

**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»)****(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) Per istituire il cielo unico europeo, dovrebbero essere adottate misure concernenti sistemi, componenti e relative procedure con l'obiettivo di garantire l'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN), in modo coerente con la fornitura di servizi di navigazione aerea prevista dal 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>(5)</sup> e con l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo previsti dal regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamen-

to europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo») <sup>(6)</sup>.

(2) Il rapporto del gruppo ad alto livello per il cielo unico europeo ha confermato la necessità di stabilire una regolamentazione tecnica in base ad una nuova strategia conforme alla risoluzione del Consiglio, del 7 maggio 1985, relativa ad una nuova strategia in materia di armonizzazione tecnica e normalizzazione <sup>(7)</sup>, nel cui ambito i requisiti essenziali, le regole e le norme siano complementari e coerenti.

(3) Il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 («regolamento quadro») <sup>(8)</sup> stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo.

(4) Il rapporto del gruppo ad alto livello ha confermato che, malgrado i progressi compiuti negli ultimi anni verso l'operatività senza discontinuità della EATMN, la situazione rimane insoddisfacente, con un basso livello di integrazione tra i sistemi di gestione nazionali del traffico aereo e un'introduzione lenta dei nuovi concetti di operatività e delle tecnologie necessari per disporre della capacità supplementare richiesta.

(5) Un rafforzamento del livello di integrazione comunitaria si tradurrebbe in una maggiore efficienza e in ridotti costi del sistema di approvvigionamento e manutenzione, nonché in un migliore coordinamento operativo.

<sup>(1)</sup> GU C 103 E del 30.4.2002, pag. 41.

<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. 325), posizione comune del Consiglio del 18 marzo 2003 (GU C 129 E del 3.6.2003, pag. 26) 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 10 della presente Gazzetta ufficiale.

<sup>(6)</sup> Cfr. pagina 20 della presente Gazzetta ufficiale.

<sup>(7)</sup> GU C 136 del 4.6.1985, pag. 1.

<sup>(8)</sup> Cfr. pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.

- (6) La predominanza di specifiche tecniche nazionali nell'approvvigionamento ha portato a una frammentazione del mercato dei sistemi e non facilita la cooperazione industriale a livello comunitario, con notevoli conseguenze per l'industria che deve adattare considerevolmente i suoi prodotti a ciascun mercato nazionale. Queste pratiche complicano senza necessità lo sviluppo e l'attuazione di nuove tecnologie e rallentano l'introduzione di nuovi metodi operativi, necessari per aumentare la capacità.
- (7) È quindi nell'interesse di tutti i soggetti operanti nella gestione del traffico aereo sviluppare una nuova strategia di cooperazione che consenta la partecipazione equilibrata di tutte le parti e stimoli la creatività e la messa in comune di conoscenze, esperienze e rischi, con l'obiettivo di definire, in collaborazione con l'industria, un complesso coerente di specifiche comunitarie rispondenti alla maggiore gamma possibile di esigenze.
- (8) Il mercato interno è uno degli obiettivi comunitari e le misure adottate in forza del presente regolamento dovrebbero contribuire quindi al suo graduale sviluppo in questo settore.
- (9) È quindi opportuno definire i requisiti essenziali da applicarsi alla rete europea di gestione del traffico aereo, nonché ai suoi sistemi, componenti e relative procedure.
- (10) Per quanto concerne i sistemi, occorrerebbe definire norme di attuazione per l'interoperabilità ogniqualvolta sia necessario per integrare o precisare ulteriormente i requisiti essenziali. Si dovrebbero eventualmente definire tali norme anche per facilitare l'introduzione coordinata di nuovi concetti di operatività o tecnologie concordati e validati. Andrebbe garantita in permanenza la conformità alle norme di attuazione per l'interoperabilità. Queste ultime dovrebbero basarsi su regole e norme sviluppate da organizzazioni internazionali come Eurocontrol o l'ICAO.
- (11) L'elaborazione e l'adozione di specifiche comunitarie per la EATMN, nonché i suoi sistemi, i componenti e le relative procedure, costituiscono un mezzo adeguato per definire le condizioni tecniche e operative necessarie affinché siano soddisfatti i requisiti essenziali e le relative norme di attuazione per l'interoperabilità. La conformità alle specifiche comunitarie pubblicate, che resta facoltativa, crea la presunzione di conformità ai requisiti essenziali e alle relative norme di attuazione per l'interoperabilità.
- (12) Le specifiche comunitarie dovrebbero essere elaborate dagli organismi europei di normalizzazione, di concerto con l'Organizzazione europea delle apparecchiature dell'aviazione civile (European Organisation for Civil Aviation Equipment — Eurocae) e da Eurocontrol secondo le procedure generali di normalizzazione della Comunità.
- (13) Le procedure di valutazione della conformità o dell'idoneità all'uso di componenti dovrebbero basarsi sui moduli di cui alla decisione 93/465/CEE del Consiglio, del 22 luglio 1993, concernente i moduli relativi alle diverse fasi delle procedure di valutazione della conformità e le norme per l'apposizione e l'utilizzazione della marcatura CE di conformità, da utilizzare nelle direttive di armonizzazione tecnica<sup>(1)</sup>. Nella misura necessaria, questi moduli dovrebbero essere ampliati al fine di soddisfare le esigenze specifiche delle industrie interessate.
- (14) Il mercato di cui trattasi è di piccole dimensioni e comprende sistemi e componenti usati quasi esclusivamente nella gestione del traffico aereo e non destinati al grande pubblico. Sarebbe pertanto eccessivo apporre il marchio CE sui componenti, poiché, sulla base della valutazione di conformità e/o dell'idoneità all'uso, la dichiarazione di conformità del fabbricante è sufficiente. Ciò non dovrebbe incidere sull'obbligo per i fabbricanti di apporre il marchio CE su determinati componenti per certificarne la conformità all'altra legislazione comunitaria pertinente.
- (15) La messa in servizio di sistemi di gestione del traffico aereo dovrebbe essere soggetta alla verifica della conformità ai requisiti essenziali e alle relative norme di attuazione per l'interoperabilità. L'uso di specifiche comunitarie crea una presunzione di conformità ai suddetti requisiti e norme.
- (16) La completa applicazione del presente regolamento dovrebbe avvenire secondo una strategia di transizione che raggiunga gli obiettivi del presente regolamento senza tuttavia creare ostacoli ingiustificati in termini di costi-benefici al mantenimento dell'infrastruttura esistente.

(1) GU L 220 del 30.8.1993, pag. 23.

(17) Nel quadro della pertinente legislazione comunitaria, si dovrebbe tenere debito conto della necessità di garantire:

- condizioni armonizzate per la disponibilità e l'uso efficiente dello spettro radio necessario ai fini dell'istituzione del cielo unico europeo, con particolare riguardo agli aspetti di compatibilità elettromagnetica,
- la protezione dei servizi di «sicurezza della vita» da interferenze dannose,
- un uso efficiente e adeguato delle frequenze assegnate e gestite in modo esclusivo dal settore dell'aviazione.

(18) L'ambito d'applicazione della direttiva 93/65/CEE del Consiglio, del 19 luglio 1993, relativa alla definizione e all'utilizzazione di specifiche tecniche compatibili per l'acquisto di apparecchiature e di sistemi per la gestione del traffico aereo<sup>(1)</sup>, è limitato agli obblighi delle entità aggiudicatrici. Quello del presente regolamento è più generale in quanto riguarda gli obblighi di tutti i soggetti, compresi i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, l'industria e gli aeroporti e consente sia l'adozione di regole applicabili a tutti, sia l'adozione di specifiche comunitarie che, pur essendo facoltative, conferiscono la presunzione di conformità ai requisiti essenziali. La direttiva 93/65/CEE, la direttiva 97/15/CE della Commissione, del 25 marzo 1997, che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 93/65/CEE del Consiglio relativa alla definizione e all'utilizzazione di specifiche tecniche compatibili per l'acquisto di apparecchiature e di sistemi per la gestione del traffico aereo<sup>(2)</sup>, e il regolamento (CE) n. 2082/2000 della Commissione, del 6 settembre 2000, che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 97/15/CE<sup>(3)</sup> e il regolamento (CE) n. 980/2002 della Commissione, del 4 giugno 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2082/2000, dovrebbero quindi essere abrogati al termine di un periodo transitorio.

(19) Per motivi di certezza giuridica è importante garantire che la sostanza di talune disposizioni della normativa comunitaria adottata sulla base della direttiva 93/65/

CEE resti in vigore senza subire modifiche. L'adozione in virtù del presente regolamento delle norme di attuazione ad esse applicabili richiederà un certo lasso di tempo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## CAPITOLO I

### DISPOSIZIONI GENERALI

#### Articolo 1

#### Obiettivo e ambito di applicazione

1. Nell'ambito di applicazione del regolamento quadro, il presente regolamento riguarda l'interoperabilità della EATMN.
2. Il presente regolamento si applica ai sistemi, ai loro componenti e alle relative procedure specificati nell'allegato I.
3. L'obiettivo del presente regolamento consiste nel garantire l'interoperabilità tra i diversi sistemi, componenti e relative procedure della EATMN, tenendo debitamente conto delle pertinenti norme internazionali. Il presente regolamento si prefigge inoltre di garantire una rapida introduzione coordinata, nella gestione del traffico aereo, di nuovi concetti di operatività o tecnologie concordati e validati.

## CAPITOLO II

### REQUISITI ESSENZIALI, NORME DI ATTUAZIONE PER L'INTEROPERABILITÀ E SPECIFICHE COMUNITARIE

#### Articolo 2

#### Requisiti essenziali

La EATMN, i suoi sistemi, i loro componenti e le relative procedure sono conformi ai requisiti essenziali che figurano nell'allegato II.

#### Articolo 3

#### Norme di attuazione per l'interoperabilità

1. Ogniqualvolta sia necessario per conseguire gli obiettivi del presente regolamento in modo coerente, si provvede a definire norme di attuazione per l'interoperabilità.

<sup>(1)</sup> GU L 187 del 29.7.1993, pag. 52. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

<sup>(2)</sup> GU L 95 del 10.4.1997, pag. 16. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 2082/2000 (GU L 254 del 9.10.2000, pag. 1).

<sup>(3)</sup> GU L 254 del 9.10.2000, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 980/2002 (GU L 150 dell'8.6.2002, pag. 38).

2. Sistemi, componenti e relative procedure sono conformi alle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità durante tutto il loro ciclo di vita.

3. In particolare, le norme di attuazione per l'interoperabilità:

- a) determinano le prescrizioni specifiche che integrano o precisano i requisiti essenziali, in particolare in termini di sicurezza, operatività senza discontinuità e qualità delle prestazioni; e/o
- b) descrivono, se necessario, qualsiasi prescrizione specifica che integri o precisi i requisiti essenziali, specie per quanto riguarda l'introduzione coordinata di nuovi concetti di operatività o tecnologie concordati e validati; e/o
- c) determinano i costituenti relativi ai sistemi; e/o
- d) descrivono le procedure specifiche di valutazione della conformità a cui partecipano eventualmente gli organismi notificati di cui all'articolo 8; dette procedure si basano sui moduli definiti nella decisione 93/465/CEE da utilizzare ai fini della valutazione della conformità o dell'idoneità all'uso dei componenti nonché della verifica dei sistemi; e/o
- e) precisano le condizioni di attuazione inclusa, se del caso, la data entro la quale tutti i soggetti interessati devono conformarsi.

4. L'elaborazione, l'adozione e la revisione delle norme di attuazione per l'interoperabilità tengono conto dei costi e dei vantaggi stimati delle soluzioni tecniche atte a soddisfarle per definire le soluzioni più vantaggiose, tenendo debitamente conto del mantenimento di un livello di sicurezza elevato. Ad ogni progetto di norma di attuazione per l'interoperabilità è acclusa una valutazione dei costi e dei vantaggi di tali soluzioni per tutti i soggetti interessati.

5. Le norme di attuazione per l'interoperabilità sono stabilite secondo la procedura di cui all'articolo 8 del regolamento quadro.

#### Articolo 4

#### Specifiche comunitarie

1. Ai fini del conseguimento degli obiettivi del presente regolamento si possono stabilire specifiche comunitarie; si può trattare di:

- a) norme europee riguardanti sistemi o componenti, con le relative procedure, elaborate dagli organismi di normaliz-

zazione europei in cooperazione con l'Eurocae, su incarico della Commissione, a norma dell'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche<sup>(1)</sup>, e a norma degli orientamenti generali in materia di cooperazione tra la Commissione e detti organismi firmati il 13 novembre 1984;

oppure

- b) specifiche elaborate da Eurocontrol in materia di coordinamento operativo tra i fornitori di servizi di navigazione aerea su richiesta della Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro.

2. Si presume che i sistemi e le relative procedure o i componenti che soddisfano le pertinenti specifiche comunitarie, i cui numeri di riferimento sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, siano conformi ai requisiti essenziali e/o alle norme di attuazione per l'interoperabilità.

3. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* i riferimenti alle norme europee di cui al paragrafo 1, lettera a).

4. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* i riferimenti alle specifiche Eurocontrol di cui al paragrafo 1, lettera b), secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro.

5. Qualora uno Stato membro o la Commissione ritenga che la conformità ad una specifica comunitaria pubblicata non garantisca la conformità ai requisiti essenziali e/o alle norme di attuazione per l'interoperabilità cui la specifica stessa si riferisce, si applica la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro.

6. In caso di carenze delle norme europee pubblicate, può essere deciso, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro, previa consultazione del comitato istituito dall'articolo 5 della direttiva 98/34/CE, che le norme di cui trattasi siano modificate o escluse parzialmente o totalmente dalle pubblicazioni che le contengono.

<sup>(1)</sup> GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/48/CE (GU L 217 del 5.8.1998, pag. 18).

7. In caso di carenze delle specifiche Eurocontrol pubblicate può essere deciso, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro, che le specifiche di cui trattasi siano modificate o escluse parzialmente o totalmente dalle pubblicazioni che le contengono.

### CAPITOLO III

#### VERIFICA DELLA CONFORMITÀ

##### Articolo 5

#### Dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso di componenti

1. I componenti sono corredati della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, i cui elementi sono indicati nell'allegato III.

2. Il fabbricante o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità assicura e dichiara, per mezzo della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, di aver applicato le disposizioni stabilite nei requisiti essenziali e nelle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità.

3. Si presume che i componenti corredati della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso siano conformi ai requisiti essenziali e alle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità.

4. Se del caso, le pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità definiscono i compiti relativi alla valutazione della conformità o idoneità all'uso dei componenti che incombono agli organismi notificati di cui all'articolo 8.

##### Articolo 6

#### Dichiarazione CE di verifica di sistemi

1. I sistemi sono sottoposti a verifica CE da parte del fornitore di servizi di navigazione aerea secondo le pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità, al fine di garantire che siano conformi ai requisiti essenziali del presente regolamento e alle norme di attuazione per l'interoperabilità al momento dell'inserimento nella EATMN.

2. Prima della messa in servizio di un sistema, il relativo fornitore di servizi di navigazione aerea redige una dichiarazione CE di verifica che conferma la conformità e la sottopone all'autorità nazionale di vigilanza unitamente ad un fascicolo

tecnico. Gli elementi di tale dichiarazione e del fascicolo tecnico sono indicati nell'allegato IV. L'autorità nazionale di vigilanza può esigere ogni ulteriore informazione necessaria a verificare detta conformità.

3. Se del caso, le pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità definiscono i compiti relativi alla verifica dei sistemi che incombono agli organismi notificati di cui all'articolo 8.

4. La dichiarazione CE di verifica lascia impregiudicate le valutazioni che l'autorità nazionale di vigilanza può ritenere necessario effettuare per motivi diversi dall'interoperabilità.

##### Articolo 7

#### Salvaguardie

1. Qualora accerti che:

- a) un componente corredato della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso; o
- b) un sistema corredato della dichiarazione CE di verifica,

non soddisfa i requisiti essenziali e/o le pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità, l'autorità nazionale di vigilanza, tenendo debitamente conto della necessità di garantire la sicurezza e la continuità delle operazioni, adotta tutte le misure necessarie per limitare il campo di applicazione del componente o del sistema in questione o per vietarne l'uso da parte delle entità che operano sotto la sua responsabilità.

2. Lo Stato membro interessato informa immediatamente la Commissione di queste misure, indicandone i motivi e, in particolare, se a suo parere la non conformità ai requisiti essenziali è dovuta a:

- a) mancato soddisfacimento dei requisiti essenziali;
- b) applicazione incorretta delle norme di attuazione per l'interoperabilità e/o delle specifiche comunitarie;
- c) carenze delle norme di attuazione per l'interoperabilità e/o delle specifiche comunitarie.

3. La Commissione consulta le parti interessate quanto prima. Dopo tale consultazione essa comunica allo Stato membro le sue conclusioni, precisando se ritiene giustificata l'adozione delle misure in questione da parte dell'autorità nazionale di vigilanza.

4. Qualora accerti che le misure adottate dall'autorità nazionale di vigilanza sono ingiustificate, la Commissione chiede allo Stato membro interessato di provvedere affinché siano revocate senza indugio. Essa ne informa immediatamente il fabbricante o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità.

5. Se la Commissione rileva che la non conformità ai requisiti essenziali è dovuta all'incorretta applicazione delle norme di attuazione per l'interoperabilità e/o delle specifiche comunitarie, lo Stato membro interessato adotta le opportune misure nei confronti di chiunque abbia redatto la dichiarazione di conformità o idoneità all'uso o la dichiarazione CE di verifica e ne informa la Commissione e gli altri Stati membri.

6. Se la Commissione accerta che la non conformità ai requisiti essenziali è dovuta a carenze delle specifiche comunitarie, si applicano le procedure di cui all'articolo 4, paragrafo 6 o paragrafo 7.

#### Articolo 8

#### Organismi notificati

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi che hanno designato per svolgere i compiti relativi alla valutazione della conformità o idoneità all'uso di cui all'articolo 5, e/o alla verifica di cui all'articolo 6, indicando il settore di competenza di ciascun organismo e i loro numeri di identificazione ottenuti dalla Commissione. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* l'elenco degli organismi, i loro numeri di identificazione e settori di competenza e mantiene tale elenco aggiornato.

2. Gli Stati membri applicano i criteri di cui all'allegato V per la valutazione degli organismi da notificare. Gli organismi conformi ai criteri di valutazione indicati nelle pertinenti norme europee sono ritenuti conformi a detti criteri.

3. Gli Stati membri ritirano la notifica di un organismo notificato che non risulta più conforme ai criteri di cui all'allegato V e ne informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri.

4. Fatti salvi i requisiti di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, gli Stati membri possono decidere di designare come organismi notificati le organizzazioni riconosciute ai sensi dell'articolo 3 del regolamento sulla fornitura di servizi.

#### CAPITOLO IV

#### DISPOSIZIONI FINALI

#### Articolo 9

#### Revisione degli allegati

In caso di progressi tecnici o di sviluppi operativi, possono essere apportate modifiche agli allegati I e II, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro.

#### Articolo 10

#### Disposizioni transitorie

1. A decorrere da 20 ottobre 2005, i requisiti essenziali si applicano all'entrata in servizio di sistemi e componenti della EATMN, ove non altrimenti specificato dalle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità.

2. La conformità ai requisiti essenziali è obbligatoria per tutti i sistemi e componenti della EATMN attualmente in funzione per 20 aprile 2011, ove non altrimenti specificato dalle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità.

3. Se sono stati ordinati sistemi della EATMN o sono stati firmati contratti vincolanti a tal fine

— prima della data di entrata in vigore del presente regolamento, o, se del caso,

— prima della data di entrata in vigore di una o più delle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità,

cosicché non possa essere garantita la conformità ai requisiti essenziali e/o alle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità entro il termine di cui al paragrafo 1, lo Stato membro interessato comunica alla Commissione informazioni particolareggiate sui suddetti requisiti essenziali e/o sulle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità riguardo ai quali è stato constatato un dubbio di non conformità.

La Commissione avvia una consultazione con le parti interessate, al termine della quale adotta una decisione secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro.

*Articolo 11***Abrogazione**

Le direttive 93/65/CEE e 97/15/CE e i regolamenti (CE) n. 2082/2000 e n. 980/2000 sono abrogati il 20 ottobre 2005.

*Articolo 12***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.

Fatto a Strasburgo, addì 10 marzo 2004.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

P. COX

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

D. ROCHE

---

---

*ALLEGATO I***ELENCO DI SISTEMI PER I SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA**

Ai sensi del presente regolamento, la EATMN è suddivisa in otto sistemi.

1. Sistemi e procedure per la gestione dello spazio aereo.
  2. Sistemi e procedure per la gestione del flusso del traffico aereo.
  3. Sistemi e procedure per i servizi del traffico aereo, in particolare sistemi di trattamento dei dati di volo, sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza e sistemi di interfaccia uomo-macchina.
  4. Sistemi e procedure di comunicazione per comunicazioni terra-terra, aria-terra e aria-aria.
  5. Sistemi e procedure di navigazione.
  6. Sistemi e procedure di sorveglianza.
  7. Sistemi e procedure per i servizi di informazione aeronautica.
  8. Sistemi e procedure per l'utilizzazione di informazioni meteorologiche.
-



## ALLEGATO II

## REQUISITI ESSENZIALI

**Parte A: Requisiti generali**

Si tratta dei requisiti validi per tutta la rete e che si applicano in generale a ciascuno dei sistemi di cui all'allegato I.

1. *Operatività senza discontinuità*

I sistemi di gestione del traffico aereo e i loro componenti devono essere progettati, costruiti, mantenuti e gestiti, avvalendosi delle appropriate procedure validate, in maniera tale da garantire l'operatività senza discontinuità della EATMN in ogni momento e durante tutte le fasi del volo. L'operatività senza discontinuità significa in particolare scambio di informazioni, tra cui le informazioni pertinenti sulla situazione operativa, comprensione comune delle informazioni, prestazioni di trattamento comparabili e relative procedure, che consentono prestazioni operative comuni concordate per l'intera EATMN o parti di essa.

2. *Supporto a nuovi concetti di operatività*

La EATMN, i suoi sistemi e i loro componenti supportano su base coordinata nuovi concetti di operatività concordati e validati che migliorano la qualità e l'efficienza dei servizi di navigazione aerea, in particolare in termini di sicurezza e capacità.

Il potenziale dei nuovi concetti, quali gli iter decisionali condivisi tra le parti, una maggiore automazione e i metodi alternativi di delega della responsabilità di separazione, è esaminato tenendo debito conto degli sviluppi tecnologici e della loro applicazione in condizioni di sicurezza, dopo validazione.

3. *Sicurezza*

I sistemi e le operazioni della EATMN conseguono elevati livelli di sicurezza concordati. A tal fine sono stabilite metodologie concordate di gestione della sicurezza e di notifica.

Per quanto riguarda gli appropriati sistemi a terra, o parti di essi, i suddetti elevati livelli di sicurezza sono rafforzati da reti di sicurezza che sottostanno a caratteristiche comuni concordate di prestazioni.

È definita una serie armonizzata di requisiti di sicurezza per la progettazione, l'attuazione, la manutenzione e l'operatività dei sistemi e dei loro componenti, in modi sia normali che degradati di operatività, con la finalità di conseguire i livelli di sicurezza concordati, per tutte le fasi di volo e per l'intera EATMN.

I sistemi sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati, avvalendosi delle appropriate procedure validate, in modo che i compiti assegnati al personale di controllo siano compatibili con le capacità umane, in modi sia normali che degradati di operatività, e coerenti con i livelli di sicurezza richiesti.

I sistemi sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati, avvalendosi delle appropriate procedure validate, in modo da essere esenti da interferenze pericolose nel loro ambiente normale di operatività.

#### 4. *Coordinamento civile/militare*

La EATMN, i suoi sistemi e i loro componenti supportano la progressiva attuazione del coordinamento civile/militare nella misura necessaria per una gestione efficiente dello spazio aereo e del flusso del traffico aereo, ed un uso efficiente e sicuro dello spazio aereo da parte di tutti gli utenti, applicando il concetto di «uso flessibile dello spazio aereo».

Per conseguire tali obiettivi, la EATMN, i suoi sistemi e i loro componenti supportano lo scambio in tempo utile di informazioni corrette e coerenti che coprano tutte le fasi del volo tra parti civili e militari.

Si dovrebbe tener conto dei requisiti di sicurezza nazionali.

#### 5. *Vincoli ambientali*

I sistemi e le operazioni della EATMN tengono conto della necessità di minimizzare l'impatto ambientale ai sensi della legislazione comunitaria.

#### 6. *Principi di architettura logica dei sistemi*

I sistemi sono progettati e progressivamente integrati al fine di giungere ad un'architettura logica coerente e sempre più armonizzata, evolutiva e validata nell'ambito della EATMN.

#### 7. *Principi di costruzione dei sistemi*

I sistemi sono progettati, costruiti e mantenuti sulla base di solidi principi di ingegneria, in particolare sotto il profilo della modularità, che consente l'intercambiabilità dei componenti, elevato livello di disponibilità, ridondanza e tolleranza ai guasti di componenti critici.

### **Parte B: Requisiti specifici**

Si tratta dei requisiti che sono specifici a ciascuno dei sistemi e che integrano o perfezionano ulteriormente i requisiti generali.

#### 1. *Sistemi e procedure per la gestione dello spazio aereo*

##### 1.1. *Operatività senza discontinuità*

Le informazioni relative ad aspetti pretattici e tattici della disponibilità dello spazio aereo sono fornite a qualsiasi soggetto interessato in maniera corretta e in tempo utile per garantire una ripartizione e un uso efficienti dello spazio aereo da parte di tutti gli utenti dello spazio aereo, tenendo conto dei requisiti di sicurezza nazionali.

#### 2. *Sistemi e procedure per la gestione del flusso del traffico aereo*

##### 2.1. *Operatività senza discontinuità*

I sistemi e le procedure per la gestione del flusso del traffico aereo supportano lo scambio di informazioni di volo strategiche, pretattiche e tattiche, a seconda dei casi, che siano corrette, coerenti e pertinenti per tutte le fasi di volo e offrano capacità di dialogo in vista di un uso ottimizzato dello spazio aereo.

### 3. Sistemi e procedure per i servizi del traffico aereo

#### 3.1. Sistemi di trattamento dei dati di volo

##### 3.1.1. Operatività senza discontinuità

I sistemi di trattamento dei dati di volo sono interoperabili in termini di scambio in tempo utile di informazioni corrette e coerenti, sulla base di una comprensione operativa comune di dette informazioni, per garantire un processo di pianificazione coerente e razionale e un coordinamento tattico efficiente sotto il profilo delle risorse in tutta la EATMN e durante tutte le fasi di volo.

Per garantire un trattamento sicuro, fluido e rapido in tutta la EATMN, le prestazioni di trattamento dei dati di volo sono equivalenti e adatte ad un dato ambiente [a terra, nella regione terminale di controllo (TMA), in rotta] con caratteristiche del traffico note e sfruttate secondo un concetto di operatività concordato e validato, in particolare in termini di precisione e di tolleranza agli errori dei risultati di trattamento.

##### 3.1.2. Supporto a nuovi concetti di operatività

I sistemi di trattamento dei dati di volo permettono l'attuazione progressiva di concetti di operatività avanzati, concordati e validati per tutte le fasi di volo.

Le caratteristiche di strumenti fortemente automatizzati devono consentire un trattamento coerente ed efficiente, pretattico e tattico delle informazioni di volo in parti della EATMN.

I sistemi a bordo e a terra e i loro componenti a sostegno di concetti di operatività nuovi, concordati e validati sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati avvalendosi delle appropriate procedure validate, in maniera tale da essere interoperabili in termini di scambio in tempo utile di informazioni corrette e coerenti e di una comprensione comune della situazione operativa presente e prevista.

#### 3.2. Sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza

##### 3.2.1. Operatività senza discontinuità

I sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati, avvalendosi delle appropriate procedure validate, in maniera tale da fornire la qualità e le prestazioni necessarie di servizio in un dato ambiente (a terra, nella TMA, in rotta) con caratteristiche del traffico note, in particolare in termini di precisione e affidabilità dei risultati informatici, correttezza, integrità, disponibilità, continuità e tempestività delle informazioni alla posizione del controllore.

I sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza facilitano lo scambio tempestivo di informazioni pertinenti, precise, omogenee e coerenti tra di essi per garantire operazioni ottimizzate in diverse parti della EATMN.

##### 3.2.2. Supporto a nuovi concetti di operatività

I sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza facilitano la progressiva disponibilità di nuove fonti di informazioni di sorveglianza in maniera da migliorare la qualità generale del servizio.

#### 3.3. Interfaccia uomo-macchina

##### 3.3.1. Operatività senza discontinuità

Le interfacce uomo-macchina dei sistemi di gestione del traffico aereo a terra sono progettate, costruite, mantenute e azionate avvalendosi delle appropriate procedure validate, in maniera da offrire a tutti i controllori un ambiente di lavoro progressivamente armonizzato, comprese funzioni e ergonomia, corrispondente alle prestazioni necessarie in un dato ambiente (a terra, nella TMA, in rotta) con caratteristiche del traffico note.

### 3.3.2. Supporto a nuovi concetti di operatività

I sistemi di interfaccia uomo-macchina facilitano la progressiva introduzione di concetti di operatività nuovi, concordati e validati e una maggiore automazione, in modo da garantire che i compiti assegnati ai controllori restino compatibili con le capacità umane in modi sia normali che degradati di operatività del sistema.

## 4. *Sistemi e procedure di comunicazione per le comunicazioni terra-terra, aria-terra e aria-aria.*

### 4.1. Operatività senza discontinuità

I sistemi di comunicazione sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati avvalendosi delle appropriate procedure validate, in maniera da conseguire le prestazioni richieste entro un dato volume di spazio aereo o per un'applicazione specifica, in particolare in termini di tempo di trattamento della comunicazione, integrità, disponibilità e continuità di funzione.

La rete di comunicazioni nell'ambito della EATMN risponde a requisiti di qualità del servizio, copertura e ridondanza.

### 4.2. Supporto a nuovi concetti di operatività

I sistemi di comunicazione supportano l'attuazione di concetti di operatività avanzati, concordati e validati per tutte le fasi di volo.

## 5. *Sistemi e procedure di navigazione*

### 5.1. Operatività senza discontinuità

I sistemi di navigazione sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati avvalendosi delle appropriate procedure validate, in maniera da conseguire le necessarie prestazioni di navigazione orizzontale e verticale, in particolare in termini di precisione e capacità funzionale, per un dato ambiente (a terra, nella TMA, in rotta) con caratteristiche di traffico note e sono gestiti secondo un concetto di operatività concordato e validato.

## 6. *Sistemi e procedure di sorveglianza*

### 6.1. Operatività senza discontinuità

I sistemi di sorveglianza sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati avvalendosi delle appropriate procedure validate, in maniera tale da fornire le prestazioni necessarie applicabili in un dato ambiente (a terra, nella TMA, in rotta) con caratteristiche del traffico note e sono gestiti secondo un concetto di operatività concordato e validato, in particolare in termini di precisione, copertura, gamma e qualità del servizio.

La rete di sorveglianza nell'ambito della EATMN risponde a requisiti di precisione, tempestività, copertura e ridondanza. La rete di sorveglianza consente lo scambio dei dati di sorveglianza per rafforzare le operazioni in tutta la EATMN.

## 7. *Sistemi e procedure per i servizi di informazione aeronautica*

### 7.1. Operatività senza discontinuità

Sono fornite progressivamente in forma elettronica informazioni aeronautiche precise, tempestive e coerenti, sulla base di un insieme di dati concordato in comune e normalizzato.

Sono messe a disposizione in tempo utile informazioni aeronautiche precise e coerenti, in particolare per quanto riguarda i sistemi a bordo o a terra o i loro componenti.

7.2. Supporto a nuovi concetti di operatività

Sono messe a disposizione e usate in tempo utile informazioni aeronautiche sempre più precise, complete e aggiornate, a sostegno di un costante miglioramento dell'efficienza dell'uso dello spazio aereo e degli aeroporti.

8. *Sistemi e procedure per l'utilizzazione di informazioni meteorologiche*

8.1. Operatività senza discontinuità

I sistemi e le procedure per l'utilizzazione di informazioni meteorologiche migliorano la coerenza e la tempestività della fornitura delle stesse e la qualità della loro presentazione, utilizzando un sistema di dati concordato.

8.2. Supporto a nuovi concetti di operatività

I sistemi e le procedure per l'utilizzazione di informazioni meteorologiche migliorano la rapidità della messa a disposizione delle stesse e la velocità con la quale esse possono essere utilizzate, a sostegno di un costante miglioramento dell'efficienza dell'uso dello spazio aereo e degli aeroporti.

---

## ALLEGATO III

## COMPONENTI

Dichiarazione CE

- di conformità,
- di idoneità all'uso.

1. *Componenti*

I componenti saranno indicati nelle norme di attuazione per l'interoperabilità ai sensi dell'articolo 3 del presente regolamento.

2. *Ambito di applicazione*

La dichiarazione CE copre:

- la valutazione della conformità intrinseca di un componente, considerato a sé stante, alle specifiche comunitarie da rispettare, o
- la valutazione/il giudizio dell'idoneità all'uso di un componente, considerato nel suo ambiente di gestione del traffico aereo.

Le procedure di valutazione seguite dagli organismi notificati nelle fasi di progettazione e produzione si baseranno sui moduli definiti nella decisione 93/465/CEE, conformemente alle condizioni stabilite nelle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità.

3. *Contenuto della dichiarazione CE*

La dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati.

La dichiarazione deve essere redatta nella stessa lingua delle istruzioni e deve contenere quanto segue:

- i riferimenti al regolamento,
- il nome e l'indirizzo del fabbricante o del suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità (indicare la denominazione commerciale e l'indirizzo completo e, nel caso del rappresentante autorizzato, anche la denominazione commerciale del fabbricante),
- descrizione del componente,
- descrizione della procedura seguita per dichiarare la conformità o l'idoneità all'uso (articolo 5 del presente regolamento),
- tutte le disposizioni pertinenti soddisfatte dal componente e, in particolare, le sue condizioni d'uso,
- se applicabile, nome e indirizzo dell'organismo o degli organismi notificati intervenuti nella procedura seguita relativamente alla conformità o idoneità all'uso e data del certificato di esame nonché, se del caso, durata e condizioni di validità del certificato,
- se del caso, riferimento alle specifiche comunitarie seguite,
- identificazione del firmatario abilitato ad assumere impegni per conto del fabbricante o del rappresentante autorizzato del fabbricante stabilito nella Comunità.

## ALLEGATO IV

**SISTEMI**

Dichiarazione CE di verifica dei sistemi

Procedura di verifica dei sistemi

1. *Contenuto della dichiarazione CE di verifica dei sistemi*

La dichiarazione CE di verifica e i documenti che l'accompagnano devono essere datati e firmati. Detta dichiarazione deve essere redatta nella stessa lingua del dossier tecnico e deve contenere quanto segue:

- i riferimenti del regolamento,
- il nome e l'indirizzo del fornitore di servizi di navigazione aerea (indicare la denominazione commerciale e l'indirizzo completo),
- una breve descrizione del sistema,
- descrizione della procedura seguita per dichiarare la conformità del sistema (articolo 6 del presente regolamento),
- se applicabile, nome e indirizzo dell'organismo notificato che ha svolto compiti inerenti alla procedura di verifica,
- i riferimenti dei documenti contenuti nel dossier tecnico,
- se del caso, i riferimenti alle specifiche comunitarie,
- tutte le pertinenti disposizioni, temporanee o definitive, cui i sistemi devono ottemperare e, in particolare, se del caso, qualsiasi restrizione o condizione operativa,
- se temporanea: durata di validità della dichiarazione CE,
- identificazione del firmatario.

2. *Procedura di verifica dei sistemi*

La verifica dei sistemi è la procedura con la quale un fornitore di servizi di navigazione aerea controlla e certifica che un sistema è conforme al presente regolamento e può essere messo in funzione sulla base del presente regolamento.

Il sistema è controllato su ciascuno dei seguenti aspetti:

- progettazione complessiva,
- sviluppo e integrazione del sistema, tra cui montaggio dei componenti e adattamenti globali,
- integrazione operativa del sistema,
- se applicabile, disposizioni specifiche per la manutenzione del sistema.

Nei casi in cui la pertinente norma di attuazione per l'interoperabilità richieda l'intervento di un organismo notificato, questo, dopo aver espletato i compiti che gli incombono in base alla norma, redige un certificato di conformità in relazione ai compiti svolti. Tale certificato è destinato al fornitore di servizi di navigazione aerea. Quest'ultimo redige quindi la dichiarazione CE di verifica destinata all'autorità nazionale di supervisione.

### 3. *Dossier tecnico*

Il dossier tecnico che accompagna la dichiarazione CE di verifica deve contenere tutti i necessari documenti concernenti le caratteristiche del sistema, tra cui le condizioni e i limiti d'uso, nonché, se del caso, i documenti che certificano la conformità dei componenti.

Sono inclusi, come minimo, i seguenti documenti:

- indicazione delle pertinenti parti delle specifiche tecniche usate per l'approvvigionamento che garantiscono la conformità alle norme di attuazione per l'interoperabilità applicabili e, se del caso, le specifiche comunitarie,
- elenco dei componenti come previsto all'articolo 3 del presente regolamento,
- copie della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, di cui i componenti sopra menzionati devono essere muniti ai sensi dell'articolo 5 del presente regolamento, corredate, se del caso, di una copia della documentazione dei test e degli esami effettuati dagli organismi notificati,
- qualora nella verifica del sistema o dei sistemi sia intervenuto un organismo notificato, un certificato, controfirmato dallo stesso, in cui si dichiara che il sistema è conforme al presente regolamento e si menzionano le eventuali riserve formulate durante lo svolgimento di attività e non sciolte,
- nei casi in cui non vi è stato intervento di un organismo notificato, una documentazione dei test e delle configurazioni di installazione effettuati per garantire la conformità ai requisiti essenziali e a qualsiasi requisito particolare contenuto nelle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità.

### 4. *Presentazione*

Il dossier tecnico deve essere allegato alla dichiarazione CE di verifica che il fornitore di servizi di navigazione aerea sottopone all'autorità nazionale di supervisione.

Una copia del dossier tecnico deve essere conservata dal fornitore durante tutta la durata di servizio del sistema. Essa deve essere inviata a qualsiasi Stato membro che ne faccia richiesta.

---



## ALLEGATO V

**ORGANISMI NOTIFICATI**

1. L'organismo, il suo direttore e il personale preposto ai controlli non possono partecipare, direttamente o in veste di rappresentanti autorizzati, alla progettazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione di componenti o sottosistemi o al loro uso. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra il fabbricante o il costruttore e detto organismo.
  2. L'organismo e il personale preposto ai controlli devono svolgere i controlli con la massima integrità professionale possibile e la massima competenza tecnica possibile e devono essere esenti da qualsiasi pressione e incentivo, in particolare di tipo finanziario, che possa influenzare il loro giudizio o i risultati della loro ispezione, in particolare da parte di persone o gruppi di persone interessate ai risultati dei controlli.
  3. L'organismo deve disporre di personale e possedere i mezzi necessari per eseguire correttamente i compiti tecnici e amministrativi legati ai controlli; dovrebbe inoltre avere accesso alle apparecchiature necessarie per controlli eccezionali.
  4. Il personale preposto all'ispezione deve avere:
    - una solida formazione tecnica e professionale,
    - soddisfacenti conoscenze dei requisiti delle ispezioni che esegue e un'adeguata esperienza delle relative operazioni,
    - la capacità di redigere le dichiarazioni, le registrazioni e le relazioni per dimostrare che le ispezioni sono state effettuate.
  5. L'imparzialità del personale ispettivo deve essere garantita. La sua retribuzione non deve dipendere dal numero di ispezioni effettuate né dai risultati delle stesse.
  6. L'organismo deve avere un'assicurazione di responsabilità civile, tranne se la responsabilità è assunta dallo Stato membro conformemente al diritto nazionale, o lo Stato membro stesso è direttamente responsabile delle ispezioni.
  7. Il personale dell'organismo è tenuto al segreto professionale per tutte le informazioni ottenute nello svolgimento dei suoi compiti ai sensi del presente regolamento.
-