

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo

(2002/C 103 E/08)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(2001) 564 def./2 — 2001/0237(COD)

(Presentata dalla Commissione l'11 dicembre 2001)

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,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

visto il parere del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quando segue:

(1) Per istituire il Cielo unico europeo, devono essere adottate misure concernenti apparecchiature, sistemi e attività con l'obiettivo di garantire il funzionamento omogeneo della rete di gestione del traffico aereo, in modo coerente con la prestazione di servizi di navigazione aerea prevista dal regolamento (CE) n. ... del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... 2001 sulla prestazione dei servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo e con l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo previsti dal regolamento (CE) n. ... del Parlamento europeo e del Consiglio (regolamento sull'organizzazione e sull'uso dello spazio aereo nel Cielo unico europeo).

(2) Il rapporto del Gruppo ad alto livello per il Cielo unico europeo (nel prosieguo: il «Gruppo ad alto livello») ha confermato la necessità di stabilire una regolamentazione tecnica in base ad una nuova strategia conforme alla risoluzione del Consiglio del 7 maggio 1985 ⁽¹⁾, relativa ad una nuova strategia in materia di armonizzazione tecnica e normalizzazione, nei cui ambiti i requisiti essenziali, le regole e le norme siano complementari e coerenti.

(3) Il regolamento (CE) n. ... del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... 2001, stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo.

(4) La rete di gestione del traffico aereo è una struttura complessa, molto interattiva che comprende un gran numero

di sistemi e componenti a terra, nell'aria e nello spazio tra cui installazioni, apparecchiature, hardware e software e relativi addetti.

(5) Il rapporto del Gruppo ad alto livello ha confermato che malgrado i progressi compiuti negli ultimi anni verso il funzionamento omogeneo della rete di gestione del traffico aereo in Europa, 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 metodi operativi e tecnologici necessari per disporre della capacità supplementare richiesta.

(6) Questo basso livello di integrazione comunitaria provoca numerose gravi carenze, costi supplementari di approvvigionamento e manutenzione nonché difficoltà nel coordinamento operativo.

(7) La predominanza di specifiche tecniche nazionali nell'approvvigionamento, spesso elaborate di concerto dal prestatore di servizi di navigazione aerea e dai fabbricanti nazionali ha portato ad una frammentazione delle apparecchiature di mercato e non facilita la cooperazione industriale a livello comunitario, con notevoli conseguenze per l'industria che deve adattare 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.

(8) 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 tutti, stimoli la creatività e la messa in comune di conoscenze, esperienze e rischi, con l'obiettivo di definire, in collaborazione con l'industria manifatturiera, specifiche comunitarie rispondenti alla maggiore gamma possibile di esigenze, in modo che un prestatore di servizi di navigazione aerea possa scegliere gli elementi più adatti alla sua situazione e limitare al massimo gli adeguamenti locali.

(9) È quindi opportuno definire requisiti essenziali per sistemi e componenti della rete di gestione del traffico aereo; data la complessità della rete di gestione del traffico aereo appare necessaria a tale riguardo una suddivisione in vari sistemi.

⁽¹⁾ GU C 136 del 4.6.1985, pag. 1.

- (10) Lo sviluppo e l'adozione di specifiche comunitarie concernenti la rete di gestione del traffico aereo, nonché i suoi sistemi e componenti è un mezzo adeguato per definire le condizioni tecniche e operative necessarie affinché siano soddisfatti i requisiti essenziali; la conformità a queste specifiche comunitarie deve creare la presunzione di conformità ai requisiti essenziali.
- (11) Per alcuni sistemi rilevanti ai fini del soddisfacimento dei requisiti essenziali stabiliti dal presente regolamento, si devono adottare norme di attuazione; si potranno anche adottare norme di attuazione per facilitare il coordinamento e l'introduzione di nuovi metodi nella gestione del traffico aereo; la conformità alle norme di attuazione va garantita in permanenza; queste norme di attuazione possono basarsi su regole e norme sviluppate da organizzazioni internazionali come Eurocontrol o ICAO.
- (12) Secondo le conclusioni del Gruppo ad alto livello sul Cielo unico europeo, Eurocontrol è l'organismo dotato dell'adeguata esperienza per assistere la Commissione nel suo ruolo di regolamentazione; può quindi essere affidato ad Eurocontrol l'incarico di redigere progetti di provvedimenti sulla base di modalità convenute e con l'osservanza delle regole di cooperazione convenute tra la Commissione e Eurocontrol.
- (13) Per garantire la separazione tra le funzioni di regolamentazione e di normalizzazione, le specifiche comunitarie devono essere soprattutto 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 devono assumere la forma di norme europee.
- (14) Eurocae è un'organizzazione senza scopo di lucro, incaricata di preparare progetti di specifiche tecniche per le apparecchiature della navigazione civile; ad essa possono aderire tutti i soggetti operanti nel settore dell'aviazione, in particolare, i prestatori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo e l'industria manifatturiera; Eurocae deve stabilire relazioni ufficiali con gli organismi europei di normalizzazione in modo che le sue specifiche possano essere riconosciute come norme europee secondo la procedura stabilita da questi organismi.
- (15) Ad Eurocontrol deve essere altresì affidato il compito di elaborare, se necessario, specifiche comunitarie che siano conformi ai principi della risoluzione del Consiglio del 7 maggio 1985 ed ai principi generali di normalizzazione della Comunità; tali principi ricomprendono quanto meno i postulati dell'accessibilità, della trasparenza, dell'imparzialità, del consenso, della conservazione, del pubblico accesso alle specifiche, dell'efficienza, dell'affidabilità e della compatibilità; a tal fine saranno inserite disposizioni dettagliate in un documento che definirà le regole di cooperazione con Eurocontrol.
- (16) Le procedure di valutazione della conformità o di idoneità all'uso di componenti devono 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 ⁽¹⁾; nella misura necessaria, l'ambito di questi moduli deve essere ampliato al fine di soddisfare le esigenze specifiche delle industrie interessate.
- (17) 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 deve incidere sull'obbligo per i fabbricanti di apporre il marchio CE su determinati componenti per certificarne la conformità ad altre disposizioni comunitarie.
- (18) La messa in servizio, il rinnovamento o il miglioramento di sistemi di gestione del traffico aereo devono essere soggetti alla verifica della conformità ai requisiti essenziali basata su norme di attuazione; l'uso di specifiche comunitarie crea una presunzione di conformità ai requisiti essenziali; in funzione del sistema, l'intervento di un organismo notificato può essere ritenuto necessario, in particolare per motivi di sicurezza.
- (19) In linea con le conclusioni del rapporto del Gruppo ad alto livello, la Commissione consulterà l'industria per facilitare l'istituzione di un programma coerente di gestione strategica per l'introduzione di nuovi metodi di gestione del traffico aereo.
- (20) La completa applicazione delle disposizioni del presente regolamento deve avvenire secondo una strategia di transizione volta che persegua l'obiettivo del funzionamento omogeneo delle reti di gestione del traffico aereo, senza tuttavia creare ostacoli ingiustificati sotto il profilo economico al mantenimento dell'infrastruttura esistente.
- (21) Poiché gli scopi dell'intervento prospettato, consistenti nel conseguire l'interoperabilità nell'ambito della rete comunitaria di gestione del traffico aereo, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri a causa delle dimensioni dell'intervento stesso, e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(¹) GU L 220 del 30.8.1993, pag. 23.

(22) Nel quadro della pertinente legislazione comunitaria, è tenuto debito conto della necessità di garantire condizioni armonizzate per la disponibilità e all'uso efficiente dello spettro radio necessario ai fini dell'istituzione del Cielo unico europeo, con particolare riguardo agli aspetti di compatibilità elettromagnetica; deve essere garantito un uso efficiente e adeguato delle frequenze assegnate e gestite dal settore dell'aviazione.

(23) 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 ⁽¹⁾ 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 prestatori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, l'industria manifatturiera e gli aeroporti e consente sia l'adozione di regole applicabili a tutti che l'adozione di specifiche comunitarie che, pur essendo facoltative, conferiscono la presunzione di conformità ai requisiti essenziali. La direttiva 93/65/CEE del Consiglio, deve quindi essere abrogata.

(24) 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 ⁽²⁾, è ormai superata e deve quindi essere abrogata.

(25) I provvedimenti d'applicazione della direttiva 93/65/CEE elencati negli allegati I, II e III del regolamento (CE) n. 2082/2000, del 6 settembre 2000 che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 97/15/CE che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 93/65/CEE ⁽³⁾ sono compatibili con le disposizioni del presente regolamento.

(26) La maggior parte delle misure necessarie per l'applicazione del presente regolamento costituiscono misure di portata generale ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze d'esecuzione conferite alla Commissione ⁽⁴⁾. Pertanto, esse devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della stessa. Tuttavia talune misure applicative devono essere adottate secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 3 della decisione, a norma dell'articolo 2, lettera c) della medesima,

⁽¹⁾ GU L 187 del 29.7.1993, pag. 52.

⁽²⁾ GU L 95 del 10.4.1997, pag. 16.

⁽³⁾ GU L 254 del 9.10.2000, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Finalità e campo di applicazione

1. Il presente regolamento disciplina le apparecchiature, i sistemi e i relativi procedimenti ai fini dell'istituzione della rete di gestione del traffico aereo e del relativo metodo operativo in conformità e nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. ... (che stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo).

2. Le condizioni generali relative ai diritti e agli obblighi di prestatori di servizi di navigazione aerea ai sensi del regolamento (CE) n. ... (sulla prestazione di servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo) sono escluse dal campo di applicazione del presente regolamento.

Articolo 2

Obiettivi

L'obiettivo principale del presente regolamento consiste nel definire le condizioni che garantiscano, sul territorio comunitario, l'interoperabilità tra i diversi sistemi e componenti della rete di gestione del traffico aereo, con particolare riguardo al funzionamento omogeneo, allo sviluppo e all'aggiornamento tecnologico.

Nel perseguire l'obiettivo di cui al primo comma, il presente regolamento deve anche concorrere alla progressiva creazione del mercato interno delle apparecchiature, dei sistemi e dei relativi servizi.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni contenute nell'articolo 2 del regolamento (CE) ... (che stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo).

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

a) «rete di gestione del traffico aereo»: il sistema, costituito da elementi a terra e elementi a bordo, che rende possibile la prestazione di servizi di navigazione aerea con l'obiettivo di consentire agli utenti dello spazio aereo di rispettare gli orari di partenza e di arrivo e di seguire i profili di volo di loro preferenza con il minimo di limitazioni, senza compromettere i livelli di sicurezza convenuti;

b) «sistemi»: la rete di gestione del traffico aereo costituita dai sistemi descritti nell'allegato I, per i quali si devono stabilire requisiti essenziali; ciascun sistema è composto di vari componenti e ha interfacce con altri sistemi; il termine «componente» comprende sia oggetti materiali sia oggetti immateriali, come software o procedimenti;

- c) «metodo operativo»: le modalità dell'uso di apparecchiature e sistemi di navigazione aerea; esso implica informazioni sugli elementi operativi, sui compiti di quanti ne curano l'uso, sulle funzioni dell'apparecchiatura a terra e a bordo e sulle misure necessarie per garantire in permanenza una gestione del traffico aereo sicura ed efficiente;
- d) «funzionamento omogeneo»: il funzionamento configurato in modo tale che nella prospettiva dell'utente l'intero sistema funziona come un sistema unico;
- e) «requisiti essenziali»: tutte le condizioni contemplate dall'allegato II, cui devono essere conformi la rete di gestione del traffico aereo, i suoi sistemi e i suoi componenti;
- f) «specifica comunitaria»: qualsiasi norma europea ai sensi dell'articolo 1 della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ o specifica tecnica Eurocontrol i cui numeri di riferimento siano stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*;
- g) «norme di attuazione»: le norme in base alle quali un sistema o parte di esso è considerato conforme ai requisiti essenziali e idoneo a garantire il funzionamento omogeneo della rete di gestione del traffico aereo, ed in particolare l'interoperabilità;
- h) «autorità nazionale di vigilanza»: l'organismo o gli organismi, distinti e funzionalmente indipendenti dai prestatori di servizi di navigazione aerea, incaricati da uno Stato membro della vigilanza dei prestatori di servizi di navigazione aerea;
- i) «miglioramento»: qualsiasi opera importante di modifica effettuata su un sistema o parte di esso, che richieda l'elaborazione di una dichiarazione di verifica;
- j) «rinnovamento»: qualsiasi opera importante di sostituzione effettuata su un sistema o parte di esso, che richieda la redazione di una dichiarazione di verifica ai sensi dell'articolo 10.

CAPO II

REQUISITI ESSENZIALI, SPECIFICHE COMUNITARIE E NORME DI ATTUAZIONE

Articolo 4

Requisiti essenziali

La rete europea di gestione del traffico aereo, i suoi sistemi e i suoi componenti devono essere conformi ai requisiti essenziali stabiliti nell'allegato II.

Articolo 5

Specifiche comunitarie

1. La conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato II è presunta per i sistemi o componenti rispondenti a specifiche comunitarie o parti di esse i cui numeri di riferimento siano stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

2. Qualora uno Stato membro o la Commissione ritenga che la conformità ad una determinata specifica comunitaria non garantisca la conformità ai requisiti essenziali dell'allegato II cui la specifica stessa si riferisce, si applica la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 3.

3. In caso di carenze delle norme europee rispetto ai requisiti essenziali, può essere deciso, con la procedura di cui all'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.

4. In caso di carenze delle specifiche tecniche europee elaborate da Eurocontrol rispetto ai requisiti essenziali, può essere deciso, con la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 3, che le specifiche di cui trattasi siano modificate o escluse parzialmente o totalmente dalle pubblicazioni che le contengono.

Articolo 6

Norme di attuazione

1. Devono essere elaborate norme di attuazione:

- a) per sistemi indispensabili per il conseguimento degli obiettivi del presente regolamento;
- b) per sostenere l'introduzione rapida e coordinata di nuovi metodi operativi o tecnologici nella gestione del traffico aereo.

2. Ove necessario, ed in particolare per il trattamento prioritario di determinate categorie o determinati problemi o per l'adeguamento all'introduzione progressiva di nuove tecnologie, un sistema o una parte di un sistema possono essere assoggettati a più di una norma di attuazione. Inversamente, la realizzazione di particolari prestazioni operative in parti della rete può comportare l'elaborazione di norme che stabiliscano prescrizioni per più di un sistema.

3. I sistemi o le parti di sistemi devono essere conformi alle pertinenti norme di attuazione; questa conformità deve sussistere in modo permanente durante l'uso di ciascun sistema.

4. Nella misura necessaria per conseguire gli obiettivi definiti all'articolo 1, ciascuna norma di attuazione:

- a) determina le prescrizioni specifiche per il funzionamento omogeneo, ed in particolare per l'interoperabilità, la sicurezza o l'efficienza, che siano indispensabili per conseguire gli obiettivi del presente regolamento;
- b) stabilisce in ciascun caso esaminato, quali dei moduli definiti nella decisione 93/465/CEE o, ove opportuno, quali delle procedure specifiche si debbano usare per valutare la conformità o l'idoneità all'uso dei componenti indispensabili per il funzionamento omogeneo, la sicurezza o l'efficienza nonché per la verifica dei sistemi.

⁽¹⁾ GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37.

5. Qualora uno Stato membro o la Commissione ritenga che la conformità ad una determinata norma di attuazione non garantisca la conformità ai requisiti essenziali dell'allegato II, cui la norma stessa si riferisce, si applica la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

6. In caso di carenze delle norme di attuazione rispetto ai requisiti essenziali, può essere deciso, con la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, che le norme di cui trattasi siano modificate o siano parzialmente o totalmente escluse dalle pubblicazioni che le contengono.

CAPO III

PROCEDURE

Articolo 7

Specifiche comunitarie

1. Le specifiche comunitarie consistono in norme europee elaborate dagli organismi europei di normalizzazione in cooperazione con Eurocae e su mandato della Commissione, conformemente all'articolo 6, paragrafo 4 della direttiva 98/34/CE.

In alcuni campi specializzati, in particolare nelle questioni di coordinamento interno tra prestatori di servizi di navigazione aerea, ad esempio nelle questioni relative alle procedure, la Commissione può chiedere a Eurocontrol di elaborare specifiche tecniche nell'ambito di un elenco prestabilito con la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 3.

2. La Commissione pubblica i riferimenti alle norme europee menzionate al paragrafo 1 nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

3. I riferimenti alle specifiche tecniche di Eurocontrol, menzionate al paragrafo 1, sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* in base alla procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 3.

Articolo 8

Norme di attuazione

1. Nel preparare le norme di attuazione di cui all'articolo 6, la Commissione può chiedere ad Eurocontrol di elaborare progetti di provvedimenti sulla base di un programma di lavoro da essa predisposto. Le norme di attuazione sono adottate e rivedute secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2. Esse sono pubblicate nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

2. Nella preparazione, nell'adozione e nel riesame delle norme di attuazione deve essere preso in considerazione, al fine di individuare la soluzione più efficiente, il costo stimato delle soluzioni tecniche che ne consentono l'osservanza. A tal fine è allegata a ciascun progetto una valutazione dei costi e benefici derivanti dalle singole soluzioni a tutti i soggetti interessati nonché alla rete di gestione del traffico aereo europeo.

3. Per ciascuna norma di attuazione adottata è stabilita la data di entrata in vigore secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2. Quando è necessario l'intervento simultaneo di diversi soggetti per conseguire gli obiettivi del presente regolamento, la data di entrata in vigore può assumere la forma di un termine finale entro cui tutti i soggetti interessati devono dotarsi di sistemi conformi alla norma di attuazione.

CAPO IV

VERIFICA DI CONFORMITÀ

Articolo 9

Dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso di componenti

1. La conformità ai requisiti essenziali del presente regolamento è presunta per componenti muniti della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, i cui elementi sono indicati nell'allegato III.

2. Per la stesura della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, il fabbricante o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità deve applicare le disposizioni stabilite nelle norme di attuazione. Se così richiesto dalla pertinente norma di attuazione, la valutazione del componente è effettuata dall'organismo di cui all'articolo 12 notificato presso il quale il fabbricante o il suo rappresentante ha depositato la domanda.

3. Nei casi in cui i componenti sono soggetti ad altre disposizioni comunitarie concernenti aspetti distinti, la dichiarazione di conformità o idoneità all'uso indica che i componenti sono altresì conformi a quanto prescritto da tali altre disposizioni.

Articolo 10

Dichiarazione CE di verifica di sistemi

1. La messa in servizio, il rinnovamento e miglioramento dei sistemi che costituiscono la rete comunitaria di gestione del traffico aereo sono sottoposti a verifica al fine di garantire che siano progettati, sviluppati, installati e gestiti in maniera tale da risultare conformi ai requisiti essenziali al momento dell'inserimento nella rete europea di gestione del traffico aereo.

2. Prima della messa in servizio, il prestatore di servizi di navigazione aerea invia all'autorità nazionale di vigilanza interessata una dichiarazione CE di verifica che conferma la conformità ai requisiti essenziali, accompagnata da un fascicolo tecnico i cui elementi sono indicati nell'allegato IV. Il fascicolo tecnico reca i risultati della verifica effettuata dall'organismo notificato a sensi dell'articolo 12, ove sia così richiesto dalle norme di attuazione.

3. In caso di miglioramento di componenti a bordo, gli utenti dello spazio aereo dichiarano la conformità alle disposizioni del presente regolamento al momento in cui chiedono l'omologazione di sicurezza all'autorità nazionale di vigilanza.

Articolo 11

Clausola di salvaguardia

1. L'autorità nazionale di vigilanza, qualora riscontri che un determinato componente munito della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso o un determinato sistema corredato della dichiarazione CE di verifica, se usato secondo la sua destinazione, potrebbe essere difforme dai requisiti essenziali, prende tutte le misure necessarie per limitarne il campo di applicazione, vietarne l'uso o ritirarlo dal mercato.

L'autorità nazionale di vigilanza informa immediatamente la Commissione di tali misure, indicandone i motivi e, in particolare, se la difformità è dovuta:

- a) al mancato soddisfacimento dei requisiti essenziali di cui all'allegato II;
- b) all'applicazione incorretta delle norme di attuazione o specifiche comunitarie;
- c) a carenze delle norme di attuazione o specifiche comunitarie.

2. La Commissione consulta quanto prima i soggetti interessati. Se a seguito della consultazione riscontra che la misura è giustificata, essa informa lo Stato membro che ha preso l'iniziativa e gli altri Stati membri. Quando la decisione di cui al paragrafo 1 è giustificata, a causa di carenze delle norme di attuazione o specifiche comunitarie, si applica la procedura di cui agli articoli 5 e 6. Se a seguito della consultazione riscontra che la misura è ingiustificata, la Commissione informa lo Stato membro che ha preso l'iniziativa e il fabbricante o il suo rappresentante stabilito nella Comunità.

3. Se un componente munito della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso o un sistema corredato della dichiarazione CE di verifica risulta difforme, lo Stato membro prende opportuni provvedimenti nei confronti di chi ha redatto la dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso o la dichiarazione CE di verifica.

Articolo 12

Organismi notificati

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi competenti per l'applicazione della procedura di valutazione della conformità o idoneità all'uso di cui all'articolo 9 e della procedura di verifica di cui all'articolo 10, indicando il settore di competenza di ciascun organismo e i numeri di identificazione ottenuti in anticipo dalla Commissione.

La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* l'elenco degli organismi, i loro numeri di identificazione e settori di competenza e tiene tale elenco aggiornato.

2. Gli Stati membri applicano i criteri indicati nell'allegato V per la valutazione degli organismi da notificare. Gli organismi conformi ai criteri di valutazione indicati nelle pertinenti norme europee sono presunti conformi ai criteri indicati nell'allegato V.

3. Lo Stato membro revoca il riconoscimento degli organismi che non risultino più conformi ai criteri di cui all'allegato V.

Esso ne informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri.

4. Fatte salve le disposizioni dei paragrafi 1, 2 e 3, gli Stati membri possono decidere di dichiarare, come organismo notificato o organismi notificati, la o le organizzazioni riconosciute ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. ... (sulla prestazione di servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo).

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 13

Revisione degli allegati

Ai fini dell'adeguamento al progresso tecnico, in particolare ai fini della definizione del metodo operativo di cui all'articolo 14, possono essere apportate modifiche agli allegati I e II con la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

Articolo 14

Introduzione di nuova tecnologia e consultazione del settore industriale

1. La Commissione sviluppa il metodo operativo da attuare ai sensi del presente regolamento ai fini dell'uso sicuro ed efficiente dello spazio aereo in tutte le fasi di volo.

2. Per agevolare la pronta introduzione del metodo di cui al paragrafo 1, la Commissione consulta tutti i soggetti interessati, tra cui i prestatori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo e l'industria manifatturiera, con l'obiettivo di stabilire un programma strategico di gestione che goda di un ampio sostegno per l'introduzione di nuovi metodi e tecnologie nella rete comunitaria di gestione del traffico aereo.

3. Nell'espletamento dei suoi compiti, la Commissione può avvalersi dei pareri dell'industria attraverso la consultazione di cui al paragrafo 2 in modo da garantire la fattibilità, la proporzionalità e l'efficienza delle norme di attuazione e delle specifiche comunitarie proposte per l'adozione ai sensi del presente regolamento.

*Articolo 15***Disposizioni transitorie**

1. A decorrere dal 1° gennaio 2003 i requisiti essenziali di cui all'allegato II si applicano alla messa in servizio, al rinnovamento e al miglioramento di sistemi e componenti della rete di gestione del traffico aereo.

2. La conformità ai requisiti essenziali dell'allegato II è obbligatoria per tutti i sistemi e componenti in funzione al 1° gennaio 2009.

*Articolo 16***Procedure di comitato**

1. La Commissione è assistita dal «Comitato per il Cielo unico europeo» istituito dall'articolo 7 del regolamento (CE) n. ... (regolamento che stabilisce i principi per l'istituzione del Cielo unico europeo).

2. Quando venga fatto riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE, fatto salvo il disposto degli articoli 7 ed 8 della stessa.

Il periodo previsto all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato in un mese.

3. Quando venga fatto riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di consultazione di cui all'articolo 3 della decisione 1999/468/CE, fatto salvo il disposto degli articoli 7 ed 8 della stessa.

*Articolo 17***Abrogazione**

Le direttive del Consiglio 93/65/CEE e 97/15/CE sono abrogate.

I riferimenti alle direttive abrogate s'intendono fatti al presente regolamento.

Articolo 18

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

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

*ALLEGATO I***SISTEMI DI NAVIGAZIONE AEREA**

Ai fini del presente regolamento, la rete di gestione del traffico aereo è suddivisa in sette sistemi.

Se necessario, il sistema deve includere non soltanto la parte a terra ma anche le apparecchiature di volo e le procedure legate ad operazioni del traffico aereo nonché le apparecchiature aeroportuali e le procedure attinenti ad operazioni di gestione del traffico aereo.

1. Apparecchiature e procedure usate per la gestione del flusso.
 2. Apparecchiature e procedure usate per la gestione dello spazio aereo.
 3. Apparecchiature e procedure per il controllo del traffico aereo, in particolare sistemi di trattamento dei dati di volo, sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza e interfaccia persona-macchina.
 4. Apparecchiature e procedure di comunicazione per comunicazioni terra-terra, aria-terra e aria-aria.
 5. Apparecchiature e procedure di navigazione.
 6. Apparecchiature e procedure di sorveglianza.
 7. Apparecchiature e procedure di informazione aeronautica e informazione meteorologica.
-

ALLEGATO II

REQUISITI ESSENZIALI

PARTE A: REQUISITI GENERALI

1. **Funzionamento omogeneo**

I sistemi di gestione del traffico aereo e i loro componenti devono essere progettati, costruiti, mantenuti e gestiti in maniera tale da garantire il funzionamento omogeneo della rete di gestione del traffico aereo in tutta la Comunità in ogni momento e durante tutte le fasi del volo. Il funzionamento omogeneo significa in particolare scambio di informazione, comprensione comune dell'informazione, prestazioni di trattamento comparabili e procedure associate, che consentono prestazioni operative comuni convenute per l'intera rete di gestione del traffico aereo o parti di essa.

2. **Supporto a nuovi metodi operativi**

La rete di gestione del traffico aereo, i suoi sistemi e componenti sostengono su base coordinata nuovi metodi convenuti di funzionamento che migliorano la qualità dei servizi di navigazione aerea, in particolare in termini di sicurezza e capacità, tenendo debito conto degli sviluppi tecnologici e della loro introduzione in condizioni di sicurezza.

3. **Sicurezza**

L'evoluzione di sistemi e operazioni della rete di gestione del traffico aereo deve conseguire livelli elevati di sicurezza convenuti. A tal fine sono stabilite metodologie convenute di gestione della sicurezza. È definito un insieme armonizzato di requisiti di sicurezza per i sistemi e i loro componenti con la finalità di conseguire i livelli di sicurezza convenuti.

4. **Funzionamento integrato civile/militare**

La rete di gestione del traffico aereo, i suoi sistemi e componenti sostengono operazioni integrate civili/militari nella misura necessaria per un uso efficiente dello spazio aereo.

5. **Vincoli ambientali**

L'evoluzione di sistemi e operazioni della rete di gestione del traffico aereo minimizza l'impatto ambientale conformemente alla legislazione comunitaria applicabile.

6. **Principi di costruzione di sistemi**

I sistemi sono progettati, costruiti e mantenuti sulla base di solidi principi di ingegneria, in particolare sotto il profilo di disponibilità, ridondanza, tolleranza ai guasti di componenti critici.

PARTE B: REQUISITI SPECIFICI

1. **Apparecchiature e procedure per la gestione dello spazio aereo**1.2. *Funzionamento omogeneo*

L'informazione relativa ad aspetti pretattici e tattici della disponibilità dello spazio aereo è fornita 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.

1.3. *Sicurezza*

La progettazione, l'attuazione, la manutenzione e il funzionamento delle apparecchiature e procedure per la gestione dello spazio aereo sono conformi ai requisiti di sicurezza in vigore per le corrispondenti parti della rete (o i corrispondenti volumi di spazio aereo).

1.4. *Funzionamento integrato civile/militare*

Le apparecchiature e procedure per la gestione dello spazio aereo sostengono e facilitano la progressiva attuazione di operazioni integrate civili/militari, in particolare l'uso flessibile dello spazio aereo.

2. **Apparecchiature e procedure usate per la gestione del flusso**2.1. *Funzionamento omogeneo*

Le apparecchiature e procedure sostengono lo scambio bidirezionale di informazioni di volo corrette, coerenti, strategiche e pretattiche e offrono capacità di dialogo in vista di un uso ottimizzato dello spazio aereo.

Per ottimizzare l'uso dello spazio aereo è garantita la fornitura di informazioni di volo precise e tattiche durante tutte le fasi di volo.

2.2. Sicurezza

Per garantire che il carico della rete resti entro i limiti dettati dalle norme di separazione e di sicurezza, le apparecchiature e le procedure corrispondono alla domanda di uso dello spazio aereo nell'ambito della capacità disponibile ai fini di un uso ottimizzato dello spazio aereo.

2.3. Funzionamento integrato civile/militare

Le apparecchiature e procedure sostengono e facilitano la progressiva attuazione di operazioni integrate civili/militari, in particolare l'uso flessibile dello spazio aereo.

3. Apparecchiature e procedure per il controllo del traffico aereo

3.1. Requisiti generali

3.1.1. Principi di costruzione dei sistemi

I sistemi sono progettati, costruiti e mantenuti sulla base di solidi principi di ingegneria, in particolare in materia di modularità a sostegno dell'intercambiabilità di componenti.

3.1.2. Sicurezza

I sistemi sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati in modo da mantenere elevati livelli di sicurezza sia in modi di funzionamento nominale che in modi degradati, in particolare quando si applicano livelli superiori di automazione.

I sistemi sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati in maniera da fornire, anche in caso di avaria, una transizione graduale e senza scosse tra livelli nominali di automazione e il funzionamento in modo degradato.

3.2. Sistemi di trattamento dei dati di volo

3.2.1. Funzionamento omogeneo

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

Per garantire un trattamento sicuro, fluido e rapido in tutta la Comunità, le prestazioni del trattamento dei dati di volo sono equivalenti e adatte ad un dato ambiente (superficie, area terminale di manovra, in rotta) con caratteristiche del traffico note e sfruttate secondo un dato metodo operativo, in particolare in termini di precisione e di tolleranza agli errori dei risultati di trattamento.

3.2.2. Supporto a nuovi metodi di funzionamento

I sistemi di trattamento dei dati di volo facilitano l'applicazione graduale di metodi avanzati di funzionamento per tutte le fasi di volo, in particolare quelle concernenti le decisioni in collaborazione, una maggiore automazione e la delega della responsabilità di separazione ai soggetti in volo.

Le caratteristiche di strumenti fortemente automatizzati devono consentire un trattamento coerente ed efficiente, pretattico e tattico dell'informazione di volo in parti della rete.

I sistemi a bordo e a terra e i loro componenti a sostegno delle decisioni in collaborazione della delega della responsabilità di separazione ai soggetti in volo, sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati in maniera tale da essere interoperabili in termini di scambio in tempo utile di informazioni corrette e coerenti, sulla base di una comprensione comune della situazione operativa presente e futura.

3.2.3. Sicurezza

La progettazione, la costruzione, la manutenzione e il funzionamento di sistemi di trattamento dei dati di volo raggiungono livelli elevati di sicurezza, in modi nominali e degradati, per diminuire il numero di incidenti dovuti alla gestione del traffico aereo o di rischi passibili di incidenti, per tutte le fasi di volo e per l'intera rete europea di gestione del traffico aereo.

Le reti di sicurezza sottostanno a caratteristiche di prestazioni riconosciute comuni, derivate dai livelli di sicurezza convenuti per tutta la rete o parti di essa.

3.2.4. Funzionamento integrato civile/militare

La progettazione, la costruzione, la manutenzione e il funzionamento di sistemi di trattamento dei dati di volo sostengono lo scambio in tempo utile di informazione corretta e coerente tra i soggetti civili e quelli militari durante tutte le fasi di volo e per l'intera rete europea di gestione del traffico aereo e, per quanto possibile, un ambiente di lavoro simile.

3.3. *Sistemi di trattamento di dati di sorveglianza*

3.3.1. Funzionamento omogeneo

I sistemi di trattamento di dati di sorveglianza sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati in maniera tale da fornire la qualità necessaria di servizio in un dato ambiente (superficie, area di manovra terminale, in rotta) con caratteristiche del traffico note, in particolare in termini di precisione e affidabilità dei risultati informatici, correttezza, integrità, disponibilità, continuità e tempestività dell'informazione alla posizione del controllore.

I sistemi di trattamento di dati di sorveglianza facilitano lo scambio tempestivo di informazione pertinente, precisa, omogenea e coerente tra di essi per garantire operazioni ottimizzate in diverse parti della rete.

3.3.2. Supporto a nuovi metodi di funzionamento

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

3.4. *Interfaccia persona-macchina*

3.4.1. Funzionamento omogeneo

Le interfacce persona-macchina dei sistemi di gestione del traffico aereo a terra sono progettate, costruite, mantenute e azionate in maniera da offrire un ambiente di lavoro simile a tutti i controllori.

3.4.2. Sicurezza

Le interfacce persona-macchina sono progettate, costruite, mantenute e azionate in modo che i compiti affidati al controllore siano coerenti con le capacità umane in modi sia normali che degradati di funzionamento, in maniera compatibile con i necessari livelli di sicurezza.

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

4.1. *Funzionamento omogeneo*

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

La rete di comunicazioni in tutta la Comunità risponde a requisiti di qualità del servizio, copertura e ridondanza.

4.2. *Supporto a nuovi metodi di funzionamento*

I sistemi di comunicazione sostengono l'attuazione convenuta di metodi avanzati di funzionamento per tutte le fasi di volo, in particolare quelle attinenti alle decisioni in collaborazione e alla delega della responsabilità di separazione ai soggetti a bordo.

4.3. *Vincoli ambientali*

L'ubicazione e il funzionamento dei sistemi di comunicazione a terra tiene conto dei vincoli ambientali.

I sistemi di comunicazione a terra sono progettati, costruiti, installati, mantenuti e azionati in maniera da essere elettromagneticamente immuni e da non interferire con impianti, apparecchiature e reti pubbliche o private nel loro ambiente normale.

5. **Apparecchiature e procedure di navigazione**

5.1. *Funzionamento omogeneo*

I sistemi di navigazione sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati in maniera da conseguire la precisione necessaria di navigazione orizzontale e verticale per un dato ambiente (superficie, area di manovra terminale, in rotta) con caratteristiche di traffico note e gestiti secondo un dato metodo operativo.

5.2. *Sicurezza*

La progettazione, la costruzione, la manutenzione e il funzionamento di sistemi di navigazione sono tali da garantire la sicurezza a livello stabilito per la rete o parti di essa, inclusi modi degradati specifici.

5.3. *Vincoli ambientali*

L'ubicazione e il funzionamento di sistemi di navigazione a terra tiene conto dei vincoli ambientali e della conformità a requisiti di compatibilità elettromagnetica.

I sistemi di navigazione a terra sono progettati, costruiti, installati, mantenuti e azionati in maniera da essere elettromagneticamente immuni e da non interferire con impianti, apparecchiature e reti pubbliche o private nel loro ambiente normale.

6. **Apparecchiature e procedure di sorveglianza**

6.1. *Funzionamento omogeneo*

I sistemi di sorveglianza sono progettati, costruiti, mantenuti e azionati in maniera tale da conseguire i minimi di separazione applicabili in un dato ambiente (superficie, area di manovra terminale, in rotta) con caratteristiche del traffico note e gestiti secondo un dato metodo operativo, in particolare in termini di precisione alla posizione controllo, copertura, gamma e qualità del servizio.

La rete di sorveglianza in tutta la Comunità risponde a requisiti di precisione, copertura e ridondanza, compresa la disponibilità di informazioni per garantire operazioni ottimizzate in parti diverse della rete.

6.2. *Vincoli ambientali*

L'ubicazione e il funzionamento di sistemi di sorveglianza a terra tiene conto dei vincoli ambientali.

I sistemi di sorveglianza a terra sono progettati, costruiti, installati, mantenuti e azionati in maniera da essere elettromagneticamente immuni e da non interferire con impianti, apparecchiature e reti pubbliche o private nel loro ambiente normale.

7. **Apparecchiature e procedure per l'informazione aeronautica e meteorologica**

7.1. *Funzionamento omogeneo*

Progressivamente è fornita un'informazione aeronautica precisa e coerente sotto forma elettronica, sulla base di un insieme di dati comunemente approvato e normalizzato.

L'informazione meteorologica precisa, completa e aggiornata è messa a disposizione in tempo utile, sulla base di un modello dati comunemente approvato e normalizzato.

7.2. *Supporto a nuovi metodi di funzionamento*

È messa a disposizione e usata in tempo utile un'informazione aeronautica sempre più precisa, completa e aggiornata per sostenere un continuo miglioramento dell'efficienza dell'uso dello spazio aereo.

È messa a disposizione e usata in tempo utile un'informazione meteorologica sempre più precisa, completa e aggiornata per sostenere un continuo miglioramento dell'efficienza dell'uso dello spazio aereo.

7.3. *Sicurezza*

È messa a disposizione e usata in tempo utile un'informazione aeronautica precisa, completa e aggiornata per sostenere un continuo miglioramento dell'efficienza dell'uso dello spazio aereo.

ALLEGATO III

COMPONENTI

Dichiarazione CE

- **di conformità**
- **di idoneità all'uso**

1. *Componenti*

La dichiarazione CE si applica ai componenti che sono essenziali per conseguire gli obiettivi del regolamento. Questi componenti saranno individuati nelle norme di attuazione ai sensi del disposto dell'articolo 6 del presente regolamento.

2. *Campo di applicazione*

La dichiarazione CE copre:

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

La procedura di valutazione seguita dagli organismi notificati nelle fasi di progettazione e produzione si baserà sui moduli definiti nella decisione 93/465/CEE, conformemente alle condizioni cui è fatto riferimento nelle norme di attuazione.

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 indicare anche la denominazione commerciale del fabbricante);
 - descrizione del componente;
 - descrizione della procedura seguita per dichiarare la conformità, l'idoneità all'uso (articolo 9 del presente regolamento);
 - tutte le descrizioni 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, ove opportuno, durata e condizioni di validità del certificato;
 - ove opportuno, 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 di verifica di sistemi**Procedura di verifica di sistemi***1. Contenuto della dichiarazione di verifica di sistemi*

La dichiarazione di verifica e i documenti di accompagnamento 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 e, ove opportuno, i riferimenti di altre disposizioni comunitarie applicate;
- nome e indirizzo dell'entità contraente o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità (denominazione commerciale e indirizzo completo e, nel caso del rappresentante autorizzato anche la denominazione commerciale dell'entità contraente);
- una breve descrizione del sistema;
- descrizione della procedura seguita per dichiarare la conformità del sistema (articolo 10 del presente regolamento);
- nome e indirizzo dell'organismo notificato che ha svolto la procedura di verifica, se applicabile;
- i riferimenti dei documenti contenuti nel dossier tecnico;
- ove opportuno, i riferimenti alle specifiche comunitarie;
- tutte le pertinenti disposizioni, temporanee o definitive, che i sistemi devono rispettare e, in particolare, ove opportuno, qualsiasi restrizione o condizione operativa;
- se temporanea: durata di validità della dichiarazione CE;
- identificazione del firmatario.

2. Procedura di verifica di sistemi

La verifica di sistemi è la procedura con la quale un prestatore di servizi di navigazione aerea o un organismo notificato se così stabilito dalla norma di attuazione applicabile, controlla e certifica che un sistema:

- è conforme al presente regolamento,
- è conforme ad altre disposizioni comunitarie applicabili,

e può essere messo in funzione.

Il sistema è controllato a ciascuna delle tappe seguenti:

- progettazione complessiva,
- sviluppo e integrazione del sistema, tra cui montaggio dei componenti e adattamenti globali,
- integrazione operativa del sistema.

Nei casi in cui interviene un organismo notificato, esso redige un certificato di conformità destinato all'entità contraente o il suo rappresentante autorizzato stabilito nella Comunità. L'entità contraente redige quindi la dichiarazione di verifica destinata all'autorità nazionale di vigilanza.

3. Dossier tecnico

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

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 applicabili e, ove opportuno, le specifiche comunitarie;

- elenco dei componenti essenziali per operazioni ininterrotte, sicurezza o prestazioni, come previsto all'articolo 6 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 9 del regolamento, accompagnate, ove opportuno, da una copia della documentazione dei test e degli esami effettuati dagli organismi notificati;
- qualora nella verifica del sistema sia intervenuto un organismo notificato, il certificato, controfirmato dallo stesso, dove 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 effettuate per garantire la conformità ai requisiti essenziali e a qualsiasi requisito particolare contenuto nelle pertinenti norme di attuazione.

4. *Presentazione*

Il dossier tecnico deve essere allegato alla dichiarazione di verifica che l'entità contraente invia all'autorità nazionale di vigilanza.

Una copia del dossier tecnico deve essere conservata dall'entità contraente 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, fabbricazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione di componenti o sottosistemi di interoperabilità o al loro uso. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazione tecnica 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; deve anche avere accesso alle apparecchiature necessarie per controlli eccezionali.
4. Il personale responsabile dell'ispezione deve avere:
 - una solida formazione tecnica e professionale,
 - buone conoscenze dei requisiti delle ispezioni che esegue e un'adeguata esperienza di tali operazioni,
 - la capacità di redigere le dichiarazioni, le registrazioni, la documentazione e le relazioni per dimostrare che le ispezioni sono state effettuate.
5. L'imparzialità del personale di ispezione deve essere garantita. La loro retribuzione non deve dipendere dal numero di ispezioni effettuate né dai risultati di esse.
6. L'organismo deve avere un'assicurazione di responsabilità civile, tranne se la responsabilità è assunta dallo Stato 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.