

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1207/2011 DELLA COMMISSIONE**del 22 novembre 2011****che stabilisce requisiti di prestazione e interoperabilità per la sorveglianza del cielo unico europeo****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sull'interoperabilità») ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 3, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) In conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») ⁽²⁾, la Commissione ha affidato a Eurocontrol il mandato di definire requisiti relativi alle prestazioni e all'interoperabilità della sorveglianza nell'ambito della rete europea di gestione del traffico aereo (European Air Traffic Management Network, «EATMN»). Il presente regolamento si basa sulla relazione del 9 luglio 2010 concernente il suddetto mandato.
- (2) Il funzionamento ininterrotto delle operazioni dipende dalla coerenza dei requisiti minimi di separazione degli aeromobili applicati nello spazio aereo del cielo unico europeo.
- (3) Per garantire l'interoperabilità è necessario applicare principi comuni allo scambio di dati di sorveglianza tra i sistemi e identificare capacità e prestazioni minime da applicare ai componenti di bordo dei sistemi di sorveglianza.
- (4) È opportuno che le prestazioni dei componenti di bordo dei sistemi di sorveglianza garantiscano ai fornitori di servizi di navigazione aerea la flessibilità necessaria per scegliere le soluzioni per i sistemi di sorveglianza a terra più adeguate al loro contesto specifico.
- (5) È opportuno che l'attuazione del presente regolamento non ostacoli l'introduzione di altre applicazioni e tecnologie di sorveglianza che garantiscono benefici in contesti specifici.
- (6) È opportuno che gli operatori dispongano di un preavviso sufficiente per dotare delle nuove apparecchiature

aeromobili nuovi e la flotta esistente. Di questa esigenza è opportuno tenere conto al momento di stabilire le date per l'adozione obbligatoria di tali apparecchiature.

- (7) È necessario individuare i criteri in base ai quali concedere eventuali deroghe, con particolare riguardo alle considerazioni economiche e ai vincoli tecnici ineludibili, al fine di consentire agli operatori, in via eccezionale, di non equipaggiare determinati tipi di aeromobili con alcune delle apparecchiature richieste. È opportuno fissare procedure adeguate per consentire alla Commissione di decidere in merito.
- (8) È opportuno che l'indirizzo ICAO a 24 bit dell'aeromobile sia assegnato e utilizzato in conformità ai requisiti dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile («ICAO»), al fine di garantire l'interoperabilità dei servizi di sorveglianza di bordo e di terra.
- (9) Occorre che la base stabilita grazie all'utilizzo delle funzionalità ADS-B «Out» da parte degli operatori aerei consenta l'introduzione di applicazioni di terra e faciliti l'introduzione di future applicazioni di bordo.
- (10) È opportuno che i sistemi EATMN permettano l'applicazione di concetti di operatività avanzati, concordati e convalidati per tutte le fasi di volo, in particolare come previsto dal piano generale di gestione del traffico aereo per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR).
- (11) È opportuno che le prestazioni dei sistemi che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento siano verificate periodicamente, tenendo conto del contesto locale in cui sono utilizzati.
- (12) L'applicazione uniforme di procedure specifiche all'interno dello spazio aereo del cielo unico europeo è essenziale per conseguire l'interoperabilità e l'operatività continua.
- (13) È necessario proteggere lo spettro radio utilizzato dai sistemi di sorveglianza per evitare interferenze dannose ed è opportuno che gli Stati membri adottino tutte le misure necessarie a tal fine.

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

⁽²⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

- (14) È opportuno che il presente regolamento non includa le operazioni e l'addestramento militari di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004.
- (15) Per mantenere o migliorare gli attuali livelli di sicurezza delle operazioni, occorre imporre agli Stati membri di assicurarsi che le parti interessate effettuino una valutazione della sicurezza comprendente l'individuazione dei pericoli e la valutazione e la riduzione dei rischi. L'applicazione armonizzata di tali procedure ai sistemi disciplinati dal presente regolamento richiede la definizione di requisiti specifici di sicurezza in materia di interoperabilità e prestazioni.
- (16) A norma del regolamento (CE) n. 552/2004, è opportuno che le norme di attuazione in materia di interoperabilità descrivano le procedure specifiche per la valutazione della conformità o dell'idoneità all'uso dei componenti nonché per la verifica dei sistemi.
- (17) Nel caso di servizi di traffico aereo prestati principalmente ad aeromobili in traffico aereo generale sotto supervisione militare, è possibile che vincoli relativi ai contratti di acquisizione ostacolino l'applicazione del presente regolamento.
- (18) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per il cielo unico europeo,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce requisiti per i sistemi utilizzati per la fornitura di dati di sorveglianza, per i loro componenti e le relative procedure, al fine di garantire l'armonizzazione delle prestazioni, l'interoperabilità e l'efficienza di tali sistemi nell'ambito della rete europea di gestione del traffico aereo (European Air Traffic Management Network, «EATMN») e ai fini del coordinamento civile/militare.

Articolo 2

Campo d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica alla catena di sorveglianza costituita:

- a) dai sistemi di sorveglianza di bordo, dai loro componenti e dalle relative procedure;
- b) dai sistemi di sorveglianza a terra, dai loro componenti e dalle relative procedure;

c) dai sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza, dai loro componenti e dalle relative procedure;

d) dai sistemi di comunicazione terra-terra utilizzati per la distribuzione dei dati di sorveglianza, dai loro componenti e dalle relative procedure.

2. Il presente regolamento si applica a tutti i voli operanti come traffico aereo generale conformemente alle regole del volo strumentale all'interno dello spazio aereo definito all'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁾, ad eccezione dell'articolo 7, paragrafi 3 e 4, che si applica a tutti i voli operanti come traffico aereo generale.

3. Il presente regolamento si applica ai fornitori di servizi del traffico aereo che prestano servizi di controllo del traffico aereo sulla base di dati di sorveglianza e ai fornitori di servizi di comunicazione, navigazione o sorveglianza che utilizzano i sistemi di cui al paragrafo 1.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 549/2004.

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- 1) «dati di sorveglianza», qualsiasi tipo di elemento di dato, con o senza indicazione temporale, nell'ambito del sistema di sorveglianza relativo:
- a) alla posizione 2D dell'aeromobile;
- b) alla posizione verticale dell'aeromobile;
- c) all'assetto dell'aeromobile;
- d) all'identità dell'aeromobile;
- e) all'indirizzo ICAO a 24 bit dell'aeromobile;
- f) alla traiettoria impostata dell'aeromobile;
- g) alla velocità dell'aeromobile;
- h) all'accelerazione dell'aeromobile;
- 2) «operatore», la persona, l'organizzazione o l'impresa che effettua o che offre di effettuare operazioni con aeromobili;

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

- 3) «ADS-B», («automatic dependent surveillance — broadcast»: sorveglianza dipendente automatica), una tecnica di sorveglianza, in virtù della quale un aeromobile trasmette automaticamente, in collegamento dati, i dati generati dai sistemi di navigazione di bordo e di localizzazione;
- 4) «ADS-B Out», la fornitura di dati di sorveglianza ADS-B, considerata dal punto di vista di trasmissione di un aeromobile;
- 5) «interferenze dannose», interferenze che impediscono di rispettare i requisiti di prestazione;
- 6) «catena di sorveglianza», un sistema costituito da un insieme di componenti di terra e di bordo utilizzato per determinare i relativi elementi dei dati di sorveglianza degli aeromobili, incluso un sistema di trattamento dei dati di sorveglianza, se disponibile;
- 7) «catena di sorveglianza cooperativa», una catena di sorveglianza che necessita di componenti di terra e di bordo per determinare gli elementi dei dati di sorveglianza;
- 8) «sistema di trattamento dei dati di sorveglianza», un sistema che analizza tutte le informazioni di sorveglianza ricevute per acquisire la migliore stima possibile dei dati attuali di sorveglianza dell'aeromobile;
- 9) «identificazione dell'aeromobile», un gruppo di lettere o di cifre o una combinazione di entrambe che sia identica all'indicativo di chiamata dell'aeromobile utilizzato nelle comunicazioni bordo-terra o ne sia l'equivalente codificato, utilizzato per identificare l'aeromobile nelle comunicazioni terra-terra dei servizi di traffico aereo;
- 10) «aeromobile di Stato», qualsiasi aeromobile utilizzato dall'esercito, dai servizi di dogana e dalla polizia;
- 11) «aeromobile di Stato di tipo trasporto», un aeromobile di Stato ad ala fissa progettato per il trasporto di persone e/o di merci;
- 12) «estrapolare», proiettare, prevedere o estendere dati noti sulla base valori relativi a un intervallo di tempo già trascorso;
- 13) «seguito in modalità memoria» («coasted»), estrapolato per un periodo superiore al periodo di aggiornamento dei sistemi di sorveglianza a terra;
- 14) «momento di applicabilità», il momento in cui un elemento di un dato è stato misurato dalla catena di sorveglianza o il momento per il quale è stato calcolato dalla stessa;
- 15) «accuratezza», il grado di conformità del valore fornito di un elemento di un dato con il suo valore effettivo nel momento in cui esce dalla catena di sorveglianza;
- 16) «disponibilità», il grado di operatività e accessibilità di un sistema o di un componente quando ne è richiesto l'impiego;
- 17) «integrità», il grado di non conformità non identificata (a livello di sistema) del valore di ingresso dell'elemento di un dato con il suo valore di uscita;
- 18) «continuità», la probabilità che un sistema esegua le funzioni richieste senza interruzioni non programmate, ipotizzando che tale sistema sia disponibile all'inizio dell'operazione prevista;
- 19) «tempestività», la differenza tra il momento di rilascio di un elemento di un dato e l'applicabilità dello stesso.

Articolo 4

Requisiti di prestazione

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea garantiscono un'operatività ininterrotta all'interno dello spazio aereo sotto la loro responsabilità e nelle zone confinanti con gli spazi aerei adiacenti, applicando adeguati requisiti minimi di separazione per la separazione degli aeromobili.
2. I fornitori di servizi di navigazione aerea provvedono affinché siano dispiegati i sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), al fine di garantire i minimi di separazione di cui al paragrafo 1.
3. I fornitori di servizi di navigazione aerea provvedono affinché i dati in uscita dalla catena di sorveglianza di cui all'articolo 2, paragrafo 1, siano conformi ai requisiti di prestazione di cui all'allegato I, a condizione che le funzioni dei componenti di bordo siano conformi ai requisiti di cui all'allegato II.
4. Qualora un fornitore di servizi di navigazione aerea identifichi un aeromobile la cui avionica evidenzia anomalie funzionali, comunica all'operatore che opera il volo lo scostamento dai requisiti di prestazione. L'operatore effettua gli opportuni accertamenti prima che abbia inizio il volo successivo e apporta le rettifiche necessarie, conformemente alle normali procedure correttive e di manutenzione dell'aeromobile e della relativa avionica.

*Articolo 5***Requisiti di interoperabilità**

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea provvedono affinché tutti i dati di sorveglianza trasferiti dai loro sistemi, di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b) e c), ad altri fornitori di servizi di navigazione aerea siano conformi ai requisiti di cui all'allegato III.

2. I fornitori di servizi di navigazione aerea, quando trasferiscono i dati di sorveglianza dai loro sistemi, di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b) e c), ad altri fornitori di servizi di navigazione aerea, stipulano con quest'ultimi accordi formali per lo scambio dei dati, conformemente ai requisiti di cui all'allegato IV.

3. I fornitori di servizi di navigazione aerea provvedono affinché, entro il 2 gennaio 2020, la catena di sorveglianza cooperativa abbia la capacità necessaria per consentire loro di identificare i singoli aeromobili mediante l'identificazione dell'aeromobile in downlink, messa a disposizione dagli aeromobili equipaggiati in conformità dell'allegato II.

4. Gli operatori si assicurano che:

a) gli aeromobili che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, accompagnati da un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta a partire dall'8 gennaio 2015 siano equipaggiati con i transponder del radar secondario di sorveglianza (SSR) aventi le caratteristiche di cui all'allegato II, parte A;

b) gli aeromobili con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, accompagnati da un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta a partire dall'8 gennaio 2015 siano equipaggiati con i transponder del radar secondario di sorveglianza aventi, oltre alle caratteristiche di cui all'allegato II, parte A, le caratteristiche di cui all'allegato II, parte B;

c) gli aeromobili ad ala fissa con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera di crociera superiore a 250 nodi, che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, accompagnati da un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta a partire dall'8 gennaio 2015 siano equipaggiati con i transponder del radar secondario di sorveglianza aventi, oltre alle caratteristiche di cui all'allegato II, parte A, le caratteristiche di cui all'allegato II, parte C.

5. Gli operatori si assicurano che, entro il 7 dicembre 2017:

a) gli aeromobili che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, accompagnati da un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta anteriormente

all'8 gennaio 2015, siano equipaggiati, con i transponder del radar secondario di sorveglianza aventi le caratteristiche di cui all'allegato II, parte A;

b) gli aeromobili con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, accompagnati da un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta anteriormente all'8 gennaio 2015, siano equipaggiati con i transponder del radar secondario di sorveglianza aventi, oltre alle caratteristiche di cui all'allegato II, parte A, le caratteristiche di cui all'allegato II, parte B;

c) gli aeromobili ad ala fissa con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, accompagnati da un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta anteriormente all'8 gennaio 2015, siano equipaggiati con i transponder del radar secondario di sorveglianza aventi, oltre alle caratteristiche di cui all'allegato II, parte A, le caratteristiche di cui all'allegato II, parte C.

6. Gli operatori si assicurano che gli aeromobili equipaggiati conformemente ai paragrafi 4 e 5 con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, operino con diversità di antenna, come previsto al punto 3.1.2.10.4 dell'allegato 10 della convenzione di Chicago, volume IV, quarta edizione, compresi tutti gli emendamenti fino al n. 85.

7. Gli Stati membri possono imporre requisiti di trasporto, in conformità del paragrafo 4, lettera b), e del paragrafo 5, lettera b), a tutti gli aeromobili che operano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, nelle zone i cui i servizi di sorveglianza che utilizzano i dati di cui all'allegato II, parte B, sono forniti da fornitori di servizi di navigazione aerea.

8. Prima di rendere operativi i sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), i fornitori di servizi di navigazione aerea si assicurano di applicare le soluzioni più efficienti, tenendo conto dei contesti operativi, dei vincoli e delle esigenze locali, nonché delle capacità degli utenti dello spazio aereo.

*Articolo 6***Protezione dello spettro radio**

1. Entro il 5 febbraio 2015 gli Stati membri garantiscono che i transponder del radar secondario di sorveglianza presenti a bordo di qualsiasi aeromobile che sorvoli uno Stato membro non siano soggetti a interrogazioni eccessive trasmesse da interrogatori di sorveglianza a terra, che sollecitano risposte o che, se non sollecitano risposte, hanno una potenza sufficiente a superare il livello minimo del ricevitore del transponder dell'SSR.

2. Ai fini del paragrafo 1, la somma di tali interrogazioni non deve essere tale da fare sì che il transponder del radar secondario di sorveglianza superi i tassi di risposta per secondo, ad eccezione di tutte le trasmissioni squitter, di cui ai punti 3.1.1.7.9.1 (per le risposte in modo A/C) e 3.1.2.10.3.7.3 (per le risposte in modo S) dell'allegato 10 della convenzione di Chicago, volume IV, quarta edizione.

3. Entro il 5 febbraio 2015 gli Stati membri garantiscono che l'utilizzo dei trasmettitori a terra impiegati in uno Stato membro non produca interferenze dannose per altri sistemi di sorveglianza.

4. In caso di disaccordo tra Stati membri in merito alle misure di cui ai paragrafi 1 e 3, gli Stati membri interessati sottopongono la questione alla Commissione.

Articolo 7

Procedure correlate

1. Conformemente alle disposizioni dell'allegato V, i fornitori di servizi di navigazione aerea verificano il livello di efficienza della catena di sorveglianza a terra prima della sua messa in servizio e, in seguito, con cadenza periodica.

2. Gli operatori si assicurano che siano effettuati controlli almeno ogni due anni e ogniqualvolta sia riscontrata un'anomalia su uno specifico aeromobile, in modo che gli elementi dei dati di cui all'allegato II, parte A, punto 3, all'allegato II, parte B, punto 3 e all'allegato II, parte C, punto 2, a seconda dei casi, siano forniti correttamente in uscita dai transponder del radar secondario di sorveglianza montati a bordo dei loro aeromobili. Qualora uno qualsiasi degli elementi dei dati non sia fornito correttamente, l'operatore effettua gli opportuni accertamenti prima che abbia inizio il volo successivo e apporta le rettifiche necessarie, conformemente alle normali procedure correttive e di manutenzione dell'aeromobile e della relativa avionica.

3. Gli Stati membri si assicurano che l'assegnazione degli indirizzi ICAO di aeromobile a 24 bit agli aeromobili equipaggiati con transponder funzionante in modo S sia conforme al capitolo 9, e relative appendici, dell'allegato 10, volume III, seconda edizione, della convenzione di Chicago, compresi tutti gli emendamenti fino al n. 85.

4. Gli operatori si assicurano che tutti i transponder funzionanti in modo S montati a bordo dei loro aeromobili operino con indirizzo di aeromobile ICAO a 24 bit corrispondente all'immatricolazione assegnata dallo Stato in cui l'aeromobile è immatricolato.

Articolo 8

Aeromobili di Stato

1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 7 dicembre 2017, gli aeromobili di Stato operanti in conformità all'articolo 2, paragrafo 2, siano muniti di transponder del radar secondario di sorveglianza aventi le caratteristiche di cui all'allegato II, parte A.

2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 1° gennaio 2019, gli aeromobili di Stato di tipo trasporto con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, operanti in conformità all'articolo 2, paragrafo 2, siano equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza aventi, oltre alle caratteristiche di cui all'allegato II, parte A, le caratteristiche di cui all'allegato II, parti B e C.

3. Entro il 1° luglio 2016 gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco degli aeromobili di Stato che non possono essere equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza conformi ai requisiti di cui all'allegato II, parte A, come pure i motivi della loro mancata installazione.

Entro il 1° luglio 2018 gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco degli aeromobili di Stato di tipo trasporto con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, che non possono essere equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza conformi ai requisiti di cui all'allegato II, parti B e C, come pure i motivi della loro mancata installazione.

Il motivo della mancata installazione è costituito da uno dei seguenti fattori:

- a) vincoli tecnici ineludibili;
- b) aeromobili di Stato che operano in conformità all'articolo 2, paragrafo 2, che non saranno più in servizio operativo al 1° gennaio 2020;
- c) vincoli relativi ai contratti di acquisizione.

4. Se gli aeromobili di Stato non possono essere equipaggiati con i transponder del radar secondario di sorveglianza di cui ai paragrafi 1 o 2 in ragione delle circostanze di cui al paragrafo 3, lettera c), gli Stati membri allegano alla loro giustificazione piani per l'acquisizione delle apparecchiature per gli aeromobili in oggetto.

5. I fornitori di servizi del traffico aereo assicurano la gestione degli aeromobili di Stato di cui al paragrafo 3, a condizione che ciò sia possibile in condizioni di sicurezza nell'ambito delle capacità del sistema di gestione del traffico aereo.

6. Gli Stati membri pubblicano le procedure per la gestione degli aeromobili di Stato privi di apparecchiature conformi ai paragrafi 1 e 2 nelle pubblicazioni nazionali di informazione aeronautica.

7. I fornitori di servizi del traffico aereo comunicano ogni anno allo Stato membro che li ha designati i loro piani per la gestione degli aeromobili di Stato privi di apparecchiature conformi ai paragrafi 1 e 2. Tali piani sono stabiliti tenendo conto dei limiti di capacità associati alle procedure di cui al paragrafo 6.

Articolo 9

Requisiti in materia di sicurezza

1. Entro il 5 febbraio 2015 gli Stati membri garantiscono che le parti interessate effettuino una valutazione della sicurezza di tutti i sistemi esistenti, di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d).

2. Gli Stati membri garantiscono che qualsiasi modifica degli attuali sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), ovvero l'introduzione di nuovi sistemi, sia preceduta da una valutazione di sicurezza comprendente l'individuazione dei pericoli e la valutazione e la riduzione dei rischi, eseguita dalle parti interessate.

3. Durante le valutazioni di cui ai paragrafi 1 e 2, sono considerati requisiti di sicurezza minimi quelli specificati nell'allegato VI.

Articolo 10

Conformità o idoneità all'uso dei componenti

Prima di rilasciare una dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, di cui all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 552/2004, i fabbricanti dei componenti dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del presente regolamento, o i loro rappresentanti autorizzati stabiliti nell'Unione, valutano la conformità o l'idoneità all'uso di tali componenti conformemente ai requisiti fissati nell'allegato VII.

Tuttavia, i processi di certificazione a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ sono considerati procedure accettabili ai fini della valutazione di conformità dei componenti se prevedono la dimostrazione della conformità ai requisiti di prestazione e sicurezza di cui al presente regolamento.

Articolo 11

Verifica dei sistemi

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea che possono dimostrare, o che hanno dimostrato, di rispettare le condizioni

di cui all'allegato VIII, effettuano una verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), conformemente ai requisiti di cui all'allegato IX, parte A.

2. I fornitori di servizi di navigazione aerea che non possono dimostrare di rispettare le condizioni fissate nell'allegato VIII affidano in appalto a un organismo notificato la verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d). Tale verifica è effettuata in conformità ai requisiti di cui all'allegato IX, parte B.

3. I processi di certificazione a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 sono considerati procedure accettabili ai fini della valutazione di conformità dei componenti se prevedono la dimostrazione della conformità ai requisiti di interoperabilità, prestazioni e sicurezza di cui al presente regolamento.

Articolo 12

Requisiti aggiuntivi

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea provvedono affinché tutto il personale interessato abbia una conoscenza soddisfacente dei requisiti stabiliti dal presente regolamento e sia adeguatamente formato per le funzioni che deve svolgere.

2. I fornitori di servizi di navigazione aerea:

a) elaborano e conservano manuali operativi contenenti le istruzioni e le informazioni necessarie per permettere al loro personale di applicare le disposizioni del presente regolamento;

b) provvedono affinché i manuali di cui alla lettera a), siano accessibili e continuamente aggiornati e affinché il loro aggiornamento e la loro distribuzione siano sottoposti a un'adeguata gestione della qualità e della configurazione della documentazione;

c) provvedono affinché i metodi di lavoro e le procedure operative siano conformi al presente regolamento.

3. Gli operatori adottano le misure necessarie affinché il personale responsabile del funzionamento e della manutenzione delle apparecchiature di sorveglianza sia debitamente a conoscenza delle disposizioni pertinenti del presente regolamento e sia adeguatamente formato per le mansioni che deve svolgere e che, laddove praticabile, siano disponibili a bordo le istruzioni per l'uso di tali apparecchiature.

4. Gli Stati membri garantiscono la conformità al presente regolamento, compresa la pubblicazione di informazioni pertinenti sulle apparecchiature di sorveglianza nelle pubblicazioni nazionali di informazione aeronautica.

⁽¹⁾ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

*Articolo 13***Deroghe relative alla catena di sorveglianza cooperativa**

1. Per il caso specifico di zone di avvicinamento in cui i servizi di traffico aereo sono forniti da unità militari o sotto supervisione militare, e allorché problemi relativi ai contratti di acquisizione del materiale non permettono di conformarsi all'articolo 5, paragrafo 3, gli Stati membri comunicano alla Commissione entro il 31 dicembre 2017 la data in cui la catena di sorveglianza cooperativa sarà conforme; tale data non può essere successiva al 2 gennaio 2025.

2. Previa consultazione del gestore della rete, e non oltre il 31 dicembre 2018, la Commissione può procedere al riesame delle deroghe comunicate a norma del paragrafo 1, che potrebbero avere un impatto significativo sull'EATMN.

*Articolo 14***Deroghe relative agli aeromobili**

1. Gli aeromobili di tipo specifico accompagnati da un certificato di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta anteriormente all'8 gennaio 2015, con una massa massima al decollo superiore a 5 700 kg o una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, che non dispongono, su un bus digitale a bordo, della serie completa di parametri di cui all'allegato II, parte C, possono essere esentati dal rispetto delle disposizioni dell'articolo 5, paragrafo 5, lettera c).

2. Gli aeromobili di tipo specifico accompagnati da un certificato di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 1990, con una massa massima al decollo superiore a 5 700 kg o una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, possono essere esentati dal rispetto delle disposizioni dell'articolo 5, paragrafo 6.

3. Gli Stati membri interessati comunicano alla Commissione, entro il 1° luglio 2017, informazioni dettagliate per giustificare la necessità di concedere deroghe ai tipi di aeromobili specifici citati sulla base dei criteri di cui al paragrafo 5.

4. La Commissione esamina le richieste di deroga di cui al paragrafo 3 e, sentite le parti in causa, adotta una decisione.

5. I criteri di cui al paragrafo 3 includono i seguenti elementi:

- a) tipi specifici di aeromobile arrivati alla fine del ciclo di produzione;
- b) tipi specifici di aeromobile prodotti in numero limitato;
- c) costi di riprogettazione sproporzionati.

*Articolo 15***Entrata in vigore e applicazione**

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

L'articolo 4, l'articolo 5, paragrafi 1 e 2, e l'articolo 7, paragrafo 1, si applicano a decorrere dal 13 dicembre 2013.

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

Fatto a Bruxelles, il 22 novembre 2011

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO I

Requisiti di prestazione di cui all'articolo 4, paragrafo 3**1. Requisiti relativi ai dati di sorveglianza**

1.1. Tutte le catene di sorveglianza di cui all'articolo 4, paragrafo 3, devono fornire come minimo i seguenti dati di sorveglianza:

- a) dati di posizione 2D (posizione orizzontale dell'aeromobile);
- b) stato dei dati di sorveglianza:
 - cooperativa/non cooperativa/combinata,
 - modalità memoria («coasted») o no,
 - momento di applicabilità dei dati di posizione 2D.

1.2. Inoltre, tutte le catene di sorveglianza cooperativa di cui all'articolo 4, paragrafo 3, devono fornire come minimo i seguenti dati di sorveglianza:

- a) dati sulla posizione verticale (basati sull'altitudine-p pressione ricevuta dall'aeromobile);
- b) dati di identificazione operativa (identità dell'aeromobile ricevuta dall'aeromobile, quali codice di identificazione dell'aeromobile e/o codice modo A);
- c) indicatori supplementari:
 - indicatori di emergenza (ad esempio, interferenze illecite, avaria della radio, situazione generale di emergenza),
 - indicatore di posizione speciale;
- d) stato dei dati di sorveglianza (momento di applicabilità dei dati sulla posizione verticale).

2. Requisiti di prestazione dei dati di sorveglianza

- 2.1. I fornitori di servizi di navigazione aerea definiscono requisiti di prestazione relativi all'accuratezza, alla disponibilità, all'integrità, alla continuità e alla tempestività dei dati di sorveglianza forniti dai sistemi di cui all'articolo 4, paragrafo 3, e utilizzati per consentire il funzionamento delle applicazioni di sorveglianza.
 - 2.2. La valutazione dell'accuratezza della posizione orizzontale fornita dai sistemi di cui all'articolo 4, paragrafo 3, deve includere come minimo la valutazione dell'errore di posizione orizzontale.
 - 2.3. I fornitori di servizi di navigazione aerea verificano la conformità con i requisiti di prestazione definiti conformemente ai punti 2.1 e 2.2.
 - 2.4. La verifica della conformità è effettuata sulla base dei dati di sorveglianza forniti all'utilizzatore di tali dati all'uscita dalla catena di sorveglianza.
-

ALLEGATO II

Parte A: capacità dei transponder del radar secondario di sorveglianza di cui all'articolo 4, paragrafo 3, all'articolo 5, paragrafo 4, lettera a), all'articolo 5, paragrafo 5, lettera a), all'articolo 7, paragrafo 2 e all'articolo 8, paragrafi 1 e 2

1. La capacità minima dei transponder del radar secondario di sorveglianza è il modo S, livello 2 S, certificato in conformità dei punti 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.7 e 3.1.2.10 dell'allegato 10 della convenzione di Chicago, volume IV (quarta edizione, compresi tutti gli emendamenti fino al n. 85).
2. Ciascun registro di transponder messo in servizio deve essere conforme alla corrispondente sezione del documento 9871 (seconda edizione) dell'ICAO.
3. I seguenti elementi dei dati sono messi a disposizione del transponder e trasmessi dallo stesso tramite il protocollo modo S e conformemente ai formati specificati nel documento 9871 (seconda edizione) dell'ICAO:
 - a) l'indirizzo ICAO a 24 bit dell'aeromobile;
 - b) il codice modo A;
 - c) l'altitudine-pressione;
 - d) lo stato del volo (a terra o a bordo);
 - e) la relazione sulla capacità del collegamento dati:
 - la capacità del sistema di prevenzione delle collisioni in volo (ACAS),
 - la capacità dei servizi specifici in modo S,
 - la capacità di identificazione dell'aeromobile,
 - la capacità dello squitter,
 - la capacità dell'identificativo di sorveglianza,
 - la relazione sulla capacità del protocollo GICB (Ground Initiated Comms.-B) di uso comune (indicazioni di cambiamento),
 - il numero della versione della sottorete in modo S;
 - f) la relazione sulla capacità del protocollo GICB di uso comune;
 - g) l'identificazione dell'aeromobile;
 - h) l'indicazione di posizione speciale (SPI);
 - i) lo stato di emergenza (emergenza generale, assenza di comunicazioni, interferenze illecite), incluso l'uso dei codici specifici in modo A per indicare diverse situazioni di emergenza;
 - j) gli avvisi di risoluzione attivi dell'ACAS quando l'aeromobile è equipaggiato con il TCAS II (Traffic Alert and Collision Avoidance System II — Sistema di allarme traffico ed anticollisione II).
4. Altri elementi dei dati possono essere messi a disposizione del transponder.
5. Gli elementi dei dati di cui al punto 4 sono trasmessi dal transponder attraverso il protocollo modo S soltanto se il processo di certificazione dell'aeromobile e delle apparecchiature include la trasmissione di tali elementi di dati attraverso tale protocollo.
6. La continuità della funzionalità del transponder che gestisce il protocollo modo S deve essere pari o inferiore a $2 \cdot 10^{-4}$ per ora di volo (ovvero un intervallo medio di tempo tra le avarie pari o superiore a 5 000 ore di volo).

Parte B: capacità dei transponder del radar secondario di sorveglianza di cui all'articolo 4, paragrafo 3, all'articolo 5, paragrafo 4, lettera b), all'articolo 5, paragrafo 5, lettera b), all'articolo 5, paragrafo 7, all'articolo 7, paragrafo 2, e all'articolo 8, paragrafo 3

1. La capacità minima del transponder del radar secondario di sorveglianza è il modo S, livello 2es, certificato in conformità dei punti 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.6, 2.1.5.1.7 e 3.1.2.10 dell'allegato 10 della convenzione di Chicago, volume IV (quarta edizione, compresi tutti gli emendamenti fino al n. 85).
2. Ciascun registro di transponder messo in servizio deve essere conforme alla corrispondente sezione del documento 9871 (seconda edizione) dell'ICAO.
3. I seguenti elementi dei dati sono messi a disposizione del transponder e trasmessi dallo stesso tramite la versione 2 del protocollo «ADS-B extended squitter (ES)», conformemente ai formati specificati nel documento 9871 (seconda edizione) dell'ICAO:
 - a) l'indirizzo ICAO a 24 bit dell'aeromobile;
 - b) l'identificazione dell'aeromobile;
 - c) il codice modo A;
 - d) l'indicazione di posizione speciale (SPI), utilizzando la stessa fonte utilizzata per lo stesso parametro di cui alla parte A;
 - e) lo stato di emergenza (emergenza generale, assenza di comunicazioni, interferenze illecite), utilizzando la stessa fonte utilizzata per lo stesso parametro di cui alla parte A;
 - f) il numero della versione dell'ADS-B (pari a 2);
 - g) la categoria dell'emittente dell'ADS-B;
 - h) la posizione geodetica orizzontale conformemente alla latitudine e alla longitudine del World Geodetic System, revisione del 1984 (WGS84), sia in volo che a terra;
 - i) gli indicatori di qualità della posizione geodetica orizzontale [corrispondenti al limite di contenimento dell'integrità (NIC), alla categoria di accuratezza della navigazione per la posizione (NAC_p) del 95 %, al livello di integrità della fonte (SIL) e al livello di garanzia di progettazione del sistema (SDA)];
 - j) l'altitudine-pressione, utilizzando la stessa fonte utilizzata per lo stesso parametro di cui alla parte A;
 - k) l'altitudine geometrica in conformità del World Geodetic System, revisione del 1984 (WGS84), fornita in aggiunta all'altitudine-pressione e codificata come differenza rispetto a quest'ultima;
 - l) l'accuratezza verticale geometrica (GVA);
 - m) la velocità al suolo, sia in volo (velocità al suolo in volo est/ovest e nord/sud), sia a terra (direzione/rotta in superficie e movimento);
 - n) l'indicatore di qualità della velocità corrispondente alla categoria di accuratezza della navigazione per la velocità (NAC_v);
 - o) la lunghezza e la larghezza codificate dell'aeromobile;
 - p) lo scarto dell'antenna del sistema globale di navigazione via satellite (GNSS);
 - q) il rateo di salita: rateo di salita barometrico, utilizzando la stessa fonte impiegata per lo stesso parametro di cui all'elemento di dati di cui al punto 2 g) della parte C, quando l'aeromobile deve e può trasmettere tale elemento mediante il protocollo modo S o rateo di salita del sistema globale di navigazione via satellite (GNSS);
 - r) l'altitudine selezionata sull'interfaccia MCP/FCU (mode control panel/flight control unit), utilizzando la stessa fonte impiegata per lo stesso parametro specificato nella parte C, quando l'aeromobile deve e può trasmettere tale elemento mediante il protocollo modo S;

- s) la regolazione della pressione barometrica (meno 800 ettopascal), utilizzando la stessa fonte impiegata per lo stesso parametro specificato nella parte C, quando l'aeromobile deve e può trasmettere tale elemento mediante il protocollo modo S;
- t) gli avvisi di risoluzione attivi dell'ACAS quando l'aeromobile è equipaggiato con il TCAS II, utilizzando la stessa fonte impiegata per lo stesso parametro specificato nella parte A.
4. Gli elementi dei dati di sorveglianza [elementi di cui al punto 3, h), k) e m)] e gli elementi dei dati relativi ai loro indicatori di qualità [elementi di cui al punto 3, i), l) e n)] sono forniti ai transponder sulla stessa interfaccia fisica.
5. Le fonti di dati connesse con il transponder e che forniscono gli elementi dei dati 3, h) e i), devono rispettare i seguenti requisiti di integrità dei dati:
- a) posizione orizzontale [elemento dei dati di cui al punto 3, h)]: il livello di integrità della fonte (SIL, espresso in rapporto all'indicatore NIC) deve essere pari o inferiore a 10^{-7} per ora di volo;
- b) posizione orizzontale [elemento dei dati di cui al punto 3, h)]: il periodo di allerta relativo all'integrità (che comporta un cambiamento dell'indicatore di qualità NIC) deve essere pari o inferiore a 10 secondi, se è richiesto il controllo a bordo al fine di rispettare il livello di integrità della fonte per la posizione orizzontale.
6. La fonte primaria dei dati che fornisce gli elementi di cui al punto 3, h) e i), deve essere quantomeno compatibile con i ricevitori GNSS che utilizzano gli algoritmi RAIM (controllo autonomo dell'integrità integrato nel ricevitore) e FDE (rilevamento e rimozione degli errori), oltre che con l'uscita delle informazioni sullo stato della corrispondente misurazione e con le indicazioni sul limite di contenimento dell'integrità e il limite di accuratezza al 95 %.
7. Il livello di integrità di sistema delle fonti di dati che forniscono gli elementi di cui al punto 3 f), g) e da k) a p), deve essere pari o inferiore a 10^{-5} per ora di volo.
8. Le informazioni sugli indicatori di qualità (NIC, NACp, SIL, SDA, NACv e GVA) [elementi dei dati di cui al punto 3 i), l) e n)] indicano la prestazione effettiva della fonte di dati selezionata come valida nel momento di applicabilità della misurazione degli elementi di dati di cui al punto 3 h), k) e m).
9. In relazione al trattamento degli elementi di dati di cui al punto 3, da a) a t), il livello di integrità di sistema del transponder per il protocollo «Extended squitter ADS-B», incluse le eventuali interconnessioni avioniche al transponder, deve essere pari o inferiore a 10^{-5} per ora di volo.
10. La latenza totale dei dati sulla posizione orizzontale [elementi di dati di cui al punto 3, h) e i)], deve essere pari o inferiore a 1,5 secondi nel 95 % di tutte le trasmissioni.
11. La latenza non compensata dei dati sulla posizione orizzontale [elemento di dati di cui al punto 3, h)], deve essere pari o inferiore a 0,6 secondi nel 95 % dei casi e pari o inferiore a 1,0 secondi nel 99,9 % di tutte le trasmissioni.
12. La latenza totale dei dati sulla velocità al suolo [elementi di dati di cui al punto 3, m) e n)], deve essere pari o inferiore a 1,5 secondi nel 95 % di tutte le trasmissioni.
13. Se il transponder è regolato per utilizzare un codice di cospicuità modo A di 1000, la trasmissione dell'informazione del codice modo A mediante il protocollo «ADS-B extended squitter» viene bloccata.
14. Altri elementi di dati possono essere messi a disposizione del transponder.
15. Ad eccezione dei formati riservati all'ambito militare, gli elementi di dati di cui al punto 14 sono trasmessi dal transponder attraverso il protocollo «ADS-B extended squitter» soltanto se il processo di certificazione dell'aeromobile e delle apparecchiature include la trasmissione di tali elementi di dati attraverso tale protocollo.
16. La continuità della funzionalità del transponder che gestisce il protocollo ADS-B deve essere uguale o inferiore a $2 \cdot 10^{-4}$ per ora di volo (ovvero un intervallo medio di tempo tra le avarie pari o superiore a 5 000 ore di volo).

Parte C: capacità dei transponder del radar secondario di sorveglianza di fornire dati di sorveglianza supplementari di cui all'articolo 4, paragrafo 3, all'articolo 5, paragrafo 4, lettera c), all'articolo 5, paragrafo 5, lettera c), all'articolo 7, paragrafo 2, all'articolo 8, paragrafo 3 e all'articolo 14, paragrafo 1

1. Ciascun registro di transponder messo in servizio deve essere conforme alla corrispondente sezione del documento 9871 (seconda edizione) dell'ICAO.

-
2. I seguenti elementi dei dati sono messi a disposizione del transponder e trasmessi dallo stesso, come richiesto dalla catena di sorveglianza a terra, tramite il protocollo modo S e conformemente ai formati specificati nel documento 9871 (seconda edizione) dell'ICAO:
- a) altitudine selezionata sull'interfaccia MCP/FCU;
 - b) angolo di rollio;
 - c) angolo di rotta vera;
 - d) velocità al suolo;
 - e) rotta magnetica;
 - f) velocità indicata (IAS) o numero di Mach;
 - g) rateo di salita (barometrico o baro-inerziale);
 - h) regolazione della pressione barometrica (meno 800 ettopascal);
 - i) angolo di rotta vera o velocità vera se l'angolo di rotta vera non è disponibile.
3. Altri elementi di dati possono essere messi a disposizione del transponder.
4. Gli elementi dei dati di cui al punto 3 sono trasmessi dal transponder attraverso il protocollo modo S, se il processo di certificazione dell'aeromobile e delle apparecchiature include la trasmissione di tali elementi di dati attraverso tale protocollo.
-

*ALLEGATO III***Requisiti relativi allo scambio dei dati di sorveglianza di cui all'articolo 5, paragrafo 1**

1. I dati di sorveglianza scambiati tra i sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b) e c), sono soggetti a un formato concordato tra le parti interessate.
 2. I dati di sorveglianza trasferiti al di fuori dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b) e c), ad altri fornitori di servizi di navigazione aerea devono consentire:
 - a) l'identificazione della fonte dei dati;
 - b) l'identificazione del tipo di dati.
 3. I dati di sorveglianza trasferiti al di fuori dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b) e c), ad altri fornitori di servizi di navigazione aerea devono riportare l'indicazione dell'orario espresso come UTC (orario coordinato universale).
-

ALLEGATO IV

Requisiti relativi alla stipula degli accordi formali di cui all'articolo 5, paragrafo 2

Gli accordi formali stipulati tra i fornitori di servizi di navigazione aerea ai fini dello scambio di dati di sorveglianza comportano come minimo i seguenti elementi:

- a) le parti firmatarie degli accordi;
 - b) il periodo di validità degli accordi;
 - c) l'ambito dei dati di sorveglianza;
 - d) le fonti dei dati di sorveglianza;
 - e) il formato per lo scambio dei dati di sorveglianza;
 - f) i mezzi di comunicazione utilizzati per lo scambio dei dati di sorveglianza;
 - g) il punto di fornitura dei dati di sorveglianza;
 - h) requisiti di qualità dei dati di sorveglianza con riferimento ai seguenti aspetti:
 - gli indicatori o i parametri di prestazione utilizzati per monitorare la qualità dei dati di sorveglianza,
 - i metodi e gli strumenti da applicare alla misurazione della qualità dei dati di sorveglianza,
 - la frequenza di misurazione della qualità dei dati di sorveglianza,
 - le procedure di rendicontazione della qualità dei dati,
 - per ciascun indicatore di prestazione viene definito l'intervallo di valori accettabile oltre che la procedura da applicare se i valori si collocano al di fuori di tale intervallo definito,
 - l'identificazione della parte che ha la responsabilità di verificare e garantire il rispetto dei requisiti di qualità;
 - i) i livelli di servizio concordati per quanto riguarda i seguenti aspetti:
 - le ore di disponibilità,
 - la continuità,
 - l'integrità,
 - l'intervallo medio tra le avarie,
 - i tempi di reazione in caso di interruzioni,
 - le procedure per pianificare e realizzare la manutenzione preventiva;
 - j) la modifica delle procedure di gestione;
 - k) le modalità di rendicontazione in relazione a prestazioni e disponibilità, comprese le interruzioni impreviste;
 - l) gli accordi di gestione e coordinamento;
 - m) gli accordi relativi alla salvaguardia della catena di sorveglianza a terra e alla notificazione.
-

*ALLEGATO V***Requisiti per la valutazione del livello di prestazione delle catene di sorveglianza di cui all'articolo 7, paragrafo 1**

1. La valutazione del livello di prestazione in corso di utilizzo dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), è effettuata nella porzione di spazio aereo in cui i servizi che utilizzano tali sistemi forniscono i servizi di sorveglianza.
2. I fornitori di servizi di navigazione aerea effettuano controlli periodici del sistema e dei suoi componenti e elaborano e applicano un regime di convalida delle prestazioni. La periodicità dei controlli è concordata con l'autorità nazionale di supervisione, tenendo conto delle specificità del sistema e dei suoi componenti.
3. Prima di attuare modifiche della configurazione dello spazio aereo, i sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), devono essere controllati per verificare che continuino a garantire i requisiti di prestazione nel nuovo volume di operazioni.

*ALLEGATO VI***Requisiti di cui all'articolo 9**

1. I requisiti di prestazione di cui all'articolo 4.
 2. I requisiti di interoperabilità di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 3 e 7.
 3. I requisiti di protezione dello spettro radio di cui all'articolo 6.
 4. I requisiti procedurali associati di cui all'articolo 7.
 5. I requisiti relativi agli aeromobili di Stato di cui all'articolo 8, paragrafo 5.
 6. I requisiti aggiuntivi di cui all'articolo 12, paragrafo 3.
 7. I requisiti relativi allo scambio dei dati di sorveglianza di cui all'allegato III, punto 3.
-

ALLEGATO VII

Requisiti per la valutazione della conformità o dell'idoneità all'uso dei componenti di cui all'articolo 10

1. Le attività di verifica della conformità accertano la conformità o l'idoneità all'uso dei componenti ai pertinenti requisiti del presente regolamento, quando tali componenti sono in funzionamento in un ambiente di prova.
2. Il fabbricante gestisce le attività di valutazione della conformità, e in particolare:
 - a) determina l'ambiente di prova adeguato;
 - b) verifica che il piano di prova descriva i componenti nell'ambiente di prova;
 - c) verifica che il piano di prova tenga pienamente conto dei requisiti applicabili;
 - d) garantisce la coerenza e la qualità della documentazione tecnica e del piano di prova;
 - e) pianifica l'organizzazione della prova, il personale, l'installazione e la configurazione della piattaforma di prova;
 - f) effettua le ispezioni e le prove previste nel piano di prova;
 - g) redige la relazione con i risultati delle ispezioni e delle prove.
3. Il fabbricante garantisce che i componenti di cui all'articolo 10 integrati nell'ambiente di prova soddisfino i pertinenti requisiti del presente regolamento.
4. Una volta completata con esito positivo la verifica della conformità o idoneità all'uso, il fabbricante, sotto la propria responsabilità, redige la «dichiarazione CE» di conformità o idoneità all'uso, specificando, in particolare, i requisiti applicabili del presente regolamento che il componente rispetta e le relative condizioni d'uso ai sensi dell'allegato III, punto 3, del regolamento (CE) n. 552/2004.

ALLEGATO VIII

Condizioni di cui all'articolo 11, paragrafi 1 e 2

1. Il fornitore di servizi di navigazione aerea dispone nella sua organizzazione di metodi di rendicontazione che garantiscano e dimostrino imparzialità e indipendenza di giudizio in relazione alle attività di verifica.
2. Il fornitore di servizi di navigazione aerea garantisce che il personale preposto alle procedure di verifica svolga i controlli con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica possibili e sia esente da qualsiasi forma di pressione e incentivo, in particolare di tipo finanziario, che possa influenzare il suo giudizio o i risultati dei controlli effettuati, in particolare da parte di persone o gruppi di persone interessate ai risultati dei controlli stessi.
3. Il fornitore di servizi di navigazione aerea garantisce che il personale preposto alle procedure di verifica abbia accesso ad apparecchiature che gli consentano di effettuare adeguatamente i controlli richiesti.
4. Il fornitore di servizi di navigazione aerea garantisce che il personale preposto alle procedure di verifica abbia una solida formazione professionale e tecnica, una conoscenza soddisfacente dei requisiti delle verifiche che è tenuto a svolgere, un'adeguata esperienza per quanto concerne tali operazioni, nonché la capacità necessaria per redigere dichiarazioni, registri e relazioni atti a dimostrare l'effettivo svolgimento delle verifiche.
5. Il fornitore di servizi di navigazione aerea garantisce che il personale impegnato nelle procedure di verifica sia in grado di effettuare i controlli con imparzialità e che la sua retribuzione non dipenda né dal numero né dai risultati dei controlli effettuati.

ALLEGATO IX

Parte A: requisiti relativi alla verifica dei sistemi di cui all'articolo 11, paragrafo 1

1. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), accerta la conformità dei sistemi stessi ai requisiti in materia di interoperabilità, prestazioni e sicurezza di cui al presente regolamento, in un ambiente di valutazione che corrisponda al contesto operativo di tali sistemi.
2. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), è effettuata in conformità a pratiche di verifica adeguate e riconosciute.
3. Gli strumenti di prova per la verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere da b) a d), devono presentare funzionalità adeguate.
4. Dalla verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), devono scaturire gli elementi del fascicolo tecnico di cui all'allegato IV, punto 3, del regolamento (CE) n. 552/2004, compresi i seguenti elementi:
 - a) descrizione dell'applicazione;
 - b) relazione sulle ispezioni e sulle prove effettuate prima della messa in servizio del sistema.
5. Il fornitore di servizi di navigazione aerea provvede all'esecuzione delle attività di verifica e in particolare:
 - a) determina l'ambiente operativo e tecnico di valutazione idoneo che rispecchia l'ambiente operativo;
 - b) si accerta che il piano di prova descriva l'integrazione dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), in un ambiente di valutazione operativo e tecnico;
 - c) si accerta che il piano di prova soddisfi completamente i requisiti in materia di interoperabilità, prestazioni e sicurezza del presente regolamento;
 - d) garantisce la coerenza e la qualità della documentazione tecnica e del piano di prova;
 - e) pianifica l'organizzazione della prova, il personale, l'installazione e la configurazione della piattaforma di prova;
 - f) effettua le ispezioni e le prove previste nel piano di prova;
 - g) redige la relazione con i risultati delle ispezioni e delle prove.
6. Il fornitore di servizi di navigazione aerea assicura che i sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), fatti funzionare in un ambiente di valutazione operativo rispettino i requisiti in materia di interoperabilità, di prestazioni e di sicurezza del presente regolamento.
7. Una volta completata con esito positivo la verifica della conformità, i fornitori di servizi di navigazione aerea redigono la «dichiarazione CE» di verifica del sistema e la sottopongono all'autorità nazionale di vigilanza unitamente al fascicolo tecnico, come previsto all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 552/2004.

Parte B: requisiti relativi alla verifica dei sistemi di cui all'articolo 11, paragrafo 2

1. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), accerta la conformità dei sistemi stessi ai requisiti in materia di interoperabilità, prestazioni e sicurezza di cui al presente regolamento, in un ambiente di valutazione che corrisponda al contesto operativo di tali sistemi.
2. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), è effettuata in conformità a pratiche di verifica adeguate e riconosciute.
3. Gli strumenti di prova per la verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), devono presentare funzionalità adeguate.
4. Dalla verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), devono scaturire gli elementi del fascicolo tecnico di cui all'allegato IV, punto 3, del regolamento (CE) n. 552/2004, compresi i seguenti elementi:
 - a) descrizione dell'applicazione;
 - b) relazione sulle ispezioni e sulle prove effettuate prima della messa in servizio del sistema.

5. Il fornitore di servizi di navigazione aerea determina l'ambiente operativo e tecnico di valutazione idoneo che rispecchia l'ambiente operativo e affida lo svolgimento delle attività di verifica a un organismo notificato.
 6. L'organismo notificato gestisce le attività di verifica, in particolare:
 - a) si accerta che il piano di prova descriva l'integrazione dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), in un ambiente di valutazione operativo e tecnico;
 - b) si accerta che il piano di prova soddisfi completamente i requisiti in materia di interoperabilità, prestazioni e sicurezza del presente regolamento;
 - c) garantisce la coerenza e la qualità della documentazione tecnica e del piano di prova;
 - d) pianifica l'organizzazione della prova, il personale, l'installazione e la configurazione della piattaforma di prova;
 - e) effettua le ispezioni e le prove previste nel piano di prova;
 - f) redige la relazione con i risultati delle ispezioni e delle prove.
 7. L'organismo notificato assicura che i sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), fatti funzionare in un ambiente di valutazione operativo rispettino i requisiti in materia di interoperabilità, di prestazioni e di sicurezza del presente regolamento.
 8. Una volta completata con successo la verifica, l'organismo notificato redige il corrispondente certificato di conformità.
 9. Successivamente, il fornitore di servizi di navigazione aerea redige la «dichiarazione CE» di verifica del sistema e la trasmette all'autorità nazionale di vigilanza assieme al fascicolo tecnico, come previsto all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 552/2004.
-