

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B**    **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»)**  
**(Testo rilevante ai fini del SEE)**  
**(GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20)**

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <b><u>M1</u></b>	Regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009	L 300	34	14.11.2009



**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»)**

**(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 <sup>(1)</sup>,

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

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

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(4)</sup>,  
visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione  
l'11 dicembre 2003,

considerando quando segue:

- (1) La creazione del cielo unico europeo richiede un approccio armonizzato per regolamentare l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo.
- (2) Nel rapporto del Gruppo ad alto livello sul cielo unico europeo del novembre 2000 è stato ritenuto che lo spazio aereo dovrebbe essere configurato, regolamentato e strategicamente gestito su scala europea.
- (3) La comunicazione della Commissione sulla creazione del cielo unico europeo del 30 novembre 2001 richiede riforme strutturali per permettere la creazione del cielo unico europeo mediante una gestione progressivamente più integrata dello spazio aereo e lo sviluppo di nuovi concetti e procedure di gestione del traffico aereo.
- (4) Il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004 («regolamento quadro») <sup>(5)</sup>, stabilisce il quadro per la creazione del cielo unico europeo.
- (5) Nell'articolo 1 della convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944, gli Stati contraenti riconoscono che ciascuno Stato ha sovranità completa ed esclusiva sullo spazio aereo sovrastante il suo territorio. È nell'ambito di detta sovranità che gli Stati membri della Comunità esercitano, nel rispetto delle convenzioni internazionali applicabili, i poteri di un'autorità pubblica allorché controllano il traffico aereo.

<sup>(1)</sup> GU C 103 E del 30.4.2002, pag. 35.

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

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

<sup>(4)</sup> Parere del Parlamento europeo del 3 settembre 2002 (GU C 272 E del 13.11.2003, pag. 316), posizione comune del Consiglio del 18 marzo 2003 (GU C 129 E del 3.6.2003, pag. 11) e posizione del Parlamento europeo del 3 luglio 2003 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 29 gennaio 2004 e decisione del Consiglio del 2 febbraio 2004.

<sup>(5)</sup> Cfr. pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.

**▼B**

- (6) Lo spazio aereo è una risorsa comune per tutte le categorie di utenti che tutti questi ultimi debbono usare in maniera flessibile, garantendo l'equità e la trasparenza e tenendo peraltro conto delle necessità in materia di sicurezza e di difesa degli Stati membri e dei loro impegni nell'ambito di organizzazioni internazionali.
- (7) Una gestione efficiente dello spazio aereo è fondamentale per aumentare la capacità del sistema di servizi di traffico aereo, soddisfare in modo ottimale le esigenze dei vari utenti e conseguire l'uso quanto più possibile flessibile dello spazio aereo.
- (8) Le attività di Eurocontrol confermano che non è realistico sviluppare la rete di rotte e la struttura dello spazio aereo in modo isolato, in quanto ciascuno Stato membro è parte integrante della rete europea di gestione del traffico aereo, sia all'interno che all'esterno della Comunità.
- (9) È opportuno stabilire uno spazio aereo operativo progressivamente più integrato per il traffico aereo generale in rotta nello spazio aereo superiore e corrispondentemente occorrerebbe definire l'interfaccia tra spazio aereo superiore e spazio aereo inferiore.
- (10) Una regione di informazione di volo europea nello spazio aereo superiore (EUIR) che abbracci lo spazio aereo superiore di responsabilità degli Stati membri nell'ambito di applicazione del presente regolamento agevolerebbe una pianificazione comune e la pubblicazione delle informazioni aeronautiche per evitare strozzature regionali.
- (11) Gli utenti dello spazio aereo si trovano di fronte a condizioni eterogenee in materia di accesso allo spazio aereo comunitario e di libertà di movimento al suo interno, dovute a una classificazione non armonizzata dello spazio aereo.
- (12) La riconfigurazione dello spazio aereo dovrebbe essere basata su requisiti operativi a prescindere dai confini esistenti. Principi generali comuni per la creazione di blocchi funzionali uniformi di spazio aereo dovrebbero essere sviluppati in consultazione e sulla base della consulenza tecnica di Eurocontrol.
- (13) È essenziale realizzare una struttura dello spazio aereo comune e armonizzata in termini di rotte e settori, basare l'organizzazione presente e futura dello spazio aereo su principi comuni e configurare e gestire lo spazio aereo conformemente a regole armonizzate.
- (14) Il concetto di uso flessibile dello spazio aereo dovrebbe essere applicato efficacemente. È necessario ottimizzare l'uso dei settori di spazio aereo, soprattutto durante i periodi di punta del traffico aereo generale e nello spazio aereo a traffico elevato, mediante la cooperazione tra Stati membri per quanto riguarda l'uso di tali settori per operazioni e addestramento militari. A tal fine è necessario assegnare risorse adeguate per un'effettiva attuazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo, tenendo conto delle esigenze sia civili che militari.
- (15) Gli Stati membri dovrebbero fare il possibile per cooperare con gli Stati membri confinanti al fine di applicare il concetto di uso flessibile dello spazio aereo al di là dei confini nazionali.
- (16) L'organizzazione non omogenea della cooperazione civile-militare nella Comunità limita una gestione uniforme e tempestiva dello spazio aereo e l'attuazione di cambiamenti. Il successo del cielo unico europeo dipende da un'effettiva cooperazione tra le autorità civili e militari, fatte salve le prerogative e le responsabilità degli Stati membri in materia di difesa.

**▼B**

- (17) Le operazioni e l'addestramento militari andrebbero salvaguardati ogniqualvolta l'applicazione di principi e criteri comuni è nociva per il loro svolgimento in condizioni di sicurezza ed efficacia.
- (18) Si dovrebbero introdurre adeguate misure per migliorare l'efficacia della gestione del flusso di traffico aereo, al fine di assistere le unità operative esistenti, compresa l'Unità centrale di Eurocontrol per la gestione del flusso, ad assicurare operazioni di volo efficienti.
- (19) È opportuno riflettere sull'estensione dei concetti dello spazio aereo superiore allo spazio aereo inferiore, sulla base di un calendario e di studi adeguati,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## CAPITOLO I

### ASPETTI GENERALI

#### *Articolo 1*

#### **Obiettivo e ambito di applicazione**

1. Nell'ambito di applicazione del regolamento quadro, il presente regolamento concerne l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo. L'obiettivo del presente regolamento è di sostenere la nozione di uno spazio aereo operativo progressivamente più integrato nell'ambito della politica comune dei trasporti e di stabilire procedure comuni di configurazione, pianificazione e gestione che garantiscano lo svolgimento efficiente e sicuro della gestione del traffico aereo.
2. L'uso dello spazio aereo supporta l'effettuazione dei servizi di navigazione aerea come un insieme coerente e omogeneo, ai sensi 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») <sup>(1)</sup>.
3. Fatto salvo l'articolo 10, il presente regolamento si applica allo spazio aereo nell'ambito delle regioni EUR e AFI dell'ICAO per il quale gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo, ai sensi del regolamento sulla fornitura di servizi. Gli Stati membri possono altresì applicare il presente regolamento allo spazio aereo di loro responsabilità nell'ambito di altre regioni dell'ICAO, a condizione che essi ne informino la Commissione e gli altri Stati membri.
4. Le regioni di informazione di volo comprese nello spazio aereo a cui si applica il presente regolamento sono pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

## CAPITOLO II

### ARCHITETTURA DELLO SPAZIO AEREO

**▼M1**

#### *Articolo 3*

#### **Regione di informazione di volo europea nello spazio aereo superiore (EUIR)**

1. La Comunità e i suoi Stati membri si prefiggono l'istituzione e il riconoscimento da parte dell'ICAO di un'unica EUIR. A tal fine, in ordine alle questioni che rientrano nelle competenze della Comunità,

<sup>(1)</sup> Cfr. pagina 10 della presente Gazzetta ufficiale.

▼ **MI**

la Commissione presenta una raccomandazione al Consiglio, a norma dell'articolo 300 del trattato, entro il 4 dicembre 2011.

2. L'EUIR è concepita in modo da abbracciare lo spazio aereo di competenza degli Stati membri a norma dell'articolo 1, paragrafo 3, e può altresì includere lo spazio aereo di paesi terzi europei.
3. L'istituzione dell'EUIR lascia impregiudicata la competenza degli Stati membri per quanto riguarda la designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo per lo spazio aereo di loro responsabilità a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento sulla fornitura di servizi.
4. Gli Stati membri restano responsabili nei confronti dell'ICAO entro i limiti geografici delle regioni superiori di informazione di volo e delle regioni di informazione di volo che sono state affidate loro dall'ICAO alla data di entrata in vigore del presente regolamento.

*Articolo 3 bis***Informazioni aeronautiche elettroniche**

1. Fatta salva la pubblicazione da parte degli Stati membri di informazioni aeronautiche e coerentemente con tale pubblicazione, la Commissione, in cooperazione con Eurocontrol, assicura la disponibilità di informazioni aeronautiche in formato elettronico di elevata qualità, presentate in modo armonizzato e rispondenti alle esigenze di tutti gli utilizzatori pertinenti in termini di qualità e tempestività.
2. Ai fini del paragrafo 1, la Commissione:
  - a) garantisce l'elaborazione di un'infrastruttura di informazioni aeronautiche a livello comunitario, sotto forma di un portale elettronico di informazioni integrate liberamente accessibile alle parti interessate. Tale infrastruttura integra l'accesso e la fornitura di dati necessari che comprendono, tra l'altro, le informazioni aeronautiche, le informazioni dell'ufficio di pista dei servizi della circolazione aerea (ARO), le informazioni meteorologiche e le informazioni sulla gestione del flusso di traffico aereo;
  - b) sostiene l'ammodernamento e l'armonizzazione della fornitura di informazioni aeronautiche nel senso più ampio, in stretta cooperazione con Eurocontrol e con l'ICAO.
3. La Commissione adotta norme di attuazione del presente articolo secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro.

*Articolo 4***Regole dell'aria e classificazione dello spazio aereo**

La Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, le norme di attuazione per:

- a) adottare le disposizioni appropriate sulle regole dell'aria in base agli standard ICAO e alle pratiche consigliate;
- b) armonizzare l'applicazione della classificazione ICAO dello spazio aereo, con gli opportuni adattamenti, per garantire la fornitura senza soluzione di continuità di servizi di traffico aereo sicuri ed efficienti all'interno del cielo unico europeo.

▼ M1*Articolo 6***Gestione e progettazione della rete**

1. Le funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) permettono l'uso ottimale dello spazio aereo e assicurano che gli utenti dello spazio aereo possano operare sulle traiettorie preferite, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea. Tali funzioni della rete sono finalizzate a sostenere iniziative a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo e sono svolte in modo tale da non pregiudicare la separazione delle mansioni normative da quelle operative.

2. Per conseguire gli obiettivi di cui al paragrafo 1 e fatte salve le competenze degli Stati membri in materia di rotte nazionali e strutture dello spazio aereo, la Commissione provvede affinché siano garantite le seguenti funzioni:

- a) progettazione della rete europea delle rotte;
- b) coordinamento delle limitate risorse nelle bande di frequenza aeronautiche utilizzate dal traffico aereo generale, in particolare delle frequenze radio, nonché coordinamento dei codici dei transponder radar.

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

La Commissione ha la facoltà, previa consultazione del comitato per il cielo unico e conformemente alle norme di attuazione di cui al paragrafo 4, di affidare a Eurocontrol, o ad altro organo imparziale e competente, i compiti richiesti per l'esecuzione delle funzioni di cui al primo comma. Tali compiti sono eseguiti in modo imparziale ed efficiente sotto il profilo dei costi ed effettuati per conto degli Stati membri e delle parti interessate. Essi sono sottoposti ad un sistema di governo appropriato che riconosce le responsabilità separate per la prestazione di servizi e la regolamentazione, tenuto conto delle esigenze dell'intera rete ATM e con la piena partecipazione degli utenti dello spazio aereo e dei prestatori di servizi di navigazione aerea.

3. La Commissione può aggiungere ulteriori funzioni a quelle di cui paragrafo 2, previa opportuna consultazione delle imprese interessate. Tali misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, integrandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento quadro.

4. Le norme di attuazione delle misure di cui al presente articolo, ad eccezione di quelle enunciate ai paragrafi da 6 a 9, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento quadro. Tali norme di attuazione riguardano in particolare:

- a) il coordinamento e l'armonizzazione dei processi e delle procedure atti a migliorare l'efficienza della gestione delle frequenze aeronautiche, compresa l'elaborazione di principi e criteri;
- b) la funzione centrale per coordinare l'individuazione tempestiva e la risoluzione dei fabbisogni di frequenza nell'ambito delle bande assegnate al traffico aereo generale europeo a sostegno della concezione e gestione della rete del trasporto aereo europeo;
- c) le funzioni di rete supplementari come definite nel piano generale ATM;
- d) le modalità dettagliate per un processo decisionale improntato alla cooperazione tra gli Stati membri, i fornitori di servizi di navigazione

▼ M1

aerea e la funzione di gestione della rete per i compiti di cui al paragrafo 2;

- e) le modalità di consultazione delle parti interessate nell'ambito del processo decisionale tanto a livello nazionale quanto a livello europeo; nonché
- f) nell'ambito dello spettro radio assegnato al traffico aereo generale dall'Unione internazionale delle telecomunicazioni, una divisione dei compiti e delle competenze tra la funzione di gestione della rete e i gestori nazionali delle frequenze, garantendo che la funzione di gestione delle frequenze nazionali continui ad effettuare tali assegnazioni di frequenza che non hanno un impatto sulla rete. Per quei casi che hanno un impatto sulla rete, i gestori nazionali delle frequenze collaborano con i responsabili della funzione di gestione della rete ai fini dell'ottimizzazione dell'uso delle frequenze.

5. Aspetti della configurazione dello spazio aereo diversi rispetto a quelli di cui al paragrafo 2 sono affrontati al livello nazionale o al livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Questo processo di configurazione tiene conto della crescita e della complessità del traffico, dei blocchi nazionali o funzionali di spazio aereo e prevede la piena consultazione degli utenti dello spazio aereo interessati o dei gruppi interessati che rappresentano gli utenti dello spazio aereo e le autorità militari, a seconda dei casi.

6. Gli Stati membri affidano a Eurocontrol, o ad altro organismo competente ed imparziale, la gestione del flusso di traffico aereo subordinatamente a idonee disposizioni in materia di vigilanza.

7. Le norme di attuazione per la gestione del flusso di traffico aereo, tra cui i necessari dispositivi di sorveglianza, sono definite a norma della procedura consultiva di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro e adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, al fine di ottimizzare la capacità disponibile nell'uso dello spazio aereo e migliorare i processi di gestione del flusso di traffico aereo. Tali norme sono improntate alla trasparenza e all'efficacia e garantiscono che la capacità sia fornita maniera flessibile e tempestiva, coerentemente con le raccomandazioni del piano di navigazione aerea regionale dell'ICAO, regione europea.

8. Le norme di attuazione per la gestione dei flussi di traffico aereo sono alla base delle decisioni operative di fornitori di servizi di navigazione aerea, operatori aeroportuali e utenti dello spazio aereo e riguardano i seguenti settori:

- a) pianificazione del volo;
- b) uso della capacità disponibile dello spazio aereo durante tutte le fasi del volo, compresa l'assegnazione delle bande orarie; nonché
- c) uso delle rotte da parte del traffico aereo generale, comprendente:
  - la realizzazione di un'unica pubblicazione per l'orientamento delle rotte e del traffico,
  - opzioni per deviare il traffico aereo generale da zone congestionate,
  - regole di priorità nell'accesso allo spazio aereo per il traffico aereo generale, particolarmente durante periodi di congestione e crisi.

9. In sede di definizione e adozione delle norme di attuazione, la Commissione tiene conto, se del caso e senza pregiudicare la sicurezza, della coerenza tra i piani di volo e le bande orarie presso gli aeroporti e del necessario coordinamento con le regioni adiacenti.

▼B

CAPITOLO III  
**USO FLESSIBILE DELLO SPAZIO AEREO NEL CIELO UNICO  
 EUROPEO**

*Articolo 7*

**Uso flessibile dello spazio aereo**

1. Tenuto conto dell'organizzazione degli aspetti militari di loro responsabilità, gli Stati membri garantiscono l'applicazione uniforme nel cielo unico europeo del concetto di uso flessibile dello spazio aereo descritto dall'ICAO e sviluppato da Eurocontrol, al fine di agevolare la gestione dello spazio aereo e del traffico aereo nell'ambito della politica comune dei trasporti.
2. Gli Stati membri riferiscono annualmente alla Commissione in merito all'applicazione, nell'ambito della politica comune dei trasporti, del concetto di uso flessibile dello spazio aereo per quanto attiene allo spazio aereo di loro responsabilità.
3. Se, in particolare in base alle relazioni presentate dagli Stati membri, si rende necessario rafforzare e armonizzare l'applicazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo nel cielo unico europeo, nell'ambito della politica comune dei trasporti sono adottate norme di attuazione secondo la procedura di cui all'articolo 8 del regolamento quadro.

*Articolo 8*

**Sospensione temporanea**

1. Nei casi in cui l'applicazione dell'articolo 7 dia luogo a difficoltà operative rilevanti, gli Stati membri possono temporaneamente sospendere tale applicazione a condizione che ne informino senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri.
2. In seguito all'introduzione di una sospensione temporanea, possono essere elaborati adeguamenti delle modalità adottate in applicazione dell'articolo 7, paragrafo 3, relativamente allo spazio aereo di responsabilità dello Stato membro o degli Stati membri interessati, secondo la procedura di cui all'articolo 8 del regolamento quadro.

▼MI▼B

CAPITOLO IV  
**DISPOSIZIONI FINALI**

*Articolo 10*

**Esame**

Nell'ambito dell'esame periodico di cui all'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento quadro, la Commissione mette a punto uno studio prospettico sulle condizioni per la futura applicazione dei concetti di cui agli articoli 3, 5 e 6 allo spazio aereo inferiore.

In base alle conclusioni dello studio e alla luce dei progressi conseguiti, la Commissione presenta entro il 31 dicembre 2006 una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio corredata, se del caso, di una proposta che estenda l'applicazione di tali concetti allo spazio aereo inferiore, o che individui eventuali altre misure. Qualora sia prevista tale esten-



**▼B**

sione, le relative decisioni dovrebbero preferibilmente essere adottate prima del 31 dicembre 2009.

*Articolo 11*

**Entrata in vigore**

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

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