la sorveglianza della sicurezza di tutti gli ANSP che forniscono servizi in un FAB, mantenere il principio della competenza territoriale per i diversi ANSP operanti nel FAB o di nominare diverse NSA, ognuna delle quali responsabile per uno specifico tipo di servizio. Le norme di attuazione proposte dall'Agenzia non devono limitare le esistenti disposizioni del cielo unico europeo che consentono agli Stati membri

---

<sup>14</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-01.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-01.pdf)

di scegliere le disposizioni applicabili alla sorveglianza della sicurezza degli ANSP che forniscono servizi in un FAB. Pertanto, l'articolo 3, lettera b) proposto, fa riferimento a questo accordo tra gli Stati membri coinvolti nel FAB, in quanto basato sul regolamento (CE) n. 550/2004 che prevede che l'accordo tra gli Stati membri possa comprendere una chiara ripartizione delle responsabilità per i compiti di vigilanza.

24. Il regolamento (CE) n. 550/2004 consente la certificazione di ANSP che forniscono «pacchetti di servizi» (ad esempio, un fornitore di servizi di controllo del traffico aereo (ATC) durante la rotta che fornisce anche servizi di torre di controllo (TWR ATC) presso gli aeroporti, servizio di informazioni di volo (FIS), comunicazione, navigazione o altri servizi di navigazione aerea (ANS)), ma anche «servizi ripartiti» (ad esempio un gestore aeroportuale che fornisce servizi di TWR direttamente nella sua sede o un fornitore di soli segnali di radio-navigazione). Questa possibilità è già stata ampiamente utilizzata: la relazione sull'implementazione del SES<sup>15</sup>, rilasciata da EUROCONTROL nel giugno 2009, mostra 212 ANSP certificati, un numero molto più elevato di quello degli Stati membri dell'Unione europea. Tale numero non sarebbe ovviamente possibile senza «ripartire» alcuni ANS dai maggiori fornitori di controllo del traffico aereo nazionali (ATCP). In futuro, SESAR e NEXTGEN potrebbero portare innovazioni significative per l'ATM/ANS, in particolare nel campo dello scambio di informazioni digitali e della necessità di fondo di una rete di comunicazione. SESAR, in particolare, ipotizza di utilizzare non solo i collegamenti di dati mobili in linea di vista tra due terminali radio, ma anche comunicazioni mobili aeronautiche via satellite. Nulla impedisce ad un fornitore di comunicazioni satellitari di fornire servizi nello spazio aereo nel territorio all'interno del quale si applica il trattato dell'Unione europea, pur avendo la sede legale al di fuori del territorio degli Stati membri. Potrebbero esistere altri esempi, quali i progettisti delle procedure strumentali o i fornitori di dati per i sistemi di gestione del volo.
25. L'articolo 22 *bis*, lettera b) del regolamento di base stabilisce che l'Agenzia sia responsabile del rilascio dei certificati e delle autorizzazioni per le organizzazioni situate al di fuori del territorio nel quale si applica il trattato sull'Unione europea, ma che forniscono servizi nello spazio aereo del territorio all'interno del quale si applica il trattato dell'Unione europea. Pertanto, in questo caso l'Agenzia sarà l'autorità competente per il rilascio dei certificati di tali organizzazioni. Le regole di attuazione proposte devono essere coerenti con quanto sopra e questo rappresenta la logica utilizzata nell'articolo 3, lettera c) delle norme di attuazione proposte.
26. La Comunità europea, nella comunicazione del novembre 2008<sup>16</sup>, in cui ha annunciato la seconda estensione del mandato dell'Agenzia, ha evidenziato che, a seguito dello sviluppo di nuove tecnologie, stanno emergendo fornitori di servizi che operano in tutto il continente, e addirittura oltre. Esempi a tal riguardo sono il raggruppamento dei fornitori EGNOS<sup>17</sup> e il futuro gestore di Galileo<sup>18</sup> nel settore della navigazione satellitare, l'EAD<sup>19</sup> e i servizi di comunicazione come ARINC e SITA<sup>20</sup>. Le norme comuni europee dovrebbero garantire che la certificazione di questi nuovi tipi di organizzazioni sia realizzata con successo in un modo coerente e coordinato.
27. Il colegislatore europeo ha deciso (articolo 22 *bis*, lettera c) del regolamento di base) che l'Agenzia rilascia e rinnova i certificati delle organizzazioni che forniscono servizi paneuropei ATM/ANS. L'articolo 3, lettera d) proposto, riflette solamente, al livello delle norme di attuazione, la decisione già adottata dal colegislatore europeo.

---

<sup>15</sup> [http://www.eurocontrol.int/Issip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport\\_WEB.pdf](http://www.eurocontrol.int/Issip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf).

<sup>16</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0578:FIN:EN:DOC>.

<sup>17</sup> EGNOS: Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione.

<sup>18</sup> Galileo è il sistema di navigazione satellitare europeo.

<sup>19</sup> EAD: Banca dati europea delle informazioni.

<sup>20</sup> ARINC e SITA: Aeronautical Radio Inc. e Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques servizi di comunicazione di mercato per l'industria aeronautica.

28. Come già accennato sopra, non è chiaro se un certificato rilasciato dall'Agenzia dovrebbe riguardare soltanto i requisiti di «sicurezza» applicabili agli ANSP paneuropei o «tutti» i requisiti relativi alla certificazione (ad esempio quelli di «sicurezza» e quelli denominati «non di sicurezza» o le disposizioni che non hanno un «impatto diretto sulla sicurezza»). Nonostante sia già stato deciso che la Commissione europea presenterà una proposta al comitato per il cielo unico relativa alla questione dei requisiti «non di sicurezza» della certificazione, il parere dell'Agenzia è che un ANSP deve possedere un unico certificato che dimostri la conformità a tutti i requisiti legali applicabili, per i seguenti motivi:
- dividere il ruolo di sorveglianza tra l'Agenzia e una NSA comporta l'utilizzo di due procedure di certificazione o di una non chiara attribuzione delle responsabilità, che graverà poi sulle organizzazioni regolamentate;
  - tale onere è contrario a quanto disposto dall'articolo 2.2, lettera c) del regolamento di base, che prevede che l'Agenzia promuova il rapporto costi-efficienza nei processi di regolamentazione e di certificazione e che eviti una sovrapposizione di compiti a livello nazionale ed europeo;
  - il regolamento di base non limita la certificazione alla certificazione di sicurezza (con il termine certificazione, di cui all'articolo 3 del regolamento di base, si intende «qualsiasi forma di riconoscimento attestante che un prodotto, una parte o una pertinenza, un'organizzazione o una persona soddisfa i requisiti applicabili, comprese le disposizioni del presente regolamento e le relative norme di attuazione, nonché il rilascio del pertinente certificato che attesta tale conformità»);
  - l'articolo 22 *bis* del regolamento di base non limita in alcun modo l'ambito di applicazione e il contenuto dei certificati rilasciati dall'Agenzia, che devono quindi coprire l'intera gamma di requisiti applicabili;
  - distinguere i requisiti di «sicurezza» da quelli «non di sicurezza» potrebbe risultare arbitrario e richiederebbe una consultazione approfondita.
29. L'Agenzia ritiene che la suddivisione tra le diverse autorità competenti delle responsabilità per la sorveglianza degli aspetti di «sicurezza» e «non di sicurezza» relativi alla certificazione di una organizzazione pregiudicherebbe l'intento del colegislatore europeo e non è un requisito di legge. Inoltre, tale decisione sarebbe considerata in contraddizione con gli obiettivi del regolamento di base che prevede la centralizzazione delle attività di certificazione e supervisione di taluni prestatori di servizi.
30. Infine, come già spiegato sopra, la Commissione europea elaborerà una proposta legislativa finale su come trattare le cosiddette disposizioni «non di sicurezza».

#### **IV. Valutazione dell'impatto della regolamentazione**

31. Lo scopo della valutazione dell'impatto della regolamentazione (RIA) è quello di valutare l'impatto e le conseguenze delle norme e requisiti proposti. La valutazione avrebbe quindi lo scopo di sostenere il processo decisionale (ad esempio, tra tutte le possibili opzioni della regolamentazione quale è quella con il minore impatto complessivo sulle persone/organizzazioni regolamentate) sull'attuazione del regolamento di base.
32. La finalità e la metodologia di una RIA sono state spiegate in diversi documenti ad essa relativi, ad esempio la RIA sull'estensione delle competenze dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) al regolamento per la gestione del traffico aereo e per i servizi di navigazione aerea (ATM/ANS).
33. A causa delle motivazioni già enunciate al capo III, il presente parere contiene una serie di norme di attuazione copiate dai regolamenti del cielo unico europeo, in particolare il regolamento (CE) n. 2096/2005 e il regolamento (CE) n. 1315/2007. Non sono state proposte modifiche al contenuto dei suddetti regolamenti tali da giustificare un'ulteriore analisi nel contesto di una RIA. Le proposte di modifiche minimali per l'attuazione del regolamento di base non contemplano altre alternative o opzioni che meritino di essere sottoposte ad ulteriore studio.

34. Si è quindi deciso di non intraprendere alcuna RIA. L'Agenzia desidera inoltre sottolineare che ci sono alcuni dati rilevanti per quanto riguarda la popolazione interessata, che sono di interesse nel contesto di questa nuova serie di norme. Tali informazioni possono essere trovate nella relazione di EUROCONTROL sull'applicazione della normativa del cielo unico europeo<sup>21</sup> in cui è riportato il numero di organizzazioni e persone coinvolte nell'ATM/ANS negli Stati membri dell'Unione europea, in Norvegia e in Svizzera.
35. Nella sua relazione del 2008<sup>22</sup>, EUROCONTROL ha evidenziato che ci sono alcune questioni paneuropee che richiedono un intervento a livello europeo:
- la mancanza di accordi per la sorveglianza della sicurezza di ATFM e ASM da parte delle NSA, in particolare nel caso degli elementi ATFM operati centralmente dalla CFMU;
  - la mancanza degli accordi sulla sorveglianza della sicurezza in merito alle situazioni transfrontaliere;
  - scarsa attuazione da parte della NSA della sorveglianza della sicurezza delle modifiche, che è importante per quanto riguarda l'accettazione di nuovi sistemi e modifiche ai sistemi esistenti;
  - la mancanza di specificazione dei provvedimenti attuativi per le violazioni ai regolamenti del cielo unico europeo da parte di fornitori certificati, come previsto nei relativi regolamenti del cielo unico europeo ;
  - in generale, ci sono preoccupazioni in materia di doppio regolamento, dello sviluppo della Cultura della Giustizia e della disponibilità delle risorse, specialmente di personale qualificato di controllo.
36. Nella sua relazione del 2009, EUROCONTROL ha evidenziato che i dati settoriali relativi agli incidenti e agli inconvenienti continuano a dimostrare che i rischi maggiori sono stati identificati e ridotti con successo. In alcuni casi, tuttavia, i livelli esistenti di risorse e di esperienza risultano insufficienti per esercitare le responsabilità di sicurezza loro affidate nella misura richiesta per contribuire al miglioramento della sicurezza.
37. Anche se si può concludere che non esistono rischi immediati in materia di ATM/ANS, vi sono ancora molti aspetti che devono essere affrontati. La sorveglianza, il monitoraggio e l'attuazione sono aree in cui sarebbe auspicabile un ulteriore miglioramento e manca ancora uniformità in materia di attuazione delle misure di sicurezza in materia di ATM/ANS. Questo era già stato dichiarato dalla RIA sull'estensione del sistema AESA alla regolamentazione della gestione del traffico aereo e dei servizi per la navigazione aerea (ATM/ANS) e questa analisi conferma la necessità di intraprendere delle misure al riguardo. L'obiettivo principale prefisso è quello di disporre di una regolamentazione chiara e di un'applicazione e una sorveglianza uniformi. Tale obiettivo sarà ulteriormente valutato e discusso durante la seconda fase del processo di attuazione.

## V. Conclusioni

38. L'Agenzia ha preparato questo parere in risposta alla richiesta della Commissione europea e del comitato per il cielo unico di applicare, durante la prima fase, l'estensione del sistema normativo europeo per la sicurezza aerea agli ATM/ANS attraverso il cosiddetto procedimento «accelerato». Nel redigere tale parere l'Agenzia ha attentamente considerato i consigli ricevuti dalla Commissione, dal comitato del cielo unico e dal consiglio di amministrazione AESA nonché da tutte le parti interessate.
39. L'Agenzia è fermamente convinta che il procedimento «accelerato» fornirà da subito vantaggi al sistema di regolamentazione della sicurezza, come ad esempio:
- l'Agenzia può predisporre i necessari mezzi accettabili di conformità e specifiche di certificazione il cui uso faciliti il rispetto delle norme e fornisca la necessaria

<sup>21</sup> [http://www.eurocontrol.int/lssip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport\\_WEB.pdf](http://www.eurocontrol.int/lssip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf).

<sup>22</sup> [http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc44\\_e1.0.pdf](http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc44_e1.0.pdf).

proporzionalità e sussidiarietà. Ciò implica anche l'avvalersi delle migliori pratiche del settore;

- le nuove norme in vigore consentiranno all'Agenzia di avviare le sue ispezioni di standardizzazione proposte al fine di garantire un'applicazione uniforme e sicura delle regole comuni e di assistere le autorità nel loro ruolo di sorveglianza della sicurezza;
  - l'Agenzia diventa l'autorità competente per le mansioni attribuitele dalla legge per gli ANSP paneuropei e extra-UE e per le organizzazioni non europee di addestramento ATCO;
  - altri elementi del sistema di sicurezza dell'aviazione europea - come accordi di cooperazione internazionale, nonché le misure di attuazione stabilite nel regolamento di base - diventerebbero applicabili anche in questo settore;
  - consentire all'Agenzia di contribuire attraverso diverse misure di regolamentazione all'attuazione del SES II, in particolare per quanto riguarda il sostegno delle disposizioni dei FAB, la sorveglianza della sicurezza delle funzioni di gestione della rete ATM e per fornire il supporto necessario per agevolare l'attuazione del programma SESAR.
40. L'Agenzia raccomanda la Commissione di avviare il processo esecutivo per l'adozione delle norme di attuazione proposte sulla base del presente parere e modificare di conseguenza la normativa vigente applicabile al cielo unico europeo, al fine di evitare sia un doppio regolamento che l'insorgere di requisiti contrastanti.

Colonia, 28 maggio 2010

P. GOUDOU

Direttore esecutivo