REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/386 DELLA COMMISSIONE

del 6 marzo 2017

che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 che stabilisce requisiti di prestazione e interoperabilità per la sorveglianza del cielo unico europeo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sull'interoperabilità») ([1]), in particolare l'articolo 3, paragrafo 5,

previa consultazione del comitato per il cielo unico,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 della Commissione ([2]) stabilisce requisiti per i sistemi utilizzati per la fornitura di dati di sorveglianza, per i loro componenti e le relative procedure, al fine di garantire l'armonizzazione delle prestazioni, l'interoperabilità e l'efficienza di tali sistemi nell'ambito della rete europea di gestione del traffico aereo e ai fini del coordinamento civile/militare.

(2) Per poter dotare gli aeromobili di caratteristiche nuove o aggiornate, gli operatori dovrebbero disporre delle specifiche delle apparecchiature necessarie entro i termini di cui all'articolo 5, paragrafi 4 e 5, del regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011. Le specifiche di certificazione elaborate dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia») sono tuttavia in una certa misura incompatibili con i requisiti del regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 e dovrebbero essere riallineate e rese compatibili con tali requisiti. Di conseguenza, non tutti gli operatori sono stati in grado di dotare i nuovi aeromobili delle nuove funzionalità ADS-B Out e Modo S Enhanced entro l'8 giugno 2016.

(3) Inoltre, le parti interessate hanno segnalato che attualmente i componenti di bordo dei sistemi di sorveglianza non sono sempre conformi al regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011, in particolare per quanto riguarda i transponder Modo S Elementary utilizzati in precedenza, i quali non sembrano conformarsi alla norma più recente (ED-73E) come previsto nelle pertinenti specifiche di certificazione dell'Agenzia. Sarà necessario un aggiornamento per rendere conformi i transponder Modo S Elementary che ancora non lo sono. Considerando il requisito che prevede di dotare gli aeromobili anche delle funzionalità ADS-B e Modo S Enhanced, al fine di ottimizzare i costi sarebbe opportuno effettuare un solo aggiornamento dei componenti di bordo per le tre funzionalità.

(4) È pertanto opportuno modificare i termini entro i quali gli operatori sono tenuti a conformarsi ai pertinenti requisiti di interoperabilità di cui al regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 al fine di concedere loro un periodo di tempo supplementare sufficiente. Tenendo conto degli ulteriori ritardi nella certificazione e nella disponibilità delle apparecchiature richieste che compromettono la fluidità dell'adeguamento della flotta esistente, non è più opportuno distinguere gli aeromobili in base alla data del loro certificato di aeronavigabilità.

(5) Al fine di ottemperare ai propri obblighi in termini di protezione dello spettro radio di cui all'articolo 6 del regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011, gli Stati membri devono garantire che i fornitori di servizi di navigazione aerea dispongano degli strumenti di misurazione e dei metodi di rispondenza necessari al fine di evitare che i sistemi di sorveglianza a terra producano interferenze dannose. Considerando che tali strumenti e metodi di rispondenza non sono facilmente disponibili e che i termini entro cui gli operatori sono tenuti a conformarsi ai pertinenti requisiti di interoperabilità sono stati modificati, è opportuno modificare anche i termini entro cui gli Stati membri sono tenuti a conformarsi ai pertinenti requisiti di protezione dello spettro radio di cui al regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 dovrebbero essere modificati al fine di concedere loro un periodo di tempo supplementare sufficiente per adempiere ai propri obblighi.

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.
([2]) Regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 della Commissione, del 22 novembre 2011, che stabilisce requisiti di prestazione e interoperabilità per la sorveglianza del cielo unico europeo (GU L 305 del 23.11.2011, pag. 35).

(6) Al fine di garantire la coerenza, per quanto riguarda i termini di attuazione gli operatori degli aeromobili di Stato dovrebbero beneficiare di proroghe analoghe a quelle applicabili agli altri operatori di aeromobili. É pertanto opportuno modificare i termini entro cui gli Stati membri sono tenuti a garantire la conformità degli aeromobili di Stato ai pertinenti requisiti del regolamento (UE) n. 1207/2011. Anche i termini riguardanti le deroghe a talune categorie di aeromobili di cui al medesimo regolamento di esecuzione dovrebbero essere adeguati in modo da conservarne l'effetto pratico e i riferimenti di cui all'allegato II del medesimo regolamento dovrebbero essere aggiornati.

(7) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 è così modificato:

1) l'articolo 5 è così modificato:

a) il paragrafo 4 è soppresso;

b) i paragrafi 5, 6 e 7 sono sostituiti dai seguenti:

«5. Gli operatori provvedono affinché, entro il 7 giugno 2020:

a) gli aeromobili che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, siano equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza aventi le caratteristiche di cui all'allegato II, parte A;

b) gli aeromobili con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, siano equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza aventi, oltre alle caratteristiche di cui all'allegato II, parte A, le caratteristiche di cui all'allegato II, parte B;

c) 2020 gli aeromobili ad ala fissa con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, siano equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza aventi, oltre alle caratteristiche di cui all'allegato II, parte A, le caratteristiche di cui alla parte C del medesimo allegato.

6. Gli operatori provvedono affinché gli aeromobili equipaggiati conformemente al paragrafo 5 con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, operino con diversità di antenna, come previsto al punto 3.1.2.10.4 dell'annesso 10 della convenzione di Chicago, volume IV, quarta edizione, compresi tutti gli emendamenti fino al n. 85.

7. Gli Stati membri possono imporre requisiti di trasporto, in conformità al paragrafo 5, lettera b), a tutti gli aeromobili che operano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, nelle zone i cui i servizi di sorveglianza che utilizzano i dati di cui all'allegato II, parte B, sono forniti da fornitori di servizi di navigazione aerea.»;

2) all'articolo 6, paragrafi 1 e 3, la data «5 febbraio 2015» è sostituita dalla data «2 gennaio 2020»;

3) all'articolo 8, i paragrafi 1, 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 7 giugno 2020, gli aeromobili di Stato operanti in conformità all'articolo 2, paragrafo 2, siano muniti di transponder del radar secondario di sorveglianza aventi le caratteristiche di cui all'allegato II, parte A.

2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 7 giugno 2020, gli aeromobili di Stato di tipo trasporto con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, operanti in conformità all'articolo 2, paragrafo 2, siano equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza aventi, oltre alle caratteristiche di cui all'allegato II, parte A, le caratteristiche di cui all'allegato II, parti B e C.

3. Entro il 1º gennaio 2019 gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco degli aeromobili di Stato che non possono essere equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza conformi ai requisiti di cui all'allegato II, parte A, come pure i motivi della loro mancata installazione.

Entro il 1º gennaio 2019 gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco degli aeromobili di Stato di tipo trasporto con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, che non possono essere equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza conformi ai requisiti di cui all'allegato II, parti B e C, come pure i motivi della loro mancata installazione.

Il motivo della mancata installazione è costituito da uno dei seguenti fattori:

a) vincoli tecnici ineludibili;

b) aeromobili di Stato che operano in conformità all'articolo 2, paragrafo 2, che non saranno più in servizio operativo al 1º gennaio 2024;

c) vincoli di approvvigionamento.»;

4) l'articolo 14 è così modificato:

a) al paragrafo 1, la data «8 giugno 2016» è sostituita dalla data «7 giugno 2020»;

b) al paragrafo 3, la data «1º luglio 2017» è sostituita dalla data «1º gennaio 2019»;

5) l'allegato II è così modificato:

a) il titolo della parte A è sostituito dal seguente:

«Parte A: capacità dei transponder del radar secondario di sorveglianza di cui all'articolo 4, paragrafo 3, all'articolo 5, paragrafo 5, lettera a), all'articolo 7, paragrafo 2, e all'articolo 8, paragrafi 1 e 3»;

b) il titolo della parte B è sostituito dal seguente:

«Parte B capacità dei transponder del radar secondario di sorveglianza di cui all'articolo 4, paragrafo 3, all'articolo 5, paragrafo 5), lettera b), all'articolo 5, paragrafo 7, all'articolo 7, paragrafo 2, e all'articolo 8, paragrafi 2 e 3»;

c) il titolo della parte C è sostituito dal seguente:

«Parte C: capacità dei transponder del radar secondario di sorveglianza di fornire dati di sorveglianza supplementari di cui all'articolo 4, paragrafo 3, all'articolo 5, paragrafo 5, lettera c), all'articolo 7, paragrafo 2, all'articolo 8, paragrafi 2 e 3, e all'articolo 14, paragrafo 1».

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 6 marzo 2017

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER