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

►B

REGOLAMENTO (CE) N. 1265/2007 DELLA COMMISSIONE

del 26 ottobre 2007

che stabilisce le prescrizioni relative alla spaziatura tra i canali per le comunicazioni vocali bordo-terra per il cielo unico europeo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 283 del 27.10.2007, pag. 25)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►M1	Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione del 26 settembre 2012	L 281	1	13.10.2012

▼B

REGOLAMENTO (CE) N. 1265/2007 DELLA COMMISSIONE

del 26 ottobre 2007

che stabilisce le prescrizioni relative alla spaziatura tra i canali per le comunicazioni vocali bordo-terra per il cielo unico europeo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità 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 1,

visto il 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]), in particolare l'articolo 8, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

(1) L'aumento del traffico aereo all'interno della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) ha imposto un aumento delle capacità di gestione del traffico aereo. Ne è conseguita l'esigenza di miglioramenti a livello operativo — quale la risettorizzazione dello spazio aereo — che, a sua volta, ha comportato la richiesta di assegnazione di nuove frequenze VHF.

(2) A causa delle difficoltà nel soddisfare la richiesta di nuove frequenze VHF nella banda 117,975-137 MHz dedicata al servizio aeronautico di comunicazioni radio mobili e tenuto conto dei limiti cui deve sottostare un aumento delle frequenze attribuite o il riutilizzo delle frequenze, l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) ha deciso di ridurre la spaziatura tra i canali da 25 a 8,33 kHz.

(3) In seguito alle decisioni adottate dall'ICAO nel 1994 e 1995, nell'ottobre 1999 la spaziatura di 8,33 kHz fra i canali è stata introdotta al di sopra del livello di volo 245 nella regione EUR dell'ICAO. Inizialmente, 7 Stati hanno resa obbligatoria l'installazione a bordo dell'aeromobile di apparecchiature radio con spaziatura dei canali di 8,33 kHz, e successivamente altri 23 Stati hanno imposto tale obbligo dall'ottobre 2002.

(4) Tenuto conto del previsto aumento della domanda di frequenze VHF, nel 2002 l'ICAO ha deciso di procedere all'introduzione di una spaziatura fra i canali di 8,33 kHz anche al di sotto del livello di volo 245 e ha chiesto all'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) di gestirne l'attuazione. Di conseguenza, la Commissione permanente di Eurocontrol ha raccomandato di procedere all'introduzione della spaziatura fra i canali di 8,33 kHz al di sopra del livello di volo 195 nella regione EUR dell'ICAO a partire dal 15 marzo 2007.

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.
([2]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

▼B

(5) Si prevede che nei prossimi anni il traffico aereo continuerà ad aumentare, con conseguente domanda di altre frequenze VHF. L'introduzione della spaziatura di 8,33 kHz al di sopra del livello di volo 195 va quindi considerata semplicemente come una prima tappa che sarà opportuno riesaminare a tempo debito, in vista di una sua eventuale estensione, sulla base di un'analisi adeguata delle sue ripercussioni operative, economiche e sulla sicurezza.

(6) In applicazione dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 549/2004 a Eurocontrol è stato affidato il mandato di definire prescrizioni per l'introduzione coordinata delle comunicazioni vocali terra-aria basate su una riduzione della spaziatura dei canali a 8,33 kHz. Il presente regolamento si basa sulla relazione del 12 ottobre 2006 concernente il suddetto mandato.

(7) Per assicurare l'interoperabilità è necessario che i sistemi di comunicazione vocale con spaziatura di 8,33 kHz, di terra e di bordo, siano conformi ad alcune prescrizioni minime comuni in materia di prestazioni.

(8) L'applicazione uniforme di procedure specifiche all'interno dello spazio aereo del cielo unico europeo è essenziale per conseguire l'interoperabilità e l'operatività senza discontinuità.

(9) Le informazioni circa la disponibilità a bordo di apparecchiature radio con spaziatura di 8,33 kHz devono essere inserite nel piano di volo, elaborate e trasmesse da un ente di controllo del traffico aereo all'altro.

(10) Il presente regolamento non deve includere le operazioni e l'addestramento militari di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004.

(11) In una dichiarazione generale sulle questioni militari connesse con il cielo unico europeo ([1]), gli Stati membri si sono detti pronti a cooperare tra loro, tenendo conto delle esigenze militari nazionali, affinché il concetto di uso flessibile dello spazio aereo sia pienamente e uniformemente applicato in tutti gli Stati membri da tutti gli utenti dello spazio aereo. A tal fine, è necessario che tutti gli utilizzatori dello spazio aereo effettuino le comunicazioni vocali terra-bordo con una spaziatura tra canali ridotta a 8,33 kHz.

(12) La gestione di aeromobili di Stato, operanti nell'ambito del traffico aereo generale, che non dispongono di apparecchiature con spaziatura di 8,33 kHz può comportare un aumento del carico di lavoro per il controllo del traffico aereo e avere conseguenze negative sulla capacità e sui livelli di sicurezza della rete europea di gestione del traffico aereo. Per limitare al massimo tali conseguenze è necessario equipaggiare la maggior percentuale possibile di aeromobili di Stato con apparecchiature radio con spaziatura di 8,33 kHz.

(13) Gli aeromobili di Stato da trasporto rappresentano la principale categoria di aeromobili di Stato operanti come traffico aereo generale nello spazio aereo in cui si applica il presente regolamento. Assicurare che tali aeromobili di Stato dispongano di apparecchiature radio con spaziatura di 8,33 kHz costituisce pertanto una priorità.

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 9.

▼B

(14) Vincoli di natura tecnica o finanziaria possono impedire agli Stati membri di equipaggiare determinate categorie di aeromobili di Stato con apparecchiature radio con spaziatura di 8,33 kHz. Occorre che questi casi siano portati a conoscenza della Commissione.

(15) Per mantenere i livelli di sicurezza, occorre che i fornitori di servizi di navigazione aerea elaborino piani relativi alla gestione degli aeromobili di Stato che non possono essere equipaggiati di radio con spaziatura di 8,33 kHz.

(16) Per mantenere o migliorare i livelli di sicurezza attuali delle operazioni, occorre imporre agli Stati membri di garantire che gli interessati effettuino una valutazione della sicurezza che comprenda 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 l'individuazione di prescrizioni specifiche di sicurezza per tutti i requisiti in materia di interoperabilità e di prestazione.

(17) A norma dell'articolo 3, paragrafo 3, lettera d), del regolamento (CE) n. 552/2004, è opportuno che le norme di attuazione per l'interoperabilità descrivano le procedure specifiche per la valutazione della conformità o dell'idoneità all'uso dei componenti, nonché per la verifica dei sistemi.

(18) Il livello di maturità del mercato dei componenti oggetto del presente regolamento è tale che la loro conformità o idoneità all'uso possono essere valutate in modo soddisfacente mediante il controllo di fabbricazione interno, utilizzando procedure basate sul modulo A dell'allegato della 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 [1].

(19) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato per il cielo unico istituito dall'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 549/2004,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce i requisiti per l'introduzione coordinata delle comunicazioni vocali bordo-terra basate su una spaziatura dei canali radio di 8,33 kHz.

[1] GU L 220 del 30.8.1993, pag. 23.

▼B

2. Il presente regolamento si applica a tutti i sistemi di comunicazioni vocali bordo-terra basati su una canalizzazione di 8,33 kHz, nell'ambito della banda 117,975-137 MHz dedicata al servizio aeronautico di comunicazioni radio mobili, ai loro componenti e alle procedure correlate, nonché ai sistemi di elaborazione dei dati di volo utilizzati dagli enti di controllo del traffico aereo che forniscono servizi al traffico aereo generale, ai loro componenti e alle procedure correlate.

3. Il presente regolamento si applica a tutti i voli effettuati come traffico aereo generale al di sopra del livello di volo 195, all'interno dello spazio aereo della regione EUR dell'ICAO nel quale gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo conformemente al regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), ad eccezione dell'articolo 4 che si applica anche al di sotto del livello di volo 195.

4. Ai sensi dell'articolo 4, primo comma, del regolamento (CE) n. 730/2006 della Commissione ([2]), gli Stati membri possono concedere deroghe agli obblighi relativi alle dotazioni di bordo di cui al presente regolamento per i voli effettuati secondo le regole del volo a vista.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui al regolamento (CE) n. 549/2004.

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

1) «canalizzazione a 8,33 kHz», è una separazione di 8,33 kHz tra canali adiacenti;

2) «canale», è una designazione numerica utilizzata ai fini della sintonizzazione delle apparecchiature di comunicazione vocale, che consente l'identificazione univoca della frequenza di comunicazione radio in questione e della spaziatura tra i canali;

3) «ente di controllo del traffico aereo» (di seguito «ente ATC»), è — a seconda dei casi — un centro di controllo d'area, un ente di controllo di avvicinamento oppure una torre di controllo di aerodromo;

4) «centro di controllo d'area» (di seguito «ACC»), è un ente istituito per fornire i servizi di controllo del traffico aereo ai voli controllati nelle aree di controllo sotto la sua responsabilità;

▼M1

5) «voli effettuati secondo le regole del volo a vista» (voli VFR) sono i voli condotti secondo le regole del volo a vista;

▼B

6) «assegnazione di frequenze VHF», è l'assegnazione di una frequenza VHF a un servizio aeronautico per il funzionamento delle apparecchiature di comunicazione vocale;

7) «sistema di offset della portante», è un sistema utilizzato in situazioni in cui non è possibile assicurare la copertura radio mediante un'unica combinazione di trasmettitore e ricevitore e in cui, per minimizzare i problemi di interferenza, i segnali sono spostati rispetto alla frequenza della portante principale;

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.
([2]) GU L 128 del 16.5.2006, pag. 3.

▼B

8) «copertura operativa specificata», è il volume di spazio aereo all'interno del quale è assicurato un determinato servizio e nel quale le frequenze assegnate a questo servizio sono protette;

9) «operatore», è la persona, l'organizzazione o l'impresa che effettua o che offre di effettuare operazioni di trasporto aereo;

10) «postazione operativa», sono i mobili e le apparecchiature tecniche mediante i quali un membro del personale dei servizi del traffico aereo svolge i compiti correlati alla propria mansione;

11) «radiotelefonia», è una forma di comunicazione radio destinata principalmente allo scambio di informazioni in forma vocale;

12) «lettera di accordo», è un accordo tra due enti ATC adiacenti che specifica le modalità di coordinamento delle loro rispettive responsabilità ATC;

13) «sistema integrato di elaborazione iniziale dei piani di volo» o «IFPS», è un sistema che fa parte della rete europea di gestione del traffico aereo mediante il quale viene fornito un servizio centralizzato di elaborazione e di diffusione dei piani di volo, che si occupa di ricevere, convalidare e distribuire i piani di volo all'interno dello spazio aereo di cui al presente regolamento;

14) «aeromobile di Stato», è qualsiasi aeromobile utilizzato dalle forze armate, dai servizi di dogana e dalla polizia;

15) «aeromobile di Stato di tipo trasporto», è un aeromobile di Stato ad ala fissa concepito per il trasporto di persone o di merci.

Articolo 3

Prescrizioni in materia di interoperabilità e di prestazioni

1. Fatto salvo l'articolo 5, gli operatori provvedono affinché, entro il 15 marzo 2008, i loro aeromobili siano equipaggiati con apparecchiature radio con canalizzazione a 8,33 kHz.

2. In aggiunta alla compatibilità con la canalizzazione a 8,33 kHz, le apparecchiature di cui al paragrafo 1 sono in grado di sintonizzare i canali con spaziatura di 25 kHz e di operare in un ambiente in cui le frequenze della portante sono spostate.

3. I fornitori di servizi di navigazione aerea provvedono affinché, entro il 3 luglio 2008, tutte le frequenze VHF vocali assegnate a un servizio aeronautico siano convertite alla canalizzazione 8,33 kHz per i settori con un livello inferiore fissato al livello di volo 195 o al di sotto.

4. Il paragrafo 3 non si applica ai settori in cui è utilizzato un sistema di offset della portante di 25 kHz.

5. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per assicurare che le assegnazioni di frequenze VHF appropriate siano comunicate ai fornitori di servizi di navigazione aerea.

▼B

6. I fornitori di servizi di navigazione aerea effettuano le assegnazioni di frequenze VHF di cui al paragrafo 5. Qualora, per circostanze eccezionali, non sia possibile conformarsi al paragrafo 3, gli Stati membri comunicano alla Commissione i motivi di tale impossibilità.

7. I fornitori di servizi di navigazione aerea provvedono affinché i sistemi di comunicazione vocale con canalizzazione 8,33 kHz siano conformi alle norme ICAO riportate nell'allegato I, paragrafo 1.

8. I fornitori di servizi di navigazione aerea provvedono affinché i loro sistemi di comunicazione vocale con canalizzazione 8,33 kHz permettano una comunicazione vocale accettabile dal punto di vista operativo tra controllori e piloti all'interno della copertura operativa specificata.

9. I fornitori di servizi di navigazione aerea provvedono affinché le prestazioni del componente trasmettitore/ricevitore di terra installato all'interno dei sistemi di comunicazione vocale con canalizzazione 8,33 kHz siano conformi alle norme ICAO specificate nell'allegato I, paragrafo 1, in relazione alla stabilità della frequenza, alla modulazione, alla sensibilità, alla larghezza di banda equivalente accettabile e al livello di reiezione del canale adiacente.

10. Gli operatori provvedono affinché le prestazioni dei sistemi di comunicazione vocale con canalizzazione 8,33 kHz installati a bordo dei loro aeromobili in applicazione del paragrafo 1 siano conformi alle norme ICAO riportate nell'allegato I, paragrafo 2.

11. Il documento dell'Organizzazione europea delle apparecchiature dell'aviazione civile (European Organisation for Civil Aviation Equipment — Eurocae) di cui all'allegato I, paragrafo 3, è considerato una prova di conformità sufficiente in relazione ai requisiti di stabilità della frequenza, modulazione, sensibilità, larghezza di banda equivalente accettabile e livello di reiezione del canale adiacente contenuti nelle norme ICAO specificate nell'allegato I, paragrafo 2.

12. I fornitori di servizi di navigazione aerea, nell'ambito dei loro sistemi di trattamento dei dati di volo, attuano le procedure di notifica e di coordinamento iniziale di cui al regolamento (CE) n. 1032/2006 della Commissione ([1]) nel modo seguente:

a) le informazioni relative alla canalizzazione 8,33 kHz di un volo sono trasmesse da un ente ATC all'altro;

b) le informazioni relative alla canalizzazione 8,33 kHz di un volo sono messe a disposizione presso la posizione operativa pertinente;

c) il controllore ha la possibilità di modificare le informazioni relative alla canalizzazione 8,33 kHz di un volo.

Articolo 4

Procedure correlate

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea e gli operatori assicurano che il canale di trasmissione nelle comunicazioni in radiotelefonia VHF sia identificato utilizzando tutte le sei cifre della designazione numerica, tranne nel caso in cui la quinta e la sesta cifra siano entrambe zero; in questo caso sono utilizzate solo le prime quattro cifre.

([1]) GU L 186 del 7.7.2006, pag. 27.

▼B

2. I fornitori di servizi di navigazione aerea e gli operatori assicurano che le procedure di comunicazione vocale bordo-terra siano conformi alle norme ICAO riportate nell'allegato I, paragrafo 4.

3. I fornitori di servizi di navigazione aerea assicurano che le procedure che si applicano agli aeromobili dotati di apparecchiature con canalizzazione 8,33 kHz e a quelli privi di tali apparecchiature siano specificate nelle lettere di accordo tra i centri di controllo d'area.

4. Gli operatori che effettuano i voli di cui all'articolo 1, paragrafo 3, al di sopra del livello di volo 195 e gli agenti che operano per loro conto assicurano che in aggiunta alla lettera S o, se del caso, a qualsiasi altra lettera, sia inserita la lettera Y alla voce 10 del piano di volo per gli aeromobili equipaggiati con apparecchiature radio con canalizzazione 8,33 kHz ovvero che sia inserita alla voce 18 l'indicazione STS/EXM833 per gli aeromobili che non ne sono equipaggiati, ma che sono stati esentati dall'obbligo di installazione a bordo. Gli aeromobili normalmente in grado di operare al di sopra del livello di volo 195, equipaggiati con apparecchiature radio con canalizzazione 8,33 kHz, ma che prevedono di volare al di sotto di tale livello, inseriscono la lettera Y nella voce 10 del piano di volo.

5. Qualora la compatibilità con la canalizzazione 8,33 kHz di un volo subisca una modifica, gli operatori o gli agenti che li rappresentano inviano un messaggio di modifica all'IFPS specificando l'indicatore adeguato alla voce pertinente.

6. Gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari per garantire che l'IFPS elabori e diffonda le informazioni circa la canalizzazione 8,33 kHz contenute nei piani di volo.

Articolo 5

Aeromobili di Stato

1. Gli Stati membri assicurano che gli aeromobili di Stato di tipo trasporto siano equipaggiati con apparecchiature radio compatibili con la canalizzazione 8,33 kHz entro e non oltre il 3 luglio 2008.

2. Fatte salve le procedure nazionali per la trasmissione delle informazioni sugli aeromobili di Stato, gli Stati membri comunicano alla Commissione, entro il 3 gennaio 2008, l'elenco degli aeromobili di Stato di tipo trasporto che non saranno equipaggiati con apparecchiature radio con canalizzazione 8,33 kHz conformemente al paragrafo 1, a causa:

a) del ritiro dal servizio operativo entro il 31 dicembre 2010;

b) di vincoli derivanti dal contratto di acquisto.

Ove vincoli derivanti dai contratti di acquisto impediscano di rispettare il disposto del paragrafo 1, gli Stati membri comunicano alla Commissione, entro e non oltre il 3 gennaio 2008, la data alla quale gli aeromobili relativi saranno attrezzati con apparecchiature radio con spaziatura dei canali di 8,33 khz. Tale data non può essere successiva al 31 dicembre 2012.

▼B

3. Gli Stati membri assicurano che gli aeromobili di Stato non destinati al trasporto siano equipaggiati con apparecchiature radio compatibili con la canalizzazione 8,33 kHz entro e non oltre il 31 dicembre 2009.

4. Fatte salve le procedure nazionali per la trasmissione delle informazioni sugli aeromobili di Stato, gli Stati membri comunicano alla Commissione, entro il 30 giugno 2009, l'elenco degli aeromobili di Stato non destinati al trasporto che non saranno equipaggiati con apparecchiature radio con canalizzazione 8,33 kHz conformemente al paragrafo 3, a causa:

a) di vincoli ineludibili di natura tecnica o di bilancio;

b) di ritiro dal servizio operativo entro il 31 dicembre 2010;

c) di vincoli derivanti dal contratto di acquisto.

Ove vincoli derivanti dai contratti di acquisto impediscano di rispettare il disposto del paragrafo 3, gli Stati membri comunicano alla Commissione, entro e non oltre il 30 giugno 2009, la data alla quale gli aeromobili relativi saranno attrezzati con apparecchiature radio con spaziatura dei canali di 8,33 khz. Tale data non può essere successiva al 31 dicembre 2015.

5. I fornitori di servizi del traffico aereo assicurano che gli aeromobili di Stato non dotati di apparecchiature radio con canalizzazione 8,33 kHz possano ricevere assistenza al volo, a condizione che possano essere gestiti in sicurezza entro i limiti della capacità del sistema di gestione del traffico aereo su frequenze UHF oppure su frequenze VHF con canalizzazione 25 kHz.

6. Gli Stati membri pubblicano le procedure per la gestione degli aeromobili di Stato privi di apparecchiature radio con canalizzazione 8,33 kHz 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 radio con canalizzazione 8,33 kHz, stabiliti tenendo conto dei limiti di capacità collegati alle procedure di cui al paragrafo 6.

Articolo 6

Norme di sicurezza

Gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari per garantire che qualsiasi modifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, ovvero l'introduzione di nuovi sistemi, siano precedute da una valutazione di sicurezza che comprenda l'individuazione dei pericoli e la valutazione e la riduzione dei rischi, eseguita dalle parti interessate.

Durante detta valutazione di sicurezza sono considerati requisiti di sicurezza minimi quelli specificati nell'allegato II.

▼B

Articolo 7

Conformità o idoneità all'uso dei componenti

1. Prima di rilasciare una dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, di cui all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 552/2004, i produttori dei componenti dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, valutano la conformità o l'idoneità all'uso di tali componenti, conformemente ai requisiti fissati nell'allegato III, parte A, del presente regolamento, fatto salvo il paragrafo 2.

2. Le procedure di certificazione dell'aeronavigabilità conformi al regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio [1], ove applicate ai componenti di bordo dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, sono considerate procedure accettabili per la valutazione della conformità di tali componenti se comprendono la dimostrazione della conformità alle prescrizioni in materia di interoperabilità, di prestazioni e di sicurezza di cui al presente regolamento.

Articolo 8

Verifica dei sistemi

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea che possono dimostrare, o che hanno dimostrato, di rispettare le condizioni fissate nell'allegato IV effettuano una verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, conformemente ai requisiti fissati nell'allegato III, parte C.

2. I fornitori di servizi di navigazione aerea che non possono dimostrare di rispettare le condizioni fissate nell'allegato IV affidano in appalto a un organismo notificato la verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2. Tale verifica è effettuata in conformità con i requisiti di cui all'allegato III, parte D.

Articolo 9

Requisiti aggiuntivi

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea provvedono affinché tutto il personale interessato abbia una conoscenza soddisfacente delle prescrizioni stabilite dal presente regolamento e sia adeguatamente formato per le mansioni che deve svolgere.

2. Gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari affinché il personale responsabile del funzionamento dell'IFPS che prende parte alla pianificazione dei voli abbia una conoscenza soddisfacente delle prescrizioni stabilite dal presente regolamento e sia adeguatamente formato per le mansioni che deve svolgere.

3. I fornitori di servizi di navigazione aerea:

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

[1] GU L 240 del 7.9.2002, pag. 1.

▼B

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) assicurano che i metodi di lavoro e le procedure operative siano conformi al presente regolamento.

4. Gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari per garantire che il servizio centralizzato di elaborazione e diffusione dei piani di volo:

a) elabori e conservi manuali operativi che contengono le istruzioni e le informazioni necessarie per permettere al loro personale interessato di applicare le disposizioni del presente regolamento;

b) provveda 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) si assicuri che i metodi di lavoro e le procedure operative siano conformi al presente regolamento.

5. Gli operatori di cui all'articolo 3, paragrafo 1, adottano i provvedimenti necessari affinché il personale responsabile del funzionamento delle apparecchiature radio abbia una conoscenza soddisfacente delle prescrizioni stabilite dal presente regolamento e sia adeguatamente formato per le mansioni che deve svolgere.

6. Gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari per garantire la conformità al presente regolamento, compresa la pubblicazione di informazioni pertinenti nelle pubblicazioni nazionali di informazione aeronautica.

Articolo 10

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.

▼B

ALLEGATO I

Specifiche e disposizioni di cui agli articoli 3 e 4

1. Capitolo 2 «Aeronautical Mobile Service», sezione 2.1 «Air-ground VHF communication system characteristics» e sezione 2.2 «System characteristics of the ground installations» dell'allegato 10 dell'ICAO, volume III, parte 2 (Prima edizione — luglio 1995 che contiene l'emendamento n. 80).

2. Capitolo 2 «Aeronautical Mobile Service», sezione 2.1 «Air-ground VHF communication system characteristics», sezione 2.3.1 «Transmitting function» e sezione 2.3.2 «Receiving function» ad esclusione della sottosezione 2.3.2.8 «VDL — Interference Immunity Performance» dell'allegato 10 dell'ICAO, volume III, parte 2 (Prima edizione — luglio 1995 che contiene l'emendamento n. 80).

3. Specifica di prestazione operativa minima di Eurocae per i ricevitori-trasmettitori VHF di bordo nella gamma di frequenze 117,975-137,000 MHz, documento ED-23B, emendamento 3, dicembre 1997.

4. Sezione 12.3.1.4 «8.33 kHz channel spacing» del documento 4444 PANS-ATM dell'ICAO (Quattordicesima edizione — 2001 che contiene l'emendamento n. 4).

▼B

ALLEGATO II

Prescrizioni di sicurezza di cui all'articolo 6

1. Le prescrizioni in materia di interoperabilità e prestazioni di cui all'articolo 3, paragrafi 1 e 12, sono considerate anche prescrizioni di sicurezza.

2. Le prescrizioni in materia di procedure correlate di cui all'articolo 4, paragrafi 1 e 2, sono considerate anche prescrizioni di sicurezza.

3. Le prescrizioni in materia di aeromobili di Stato di cui all'articolo 5, paragrafi 1, 3, 5 e 7, sono considerate anche prescrizioni di sicurezza.

4. Le prescrizioni a sostegno della conformità di cui all'articolo 9, paragrafi 1, 3, 5 e 6, sono considerate anche prescrizioni di sicurezza.

5. I fornitori di servizi di navigazione aerea assicurano che l'interfaccia uomo-macchina a disposizione del controllore per la visualizzazione dei canali VHF sia coerente con le procedure di radiotelefonia VHF.

6. I fornitori di servizi di navigazione aerea valutano le conseguenze della discesa al di sotto del livello di volo 195 degli aeromobili non dotati di apparecchiature con spaziatura di 8,33 kHz, tenuto conto di fattori quali l'altitudine minima di attraversamento di sicurezza, e stabiliscono se sia necessario apportare modifiche alla capacità del settore o alla forma/alle strutture dello spazio aereo.

7. Prima del coordinamento nella tabella COM2 del documento 7754 dell'ICAO gli Stati membri assicurano che le conversioni da 25 a 8,33 kHz vengano effettuate per un periodo di prova di almeno 4 settimane nel corso del quale viene accertata la sicurezza del funzionamento.

8. Gli Stati membri assicurano che le conversioni da 25 a 8,33 kHz siano effettuate nel rispetto dei criteri di programmazione delle frequenze dell'ICAO descritti nella parte II – «VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria» del manuale di gestione delle frequenze nella regione EUR (EUR Frequency Management Manual) – documento 011 dell'ICAO per la regione EUR (2005).

▼B

ALLEGATO III

PARTE A

PRESCRIZIONI PER LA VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ O DELL'IDONEITÀ ALL'USO DEI COMPONENTI DI CUI ALL'ARTICOLO 7

1. Le attività di verifica accertano la conformità dei componenti ai requisiti di prestazione del presente regolamento oppure la loro idoneità all'uso quando tali componenti sono in funzione in un ambiente di prova.

2. L'applicazione, da parte del fabbricante, del modulo di cui alla parte B è considerata una procedura di valutazione della conformità adeguata per garantire e dichiarare la conformità dei componenti. Sono inoltre autorizzate procedure equivalenti o più severe.

PARTE B

MODULO DI CONTROLLO DI FABBRICAZIONE INTERNO

1. Il modulo descrive la procedura in base alla quale il fabbricante o un suo rappresentante autorizzato con sede nella Comunità che assolve gli obblighi fissati al paragrafo 2, garantisce e dichiara che i componenti interessati sono conformi alle prescrizioni del presente regolamento. Il fabbricante o un suo rappresentante autorizzato con sede nella Comunità deve redigere una dichiarazione scritta di conformità o di idoneità all'uso conformemente all'allegato III, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 552/2004.

2. Il fabbricante deve redigere la documentazione tecnica di cui al paragrafo 4 e, per un periodo di almeno dieci anni dalla data di fabbricazione degli ultimi componenti, egli stesso o un suo rappresentante autorizzato con sede nella Comunità deve tenerla a disposizione dell'autorità nazionale di vigilanza competente a fini d'ispezione e deve tenerla a disposizione dei fornitori di servizi di navigazione aerea che integrano tali componenti nei loro sistemi. Il fabbricante o un suo rappresentante autorizzato con sede nella Comunità informa gli Stati membri del luogo in cui la documentazione tecnica di cui sopra è tenuta a disposizione e delle sue modalità di consultazione.

3. Nel caso in cui non abbia sede all'interno della Comunità, il fabbricante designerà la persona o le persone che commercializzano i componenti nel mercato comunitario. Queste persone informano gli Stati membri del luogo in cui la documentazione tecnica di cui sopra è tenuta a disposizione e delle sue modalità di consultazione.

4. La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità dei componenti ai requisiti del presente regolamento; deve comprendere, nella misura necessaria a tale valutazione, il progetto, la fabbricazione e il funzionamento dei componenti.

5. Il fabbricante o un suo rappresentante autorizzato deve conservare con la documentazione tecnica una copia della dichiarazione di conformità o di idoneità all'uso.

PARTE C

PRESCRIZIONI PER LA VERIFICA DEI SISTEMI DI CUI ALL'ARTICOLO 8, PARAGRAFO 1

1. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, deve accertare la conformità dei sistemi stessi ai requisiti di interoperabilità, prestazione e sicurezza di cui al presente regolamento, in un ambiente di valutazione che corrisponda al contesto operativo di tali sistemi. In particolare:

   — la verifica dei sistemi per le comunicazioni bordo-terra deve dimostrare che la spaziatura di 8,33 kHz è utilizzata per le comunicazioni vocali bordo-terra in VHF conformemente all'articolo 3, paragrafo 3, e che la prestazione dei sistemi di comunicazione vocale con spaziatura di 8,33 kHz è conforme all'articolo 3, paragrafo 7;

▼B

— la verifica dei sistemi per l'elaborazione dei dati di volo deve dimostrare che la funzionalità di cui all'articolo 3, paragrafo 12 è attuata correttamente.

2. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, è effettuata in conformità delle pratiche di verifica adeguate e riconosciute.

3. Gli strumenti di prova per la verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, devono presentare funzionalità adeguate.

4. Dalla verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, devono scaturire gli elementi del fascicolo tecnico richiesto dall'allegato IV, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 552/2004, compresi i seguenti elementi:

— descrizione dell'attuazione;

— 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:

— determina l'ambiente operativo e tecnico di valutazione idoneo a corrispondere all'ambiente operativo;

— si accerta che il piano di prova descriva l'integrazione dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, in un ambiente di valutazione operativo e tecnico;

— si accerta che il piano di prova soddisfi completamente i requisiti di interoperabilità, prestazione e sicurezza prescritti dal presente regolamento;

— assicura la coerenza e la qualità della documentazione tecnica e del piano di prova;

— pianifica l'organizzazione della prova, il personale, l'installazione e la configurazione della piattaforma di prova;

— effettua le ispezioni e le prove previste nel piano di prova;

— 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 1, paragrafo 2, fatti funzionare in un ambiente di valutazione operativo rispettino i requisiti di interoperabilità, di prestazione e di sicurezza prescritti dal presente regolamento.

7. Una volta completata con successo 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 D

PRESCRIZIONI PER LA VERIFICA DEI SISTEMI DI CUI ALL'ARTICOLO 8, PARAGRAFO 2

1. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, deve accertare la conformità dei sistemi stessi ai requisiti di interoperabilità, prestazione e sicurezza di cui al presente regolamento, in un ambiente di valutazione che corrisponde al contesto operativo di tali sistemi. In particolare:

— la verifica dei sistemi per le comunicazioni bordo-terra deve dimostrare che la spaziatura di 8,33 kHz è utilizzata per le comunicazioni vocali bordo terra in VHF conformemente all'articolo 3, paragrafo 3, e che la prestazione dei sistemi di comunicazione vocale con spaziatura di 8,33 kHz è conforme all'articolo 3, paragrafo 7,

▼B

— la verifica dei sistemi per l'elaborazione dei dati di volo deve dimostrare che la funzionalità di cui all'articolo 3, paragrafo 12, è attuata correttamente.

2. La verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, è effettuata in conformità delle pratiche di verifica adeguate e riconosciute.

3. Gli strumenti di prova per la verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, devono presentare funzionalità adeguate.

4. Dalla verifica dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, devono scaturire gli elementi del fascicolo tecnico richiesto dall'allegato IV, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 552/2004, compresi i seguenti elementi:

— descrizione dell'attuazione,

— 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 a corrispondere all'ambiente operativo e affida lo svolgimento delle attività di verifica a un organismo notificato.

6. L'organismo notificato gestisce le attività di verifica e, in particolare:

— si accerta che il piano di prova descriva l'integrazione dei sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, in un ambiente di valutazione operativo e tecnico,

— si accerta che il piano di prova soddisfi completamente i requisiti di interoperabilità, prestazione e sicurezza prescritti dal presente regolamento,

— assicura la coerenza e la qualità della documentazione tecnica e del piano di prova,

— pianifica l'organizzazione della prova, il personale, l'installazione e la configurazione della piattaforma di prova,

— effettua le ispezioni e le prove previste nel piano di prova,

— redige la relazione con i risultati delle ispezioni e delle prove.

7. L'organismo notificato assicura che i sistemi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, fatti funzionare in un ambiente di valutazione operativo rispettino i requisiti di interoperabilità, di prestazione e di sicurezza prescritti dal presente regolamento.

8. Una volta completata con successo la verifica, l'organismo notificato redige il corrispondente certificato di conformità.

9. In seguito, il fornitore di servizi di navigazione aerea redige la dichiarazione «CE» di verifica del sistema e la trasmette all'autorità nazionale di vigilanza insieme con il fascicolo tecnico, come previsto all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 552/2004.

▼B

ALLEGATO IV

Condizioni di cui all'articolo 8

1. Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve disporre 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 deve garantire 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 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 deve garantire che il personale preposto alle procedure di verifica abbia accesso ad apparecchiature che consentano al personale stesso di effettuare adeguatamente i controlli richiesti.

4. Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve garantire 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 nell'effettuazione di tali operazioni, nonché la capacità necessaria per redigere dichiarazioni, registrazioni e relazioni atti a dimostrare l'effettivo svolgimento delle verifiche.

5. Il fornitore di servizi di navigazione aerea deve garantire che il personale impegnato nelle procedure di verifica è in grado di effettuare i controlli con imparzialità e che la sua remunerazione non dipende né dal numero né dai risultati dei controlli effettuati.