DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 7 aprile 2008

sulle condizioni armonizzate dell'uso dello spettro per il funzionamento dei servizi di comunicazione mobile a bordo degli aeromobili (servizi MCA) nella Comunità europea

[notificata con il numero C(2008) 1256]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/294/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la decisione n. 676/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, relativa ad un quadro normativo per la politica in materia di spettro radio nella Comunità europea (Decisione spettro radio) ([1]), in particolare l'articolo 4, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

(1) Il quadro strategico i2010 (Società europea dell'informazione 2010) ([2]) promuove un'economia digitale aperta e competitiva ed evidenzia il ruolo di primo piano delle TIC nella promozione dell'inclusione e della qualità della vita. Lo sviluppo di ulteriori mezzi di comunicazione potrebbe favorire la produttività del lavoro e la crescita del mercato della telefonia mobile.

(2) Le applicazioni di connettività a bordo degli aeromobili sono, per natura, paneuropee dal momento che saranno utilizzate in particolar modo per i voli transfrontalieri all'interno della Comunità e al di fuori di essa. Un approccio coordinato nella regolamentazione dei servizi di comunicazione mobile a bordo degli aeromobili (servizi MCA) contribuirà al conseguimento degli obiettivi del mercato unico.

(3) L'armonizzazione delle norme sull'uso dello spettro radio nel territorio comunitario favorirà lo sviluppo e l'adozione tempestivi dei servizi MCA nella Comunità.

(4) L'uso commerciale dei servizi MCA è al momento considerato solo per i sistemi GSM che operano nella banda 1 710-1 785 MHz per il collegamento *uplink* (terminale trasmittente e stazione di base ricevente) e nella banda 1 805-1 880 MHz per il collegamento *downlink* (stazione di base trasmittente e terminale ricevente) in conformità alle norme EN 301 502 e EN 301 511 dell'ETSI. Non è escluso, tuttavia, che in futuro sia esteso ad altri sistemi pubblici di comunicazione mobile terrestre, che operano in conformità di altre norme e su bande di frequenza diverse.

(5) Conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, della decisione n. 676/2002/CE, la Commissione ha conferito alla Conferenza europea delle poste e delle telecomunicazioni (in appresso denominata la «CEPT») il mandato ([3]) di svolgere tutte le attività necessarie per valutare le questioni specifiche inerenti alla compatibilità tecnica tra il funzionamento dei sistemi GSM 1800 a bordo degli aeromobili e una serie di servizi radio che potrebbero subire interferenze. La presente decisione si fonda sugli studi tecnici svolti dalla CEPT nell'ambito del mandato CE, presentati nel Rapporto finale 016 della CEPT ([4]).

(6) Il sistema MCA considerato nel Rapporto finale della CEPT si compone di un'unità di controllo della rete (NCU) e di una stazione base ricetrasmittente d'aeromobile (BTS d'aeromobile). Il sistema è concepito in modo che i segnali trasmessi dai sistemi mobili a terra non siano rilevabili all'interno della cabina dell'aeromobile e che i terminali utilizzati a bordo trasmettano solo a un livello minimo. I parametri tecnici per la NCU e per la BTS d'aeromobile sono stati desunti da modelli teorici.

(7) Nel campo di applicazione della presente decisione non rientra l'uso dello spettro per le reti di comunicazioni elettroniche mobili terrestri, che saranno invece oggetto di una decisione della Commissione relativa all'armonizzazione delle bande di frequenza 900 MHz e 1 800 MHz per i sistemi terrestri in grado di fornire servizi di comunicazione elettronica paneuropei.

(8) Anche le condizioni per l'autorizzazione dei servizi MCA esulano dal campo d'applicazione della presente decisione. Il coordinamento delle condizioni nazionali per l'autorizzazione dei servizi MCA è oggetto della raccomandazione 2008/295/CE ([5]) in applicazione della direttiva 2002/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, che istituisce un quadro normativo comune per le reti ed i servizi di comunicazione elettronica (direttiva quadro) ([6]).

([1]) GU L 108 del 24.4.2002, pag. 1.
([2]) COM(2005) 229 dell'1.6.2005.
([3]) Mandato alla CEPT relativo ai servizi di comunicazione mobile a bordo degli aeromobili del 12.10.2006.
([4]) Rapporto finale della CEPT alla Commissione europea in risposta al mandato della CE sui servizi di comunicazione mobile a bordo degli aeromobili (MCA) del 30.3.2007.
([5]) Cfr. pag. 24 della presente Gazzetta ufficiale.
([6]) GU L 108 del 24.4.2002, pag. 33. Direttiva modificata dal regolamento (CE) n. 717/2007 (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 32).

(9) Le apparecchiature per i servizi MCA di cui alla presente decisione rientrano nel campo di applicazione della direttiva 1999/5/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 1999, riguardante le apparecchiature radio e le apparecchiature terminali di telecomunicazione e il reciproco riconoscimento della loro conformità [1]. La presunzione di conformità ai requisiti essenziali della direttiva 1999/5/CE delle apparecchiature utilizzate per i servizi MCA nell'Unione europea può essere dimostrata con il rispetto della norma armonizzata EN 302 480 dell'ETSI o avvalendosi di altre procedure per la valutazione della conformità di cui alla direttiva 1999/5/CE.

(10) Le questioni inerenti alla sicurezza aerea sono di importanza capitale, per cui nessuna delle disposizioni contenute nella presente decisione deve ostacolare il mantenimento di condizioni ottimali per la sicurezza aerea.

(11) I servizi MCA possono essere forniti solo a condizione che rispettino i requisiti di sicurezza aerea, attestati da adeguata certificazione di aeronavigabilità, e le altre disposizioni aeronautiche pertinenti, nonché i requisiti in materia di comunicazioni elettroniche. I certificati di aeronavigabilità validi nell'intero territorio comunitario sono rilasciati dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) in conformità del regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione [2].

(12) La presente decisione non riguarda gli aspetti dello spettro relativi ai collegamenti tra l'aeromobile, la stazione spaziale satellitare e la terra che sono anch'essi necessari per fornire servizi MCA.

(13) Per continuare a garantire l'adeguatezza delle condizioni stabilite nella presente decisione e data la rapida evoluzione in materia di spettro radio, le amministrazioni nazionali dovrebbero, per quanto possibile, controllare l'uso dello spettro radio da parte delle apparecchiature destinate ai servizi MCA per consentire un riesame efficace della presente decisione. È opportuno che nell'ambito di tale riesame si tenga conto dei progressi tecnologici e si verifichi che i presupposti iniziali riguardanti il funzionamento dei servizi MCA continuino ad essere pertinenti.

(14) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato per lo spettro radio,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Scopo della presente decisione è armonizzare le condizioni tecniche per la messa a disposizione e l'uso efficiente dello spettro radio per il funzionamento dei servizi di comunicazione mobile a bordo degli aeromobili nella Comunità.

La presente decisione si applica senza compromettere tutte le altre disposizioni comunitarie pertinenti, in particolare il regolamento (CE) n. 1702/2003 e la raccomandazione 2008/295/CE.

Articolo 2

Ai fini della presente decisione s'intende per:

1) «servizi di comunicazione mobile a bordo degli aeromobili (servizi MCA)», i servizi di comunicazione elettronica, di cui all'articolo 2, lettera c), della direttiva 2002/21/CE, forniti da un'impresa per consentire ai passeggeri aerei di utilizzare le reti pubbliche di comunicazione durante il volo senza stabilire un collegamento diretto con le reti mobili terrestri;

2) «su base di non interferenza e senza diritto a protezione», che nessuna interferenza pregiudizievole può essere causata a qualsiasi servizio di radiocomunicazione e che non può essere chiesta la protezione di queste apparecchiature da interferenze pregiudizievoli derivanti da servizi di radiocomunicazione;

3) «stazione base ricetrasmittente d'aeromobile (BTS d'aeromobile)», una o più stazioni di comunicazione mobile situate nell'aeromobile funzionanti sulle bande di frequenza e con i sistemi di cui alla tabella 1 dell'allegato;

4) «unità di controllo della rete (NCU)», l'apparecchiatura da collocare nell'aeromobile che garantisce che i segnali trasmessi dai sistemi di comunicazioni elettroniche mobili terrestri di cui alla tabella 2 dell'allegato non siano rilevabili all'interno della cabina aumentando il rumore di fondo nelle bande di ricezione della comunicazione mobile.

Articolo 3

Quanto prima possibile, e al più tardi entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente decisione, gli Stati membri mettono a disposizione dei servizi MCA le bande di frequenza di cui alla tabella 1 dell'allegato, su base di non interferenza e senza diritto a protezione, a condizione che tali servizi rispettino le condizioni previste nell'allegato.

[1] GU L 91 del 7.4.1999, pag. 10. Direttiva modificata dal regolamento (CE) n. 1882/2003 (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

[2] GU L 243 del 27.9.2003, pag. 6. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 287/2008 (GU L 87 del 29.3.2008, pag. 3).

Articolo 4

Gli Stati membri stabiliscono l'altitudine minima al di sopra del livello del terreno per qualsiasi trasmissione irradiata da un sistema MCA funzionante in conformità della parte 3 dell'allegato.

Gli Stati membri hanno la facoltà di imporre altitudini minime più elevate per il funzionamento dei servizi MCA se ciò è giustificato da caratteristiche topografiche nazionali e da condizioni d'installazione della rete a terra. Le suddette informazioni, accompagnate dai dovuti documenti giustificativi, sono comunicate alla Commissione entro quattro mesi dall'adozione delle presente decisione e sono pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 5

Gli Stati membri controllano l'uso dello spettro da parte dei servizi MCA, in particolare per quanto concerne le interferenze pregiudizievoli, reali o potenziali, nonché per verificare che l'adeguatezza delle condizioni di cui all'articolo 3 continui ad essere garantita e presentano le loro conclusioni alla Commissione per consentirle, se necessario, di riesaminare tempestivamente la presente decisione.

Articolo 6

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 7 aprile 2008.

Per la Commissione

Viviane REDING

Membro della Commissione

ALLEGATO

1. **BANDE DI FREQUENZA E SISTEMI AUTORIZZATI PER I SERVIZI MCA**

Tabella 1

Tipo	Frequenza	Sistema
GSM 1800	1 710-1 785 MHz e 1 805-1 880 MHz (la «banda 1 800 MHz»)	Conforme alle norme GSM pubblicate dall'ETSI, in particolare EN 301 502, EN 301 511 e EN 302 480, o a specifiche equivalenti.

2. **PREVENZIONE DELLA CONNESSIONE DEI TERMINALI MOBILI ALLE RETI TERRESTRI**

Nel periodo in cui il funzionamento dei servizi MCA è autorizzato a bordo dell'aeromobile, deve essere vietato ai terminali mobili riceventi nelle bande di frequenza di cui alla tabella 2 di tentare una connessione alle reti mobili terrestri

Tabella 2

Banda di frequenza (Hz)	Sistemi terrestri
460-470	CDMA2000, FLASH OFDM
921-960	GSM, WCDMA
1 805-1 880	GSM, WCDMA
2 110-2 170	WCDMA

3. **PARAMETRI TECNICI**

3.1. **Sistemi MCA GSM 1800**

a) *Potenza isotropa equivalente irradiata (e.i.r.p.), all'esterno dell'aeromobile, dalla NCU/BTS d'aeromobile*

L'e.i.r.p. totale, all'esterno dell'aeromobile, dalla NCU/BTS d'aeromobile, non deve essere superiore a:

Tabella 3

Altitudine al di sopra del livello del terreno (m)	Densità massima di e.i.r.p. prodotta dalla NCU/BTS d'aeromobile all'esterno dell'aeromobile			
	460-470 MHz	921-960 MHz	1 805-1 880 MHz	2 110-2 170 MHz
	dBm/1,25 MHz	dBm/200 kHz	dBm/200 kHz	dBm/3,84 MHz
3 000	– 17,0	– 19,0	– 13,0	1,0
4 000	– 14,5	– 16,5	– 10,5	3,5
5 000	– 12,6	– 14,5	– 8,5	5,4
6 000	– 11,0	– 12,9	– 6,9	7,0
7 000	– 9,6	– 11,6	– 5,6	8,3
8 000	– 8,5	– 10,5	– 4,4	9,5

b) *Potenza isotropa equivalente irradiata (e.i.r.p.), all'esterno dell'aeromobile, dal terminale a bordo*

L'e.i.r.p. totale, all'esterno dell'aeromobile, irradiata dal terminale mobile GSM che trasmette a 0 dBm, non deve essere superiore a:

Tabella 4

Altitudine al di sopra del livello del terreno (m)	e.i.r.p. massima, all'esterno dell'aeromobile, dal terminale mobile GSM in dBm/canale
	1 800 MHz
3 000	– 3,3
4 000	– 1,1
5 000	0,5
6 000	1,8
7 000	2,9
8 000	3,8

c) *Requisiti operativi*

I. L'altitudine minima al di sopra del livello del terreno per qualsiasi per trasmissione di un sistema GSM 1800 MCA in esercizio deve essere di 3 000 metri.

II. La BTS d'aeromobile , in esercizio, deve limitare la potenza di trasmissione di tutti i terminali mobili GSM che trasmettono nella banda 1 800 MHz ad un valore nominale di 0 dBm in tutte le fasi della comunicazione, compreso l'accesso iniziale.