Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

►**B** **REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1206/2011 DELLA COMMISSIONE**

del 22 novembre 2011

che stabilisce i requisiti relativi all'identificazione degli aeromobili ai fini della sorveglianza nel cielo unico europeo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 305 del 23.11.2011, pag. 23)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Regolamento di esecuzione (UE) 2020/587 della Commissione del 29 aprile 2020	L 138	1	30.4.2020

▼B

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1206/2011 DELLA COMMISSIONE

del 22 novembre 2011

che stabilisce i requisiti relativi all'identificazione degli aeromobili ai fini della sorveglianza nel cielo unico europeo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce requisiti per i sistemi che contribuiscono alla fornitura di informazioni di sorveglianza, per i loro componenti e per le relative procedure, al fine di garantire la precisa e continua identificazione dei singoli aeromobili nell'ambito dell'EATMN.

Articolo 2

Campo d'applicazione

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

a) dai componenti di sistemi di sorveglianza installati a bordo di aeromobili e alle relative procedure;

b) dai sistemi di sorveglianza a terra, ai loro componenti e alle relative procedure;

c) dai sistemi e alle procedure per i servizi del traffico aereo, in particolare i sistemi di trattamento dei dati di volo, i sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza e i sistemi di interfaccia utente;

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

2. Il presente regolamento si applica a tutti i voli operanti come traffico aereo generale conformemente alle regole del volo strumentale entro lo spazio aereo definito all'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ([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) per "identificazione dell'aeromobile" si intende 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;

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

▼B

2) per “codice SSR” si intende uno dei 4 096 codici di identità del radar secondario di sorveglianza che possono essere trasmessi da componenti di bordo dei sistemi di sorveglianza;

3) per “codice SSR individuale” si intende un codice di identificazione di quattro cifre per il radar secondario di sorveglianza le cui ultime due cifre sono diverse da “00”;

4) per “identificazione dell’aeromobile in downlink” (*downlinked aircraft identification*) si intende l’identificazione dell’aeromobile trasmessa da componenti di bordo di sistemi di sorveglianza mediante un sistema di sorveglianza bordo-terra;

5) per “codice di cospicuità” (*conspicuity code*) si intende un codice SSR individuale designato per scopi speciali;

6) per “sorvolo” si intende un volo che entra in uno spazio aereo definito proveniente da un settore adiacente, attraversa tale spazio aereo definito e ne fuoriesce per entrare in un settore adiacente esterno;

7) per “volo in arrivo” si intende un volo che entra in uno spazio aereo definito proveniente da un settore adiacente, percorre tale spazio aereo definito e atterra in una destinazione situata all’interno del medesimo spazio aereo definito;

8) per “volo in partenza” si intende un volo che ha inizio in un aeroporto all’interno dello spazio aereo definito, percorre tale spazio aereo definito e atterra in un aeroporto situato all’interno del medesimo spazio aereo definito oppure ne fuoriesce per entrare in un settore adiacente esterno;

9) per “operatore” si intende la persona, l’organizzazione o l’impresa che effettua o che offre di effettuare operazioni di trasporto aereo;

10) per “elenco di attribuzione dei codici” si intende un documento che specifica la ripartizione complessiva dei codici SSR agli Stati membri e alle unità di servizi del traffico aereo, approvato dagli Stati membri e pubblicato nel piano di navigazione aerea per la regione europea dell’ICAO;

11) “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;

12) “sistema integrato di elaborazione iniziale dei piani di volo”: un sistema che fa parte della rete europea di gestione del traffico aereo, mediante il quale viene fornito un servizio centralizzato di elaborazione e 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.

Articolo 4

Requisiti relativi alle prestazioni

1. Gli Stati membri responsabili della prestazione di servizi di traffico aereo nello spazio aereo definito nell’allegato I provvedono alla realizzazione della capacità di provvedere all’identificazione dei singoli aeromobili mediante l’identificazione degli aeromobili in downlink per:

▼B

a) almeno il 50% di tutti i sorvoli dello spazio aereo definito del singolo Stato membro; e

b) almeno il 50% del numero totale di voli in arrivo e in partenza nello spazio aereo definito del singolo Stato membro.

2. I fornitori di servizi di navigazione aerea garantiscono che entro e non oltre il 2 gennaio 2020 la catena di sorveglianza cooperativa abbia la capacità necessaria per consentire di provvedere all'identificazione dei singoli aeromobili mediante l'identificazione dell'aeromobile in downlink.

3. I fornitori di servizi di navigazione aerea che provvedono all'identificazione dei singoli aeromobili mediante l'identificazione dell'aeromobile in downlink adempiono ai requisiti stabiliti nell'allegato II.

4. I fornitori di servizi di navigazione aerea che provvedono all'identificazione dei singoli aeromobili mediante codici SSR individuali al di fuori dello spazio aereo definito nell'allegato I adempiono ai requisiti stabiliti nell'allegato III.

5. I fornitori di servizi di navigazione aerea garantiscono che:

a) i sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), siano utilizzati nella misura necessaria per supportare i requisiti di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo;

(b) i sistemi o le procedure di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), siano utilizzati per avvertire i controllori di eventuali duplicazioni non intenzionali nelle assegnazioni dei codici SSR.

6. Gli Stati membri provvedono affinché:

a) i volumi di spazio aereo siano comunicati al servizio centralizzato di elaborazione e distribuzione dei piani di volo di cui al punto 1) dell'allegato II, a sostegno dei requisiti di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo e della lettera b) del presente paragrafo.

b) il sistema integrato di elaborazione iniziale dei piani di volo comunichi a tutti i fornitori di servizi di navigazione aerea interessati quali voli sono ammessi all'utilizzazione del codice di cospicuità di cui alla lettera c);

c) un unico codice di cospicuità sia approvato da tutti gli Stati membri e coordinato con paesi terzi europei per l'attribuzione esclusivamente ad aeromobili per i quali si provveda all'identificazione dell'aeromobile mediante l'identificazione degli aeromobili in downlink.

▼B

Articolo 5

Requisiti in materia di sicurezza

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

2. Durante le valutazioni di cui al paragrafo 1, i requisiti di cui all'allegato IV sono presi in considerazione come livello minimo.

Articolo 6

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 V.

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 comprendono la dimostrazione della conformità alle disposizioni in materia di prestazioni e di sicurezza di cui al presente regolamento.

Articolo 7

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

2. I fornitori di servizi di navigazione aerea che non possono dimostrare di rispettare le condizioni fissate nell'allegato VI 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 VII, parte B.

3. I processi di certificazione a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 sono considerati procedure accettabili per la verifica dei sistemi se comprendono la dimostrazione della conformità alle disposizioni in materia di prestazioni e di sicurezza di cui al presente regolamento.

([1]) GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

▼B

Articolo 8

Ulteriori requisiti per i fornitori di servizi di navigazione aerea

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 che contengono le istruzioni e le informazioni necessarie per permettere al loro personale interessato 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.

Articolo 9

Ulteriori requisiti per gli operatori

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

2. Gli operatori adottano le misure necessarie affinché l'identificazione degli aeromobili in downlink sia disponibile quando lo svolgimento delle operazioni lo richiede, ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 1 e 2.

3. Gli operatori adottano le misure necessarie affinché l'impostazione dell'identificazione dell'aeromobile in downlink di cui al paragrafo 4 sia conforme al punto 7 "identificazione dell'aeromobile" del piano di volo di cui al punto 2 dell'allegato del regolamento (CE) n. 1033/2006 della Commissione ([1]).

4. Gli operatori di aeromobili dotati della capacità di modificare l'identificazione dell'aeromobile in downlink di cui al paragrafo 2 durante il volo provvedono affinché l'identificazione dell'aeromobile in downlink non subisca alcuna modifica durante il volo, eccetto su richiesta del fornitore di servizi di navigazione aerea.

Articolo 10

Ulteriori requisiti per gli Stati membri

Gli Stati membri provvedono affinché sia garantita la conformità al presente regolamento, compresa la pubblicazione di informazioni pertinenti nelle pubblicazioni nazionali di informazione aeronautica.

([1]) GU L 186 del 7.7.2006, pag. 46.

▼B

Articolo 11

Deroghe

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 vincoli contrattuali impediscono l'adempimento dell'articolo 4, paragrafo 2, gli Stati membri comunicano alla Commissione entro e non oltre il 31 dicembre 2017 la data di attuazione dell'identificazione dell'aeromobile in downlink, data questa non 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 12

Entrata in vigore e applicazione

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

Esso si applica a decorrere dal 9 febbraio 2012.

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

▼B

ALLEGATO I

Spazio aereo di cui all'articolo 4, paragrafi 1 e 4

Lo spazio aereo di cui all'articolo 4, paragrafi 1 e 4, include le seguenti regioni di informazione di volo (FIR) e regioni superiori di informazione di volo (UIR):

1) Wien FIR;

2) Praha FIR;

3) Brussels FIR/UIR;

4) Bordeaux, Brest, Marseille, Paris e Reims FIR e France UIR;

5) Bremen, Langen e Munchen FIR, Hannover e Rhein UIR;

6) Athinai FIR e Hellas UIR;

7) Budapest FIR;

8) Brindisi FIR/UIR, Milano FIR/UIR e Roma FIR/UIR;

9) Amsterdam FIR;

10) Bucharest FIR.

▼B

ALLEGATO II

Requisiti relativi alle prestazioni di cui all'articolo 4, paragrafo 3

1. I volumi di spazio aereo in cui si provvede all'identificazione dei singoli aeromobili mediante l'identificazione degli aeromobili in downlink sono notificati al servizio centralizzato di elaborazione e distribuzione dei piani di volo che li inserisce nel sistema integrato di elaborazione iniziale dei piani di volo.

2. Eccetto ove si applichi una delle condizioni di cui al punto 3, il codice di cospicuità di cui all'articolo 4, paragrafo 6, lettera c), è assegnato agli aeromobili in partenza o agli aeromobili per cui, in conformità del punto 6, occorre effettuare una modifica di codice, laddove sono soddisfatte le seguenti condizioni:

   a) l'identificazione dell'aeromobile in downlink coincide con l'informazione corrispondente registrata nel piano di volo dell'aeromobile stesso

   b) il sistema integrato di elaborazione iniziale dei piani di volo ha comunicato che l'aeromobile è ammesso all'assegnazione del codice di cospicuità.

3. Il codice di cospicuità non è assegnato agli aeromobili di cui al punto 2 se è soddisfatta una delle seguenti condizioni:

   a) un fornitore di servizi di navigazione aerea colpito da guasti imprevisti dei sensori di sorveglianza a terra ha adottato misure di emergenza che richiedono l'assegnazione di codici SSR individuali agli aeromobili; oppure

   b) misure militari di emergenza eccezionali impongono ai fornitori di servizi di navigazione aerea di assegnare codici SSR individuali agli aeromobili; oppure

▼M1

   c) un aeromobile ammesso all'assegnazione del codice di cospicuità di cui all'articolo 4, paragrafo 6, lettera c), esce o è altrimenti dirottato fuori dal volume di spazio aereo di cui al punto 1; oppure

   d) si tratta di aeromobili di Stato impegnati in addestramento od operazioni sensibili a livello nazionale che richiedono sicurezza e riservatezza.

▼B

4. Agli aeromobili cui non viene assegnato il codice di cospicuità di cui all'articolo 4, paragrafo 6, lettera c), è assegnato un codice SSR conforme a un elenco di attribuzione dei codici approvato dagli Stati membri in coordinazione con paesi terzi europei.

5. Quando un codice SSR è assegnato a un aeromobile, si effettua quanto prima un controllo per confermare che il codice SSR impostato dal pilota sia identico a quello assegnato al volo.

6. I codici SSR assegnati ad aeromobili che vengono trasferiti da fornitori di servizi di navigazione aerea di stati confinanti sono controllati automaticamente per determinare se i codici assegnati possano essere mantenuti conformemente a una lista di attribuzione dei codici approvata dagli Stati membri in coordinazione con paesi terzi europei.

▼B

7. Accordi formali sono conclusi con fornitori confinanti di servizi di navigazione aerea che provvedono all'identificazione dei singoli aeromobili mediante codici SSR individuali. Tali accordi contengono almeno le seguenti disposizioni:

   a) l'obbligo nei confronti dei fornitori confinanti di servizi di navigazione aerea di trasferire gli aeromobili con codici SSR individuali verificati in conformità a un elenco di attribuzione dei codici approvato dagli Stati membri in coordinazione con paesi terzi europei;

   b) l'obbligo di notificare alle unità riceventi qualsiasi irregolarità osservata nel funzionamento dei componenti di bordo dei sistemi di sorveglianza.

▼B

ALLEGATO III

Requisiti relativi alle prestazioni di cui all'articolo 4, paragrafo 4

I sistemi individuali utilizzati per l'assegnazione dei codici SSR dispongono delle seguenti capacità funzionali:

a) i codici SSR sono assegnati automaticamente agli aeromobili conformemente a un elenco di attribuzione dei codici approvato dagli Stati membri in coordinazione con paesi terzi europei;

b) i codici SSR assegnati ad aeromobili che vengono trasferiti da fornitori di servizi di navigazione aerea di stati confinanti sono controllati per determinare se i codici assegnati possano essere mantenuti conformemente a una lista di attribuzione dei codici approvata dagli Stati membri in coordinazione con paesi terzi europei;

c) i codici SSR sono classificati in categorie distinte per consentirne l'assegnazione differenziata;

d) i codici SSR appartenenti alle categorie di cui al punto c) sono assegnati secondo la rotta dei voli;

e) assegnazioni multiple simultanee del medesimo codice SSR sono effettuate a voli operanti in direzioni che non entrano in conflitto fra loro.

▼B

ALLEGATO IV

Requisiti di cui all'articolo 5

1. I requisiti relativi alle prestazioni di cui all'articolo 4, paragrafi 3 e 4, all'articolo 4, paragrafo 5, lettera b) e all'articolo 4, paragrafo 6.

2. Gli altri requisiti di cui all'articolo 9, paragrafi dal primo al quarto.

▼B

ALLEGATO V

Requisiti per la valutazione della conformità o dell'idoneità all'uso dei componenti di cui all'articolo 6

1. Le attività di verifica della conformità accertano la conformità o l'idoneità all'uso dei componenti rispetto 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 6 integrati nell'ambiente di prova soddisfino i pertinenti requisiti del presente regolamento.

4. Una volta completata con successo 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 sue condizioni d'uso ai sensi dell'allegato III, punto 3, del regolamento (CE) n. 552/2004.

▼B

ALLEGATO VI

Condizioni di cui all'articolo 7, paragrafi 1 e 2

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 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 deve garantire 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 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 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 deve garantire 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.

▼B

ALLEGATO VII

PARTE A

Requisiti relativi alla verifica dei sistemi di cui all'articolo 7, 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 alle 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), presentano funzionalità adeguate.

4. Dalla verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), scaturiscono gli elementi del fascicolo tecnico richiesto all'allegato IV, punto 3, del regolamento (CE) n. 552/2004, compresi i seguenti elementi:

   a) descrizione dell'attuazione;

   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 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 prestazioni e di sicurezza del 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 dei sistemi e la sottopongono all'autorità nazionale di vigilanza unitamente al fascicolo tecnico, come previsto all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 552/2004.

▼B

PARTE B

Requisiti relativi alla verifica dei sistemi di cui all'articolo 7, 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 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 alle pratiche di prova 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), presentano funzionalità adeguate.

4. Dalla verifica dei sistemi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere b), c) e d), scaturiscono gli elementi del fascicolo tecnico richiesto all'allegato IV, punto 3, del regolamento (CE) n. 552/2004, compresi i seguenti elementi:

   a) descrizione dell'attuazione;

   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 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 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.